



Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen, Tel. +41 (0) 43 816 22 11, www.unique.ch
Corporate Communications, Jörn Wagenbach, Tel. +41 (0) 43 816 59 80, Fax +41 (0) 43 816 46 15
E-Mail: joern.wagenbach@unique.ch
Investor Relations, Daniel Schmucki, Tel. +41 (0) 43 816 24 31, Fax +41 (0) 43 816 72 22
E-Mail: daniel.schmucki@unique.ch



Inhaltsverzeichnis



Inhaltsverzeichnis

5	Aktionärsadresse
11	Kennzahlen
12	Kommentar zum Geschäftsabschluss
17	Verwaltungsrat und Management
21	Corporate Governance
29	Risk Management
33	Chronik 2003

Berichterstattung aus den Geschäftsbereichen

37	– 5. Bauetappe
41	– Operations
45	– Marketing & Real Estate
47	– Finance & Services/Corporate Centers

Verkehrsstatistik (Flughafen Zürich)

51	– Verkehrszahlen
59	– Marktpositionierung
61	– Entwicklung der Verkehrsfrequenzen
65	– Destinationen

Finanzbericht

68	– Konzernrechnung gemäss IFRS
94	– Bericht des Konzernprüfers
95	– Jahresrechnung gemäss OR
103	– Bericht der Revisionsstelle

Aktionärsadresse



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates

Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung

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

Unique (Flughafen Zürich AG) weist im Jahr 2003 einen Konzerngewinn von 3,8 Mio. Franken aus. Die Verkehrszahlen (Passagiere, Flugbewegungen und Fracht) gingen zurück. Die EBITDA-Marge (Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen im Verhältnis zum Ertrag) für den Berichtszeitraum beträgt 45,9 Prozent. Der Cash Flow (Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderungen der langfristigen Rückstellungen) beträgt 160 Mio. Franken. Im vergangenen Jahr wurde aufgrund der geopolitischen Lage, der Auswirkungen der Lungenkrankheit SARS und des Flotten- und Streckenabbaus der Swiss wiederum das Unternehmen in besonderem Mass mit Herausforderungen konfrontiert. Die in den vergangenen zwei Jahren getroffenen Sparmassnahmen und die weitgehende betriebliche Unabhängigkeit haben geholfen, diese Herausforderungen zu bewältigen.

Verkehrsentwicklung und Geschäftsverlauf Aviation/Flugbetrieb

Das gesamte Verkehrsaufkommen ist gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Millionen Passagiere oder umgerechnet 5,1 Prozent zurückgegangen – dies, wie bereits im Vorjahr, vor allem aufgrund der geringeren Transportleistung der Swiss, deren Anteil am Gesamtverkehr sich von 60 auf 56 Prozent reduzierte. Der Rückgang des Passagier Volumens entfiel vollumfänglich auf die Transferpassagiere, so dass deren Anteil am gesamten Passagieraufkommen von 38 auf 35 Prozent sank. Im Frachtbereich konnte die in der zweiten Jahreshälfte beginnende Erholung des Geschäfts den Rückgang 2003 von 421'811 auf 389'843 Tonnen nicht wettmachen. Die schrittweise Flottenreduktion der Swiss, die ihre Kurz-, Mittel- und Langstreckenverbindungen in Zürich zu einem Netzwerk verknüpft, hinterliess deutliche Spuren. Rund 50 Prozent der durch Swiss aufgegebenen Strecken wurden von anderen Fluggesellschaften übernommen. Noch immer werden aber von insgesamt 64 Fluggesellschaften in Europa 75 und interkontinental 41 Destinationen vom Flughafen Zürich aus bedient.

Non-Aviation/Nichtfluggeschäft

Seit die erste Etappe des landseitig gelegenen Airport Shopping und das Dock E in Betrieb genommen wurden, verfügt der Flughafen Zürich über 15'540 Quadratmeter kommerziell nutzbare Fläche. Der erwartete Umsatz der Kommerz- und Gastronomiebetriebe wurde trotz der Behinderungen durch laufende Bau- und Umbauarbeiten zumeist erreicht, teilweise übertroffen. Gleiches gilt

auch für die Einnahmen aus Werbeflächen. Die Miet-situation gestaltet sich im Vergleich zum Branchenumfeld erfreulich. Lediglich 5 Prozent der Büro- und Geschäftsräume standen zeitweise leer.

Geschäftsverlauf

Mit rund 562 Mio. Franken liegen die Erträge 6,5 Prozent über dem Vorjahr. Trotz tieferem Verkehrsaufkommen konnten die Aviation-Erträge um 6,0 Prozent auf 304 Mio. Franken gesteigert werden. Gegenüber dem Vorjahr wurden für das gesamte Berichtsjahr höhere Passagiergebühren fakturiert. Die Non-Aviation Erträge erhöhten sich von 240 Mio. Franken auf 257 Mio. Franken, ein Plus von 7 Prozent. Dies vor allem dank höherer Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung und höheren Erträgen aus Dienstleistungen.

Die Betriebskosten erreichen im Berichtsjahr 304 Mio. Franken gegenüber 320 Mio. Franken im Vorjahr (minus 5,1 Prozent). Den gestiegenen Aufwendungen im Bereich Verkauf, Marketing & Verwaltung (u.a. Kosten im Zusammenhang mit der Akquisition neuer Fluggesellschaften), Energie und Abfall (hier konnten auch höhere Betriebskostenerträge erzielt werden) sowie den anderen Betriebskosten stehen tiefere Personal- und Sicherheitskosten sowie Unterhalts- und Materialaufwendungen gegenüber. Die konsequente Umsetzung von Sparmassnahmen (siehe separater Abschnitt Marktentwicklung) zeigt Wirkung.

Der Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) beträgt 257,7 Mio. Franken gegenüber 207,4 Mio. in 2002, was einer Erhöhung von 24,3 Prozent entspricht. Die Abschreibungen liegen mit 173,9 Mio. Franken deutlich über dem Vorjahreswert von 138,3 Mio. Franken. Die diversen Inbetriebnahmen von Teilen der 5. Bauetappe (siehe auch Seite 14) führten zu diesen höheren Abschreibungen. Mit 83,8 Mio. Franken konnte der Betriebsgewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 21,3 Prozent (2002: 69,1 Mio. Franken) gesteigert werden. Der durch ausserordentliche und spezielle Einflüsse um 25,4 Mio. Franken entlastete Finanzaufwand/-ertrag von 80,8 Mio. Franken (im Vorjahr 62,8 Mio. Franken) hätte ohne diese Einflüsse 106,2 Mio. Franken betragen.

Der ausgewiesene Konzerngewinn liegt bei 3,8 Mio. Franken und wurde durch ausserordentliche und spezielle Einflüsse geprägt. Ohne diese hätte ein Konzernverlust von 39,5 Mio. Franken ausgewiesen werden müssen (Details siehe Seite 15, Kommentar zum Geschäftsbericht).

Unique (Flughafen Zürich AG) erzielte im abgelaufenen Jahr einen Cash Flow (Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen) von 160 Mio. Franken (138 Mio. Franken in 2002). Demgegenüber steht ein Mittelabfluss von 303 Mio. Franken (Vorjahr 547 Mio. Franken), hauptsächlich bedingt durch die Investitionen in die 5. Bauetappe.

Aufgrund des Geschäftsganges und der weiterhin angespannten Branchenlage hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten.

Marktentwicklung

Aufgrund der branchenweiten schwierigen Situation und der besonderen sowie anspruchsvollen Umstände wurde im Berichtsjahr ein rigides Programm zur Kosteneinsparung umgesetzt. Die für die nächsten drei Jahre vorgesehenen Investitionen wurden um rund 300 Mio. Franken reduziert und bei den jährlich wiederkehrenden Betriebskosten werden rund 30 Mio. Franken eingespart. Insbesondere trug die schrittweise Schliessung der neun Gates des Fingerdock B zur Entlastung der Rechnung bei.

Finanzierung

Mit dem Abschluss des Rating Prozesses mit Standard & Poors (S&P) anfangs 2003 und dem von S&P erhaltenen BBB-Rating wurde die Basis für den Abschluss von neuen Finanzierungen gelegt. Gesamthaft konnten im vergangenen Jahr neue Mittel von 1,2 Mia. Franken aufgenommen werden, welche für die Rückzahlung von bestehenden Schulden (Bankkredite, Anleihen) sowie für die Finanzierung der Investitionen der 5. Bauetappe verwendet wurden. Die Fälligkeitsstruktur des verzinslichen Fremdkapitals konnte mit diesen Transaktionen optimiert und verlängert werden.

5. Bauetappe

Im Berichtsjahr wurden innerhalb der geplanten Termine und im bewilligten Kostenrahmen wesentliche Teile der Bauten und Anlagen der 5. Bauetappe fertig gestellt und dem Betrieb übergeben. So wurde Ende März 2003 der erste Teil des neuen, oberhalb des Flughafenbahnhofs gelegenen Airport Shoppings inklusive Bahnhof-Check-in (Check-in 3) und Bahnreiseschaltern eröffnet. Im Juli des Berichtsjahres wurden zudem das neue Parkhaus und schrittweise auch die umgestalteten landseitigen Verkehrsanlagen dem Betrieb übergeben. Seit September 2003 nutzen die Passagiere das neue Dock E (vormals Midfield) mitsamt der Skymetro und der neuen Einreisehalle. Pro Jahr werden zusätzlich fünf Millionen Passagiere direkt und wetterunabhängig über Fluggastbrücken geführt statt wie bisher mit Bussen zu den

Flugzeugen gefahren. Einige Mängel an der neuen Infrastruktur konnten behoben werden, bis Sommer 2004 werden die restlichen Mängel beseitigt sein. Ab Spätsommer 2004, nach der Inbetriebnahme des Airside Centers, werden auch die provisorisch längeren Wegstrecken zum Dock E entfallen.

Umfeld

Die Schweiz ist von allen OECD-Staaten am stärksten vom Aussenhandel abhängig und damit auf direkte, zuverlässige miteinander vernetzte Verkehrssysteme angewiesen. Die Verkehrsanbindung ist ausschlaggebender Standortfaktor für die Ansiedlung und Erhaltung dynamischer wirtschaftlicher Strukturen und Voraussetzung für einen der wichtigsten Wirtschaftszweige der Schweiz, den internationalen Tourismus. Am Flughafen Zürich und in seinem Umfeld sind gemäss der Studie der Swiss International Airport Association (SIAA) rund 120'000 Menschen direkt, indirekt und induziert beschäftigt. Mit 15,7 Mia. Franken trägt der Flughafen Zürich jährlich 3,4 Prozent zum gesamtschweizerischen Bruttoinlandprodukt bei. Um die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Schweiz zu sichern, sind politische Vorgaben des Bundes unerlässlich. Bislang fehlt eine schweizerische Luftverkehrspolitik.

An- und Abflugregime

Deutsche einseitige Verordnungen

Der Staatsvertrag mit Deutschland wurde durch die eidgenössischen Räte nicht ratifiziert. Die einseitige deutsche Durchführungsverordnung blieb in Kraft und wurde von Deutschland zusätzlich verschärft. Aufgrund dieser Verordnung sowie weiteren zwischenstaatlichen Verhandlungen kann der Flugbetrieb gemäss der vom Bund erteilten Konzession nur mit Südanflügen aufrecht erhalten werden. Seit 30. Oktober 2003 muss deshalb der Flughafen in den von Deutschland verordneten Sperrzeiten am Morgen von Süden her angeflogen werden. Dies ist, ebenso wie die bereits zuvor notwendig gewordenen zusätzlichen Ostanflüge, aus der Sicht von Unique (Flughafen Zürich AG) topografisch, raumplanerisch, volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll. Mittel- und langfristig wird die Nordausrichtung für Anflüge auf den Flughafen Zürich angestrebt. Unique (Flughafen Zürich AG) hat bislang verschiedene rechtliche Mittel ergriffen, die zu einer Revision der Durchführungsverordnung führen sollen. Der Bund hat ein ihm auf europäischer Ebene zur Verfügung stehendes Rechtsmittel ergriffen, ist jedoch unterlegen. Gegen diesen Entscheid der EU-Kommission hat er am 13. Februar 2004 Klage beim Europäischen Gerichtshof eingereicht.

Betriebsreglement

Der Verfügung durch das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK folgend, hat Unique (Flughafen Zürich AG) am 31. Dezember 2003 fristgerecht ein vorläufiges Betriebsreglement inklusive Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) eingereicht. Falls dieses Betriebsreglement vom Bund genehmigt wird, ersetzt es das heute geltende vierte provisorische Betriebsreglement. Es soll bis zum Abschluss der durch den Bund initiierten Mediation zu Fluglärmfragen gelten. Deutschland hat am 26. Juni 2003 angekündigt, zwei heute im deutschen Luftraum befindliche Wartebäume per Februar 2005 aufzuheben. Diese müssen in die Schweiz verlegt werden. Die entsprechende Anpassung der Luftraumstruktur liegt in der Kompetenz des Bundes.

Ausblick

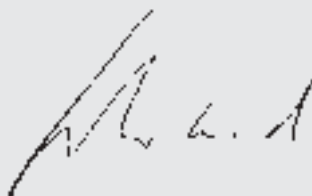
Im kommenden Jahr wird die 5. Bauetappe zeitgerecht und innerhalb des Kostenrahmens abgeschlossen. Das Airport Shopping und das Airside Center werden in Betrieb genommen. Beim Airside Center handelt es sich um das eigentliche Kernstück der 5. Bauetappe, da sämtliche Passagiere durch diese zentral gelegene Infrastruktur geführt werden. Wenn diese Bauten in Betrieb sind, verfügt der Flughafen über moderne Kommerzflächen von insgesamt 24'000 Quadratmetern. Für Kunden und Passagiere wird sich der Flughafen Zürich in der zweiten Jahreshälfte 2004 nach mehreren Jahren Bauzeit als ein neuer Flughafen mit hoher Benutzerfreundlichkeit und Qualität präsentieren.

Dank

An der Generalversammlung vom 6. April 2004 wird es zu Veränderungen im Verwaltungsrat kommen. Herr Jacob Schmidheiny stellt sich nach 22 Jahren und Herr Martin Wetter nach 11 Jahren in den Diensten unseres Unternehmens nicht mehr zur Wiederwahl. In der von Turbulenzen geprägten jüngeren Vergangenheit in der weltweiten Luftfahrtindustrie haben Herr Jacob Schmidheiny und Herr Martin Wetter durch ihre ruhige, überlegte und weitsichtige Art zur Stabilisierung unseres Unternehmens beigetragen. Ihr Wirken war für uns sehr wertvoll und wir sind ihnen zu grossem Dank verpflichtet. Der Generalversammlung werden zwei neue Mitglieder für die Wahl in den Verwaltungsrat vorgeschlagen.

Ihnen, sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär gilt unser Dank für Ihr Vertrauen und Ihr langfristiges Engagement in Unique (Flughafen Zürich AG). Unseren Kunden und Besuchern danken wir für die Geduld und für das Verständnis gegenüber baulich bedingten Qualitätseinbussen und Unannehmlichkeiten aufgrund von Provisorien. Gemeinsam mit Ihnen freuen wir uns auf das bevorstehende Ende der Arbeiten an der 5. Bauetappe, die mit der Inbetriebnahme des Airside Center am 15. September 2004 ihren Abschluss finden wird. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir für den aussergewöhnlichen Einsatz unter den erschwerten Bedingungen. Sie haben die Leistungsstärke des Unternehmens in den vergangenen Monaten trotz erschwelter Rahmenbedingungen unter Beweis gestellt.

Zürich-Flughafen, 26. Februar 2004



Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates



Josef Felder
Vorsitzender der
Geschäftsleitung



Astrid Lüthi, Busfahrerin



Kennzahlen



Finanzkennzahlen

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

	2003	2002	Veränderung in %
Umsatz	561'599	527'555	+6,5%
davon Aviation-Erträge	304'471	287'324	+6,0%
davon Non-Aviation-Erträge	257'128	240'231	+7,0%
Betriebskosten	303'876	320'191	-5,1%
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	257'723	207'364	+24,3%
EBITDA Marge	45,9 %	39,3%	
Konzerngewinn	3'776	8'117	-53,5%
Investitionen	303'453	547'102	-44,5%
Cash Flow ¹⁾	159'592	138'008	+15,6%
Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'774'484	2'544'873	+9,0%
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE)	2,3%	2,1%	
Eigenkapital per 31.12.	758'419	819'062	-7,4%
Eigenkapitalrendite	0,5%	1,0%	
Eigenkapitalquote	23,5%	27,5%	
Verzinsliches Kapital (netto)	2'010'278	1'834'914	+9,6%
Verzinsliches Kapital/EBITDA	7,80x	8,85x	

Betriebliche Kennzahlen

	2003	2002	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	17'463'807	18'401'178	-5,1%
Anzahl Flugbewegungen	269'392	282'154	-4,5%
Fracht in Tonnen	389'843	421'811	-7,6%
Anzahl Stellen (full time positions) per 31.12.	1'260	1'286	-2,0%
Anzahl Mitarbeiter (Köpfe)	1'425	1'449	-1,7%

Kennzahlen für den Aktionär

	2003	2002	Veränderung in %
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)	154.40	166.75	-7,4%
Gewinn pro Aktie (in CHF)	0.80	1.70	-52,9%
Aktienkurs (in CHF)			
höchst	71.00	136.75	
tiefst	18.00	42.00	

	Valorennummer	Symbol SWIX	Reuters
Flughafen Zürich AG Namen	1'056'796	UZAN	UZAZn.S

¹⁾ Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen

Kommentar zum Geschäftsabschluss

Kommentar zum Ergebnis

Ereignisse wie der Krieg im Irak, die Lungenkrankheit SARS sowie der weitere Flotten- und Streckenabbau des Homecarriers prägten das Jahr 2003.

Mit 562 Mio. Franken liegt der in 2003 erzielte Umsatz um 6,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) verbesserte sich um 24,3 Prozent auf 257 Mio. Franken, was einer EBITDA-Marge von 45,9 Prozent (Vorjahr 39,3 Prozent) entspricht. Der ausgewiesene Konzerngewinn von 3,8 Mio. Franken liegt leicht über den Erwartungen von Unique (Flughafen Zürich AG), ist jedoch durch ausserordentliche und spezielle Einflüsse (Details siehe Seite 15, ausserordentliche und spezielle Einflüsse) wesentlich be-

einflusst. Ohne diese hätte ein Konzernverlust von 39,5 Mio. Franken ausgewiesen werden müssen.

Im Berichtsjahr 2003 erfolgte keine Änderung im Konsolidierungskreis; dieser umfasst Beteiligungen an Gesellschaften in Chile, welche die drei folgenden Flughäfen in Chile betreiben: Calama, La Serena und Puerto Montt (siehe weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften).

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

Verkehrsentwicklung

In den betrieblichen Kennzahlen sind die Werte der drei chilenischen Flughäfen nur bei der Anzahl der Passagiere berücksichtigt, 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 2003	Total 2002	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	17'024'937	244'216	115'432	79'222	17'463'807	18'401'178	-5.1%
Anzahl Flugbewegungen	269'392	-	-	-	269'392	282'154	-4.5%
Fracht in Tonnen	389'843	-	-	-	389'843	421'811	-7.6%

Ergebnis nach Segmenten

Die beiden Segmente, welche die Grundlage für die gezeigte Segmentberichterstattung 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 gestellte Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche Unique (Flughafen Zürich AG) in der Funktion des Flughafenbetreibers anbietet.

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

Die wesentlichen Erlöse des Bereiches Aviation sind Passagier- und Landegebühren. Die externen Erlöse in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagier-

entwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die 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 (Flughafen Zürich AG) angebotene kommerzielle 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 «Supportbereiche» 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.	2003	2002	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	304,5	287,3	+6,0%
Non-Aviation	257,1	240,2	+7,0%
Total	561,6	527,5	+6,5%

Trotz tieferem Verkehrsaufkommen konnten die **Aviation-Erträge** um 6,0 Prozent auf 304,5 Mio. Franken gesteigert werden. Gegenüber dem Vorjahr wurden für das gesamte Berichtsjahr höhere Passagiergebühren (inkl. zusätzlicher Gebührenerhöhung auf den 1. September 2003) fakturiert, ein Plus von 19,3 Mio. Franken. Ebenfalls Mehrerträge generierte die Gepäcksortier- und Gepäcksförderanlage von rund 3,1 Mio. Franken, auch hier bedingt durch höhere Gebühren. Im Vorjahr wurde per 1. September 2002 den Handling-Agents das neue Check-in-System (CUTE) für den Zugriff auf die Passagierabfertigungssysteme der verschiedenen Airlines zur Verfügung gestellt. Im Berichtsjahr ist nun ein volles Betriebsjahr dieses CUTE-Systems enthalten, was einer Ertragssteigerung von 2,5 Mio. Franken entspricht. Bei allen anderen Aviation-Erträgen müssen infolge des Verkehrsrückganges tiefere Erträge ausgewiesen werden.

Die Erlöse im Segment **Non-Aviation** erhöhten sich im Berichtsjahr um 7,0 Prozent. Die Konzessionserträge konnten um rund 0,9 Mio. Franken gesteigert werden. Hier wirkt sich die Parkgebührenerhöhung positiv aus, die Retail- und Duty-Free Erträge konnten ebenfalls leicht gesteigert werden. Hingegen mussten bei den übrigen Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc.) Rückgänge verzeichnet werden.

Der Rückgang bei den Dienstleistungserträgen im Bereich der Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung konnte durch die bessere Vermietungssituation (tiefere Leerstände und neue Mietkonditionen) und einem neuen Modell für die Verrechnung der Energie- und Nebenkosten überkompensiert werden. Gesamthaft konnten die Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung um 9,8 Prozent auf 105,2 Mio. Franken gesteigert werden.

Auch die Erträge aus Dienstleistungen erhöhten sich im Berichtsjahr von 26,1 Mio. Franken auf 32,7 Mio. Franken (plus 25,3 Prozent). Durch die intensive Debitorenbewirtschaftung im abgelaufenen Jahr konnten die Debitorenverluste um 1,9 Mio. Franken reduziert werden. Auch die aktive Vermarktung aller Arten von Kommunikationsdienstleistungen zeigt Wirkung: diese Erträge konnten um 2,8 Mio. Franken gesteigert werden. Im Weiteren sind in den Erträgen aus Dienstleistungen 1,1 Mio. Franken für die von der Gesellschaft erbrachten Beratungsdienstleistungen ausserhalb des Flughafens (2002: 2,1 Mio. Franken) enthalten.

Segmentergebnis

CHF in Mio.	2003	2002	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	[3,8]	[7,0]	+45,7%
Non-Aviation	87,6	76,1	+15,1%
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern	83,8	69,1	+21,3%

Der **Personalaufwand** reduzierte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 0,5 Prozent von 137,2 Mio. auf 136,5 Mio. Franken. Darin enthalten sind die Kosten für die Begleitmassnahmen des Personalabbaus von 3,6 Mio. Franken, welcher aufgrund der Sparmassnahmen beschlossen und umgesetzt wurde. Eine Entlastung konnte durch die Auflösung der Arbeitgeberbeitragsreserve beim Personalfonds unique zurich airport von 2,5 Mio. Franken erzielt werden.

Anzahl Stellen (full time positions) nach Konzernsegmenten

(Stichtag 31.12.)	2003	2002	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	599	600	-0,2%
Non-Aviation	661	686	-3,6%
Total	1'260	1'286	-2,0%

Dem Segment Non-Aviation sind die Mitarbeiter der Supportbereiche (Finance & Services; Human Resources; Corporate Communication) zugeordnet. Anschliessend werden die Kosten der Supportbereiche verursachergerecht den Segmenten belastet.

Die Kosten im Bereich **Polizei und Sicherheit** reduzierten sich um 3,4 Prozent auf 71,7 Mio. Franken gegenüber 74,2 Mio. Franken im Vorjahr. Die Sicherheitskosten für Dritte erhöhten sich dabei um 0,2 Mio. Franken (+4,0 Prozent), hingegen nahmen die Kosten für die Kantonspolizei Zürich um 2,7 Mio. Franken (-4,0 Prozent) auf 65,5 Mio. Franken ab. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich zur Optimierung der Einsatzplanung und Umsetzung konnte diese Kostensenkung erzielt werden. Dies obwohl weiterhin – aufgrund der jeweiligen aktuellen Bedrohungslage – zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen notwendig sind, die nur teilweise an die Airlines weiterfakturiert werden können.

Die gesamten **Betriebskosten** betragen 304 Mio. Franken gegenüber 320 Mio. Franken in 2002, was einem Minus von 5,1 Prozent entspricht. Den höheren Aufwendungen im Bereich Verkauf, Marketing & Verwaltung (u.a. Kosten im Zusammenhang mit der Akquisition neuer Fluggesellschaften), Energie und Abfall (hier konnten auch höhere Betriebskostenerträge erzielt werden) sowie den anderen Betriebskosten (darin enthalten sind u.a. die Betriebskosten für das den Handling-Agents zur Verfügung gestellte Check-in-System [CUTE] für den Zugriff auf die Passagierabfertigungssysteme der verschiedenen Airlines) stehen tiefere Personal- und Sicherheitskosten sowie Unterhalts- und Materialaufwendungen gegenüber. Die konsequente Umsetzung der Sparmassnahmen (siehe separater Abschnitt Marktentwicklung) zeigt Wirkung.

Im Jahr 2003 wurden 303,5 Mio. Franken **investiert** gegenüber 547,1 Mio. Franken im Vorjahr. Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

CHF in Mio.	2003	2002
Mobile Sachanlagen	6,2	11,2
Projekte in Arbeit in Leasing	19,6	33,9
Projekte in Arbeit	275,8	482,0
Immaterielle Anlagen	1,9	17,9
Finanzanlagen	0,0	2,0
Total	303,5	547,1
Davon 5. Bauetappe	215,7	429,7

Neben den Investitionen der 5. Bauetappe sind in den Investitionen in die Projekte in Arbeit u.a. die Anschaffung des neuen Parking-Systems (5,6 Mio. Franken), die Sanierung der Durchfahrt zwischen den Parkhaus 1 und 2 (5,5 Mio. Franken), Investitionen in IT-Projekte wie SAMAX (Swiss Airport Movement Area Control System; 4,8 Mio. Franken) und FIDS (Flug-Informations- und Daten-System; 3,4 Mio. Franken), die Aufwendungen für das neue Flughafenzutrittssystem (3,0 Mio. Franken) und für die Erneuerung der Piste 16 (2,5 Mio. Franken) und in die Anflugbefeuerung für die Piste 16 (2,0 Mio. Franken) enthalten.

Die Investitionen konnten im Berichtsjahr zu 52,6 Prozent (Vorjahr 25,2 Prozent) aus dem Cash Flow (Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen) gedeckt werden.

Mit 173,9 Mio. Franken liegen die **Abschreibungen** 25,8 Prozent über dem Vorjahreswert von 138,3 Mio. Franken. Die im direkten Zusammenhang mit dem Dock E 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. Die Fertigstellung dieser Anlagen erfolgte im Herbst 2002. Per 1. September 2003 wurden diese Anlagen in Betrieb genommen. Vom 1. November 2002 bis 31. August 2003 wurden diese Anlagen infolge einer minimalen technischen Abnutzung mit $\frac{1}{3}$ einer ordentlichen Jahresabschreibung pro rata abgeschrieben. Die gebuchte $\frac{1}{3}$ Jahresabschreibung pro rata beträgt 6,0 Mio. Franken (2002 1,5 Mio. Franken); eine volle Jahresabschreibung pro rata hätte 18,2 Mio. Franken (2002 4,5 Mio. Franken) betragen. Seit 1. September 2003 werden diese Anlagen ordentlich abgeschrieben.

Der **Finanzaufwand** erhöhte sich um 28,6 Prozent auf 80,8 Mio. Franken gegenüber 62,8 Mio. Franken im Vorjahr. Darin enthalten ist der bei den vorzeitigen Rückzahlungen von ausstehenden Anleihen erzielte Buchgewinn von 43,4 Mio. Franken und Aufwendungen von 18,1 Mio. Franken aus der Marktwertanpassung des durch die Gesellschaft gehaltenen Zinssatz-Swaps, welcher die Anforderungen an das Hedge Accounting nicht mehr erfüllt. Ohne diese speziellen Einflüsse hätte der Finanzaufwand 106,2 Mio. Franken betragen. Begründet ist dieser Anstieg hauptsächlich durch die Erhöhung des verzinslichen Fremdkapitales sowie Mehraufwendungen im Zusammenhang mit dem durch die Gesellschaft abgeschlossenen Zinssatz-Swap (Zinsdifferenz).

Die ausserordentlichen und speziellen Einflüsse, welche das Konzernergebnis 2003 wesentlich beeinflusst haben, sind in der nachstehenden Übersicht zusammengefasst:

	in CHF Tausend	Einfluss auf andere Aufwände/Erträge, netto	Einfluss auf Finanz- aufwand/-ertrag, netto	Einfluss auf Steuern auf Erträgen	Einfluss auf Personalaufwand
Jahr 2003					
Ausgewiesener Konzerngewinn	3'776				
Erträge					
Buchgewinn aus dem vorzeitigen Rückkauf von ausstehenden Anleihen (Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto)	(43'449)		(43'449)		
Auflösung von kurzfristigen Rückstellungen, welche nicht mehr benötigt werden (Ziffer 4, andere Aufwendungen/Erträge, netto)	(11'618)	(11'618)			
Bauliche & betriebliche Leistungen im Zusammenhang mit der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage und der neuen Flugzeugenergieversorgungsanlage, welche in 2002 geleistet, aber erst in 2003 fakturiert wurden (Ziffer 4, andere Aufwendungen/Erträge, netto)	(2'722)	(2'722)			
Auflösung Arbeitgeberbeitragsreserve des Personalfonds unique zurich airport (Ziffer 2, Personalaufwand)	(2'500)				(2'500)
Änderung Verbuchungsmethode beim Zinssatz-Swap, Einfluss auf die latenten Steuern (Auflösung Hedge Accounting, da die Anforderungen an das Hedge Accounting nicht mehr erfüllt waren), (Ziffer 15, Verpflichtungen für latente Steuern)	(6'257)			(6'257)	
Marktwertveränderung des Zinssatz-Swap, im Zusammenhang mit der Änderung der Verbuchungsmethode des Zinssatz-Swap; neu über die Erfolgsrechnung gebucht (Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto)	(9'145)		(9'145)		
Total ausserordentliche & spezielle Erträge	(75'691)	(14'340)	(52'594)	(6'257)	(2'500)
Aufwendungen					
Kosten für die Begleitmassnahmen aus der Umsetzung der Sparmassnahmen (Ziffer 2, Personalaufwand)	3'163				3'163
Änderung Verbuchungsmethode beim Zinssatz-Swap (Auflösung Hedge Accounting, da die Anforderungen an das Hedge Accounting nicht mehr erfüllt waren), (Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto)	27'203		27'203		
Marktwertveränderung des Zinssatz-Swap, im Zusammenhang mit der Änderung der Verbuchungsmethode des Zinssatz-Swap; neu über die Erfolgsrechnung gebucht; Einfluss auf die latenten Steuern (Ziffer 15, Verpflichtungen für latente Steuern)	2'103			2'103	
Total ausserordentliche & spezielle Aufwendungen	32'469	0	27'203	2'103	3'163
Total Einfluss auf aufgeführte Erträge und Aufwendungen		(14'340)	(25'391)	(4'154)	663
«Ordentlicher» Konzernverlust	(39'446)				

Ohne diese ausserordentlichen und speziellen Einflüsse hätte ein Konzernverlust von 39,5 Mio. Franken ausgewiesen werden müssen. Weitere Details siehe bei den erwähnten Ziffern in den Erläuterungen zur Konzernrechnung.

Verwaltungsrat und Management



Verwaltungsrat**Präsident**

- Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates
Barry Callebaut AG

Vizepräsident

- Dr. Ruedi Jeker (bis 31.12.2003)
Regierungsrat,
Volkswirtschaftsdirektor
des Kantons Zürich

Mitglieder

- Dorothee Fierz
Regierungsrätin, Baudirektorin
des Kantons Zürich
- Rita Fuhrer (ab 1.1.2004)
Regierungsrätin, Volkswirtschafts-
direktorin 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

(per 31.12.2003 aufgelöst)

Präsident

- Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates
Unique (Flughafen Zürich AG)

Vizepräsident

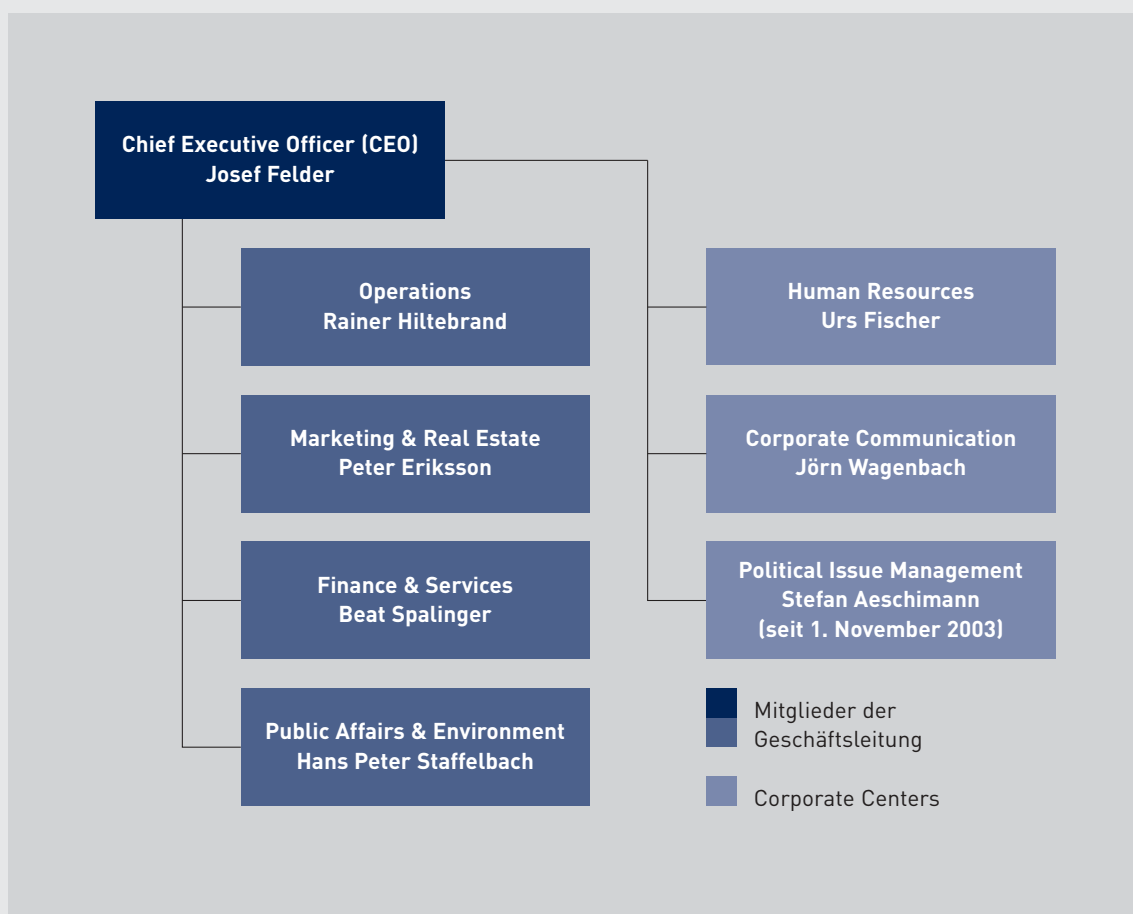
- Dr. Ruedi Jeker
Vizepräsident des Verwaltungsrates
Unique (Flughafen Zürich AG)

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.



Renato Elber, Schreiner

Organisation 2003 (seit 1. Juli 2003)

Corporate Governance



Informationen zur Corporate Governance

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

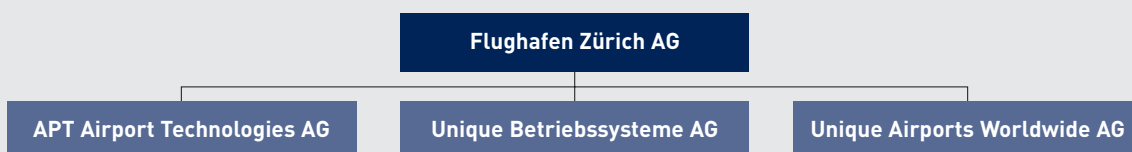
Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung auf Seite 89 verwiesen.

Nebst der an der SWX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten, (Valorennummer 1'056'796) mit einer Börsenkapitalisierung von 319'299'500 Franken per Stichtag 31. Dezember 2003 gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zu deren Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

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 245'615'000 Franken; es ist aufgeteilt in 4'912'300 voll liberierte Namenaktien mit Nennwert von 50.– Franken. Alle Aktien sind gleichmassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch eingetragen sind – stimmberechtigt. 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 (handelsrechtlicher Abschluss) sind nachstehend dargestellt:

CHF in Tausend	31.12.2003	31.12.2002	31.12.2001
Aktienkapital	245'615	245'615	245'615
Gesetzliche Reserven			
– Agio	269'254	269'254	269'254
– Allgemeine Reserven	19'060	19'060	19'060
– Reserve für eigene Aktien	24'999	25'034	25'430
Freie Reserven	55'859	55'824	55'428
Bilanzverlust			
– Verlust-/Gewinnvortrag	(17'605)	(29'377)	3'070
– Jahresgewinn/-verlust	9'918	11'772	(32'447)
Total Eigenkapital	607'100	597'182	585'410

Betreffend Abgabe von Aktien (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Seite 80, Ziffer 2, Personalaufwand sowie Seite 84, Ziffer 12, Aktienkapital und Reserven.

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag 31.12.2003 besitzen der Kanton Zürich 48,8 Prozent und die Stadt Zürich 5,41 Prozent der Aktien bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, welche über eine Beteiligung von mehr als 5 Prozent der stimmberechtigten Aktien verfügen. Gemäss den im Berichtsjahr erfolgten Offenlegungsmitteilungen nach Börsengesetz hat die UBS Fund Management (Switzerland) AG, Basel, den Wert von 5 Prozent am 28. Mai 2003 überschritten (5,114 Prozent), am 2. Oktober 2003 wieder unterschritten (4,980 Prozent) und am 12. Dezember 2003 wieder überschritten (5,005 Prozent). Die 5 Prozent übersteigenden Aktien sind als stimmrechtslos eingetragen. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge.

Kontrollwechsel

Die Statuten enthalten eine opting up Klausel, welche den Grenzwert, bei dessen Überschreitung gemäss Börsengesetz eine Angebotspflicht besteht, auf 49 Prozent hinaufsetzt. Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

Beschränkung der Übertragbarkeit von Aktien und Nominee-Eintragungen

Der Eintrag mit Stimmrecht ist auf 5 Prozent des Aktienkapitals beschränkt, wobei die Limite sowohl für Einzelaktionäre als auch für verbundene Gruppen gilt; davon ausgenommen ist der Kanton Zürich (Limite bei 49 Prozent) und die Stadt Zürich (Limite bei 10 Prozent). 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 $\frac{2}{3}$ 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 (GV) vorgenommen.

Betreffend Einberufung der GV und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln. Auch Fristen oder Stichtage für die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstandes sind in den Statuten keine definiert. 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 erforderlich 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 (GV) jeweils auf eine Amtsdauer von vier 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 GV 2004. Für die GV 2004 beantragt der Verwaltungsrat eine Statutenänderung, wonach die Amtsdauer auf ein Jahr verkürzt werden soll. 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 Verwaltungsratspräsident der Barry-Callebaut AG; Verwaltungsrat seit GV 2000

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident bei Kuoni Reisen 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, EKZ und NOK

Rita Fuhrer

Schweizerin; Berufstätigkeit von 1972 bis 1994 als Agenturleiterin Krankenversicherungen und als freie Mitarbeiterin der Tagespresse, seit 1995 Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich; Verwaltungsrätin seit 2004 Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei AXPO, EKZ und NOK; Präsidentin Stiftung Greater Zurich Area (seit 2004)

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 bei 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 Dorothee Fierz, Christian Huber und Ruedi Jeker sitzen, gewährt der Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Kreditrahmenvertrages eine Darlehenslimite im Umfang von 826 Mio. Franken mit einer Laufzeit von 10 Jahren. Davon wurden bis am 31. Dezember 2003 300 Mio. Franken 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 Interessenskonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf. Für den Verwaltungsrat bedeutet dies rund zehn Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. fünf Stunden und für die Committees zwei bis drei Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. drei 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 regelmässig 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. Quartalsweise erfolgt eine umfassende finanzielle und betriebswirtschaftliche Berichterstattung. Ferner wird der Verwaltungsrat mittels einer rollenden Langfristplanung laufend in verschiedenen Szenarien über die erwartete Entwicklung und das Unique-Risikoportfolio informiert.

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die Revisionsstelle KPMG Fides Peat im Bereich des Internen Kontrollsystems während der Zwischenrevision schwergewichtig die Bereiche Überprüfung der Konzeptumsetzung bei den folgenden SAP ICT-Projekten: neues Fakturierungstool SAP SD; Einführung SAP MM; SAP-Releasewechsel auf 4.7 Enterprise; Systemaufnahme Projektportfolio-Management inkl. Prozessprüfung geprüft.

Seit November 2003 hat das Audit & Finance Committee die Funktion der internen Revision als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht eingesetzt.

Geschäftsleitung**Mitglieder****Josef Felder**

Schweizer, Vorsitzender der Geschäftsleitung
dipl. Buchhalter/Controller; ab 1989 Berufstätigkeit bei Crossair AG, bis 1993 als Leiter Rechnungswesen, 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: keine

Peter Eriksson

Schwede, Leiter Geschäftsbereich Marketing & Real Estate

Wirtschafts- und Managementausbildung 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

Rainer Hiltebrand

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

Beat Spalinger

Schweizer, Finanzchef, Chief Risk Officer
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 Aussenbeziehungen & Umweltschutz

El. Ing. ETH Zürich; Berufstätigkeit 1968–1981 in verschiedenen Positionen bei IBM, 1981–1985 als Direktor bei Heliswiss und 1985–2000 als Flughafendirektor des Flughafens Zürich

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Bis zum 30. Juni 2003 waren ausserdem Mitglied der Geschäftsleitung:

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

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

Es bestehen im Berichtsjahr keinerlei Managementverträge zur Übertragung 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 623'700 Franken (2002 519'750 Franken). Die höchste Summe von Entschädigungen, die von einem Mitglied des Verwaltungsrates im Berichtsjahr bezogen wurde, beträgt 147'000 Franken (2002 121'800 Franken).

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 fünf (bzw. bis 30.6.03 sieben) Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichteten Entschädigungen beträgt 2'160'200 Franken (2002 2'337'200 Franken).

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 als Lohnbestandteil insgesamt 17'834 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 31.12.2003 insgesamt 21'839 Aktien der Gesellschaft gehalten. Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31.12.2003 insgesamt 103'074 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 737'300 Franken (Vorjahr 950'000 Franken) 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, als sogenannter «unabhängiger Büchersachverständiger» für die damalige 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 337'530 Franken (2002 307'381 Franken). Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt 7'030 Franken (2002 31'885 Franken) 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. Allgemein zugängliche Informationen können auf der Investor Relations-Seite unserer Homepage (www.unique.ch) abgerufen werden.

Kontaktadressen: Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, 8058 Zürich-Flughafen;
Investor Relations: Daniel Schmucki
e-mail: daniel.schmucki@unique.ch
Corporate Communications: Jörn Wagenbach
e-mail: joern.wagenbach@unique.ch



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. Dezember 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 Rentabilitäts-sicherung. 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 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. 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, operationelle Sicherheit, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz, Notfallplanung usw.).

Aktuelle Risikosituation

Die aktuelle Risikosituation von 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 59 Prozent (2002: 63 Prozent) der Flugbewegungen und 56 Prozent (2002: 60 Prozent) der Passagiere ab. Rund 16 Prozent (2002: 24 Prozent) des gesamten Umsatzes (exklusive Passagiergebühren) von Unique (Flughafen Zürich AG) werden direkt mit Swiss erzielt. Damit hat sich die Abhängigkeit vom Homecarrier weiter reduziert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung von Unique (Flughafen Zürich AG) in erheblichem Mass von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung der Swiss abhängig. Als Homecarrier ist Swiss verantwortlich für ca. 90,2 Prozent (2002 90,6 Prozent) der Transferpassagiere am Flughafen Zürich. Ein weiterer Abbau von Swiss hätte mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Folge, dass diese Transferpassagiere wegfallen und nicht durch andere Fluggesellschaften ersetzt werden können. Unique (Flughafen Zürich AG) verfolgt deshalb die aktuelle Situation von Swiss laufend. Regelmässig wird eine Neubeurteilung der Lage vorgenommen. Auf einen allfälligen weiteren Kapazitätsabbau von Swiss ist Unique (Flughafen Zürich AG) mit umsetzungsreifen Massnahmenpaketen – je nach Ausmass eines allfälligen Kapazitätsabbaus – für weitere Kostenreduktionen vorbereitet. Trotz dieser Massnahmen würde ein weiterer massiver Kapazitätsabbau der Swiss die finanzielle Lage der Unternehmung nachhaltig negativ beeinflussen. Ohne die Herausforderung einer solchen Situation zu unterschätzen geht das Unternehmen davon aus, dass auch in einem solchen Szenario die Fortführungsfähigkeit der Unternehmung gegeben wäre.

– Rechtliche Rahmenbedingungen

Mediation: Der Bund, der Kanton Zürich und Unique (Flughafen Zürich AG) einigten sich im Herbst 2003 darauf, über die umstrittenen Fragen zum Flugbetrieb ein breit angelegtes Mediationsverfahren unter Einbezug aller Anspruchsgruppen zu prüfen. Die Vorbereitungsarbeiten für das Verfahren sind angelaufen.

Für die Mediation wird mit einer Dauer von rund zwei Jahren gerechnet.

Einseitige deutsche Verordnungen:

Im März 2003 lehnte der Ständerat als Zweitrat einen Staatsvertrag mit Deutschland ab, welcher den Anflug des Flughafens Zürich über deutsches Gebiet geregelt hätte. Damit scheiterte die Ratifikation endgültig. Die vorgezogenen Massnahmen (Nacht-, Wochenend- und Feiertagsregelung) blieben in Kraft, da Deutschland die 213. Durchführungsverordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich, vormals 204. Durchführungsverordnung), die zur Umsetzung des Staatsvertrags erlassen worden war, nicht rückgängig machte. Zusätzlich erliess Deutschland im April 2003 Überflugsrestriktionen in den Tagesrandstunden (06.00 bis 07.00 und 21.00 bis 22.00 Uhr) jeweils von Montag bis Freitag und kündigte auf den 10. Juli 2003 eine drastische Verschärfung der Ausnahmeregelung an. Kurz nachdem der Bund die Genehmigung für Südanflüge erteilt und den Bau des entsprechenden Instrumentenlandesystems bewilligt hatte, einigten sich der Bund und Deutschland auf einen Zeitplan für die Einführung der Südanflüge und damit verbunden die Verschiebung der Einführung der verschärften Ausnahmeregelung. Unter dem Protest der Anwohner flogen am 30. Oktober 2003 nach 6.00 Uhr morgens die ersten Maschinen von Süden her über den Pfannenstiel und landeten auf der Piste 34. Gegen die deutschen Überflugsbeschränkungen der 213. Durchführungsverordnung hat Unique (Flughafen Zürich AG) beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg Klage eingereicht. Am 24. Januar 2003 hat der Verwaltungsgerichtshof diese Klage abgewiesen und gleichzeitig die Revision gegen dieses Urteil nicht zugelassen. Gegen die Nichtzulassung der Revision hat Unique (Flughafen Zürich AG) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig eingereicht. Mit Beschluss vom 7. Januar 2004 wurde die Klage von Unique (Flughafen Zürich AG) gutgeheissen und damit die Revision gegen das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 24. Januar 2003 zugelassen. Unique (Flughafen Zürich AG) reichte auch gegen die Änderung der 213. Durchführungsverordnung vom April 2003 einen Eilantrag beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg ein. Mit Beschluss vom 31. Juli 2003 wurden die Anträge von Unique (Flughafen Zürich AG) abgelehnt. Die Schweizerische Eidgenossenschaft legte gegen die 213. Durchführungsverordnung bei der EU-

Kommission ebenfalls eine Beschwerde ein. Mit Entscheid vom 5. Dezember 2003 hat die EU-Kommission festgehalten, dass Deutschland die 213. Durchführungsverordnung weiterhin anwenden dürfe. Gegen diesen Entscheid der EU-Kommission hat die Schweizerische Eidgenossenschaft am 13. Februar 2004 Klage beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft eingereicht. Deutschland hat im Weiteren mehrfach angedroht, die einseitige Verordnung weiter zu verschärfen.

Betriebskonzession und Betriebsreglement:

Die Rechtsmittelverfahren gegen die vom Bund am 31. Mai 2001 für 50 Jahre erteilte Betriebskonzession konnten weitgehend abgeschlossen werden. Die Beschwerden von Anwohnern, Gemeinwesen und Umweltverbänden gegen die Konzessionserteilung wurden vom Bundesgericht am 8. Juli 2003 abgewiesen, soweit aufgrund der fehlenden Legitimation der Beschwerdeführer überhaupt darauf eingetreten werden konnte. Hängig ist nur noch die von Unique (Flughafen Zürich AG) erhobene Beschwerde gegen eine Auflage in der Betriebskonzession, welche die Kosten, die aus der Umsetzung des Staatsvertrags angefallen sind, allein Unique (Flughafen Zürich AG) auferlegt. Weiterhin vor der Rekurskommission UVEK hängig sind die Beschwerden gegen das mit dem Betriebskonzessionsgesuch eingereichte Betriebsreglement und dessen Änderungen. Im Zusammenhang mit dem Betriebsreglement sind zudem Beschwerden gegen den Entzug der aufschiebenden Wirkung beim Bundesgericht hängig. Am 2. Dezember 2003 hat das UVEK die Frist zur Einreichung eines überprüften und angepassten Betriebsreglements auf den 31. Dezember 2003 festgesetzt. Am 31. Dezember 2003 hat Unique (Flughafen Zürich AG) das entsprechende vorläufige Betriebsreglement eingereicht. Zusätzliche innenpolitische Restriktionen (zum Beispiel aus dem geplanten Mediationsverfahren oder durch zusätzliche Auflagen des Bundes zum eingereichten Betriebsreglement) einerseits und eine mögliche weitere Verschärfung der deutschen Rechtsverordnung 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.

– Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen

Aufgrund von Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) in Verbindung mit Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Enteignungsgesetz des Bundes hat Unique (Flughafen Zürich AG) Kosten für **formelle Enteignungen** und aufgrund von Art. 20 f. USG (Umweltschutzgesetz) Kosten für **Lärmschutzmassnahmen** (Schallschutzkosten) zu tragen. Das Überschreiten der seit 1. Juni 2001 gültigen Immissionsgrenzwerte für Zivilflughäfen ist gemäss heutiger Rechtsprechung eine Voraussetzung (neben anderen) für allfällige diesbezügliche Ansprüche. Die Betriebskonzession und das Umweltschutzrecht bilden die Grundlage, die durch solche Forderungen entstandenen Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmabhängige Landetaxe und spezieller Zuschlag auf Passagiergebühren) zu refinanzieren. Die mutmasslichen Kosten für Lärmschutzmassnahmen dürften sich auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements zwischen 200 und 300 Mio. Franken bewegen. Bei den formellen Enteignungen werden die Kosten auf 800 Mio. bis 1,2 Mia. Franken geschätzt. Die konkreten Kosten hängen bei beidem vom weiteren Betrieb des Flughafens und den damit verbundenen Lärmemissionen ab. Die Einführung der Süd-anflüge hat – aufgrund des in den meisten Gebieten nicht überschrittenen Immissionsgrenzwertes – nur einen unbedeutenden Einfluss auf diese Schätzung. Es wird angenommen, dass diese Kosten über einen Zeitraum von mehreren Jahren anfallen werden. Die Refinanzierung erfolgt über spezielle lärmrelevante Einnahmen. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist die lärmabhängige Passagiertaxe von 5.– Franken. Aufgrund der aktuellen Schätzungen müsste diese Gebühr auf ca. 10.– Franken angehoben werden, um die erwarteten Kosten decken zu können. Das Unternehmen geht davon aus, dass diese Gebühr im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich noch tragbar wäre.

In der Bilanz- und Erfolgsrechnung von Unique (Flughafen Zürich AG) werden die Kosten und Erträge im Zusammenhang mit Lärm über den **Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)** abgewickelt (siehe Anhang zur Konzernrechnung, Ziffer 14, Airport of Zurich Noise Fund, Seiten 86/87). Per Stichtag weist der AZNF einen positiven Saldo aus (was einer Verbindlichkeit von Unique (Flughafen Zürich AG) gegenüber dem AZNF entspricht), das heisst, es sind mehr lärmspezifische Einnahmen als Ausgaben ange-

fallen. Die im Fond vorhandenen Mittel reichen, um (auch ohne Berücksichtigung der weiter laufenden Einnahmen) mindestens die erwarteten Kosten des folgenden Jahres abdecken zu können. Zudem sind im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich keine Klagen aus formellen Enteignungen höchstrichterlich entschieden. Aufgrund der Einschätzung der laufenden Rechtsverfahren wird auch nicht erwartet, dass im Jahr 2004 eine Klage betreffend Entschädigung aus formeller Enteignung höchstrichterlich entschieden wird. Aufgrund der in diesem Bereich noch unvollständigen Rechtsprechung und der komplexen Bewertungsfragen in Bezug auf die Festlegung eines allfälligen Minderwertes ist sowohl die Schätzung der Höhe der Kosten sowie deren zeitlichen Anfall sowohl im positiven wie auch im negativen Sinn mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet. Hierbei handelt es sich um eine Eventualverpflichtung, die erst im Umfang zukünftiger effektiver Ansprüche zurückzustellen sein wird.

– Finanzielle Kennzahlen

Im Rahmen der bestehenden Kreditverträge hat die Unternehmung marktübliche Zusicherungen über die Einhaltung von finanziellen Kennzahlen abgegeben. In sämtlichen Kreditverhältnissen von Unique (Flughafen Zürich AG) wurde diese Zusicherung auf der Basis von einheitlich definierten Kennzahlen abgegeben. Bei erheblichen Abweichungen der zukünftigen Entwicklung der Unternehmung im Vergleich mit der Planung (z.B. durch weiteren erheblichen Kapazitätsabbau des Homecarriers) ist nicht ausgeschlossen, dass eine solche Zusicherung verletzt wird.

– Nachfragerückgang

Der Geschäftsverlauf von Unique (Flughafen Zürich AG) ist abhängig von der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs. Neue Terroranschläge, Krankheiten oder Epidemien, wie z.B. SARS, könnten zu einem erneuten Rückschlag für den Luftverkehr führen.

Chronik



- 27. Februar
Der Verwaltungsrat von Unique (Flughafen Zürich AG) beschliesst im Hinblick auf die sich abzeichnenden Unruhen im Irak, das sogenannte «Massnahmenpaket eins» auszulösen. Wichtigstes Merkmal dieses Paketes zwecks Kostenoptimierung ist die Schliessung der Gates B31-B39 im Fingerdock B.
- 3. März
Aufrichtefeier für das Airside Center.
- 3. März
Die internationale Rating-Agentur Standard & Poor's kommuniziert das Unternehmens-Rating für Unique (Flughafen Zürich AG): BBB.
- 15. März
Im Auftrag des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) werden am Flughafen Zürich erfolgreich verschiedene Massnahmen zur Verhinderung einer Ausbreitung der Epidemie SARS umgesetzt.
- 18. März
Der Ständerat lehnt den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland ab. Die Ratifizierung ist damit gescheitert.
- 27. März
Eröffnung des Neubauteils des Airport Shopping und Inbetriebnahme des Check-in 3.
- 16. April
Erfolgreicher Abschluss eines US Private Place-ments in Höhe von 365 Mio. Franken. Mit den daraus zur Verfügung stehenden Mitteln können durch ein im Vorfeld öffentlich ausgeschriebenes Rückkaufangebot Anleihen im Nennwert von 265 Mio. Franken frühzeitig zurückgekauft werden.
- 17. April
Deutschland setzt die verschärfte Verordnung (zusätzliches Überflugverbot über deutsches Gebiet: Montag bis Freitag von 06.00 bis 07.00 und von 21.00 bis 22.00 Uhr) in Kraft und kündigt eine drastische Verschärfung der Ausnahmeregelung auf den 10. Juli 2003 an. Zusätzliche Ostanflüge sind die Folge.
- 12. Mai
Erfolgreicher Abschluss eines Japanischen Private Placement in Höhe von 421 Mio. Franken.
- 3. Juni
Unique (Flughafen Zürich AG) reicht einen Eilantrag auf einstweiligen Rechtsschutz gegen die verschärfte Verordnung beim Verwaltungsgerichtshof in Mannheim ein.
- 12. Juni
Der Verwaltungsrat von Unique (Flughafen Zürich AG) beschliesst weitere Ergebnis-Optimierungsmassnahmen («Massnahmenpaket zwei») im Hinblick auf die per Winterflugplan angekündigte Kapazitätsreduktion des Home-carriers.
- 12./13. Juni
Zur Überprüfung des bestehenden Sicherheitsprogramms für den Flughafen Zürich findet im Sinne von Annex 14 Kapitel 9 der ICAO-Bestimmungen die Notfallübung «SERAIL» statt.
- 23. Juni
Erfolgreicher Abschluss eines US Cross-Border-Lease-Deals in Höhe von 400 Mio. Franken.
- 23. Juni
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigt den Südanflug, das Instrumentenlandesystem (ILS) für Piste 34 und die Anflugbefeuerung.
- 25. Juni
Eröffnung Restaurant North NorthWest im Terminal 2.
- 1. Juli
Inbetriebnahme der neuen Zufahrten und Parkhausspuren sowie Eröffnung der ersten vier Geschosse des Parkhauses 3.
- 2. Juli
Deutschland verschiebt das Inkrafttreten der verschärften Ausnahmeregelung vom 10. Juli auf den 30. Oktober 2003.
- 7. Juli
Gründung der Runway Safety Group (flughafenweite Arbeitsgruppe zur nachhaltigen Überwachung und Sicherstellung der operationellen Sicherheit des Flugbetriebes auf und in der Nähe der Pisten).

- 10. Juli
Mit den zusätzlichen Mitteln aus den Finanzierungstransaktionen vom Mai und Juni können im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsangebotes frühzeitig weitere Anleihen im Nennwert von 160 Mio. Franken zurückgekauft werden.
- 31. Juli
Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim lehnt den Eilantrag auf einstweiligen Rechtsschutz von Unique (Flughafen Zürich AG) gegen die Verschärfung der deutschen Verordnung ab.
- 1. September
Das Dock E und die nördliche Flughafenzone werden dem Betrieb übergeben, Swiss zieht als erste Fluggesellschaft in die neuen Anlagen um.
- 15. September
Der Umzug ins Dock E wird erfolgreich abgeschlossen, die Hälfte des Passagierverkehrs wird jetzt hier abgewickelt. Das Dock B ist geräumt und wird geschlossen.
- 24. September
Im Rahmen der Koordinationsgespräche zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt wird die Mediation initiiert.
- 1. Oktober
Airport Steering nimmt unter der Leitung von Unique (Flughafen Zürich AG) den Betrieb auf.
- 1. Oktober
Vollständige Inbetriebnahme Parkhaus 3 mit insgesamt 2'700 Parkplätzen.
- 24. Oktober
Die Rekurskommission UVEK weist Gesuche zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden gegen die Südanflüge ab.
- 27. Oktober
Gemeinsame Pressekonferenz von Bund, Kanton Zürich und Unique (Flughafen Zürich AG) zu den Südanflügen und zur Mediation.
- 30. Oktober
Inkrafttreten verschärfter Restriktionen für Anflüge über Deutschland; Aufnahme von Anflügen aus Süden auf Piste 34.
- 5. November
Inbetriebnahme der ersten Etappe des neuen Bushofes (Südteil).
- 6. November
Die Rekurskommission UVEK weist Gesuche zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden gegen den Bau des Instrumentenlandesystems der Piste 34 ab.
- 5. Dezember
Anlässlich einer würdigen Feier auf dem Flughafen wird das Flughafenregiment 4 aufgelöst.
- 8. Dezember
Weitere ausstehende Anleihen im Nennwert von 200 Mio. Franken konnten in den Monaten September bis Dezember 2003 frühzeitig zurückgekauft werden.
- 17. Dezember
Das Emergency Call Center der Berufsfeuerwehr und Sanität sowie der Unique Rettungsdienst werden planmässig nach den Normen «SN EN ISO 9001» zertifiziert.
- 19. Dezember
Eröffnung des neuen Fussgängerüberganges von der Ankunft 2 zum Airport Shopping Center.
- 31. Dezember
Eingabe des vorläufigen Betriebsreglements.



5. Bauetappe



5. Bauetappe

Sämtliche Unternehmensbereiche von Unique (Flughafen Zürich AG) sind an der Fertigstellung und Inbetriebnahme der 5. Bauetappe beteiligt. Im Berichtsjahr konnten wesentliche Teile der 5. Bauetappe eröffnet werden. Zwar brachte dies für die Passagiere bereits spürbare Qualitätsverbesserungen, doch führen noch nicht abgeschlossene Bauarbeiten immer noch zu Behinderungen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der Flughafen Zürich über eine moderne Infrastruktur von hoher Qualität verfügen, Voraussetzung, um sich zur wichtigen Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz zu entwickeln.

Inbetriebnahmen

Die Inbetriebnahmen der für den Fluggast relevanten Infrastrukturen Check-in 3 und Dock E wurden durch eine spezielle, bereichsübergreifende Projektorganisation vorbereitet, koordiniert und erfolgreich abgeschlossen. Für die Inbetriebnahme vom Dock E mussten bisherige Prozesse am Flughafen grundsätzlich umgestellt werden. Da gleichzeitig das Fingerdock B geschlossen wurde, und jetzt rund die Hälfte aller abfliegenden und ankommenden Passagiere das neue Dock E nutzen, war die ganze Passagierabfertigung neu zu organisieren. Keine leichte Aufgabe, umfasst doch die neue Infrastruktur neben dem Dock E samt zusätzlicher Gepäcksortieranlage die unterirdischen Erschliessungsbauten, die neue Einreisehalle unter dem Airside Center und die Skymetro, dazu aber auch umfangreiche Vorfeld- und Rollwegflächen und eine Reihe von technischen Installationen. Am neuen Gebäude können bis zu 27 Flugzeuge gleichzeitig abgefertigt werden. Damit ergeben sich auch neue Abläufe und Prozesse für die Flugzeugabfertigung und den Rollverkehr. Sehr vorteilhaft wirken sich dabei die markant kürzeren Rollwege zwischen Dock E und Start- und Landepisten aus. Das Dock E wird von den Passagieren und dem Betriebspersonal gut akzeptiert. Es setzt einen markanten architektonischen Akzent in die Flughafenlandschaft und wird weltweit positiv kommentiert. Die Bauabrechnung steht kurz vor dem Abschluss. Sie wird den bewilligten Kostenvoranschlag nicht übersteigen.

Im vergangenen Jahr wurden auch verschiedene neue kommerzielle Anlagen in Betrieb genommen. Am 27. März 2003 wurde – zusammen mit der Inbetriebnahme des Check-in 3 – die erste Etappe des neuen Airport Shopping der Nutzung durch Kunden und Passagiere übergeben. Die Architektur findet Anklang. Das durch die grosse Glaskuppel

einfallende Tageslicht wird von Kunden und Personal gleichermassen geschätzt. Die Angebote der neuen Geschäfte und das Gastronomieangebot werden bei den Besuchern sehr gut aufgenommen. Mit der Eröffnung des neuen Restaurants North NorthWest im Check-in 2 im Juni konnte die durch die Schliessung des ehemaligen Top Air Restaurants entstandene Lücke im Gastro Angebot des Flughafens geschlossen werden. Im Dock E steht den Passagieren ein zusätzliches attraktives Shopping-Angebot zur Verfügung.

Am 1. Juli 2003 wurde die erste Etappe des neuen Parkhauses 3 und im September 2003 die gesamte neue Anlage eröffnet. Anfang Juli wurden die neuen landseitigen Verkehrsbauten mit acht Kilometer Strasse – davon einem Kilometer Brücken – dem Verkehr übergeben. Nach kurzer Anlaufzeit funktionieren die kreuzungsfreie Zufahrt und die mit einem Parkleitsystem gesteuerte zentrale Einfahrt zu den Parkhäusern mit über 8'000 Parkplätzen einwandfrei. Am 5. November 2003 erfolgte die Eröffnung des neuen Bushof Süd.

Kosten und Termine

Die Gesamtinvestitionen in die 5. Bauetappe wurden 2003 um über 100 Millionen Franken auf unter 2,1 Milliarden Franken reduziert. Damit werden die voraussichtlichen Gesamtkosten der 5. Bauetappe unter den im Jahr 1995 in der Volksabstimmung angenommenen Werten liegen. Die bisherigen Investitionen in die 5. Bauetappe belaufen sich auf rund 1,8 Milliarden Franken, wovon im Berichtsjahr rund 215 Millionen Franken angefallen sind. Das Projekt befindet sich innerhalb des vorgesehenen Terminplans.

Ausblick

Zwei Grossprojekte sind momentan noch im Bau; der Umbauteil des landseitigen Airport Shopping (2. und 3. Phase) wird schrittweise Ende März 2004 bzw. Ende Juli 2004 in Betrieb gehen. Das Airside Center als künftige Passagierdrehscheibe und luftseitiges Shopping wird am 15. September 2004 eröffnet. Mit den vom 10. bis 12. September 2004 stattfindenden Erlebnistagen soll die gesamte neue Infrastruktur des Flughafens Zürich der Bevölkerung des Kantons Zürich und allen Passagieren und Kunden übergeben werden.



Musu Cesare, Mitarbeiter Gepäckwagendienst

PRIMARY STATIC PORT AREA

DO NOT PLUG OR DEFORM HOLES
AREA WITHIN RED LINE MUST BE
SMOOTH AND CLEAN

FIRST
OFFICER



CAPTAIN

Operations



Seit dem 1. Oktober 2003 ist die neue Steuerungs- und Koordinationsstelle für den operativen Flughafenbetrieb, das **ZRH Airport Steering** unter der Leitung von Unique (Flughafen Zürich AG) aktiv. In einem speziell eingerichteten Grossraum werden zusammen mit den wichtigsten Prozesssteuerungen der Flughafenpartner sämtliche Aktivitäten des täglichen Flughafenbetriebs koordiniert und kontrolliert. Die ersten Module eines von Unique (Flughafen Zürich AG) entwickelten EDV Systems, das die Visualisierung wichtiger Daten aus verschiedensten Flughafensystemen ermöglicht, sind bereits eingeführt. Neben einer Dokumentation des Flughafenzustands auf der Zeitachse wird somit nach dem Endausbau eine umfassende Übersicht über die herrschenden Rahmenbedingungen und die operationellen Aktivitäten möglich. Ziel ist, durch einen möglichst reibungslosen Ablauf der verschiedenen, miteinander in Beziehung stehenden Abfertigungsprozesse, die Pünktlichkeit der Flugoperationen und die Qualität der Flughafenleistung zu verbessern.

Aviation Marketing

Die schrittweise Flottenreduktion des Homecarriers hinterlässt deutliche Spuren. Unterstützt durch das Aviation Marketing reagierten andere Fluggesellschaften sehr schnell und übernahmen einen wesentlichen Anteil der vom Homecarrier aufgegebenen Verbindungen. Nach der Bekanntgabe der zukünftigen Mitgliedschaft der Swiss bei oneworld als einer der weltweit führenden Allianzen lud Unique (Flughafen Zürich AG) die Netzwerkplaner aller oneworld-Gesellschaften nach Zürich ein. Diese konnten sich davon überzeugen, dass die zentrale Lage des Flughafens Zürich im Herzen Europas und die topmoderne Infrastruktur als Verkehrsknotenpunkt für oneworld geradezu prädestiniert ist.

Airfield Maintenance

Für den Wintereinsatz können dank modernstem Gerät erstmals zwei Pistenräumzüge gleichzeitig zur Pistenräumung in Einsatz gehen. Dies bedeutet, dass 20 Schneepflüge und zwei Schneeschleudern im Einsatz sind, welche je 10'000 Tonnen Schnee pro Stunde schleudern können. Für die Enteisung der Flugbetriebsflächen stehen sieben Enteiserverfahrzeuge zur Verfügung.

Flugzeugenteisung

Mit der schrittweisen Inbetriebnahme des Dock E im September 2003 wurde das Flugzeugenteisungskonzept am Flughafen Zürich vollständig verändert. An den speziell für die Flugzeugenteisung gebauten Enteisерplätzen (Deicing PAD Charlie und Foxtrott) werden künftig 80 Prozent aller Flugzeugenteisungen erfolgen. Diese sind so angelegt, dass die Flugzeuge erst unmittelbar vor dem Berollen der Piste enteist werden. Dank der kurzen Rollzeit an den Start kann der Einsatz von Enteisermitteln reduziert werden, was für die Umweltbilanz des Flughafens positiv ist. Die ausgebrachten Enteisерabwässer werden bei den

Enteisерplätzen gesammelt und zu einem Drittel über die Verregnungsanlage und zu zwei Dritteln extern entsorgt. Damit gelangen die 2'000 Tonnen jährlich ausgebrachten Enteisermittel nun nicht mehr in die Gewässer der Glatt. Die Verregnungsanlage versprüht die Enteisерabwässer auf einer Wiesenfläche von 20 Hektaren innerhalb des Flughafens. Beim Sickern durch die Bodenschicht werden diese biologisch zu mehr als 98 Prozent abgebaut.

IT (Informationstechnologie)

In der ersten Hälfte des Jahres hat Unique (Flughafen Zürich AG) konsequent die SAP Strategie (kommerzielle Systeme) umgesetzt. Es wurde erfolgreich der technische Upgrade auf SAP Version 4.7 (Enterprise), die Materialwirtschaft (SAP MM) sowie Teile der Fakturierung (SAP SD) eingeführt. Gleichzeitig konnte das interne SAP Kompetenzzentrum die offizielle SAP Zertifizierung im Dezember 2003 entgegennehmen. Im Bereich IT Aviationsysteme wurde die Strategie der Vereinheitlichung und der Unabhängigkeit durch die Übernahme des AIMS (Airport Operational Database) von EDS und der Einführung des neuen Busdisposystemes weitergeführt. Durch die Übernahme der Glasfaserinfrastruktur von Avireal kann Unique (Flughafen Zürich AG) nun als umfassender und kompetenter Anbieter von Kabelinfrastrukturen und Kommunikationsdienstleistungen am Flughafen auftreten. Das Schwergewicht der Geschäftstätigkeit der APT Airport Technologies AG – eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Unique (Flughafen Zürich AG) – lag im Geschäftsjahr 2003 in der Einführung der beiden neuen Netzwerke für Cargologic und Jet Aviation, dem neuen Vorfeld Wireless LAN, dem Public Wireless LAN in allen Terminals bzw. Docks, der Einführung der neuen Bündelfunkanlage sowie der Einführung der Telefonie im Bereich Cargologic sowie Corporate Access bei Jet Aviation.

Safety

Im Juli wurde die «Runway Safety Group» gegründet, eine flughafenweite Arbeitsgruppe zur stetigen Verbesserung der Sicherheit des Flugbetriebes. Dem Aspekt Sicherheit wurde bei der Definition der neuen Rollverfahren höchste Priorität zugewiesen. Weitere Verbesserungen wurden durch die Markierung der Rolllinien mit kontrastreichen, selbst reflektierenden Farben und die Ausrüstung von Kreuzungen mit Warnlichtern realisiert. Zudem wurden die Abläufe zwischen der Flugsicherung und der Vorfeldkontrolle überprüft und optimiert.

Security

Am 13./14. Mai 2003 wurde die kombinierte zivile/militärische Übung «CARAMBA» durchgeführt, welche die erfolgreiche Zusammenarbeit des Flughafen-Regimentes 4 mit den zivilen Krisenmanagement-Elementen und den zivilen Einsatzdiensten unter Beweis stellte.



Priska Wandeler, Mitarbeiterin Kehricht & Entsorgung



Manfred Astl, Tierpfleger

Marketing & Real Estate



Flughafen Zürich – Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz

Der Flughafen Zürich entwickelt sich zu *der* national- und international etablierten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz. Durch die erfolgreiche Eröffnung der ersten Phase des landseitigen Airport Shopping mit Einkaufs- und Gastronomie-Angeboten sowie dem erweiterten Angebot an Parkhäusern wird diese Bedeutung unterstrichen.

Kundenfokus und Pflege der Partnerbeziehungen

Konsequente Orientierung am Kundenbedarf für alle Endprodukte und Dienstleistungen des Flughafens Zürich (Flugreisen, Konferenzräume, Büroräume, Kommerzangebote, usw.) stehen im Vordergrund der Aktivitäten des Bereichs Marketing & Real Estate. Um die Kundensegmente gezielt anzusprechen, wurde der Bekanntheitsgrad am Markt entsprechend gefördert. Dabei gelten die Attraktivität des Verkaufsortes, die Qualität der Produkte und Dienstleistungen sowie ein ansprechendes Preis-/Leistungsverhältnis als Garanten für eine erfolgreiche Vermarktung. Das gemeinsame Verständnis der Erwartungen des Kunden und der strategischen Erfolgsfaktoren gestaltet die Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern zunehmend effizient. Die Partnerschaft wird mit dem neu gebildeten Marketing Ausschuss dokumentiert. Das aus Flughafenpartnern zusammengesetzte Gremium berät über alle wichtigen Marketingfragen des Kommerz- und Servicebereichs. Die Beziehungen zu den neuen und bestehenden Geschäftspartnern wurden im Berichtszeitraum durch diese und weitere Massnahmen intensiviert und vereinfacht.

Erfolgreicher Abschluss von neuen langfristigen Mietverhältnissen

Mit mehreren Grossmietern konnten neue langfristige Mietverhältnisse abgeschlossen werden. Die Leerstandquote von Büroflächen liegt nach wie vor weit unter den Vergleichswerten der Region Zürich. Dies ist insbesondere auf den hervorragenden Anschluss des Flughafens sowohl an das Strassennetz als auch an den öffentlichen Verkehr sowie auf das attraktive Kommerzangebot zurück zu führen.

Die Vermarktung der neuen land- und luftseitigen kommerziellen Flächen (Ladengeschäfte und Gastronomie) ist mehrheitlich abgeschlossen. Der Flughafen Zürich erfreut sich einer fast vollständigen Belegung der kommerziell nutzbaren Flächen.

Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt

Die Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur konnte weiter verbessert werden. Obwohl sich die umfangreichen Bauarbeiten als hinderlich erwiesen, konnte dank hervorragendem Engagement und grosser Flexibilität beim technischen und baulichen Unterhalt durchgehend eine hohe Dienstleistungsqualität angeboten werden.

Laufende Projekte

Das Dock B soll vorerst für eine beschränkte Zeit von 5 bis 8 Jahren als landseitiges Zentrum für Messen, Ausstellungen und Veranstaltungen verschiedener Art genutzt werden. Der einmalige Standort inmitten des Fluggeschehens spricht für die Attraktivität und eine hohe Auslastung. Der ehemalige Standort der provisorischen Bussgates Süd wird – entweder in Verbindung mit dem Dock B oder eigenständig – als landseitige Aussenfläche für Anlässe genutzt. Der Flughafen Zürich als Verkehrsdrehscheibe wird ab März 2004 aufgewertet, da zwei renommierte Reisebus-Anbieter ihren An- und Abreise-Standort vom Parkplatz beim Landesmuseum/Hauptbahnhof zum Flughafen verlegen. Dieser Standort wird ihre Attraktivität als Reiseanbieter weiter erhöhen, der Flughafen wird steigende Besucherfrequenzen verzeichnen können. Durch den für 2004/2005 geplanten Bau eines Vier-Sterne-Hotels mit 350 Zimmern und einem erweiterten Konferenzangebot in Gehdistanz zu Check-in und Ankunft wird das Dienstleistungsangebot am Flughafen Zürich zusätzlich erweitert.

Finance & Services Corporate Centers



Bauprojektmanagement

Die für das Jahr 2003 vorgesehenen Bauelemente der 5. Bauetappe wurden termingerecht und innerhalb des vorgesehenen Kostenrahmens abgeschlossen und für den Betrieb bereitgestellt (siehe dazu auch die Ausführungen unter 5. Bauetappe).

Rechtsdienst

Schwerpunkthemen für den Rechtsdienst waren die Verfahren rund um die einseitige deutsche Durchführungsverordnung, die Betriebskonzession und die Betriebsreglemente, die rechtliche Begleitung beim Abschluss der neuen Finanztransaktionen sowie die Arbeiten im Zusammenhang mit dem neuen vorläufigen Betriebsreglement.

Finanz- und Rechnungswesen/Controlling

Mit dem Abschluss des Rating-Prozesses mit Standard & Poors (S&P) anfangs 2003 und dem von S&P erhaltenen BBB-Rating wurde die Basis für den Abschluss von neuen Finanzierungen gelegt. Gesamthaft konnten im vergangenen Jahr neue Mittel von 1,2 Mia. Franken aufgenommen werden, welche für die Rückzahlung von bestehenden Schulden (Bankkredite, Anleihen) sowie für die Finanzierung der Investitionen der 5. Bauetappe verwendet wurden. Die Fälligkeitsstruktur des verzinslichen Fremdkapitals konnte mit diesen Transaktionen erheblich optimiert und verlängert werden. Im Bereich Finanz- und Rechnungswesen und Controlling wurden im vergangenen Jahr verschiedene Prozessoptimierungen umgesetzt, welche die einfachere und schnellere Verfügbarkeit von Daten sicherstellen. Die beiden erfolgreich durchgeführten Kostensenkungsprogramme wurden eng vom Controlling begleitet. Zudem wurde die Szenarienplanung laufend den aktuellen Marktentwicklungen angepasst.

Corporate Supply Management

Das Unique-Beschaffungsleitbild bildete die Grundlage für die erfolgreiche Einführung der Materialwirtschaft und Beschaffungsprozesse mit SAP MM auf den 1. Juli 2003. Mit der Einführung von verschiedensten Beschaffungsfunktionen (zentrale strategische und operative Beschaffung; dezentrale Beschaffung) wurden die Bedürfnisse abteilungs- und stufengerecht umgesetzt.

Risk-Management und Versicherungen

Ein Schwerpunkt im Jahr 2003 lag in der laufenden Überprüfung der aktuellen Risikosituation. In Zusammenarbeit mit den Risk-Ownern wurden die Massnahmenpläne für die mittleren und grossen Risiken überprüft und aktualisiert. Daneben wurden u.a. das Unique-Risk-Management-System weiterentwickelt und das Risk-Management-Handbuch aktualisiert.

Die Arbeiten im Bereich Versicherungen/Inhouse Broking standen weiterhin im Zeichen eines verhärteten Versicherungsmarktes. Trotz schwierigem Umfeld konnten Optimierungen im Versicherungsportefeuille bezüglich Prämien und Leistungen erzielt werden. Die Projekte der 5. Bauetappe und

deren Inbetriebnahmen wurden versicherungstechnisch und schadenseitig begleitet.

Lärmmanagement & Anwohnerschutz

Die Arbeiten des Lärmmanagements waren geprägt durch die Umstellung von An- und Abflugrouten als Folge der 213. Durchführungsverordnung Deutschlands (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich). Aus diesem Grunde müssen Gebiete in der Umgebung des Flughafens neu oder vermehrt mit Flugverkehr belastet werden. Das führte naturgemäß zu heftigen und andauernden Protesten in der Bevölkerung und damit zu intensiven Diskussionen mit den Betroffenen. An verschiedenen Orten wurden temporäre Fluglärmmessungen durchgeführt. Im September 2003 ist zudem in der Anflugschneise zur Piste 28 (Ostanflüge) eine zusätzliche, permanente Messstelle in Betrieb genommen worden. Zur Behandlung der anstehenden Probleme wurde gemeinsam mit dem Bund und dem Kanton Zürich die Durchführung eines Mediationsverfahrens angeregt. Mit den dafür nötigen internen Vorbereitungsarbeiten wurde begonnen. Der Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen des Schallschutzprogramms 2010 wurde fortgesetzt. Die Arbeiten umfassen eine Bau-summe in der Grössenordnung von rund 8 Millionen Franken. Abgeschlossen wurden die im Bereich der Süd- und Ostanflüge nötig gewordenen Dachziegelklammerungen, soweit sie von den Hauseigentümern akzeptiert worden sind.

Umweltschutz

Schwerpunkt der Umweltschutzaktivitäten war die Erarbeitung des Fachberichts Lufthygiene zum Umweltverträglichkeitsbericht für ein neues Betriebsreglement. Dazu wurde das neu entwickelte Immissionsausbreitungsmodell LASPORT eingesetzt. Im Hinblick auf den Abschluss der 5. Bauetappe wurde ein Controlling zur Umsetzung der verbleibenden Umweltauflagen während des Betriebs aufgebaut und den Behörden zur Kenntnis gebracht. Das zertifizierte Umweltmanagementsystem wurde weiterentwickelt sowie Massnahmen in den Bereichen Abfall, Gewässerschutz, Energie und Biosphäre umgesetzt. Im Rahmen eines europäischen Forschungsprogramms im Bereich Luftschadstoffemissionen (Aeronet) konnte erfolgreich mitgearbeitet und Erfahrungen eingebracht werden, ebenso in der Entwicklung von Grundlagen und Empfehlungen im Umweltbereich durch internationale Luftfahrtverbände. Schliesslich wurden Informationsbroschüren zu verschiedenen Umweltthemen überarbeitet und im Internet der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Ein ausführlicher und spezieller Umweltbericht 2003 wird ebenfalls veröffentlicht. Der Unique Umweltbericht 2001 hat im Frühjahr 2003 den öbu-Preis 2002 für den besten Umweltbericht der Schweiz in der Kategorie «Grossunternehmen» (ab 250 MA) erhalten.



Marc Siegel, Content Manager Internet



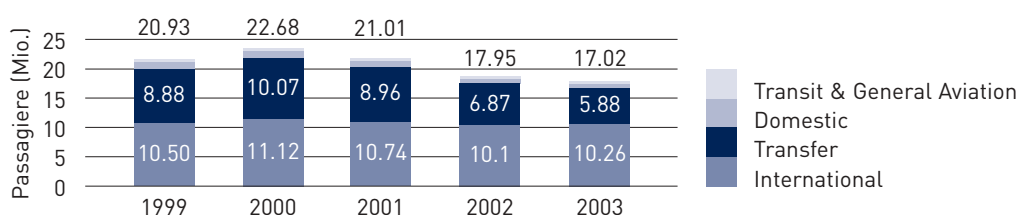
Susanne Schenkel, Guest Relations

Verkehrsstatistik



Passagierentwicklung (nur Zürich, ohne Chile)

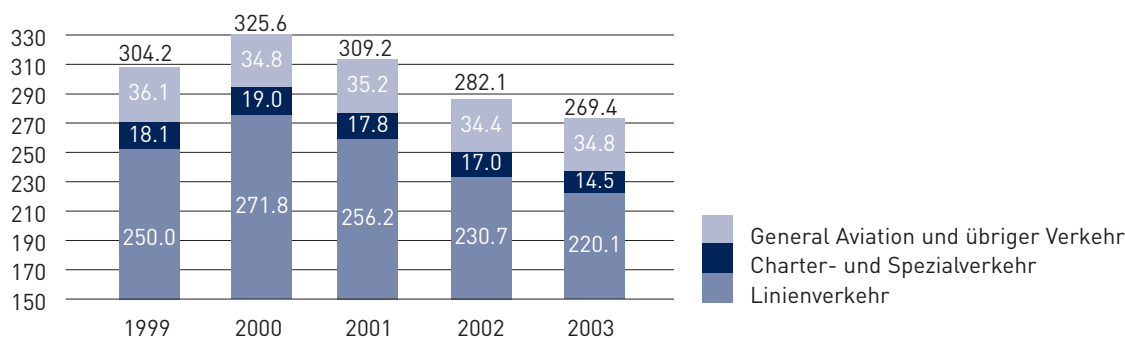
	2003	2002	2001	2000	1999
Total Passagiere	17'024'937	17'948'058	21'012'871	22'675'366	20'925'667
Veränderung	-5.1%	-7.7%	-7.3%	8.4%	8.3%
nach Art der Passagiere					
Internationale Passagiere	10'261'805	10'098'435	10'738'438	11'124'284	10'498'162
Veränderung	1.6%	5.1%	-3.5%	6.0%	2.5%
Transfer Passagiere	5'884'786	6'872'308	8'959'558	10'068'036	8.879.782
Veränderung	-14.4%	-19.8%	-11.0%	13.4%	18.1%
Lokale (Domestic) Passagiere	732'304	772'823	1'115'541	1'253'274	1.264.790
Veränderung	-5.2%	-27.0%	-11.1%	-0.9%	10.4%
Transit Passagiere	97'965	158'507	157'204	181'799	232.577
Veränderung	-38.2%	-0.1%	-13.5%	-21.8%	-37.8%
General Aviation Passagiere	48'077	45'985	42'130	47'973	50.356
Veränderung	4.5%	9.7%	-14.3%	-4.7%	1.1%
nach Art des Verkehrs					
Linien Verkehr	15'200'005	15'904'090	18'916'434	20'551'503	18.876.843
Veränderung	-4.4%	-9.1%	-8.0%	8.9%	10.1%
- Schweizer Gesellschaften	9'267'806	10'512'058	13'386'227	14'483'050	13.121.143
Veränderung	-11.8%	-14.5%	-7.6%	10.4%	15.0%
- Ausländische Gesellschaften	5'932'199	5'392'032	5'530'207	6'068'453	5.755.700
Veränderung	10.0%	3.5%	-8.9%	5.4%	0.4%
Charter und Spezialverkehr	1'776'855	1'997'983	2'054'307	2'075'890	1.998.468
Veränderung	-11.1%	5.3%	-1.0%	3.9%	-6.4%
- Schweizer Gesellschaften	1'237'499	1'360'692	1'524'660	1'422'044	1.421.549
Veränderung	-9.1%	5.1%	7.2%	0.0%	-7.6%
- Ausländische Gesellschaften	539'356	637'291	529'647	653'846	576.919
Veränderung	-15.4%	5.6%	-19.0%	13.3%	-3.3%
General Aviation und übriger Verkehr	48'077	45'985	42'130	47'973	50.356
Veränderung	4.5%	9.7%	-14.3%	-4.7%	1.1%
Sitzauslastung*)	64.4%	60.2%	63.7%	64.0%	63.8%
Veränderung					
*) Anteil ausgelastete Sitze der Airlines					
Passagiere pro Bewegung	63.2	63.6	68.0	69.6	68.3
Veränderung	-0.6%	-6.4%	-4.0%	1.9%	1.8%
Kapazität	73.8	74.8	77.5	79.5	79.1
Veränderung	-1.3%	-3.5%	-2.5%	0.5%	-0.1%
2003					
Tagesdurchschnitt	46'644				
Spitzentag	68'083	Samstag 11.10.2003			



Flugbewegungen

	2003	2002	2001	2000	1999
Total Flugbewegungen	269'392	282'154	309'230	325'622	306'182
Veränderung	-4.5%	-8.8%	-5.0%	6.3%	6.4%
nach Betriebsart					
gewerbsmässiger Verkehr	247'854	259'149	285'605	302'792	280'985
Veränderung	-4.4%	-9.3%	-5.7%	7.7%	7.3%
nicht gewerbsmässiger Verkehr	21'538	23'005	23'625	22'830	25'197
Veränderung	-6.4%	-2.6%	3.5%	-9.4%	-2.8%
nach Art des Verkehrs					
Linienverkehr	220'130	230'699	256'244	271'838	252'018
Veränderung	-4.6%	-10.0%	-5.7%	7.9%	8.8%
Charter und Spezialverkehr	14'497	17'021	17'810	19'029	18'088
Veränderung	-14.8%	-4.4%	-6.4%	5.2%	-3.2%
General Aviation und übriger Verkehr	34'765	34'434	35'176	34'755	36'076
Veränderung	1.0%	-2.1%	1.2%	-3.7%	-1.1%
nach Herkunft und Ziel					
Schweiz (Domestic)	13'296	13'403	18'955	21'800	21'615
Veränderung	-0.8%	-29.3%	-13.1%	0.9%	5.6%
Europa	193'959	203'629	219'782	225'697	208'578
Veränderung	-4.7%	-7.3%	-2.6%	8.2%	7.9%
Afrika	6'526	8'728	9'212	9'667	9'122
Veränderung	-25.2%	-5.3%	-4.7%	6.0%	7.8%
Asien	11'002	11'418	12'610	19'891	18'709
Veränderung	-3.6%	-9.5%	-36.6%	6.3%	4.7%
Latein-Amerika	1'197	1'427	1'611	1'462	1'737
Veränderung	-16.1%	-11.4%	10.2%	-15.8%	-0.5%
USA / Kanada	8'647	9'120	11'883	12'350	10'347
Veränderung	-5.2%	-23.3%	-3.8%	19.4%	7.7%
nach Art der Flugzeuge					
Gemischter Betrieb	268'849	281'541	308'437	325'019	306'057
Veränderung	-4.5%	-8.7%	-5.1%	6.2%	6.4%
Vollfrachter	543	613	793	603	125
Veränderung	-11.4%	-22.7%	31.5%	382.4%	33.0%
	2003	2002	2001	2000	
Tagesdurchschnitt					
- kommerzieller Verkehr	679	710	782	827	
- nicht kommerzieller Verkehr	59	63	65	63	
Total	738	773	847	890	
Spitzenstag	861	Donnerstag, 20. März 2003			
Spitzenstunde	78	Samstag, 16. August 2003 11.00-11.59			

Flugbewegungen

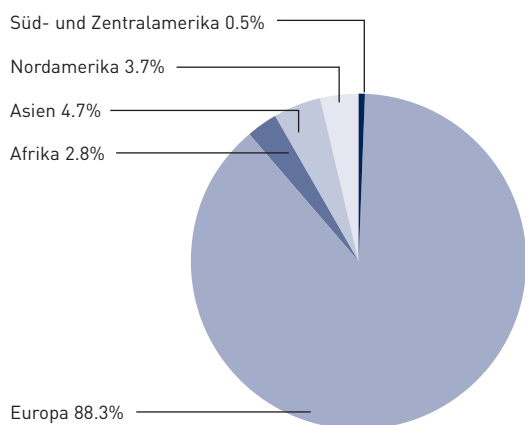


Fracht und Post

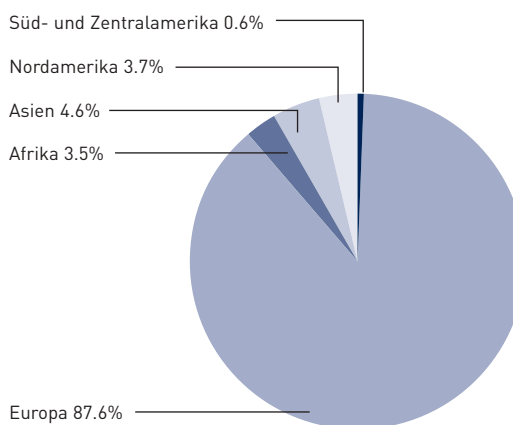
	2003	2002	2001	2000	1999
Fracht in Tonnen	389'843	421'811	492'872	545'423	495'090
Veränderung	-7.6%	-14.4%	-9.6%	10.2%	4.5%
nach Art des Transportes					
Luftfracht	283'831	309'724	352'607	395'142	356'643
Veränderung	-8.4%	-12.2%	-10.8%	10.8%	8.1%
Camion Transport	106'012	112'087	140'265	150'281	138'447
Veränderung	-5.4%	-20.1%	-6.7%	8.5%	-3.8%
Post in Tonnen	21'650	22'990	21'680	22'843	21'806
Veränderung	-5.8%	6.0%	-5.1%	4.8%	4.7%

	2003	2002	2001	2000	1999
Anzahl Fluggesellschaften					
Linienverkehr	67	61	70	69	71
Charterverkehr	41	51	61	61	60
Destinationen Linienverkehr (Städte)					
Europe	88	86	92	105	101
Africa	21	22	25	25	26
Asia	20	29	33	30	33
North America	11	17	17	13	11
Central- & Southamerica	3	10	9	6	8
Total	143	164	176	179	179
Destinationen Linienverkehr (Länder)					
Europe	34	34	34	34	35
Africa	14	13	15	17	18
Asia	17	22	24	22	23
North America	2	2	2	2	2
Central- & Southamerica	2	5	6	4	5
Total	69	76	81	79	83

Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2003)



Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2002)



Fluggesellschaften in Zürich 2003 (mehr als 5 Landungen im Berichtsjahr)

Linienverkehr

Adria Airways (Slowenien)	Bulgaria Air *	Hahn Air *	Singapore Airlines
Aeroflot Russian Intern. Airlines	Cirrus Luftverk. Gesellschaft *	Hellas Air **	Skyeurope Airlines
Air Alps	City Air *	Helvetic Airways *	Srilankan Airlines LTD
Air Berlin *	Continental Airlines (USA)	Iberia	Styrian Airways *
Air Canada	Croatia Airlines	Japan Air Lines	Swiss International Airlines
Air Enterprise Pulkova	CSA, Czech Airlines	JAT, Yugoslav Airlines	Thai Airways International
Air Europa, Lineas Aéreas S.A.	Cyprus Airways	KLM, Royal Dutch Airlines	Tunis Air
Air France	Delta Air Lines (USA)	Korean Airlines	THY, Turkish Airlines
Air Malta	Deutsche Lufthansa	LOT, Polskie Linie Lotnicze	Ukraine International Airline *
Air Mauritius	Duo Airways *	Luxair *	Volare Airlines (Italien)**
Air Nostrum *	Easy Jet Airline Co. Ltd.	Macedonian Airlines	
Air Portugal	Easy Jet Switzerland S.A.	MAS, Malaysian Airlines	
Air Seychelles	Egyptair	Malev, Hungarian Airlines	
Alitalia	EL AL, Israel Airlines	Montenegro Airlines *	
American Airlines	Emirates	Portugalina *	
AUA, Austrian Airlines	Eurowings (Deutschland)	Royal Air Maroc	
Avanti Air *	Finnair	Royal Jordanien Airline	
British Airways	Germania Fluggesellschaft *	SAA, South African Airways	
British Regional *	Germanwings	SAS, Scandinavian Airlines System	

Total 67 Gesellschaften

*) = Betrieb im Verlauf 2003 aufgenommen

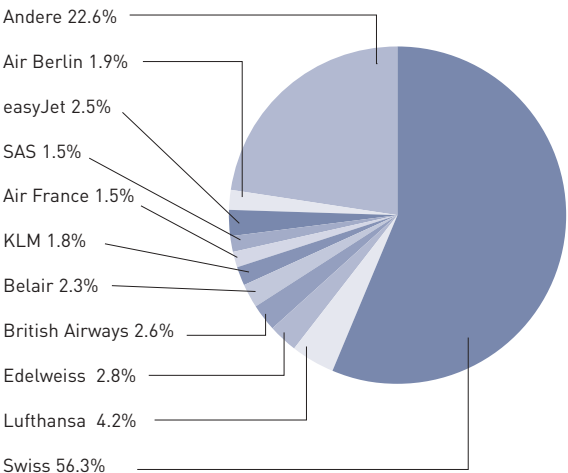
**) = Betrieb im Verlauf 2003 eingestellt

Charter- und Sonderverkehr

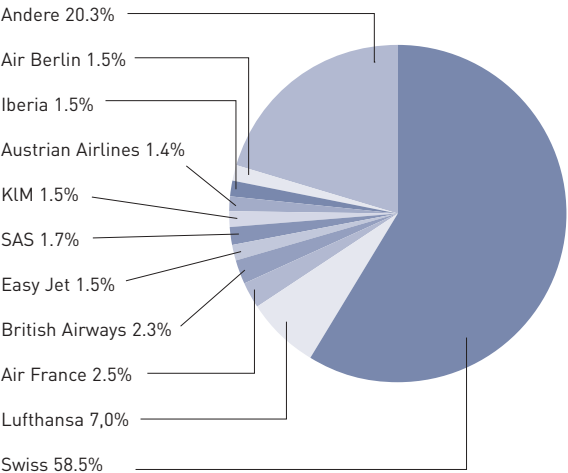
Air Excel (Niederlande)	Condor Flugdienst (BRD)	Lauda Air (Österreich)	Spanair (Spanien)
Air Holland	Edelweiss Air (Schweiz)	Luxor Air (Ägypten)	Sundor Intern. Air (Israel)
Air Nostrum (Spanien)	Farner Air Transport AG (Schweiz)	Maersk Air (UK)	Sun Express (Türkei)
Avanti Air (Österreich)	Fly Havayolu (Türkei)	MNG Airlines (Türkei)	Transavia (Niederlande)
Axis Airways (Frankreich)	Free Bird Airlines (Türkei)	Montenegro Airlines (Jugoslawien)	Tyrolean Jet Service (Österreich)
Azzura Air (Italien)	Gestio Aerea Ajecutiva	Nouvel Air (Tunesien)	Via Est Vita (Bulgarien)
Belair Airlines AG (Schweiz)	Gazpromavia (Russland)	Odette Airways (Schweiz)	WDL Flugdienst (Deutschland)
BH Air (Bulgarien)	Helios Airlines (Zypern)	Onur Air (Türkei)	Welcome Air Luftfahrt. (Österreich)
Blue Line (Frankreich)	Helvetic Airways (Schweiz)	Pegasus (Türkei)	
Bonair Businees Charter (Maz.)	Hola Airlines (Balearen)	Polar Air Cargo (USA)	
Classic Air AG (Schweiz)	Iberworld Airlines S.A. (Spanien)	Sixcargo (Italien)	

Total 41 Gesellschaften

Passagiere nach Fluggesellschaft (2003)



Bewegungen pro Fluggesellschaft (2003)





EMERGENCY
EXIT

FOR TAIL
WHEEL
PULL

Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

	Linien- verkehr	Charter- verkehr	Total	in %
Europa				
Albanien	174	0	174	0.1%
Belgien	4'285	19	4'304	1.8%
Bosnien-Herzegowina	163	109	272	0.1%
Bulgarien	543	181	724	0.3%
Dänemark	4'751	6	4'757	2.0%
Deutschland	53'286	724	54'010	23.0%
Finland	1'464	10	1'474	0.6%
Frankreich	12'800	171	12'971	5.5%
Griechenland	2'873	1'382	4'255	1.8%
Grossbritannien	21'389	123	21'512	9.2%
Irland	735	136	871	0.4%
Island	0	42	42	0.0%
Italien	15'188	1'082	16'270	6.9%
Jugoslawien	2'922	1'842	4'764	2.0%
Kroatien	1'426	11	1'437	0.6%
Luxemburg	2'110	7	2'117	0.9%
Malta	488	1	489	0.2%
Mazedonien	1'475	108	1'583	0.7%
Niederlande	7'039	38	7'077	3.0%
Norwegen	1'371	5	1'376	0.6%
Österreich	11'984	116	12'100	5.2%
Polen	3'953	4	3'957	1.7%
Portugal	3'449	361	3'810	1.6%
Rumänien	898	4	902	0.4%
Russische Föderation	2'263	13	2'276	1.0%
Schweden	3'628	13	3'641	1.6%
Slowakei	916	6	922	0.4%
Slowenien	1'616	2	1'618	0.7%
Spanien	10'378	2'846	13'224	5.6%
Tschechien	2'353	18	2'371	1.0%
Türkei	2'433	1'824	4'257	1.8%
Ukraine	755	7	762	0.3%
Ungarn	2'901	42	2'943	1.3%
Zypern	441	256	697	0.3%
Landesinterner Verkehr	13'073	223	13'296	5.7%
Total Europa	195'523	11'732	207'255	88.3%
davon EU	155'383	7'132	162'515	78.7%
 Afrika	 4'644	 1'882	 6'526	 2.8%
Naher/Mittlerer Osten	4'119	42	4'161	1.8%
Ferner Osten	6'505	336	6'841	2.9%
Süd- und Zentralamerika	721	476	1'197	0.5%
Nordamerika	8'618	29	8'647	3.7%
Total Interkontinental	24'607	2'765	27'372	11.7%
Gesamttotal	220'130	14'497	234'627	100.0%

Anzahl gewerbliche Passagiere

	in Mio.	Veränderung in %
Heathrow	63,5	0,2%
Frankfurt	48,4	-0,2%
Paris-CDG	48,1	-0,4%
Amsterdam	40,0	-1,9%
Madrid	35,7	5,2%
Gatwick	30,0	1,3%
Rom-FCO	26,3	3,7%
München	24,2	4,4%
Barcelona	22,7	6,6%
Paris-Orly	22,4	-3,3%
Manchester	19,9	4,6%
Palma de Mallorca	19,2	7,6%
Stansted	18,7	16,6%
Mailand	17,6	1,1%
Zürich	17,0	-5,1%

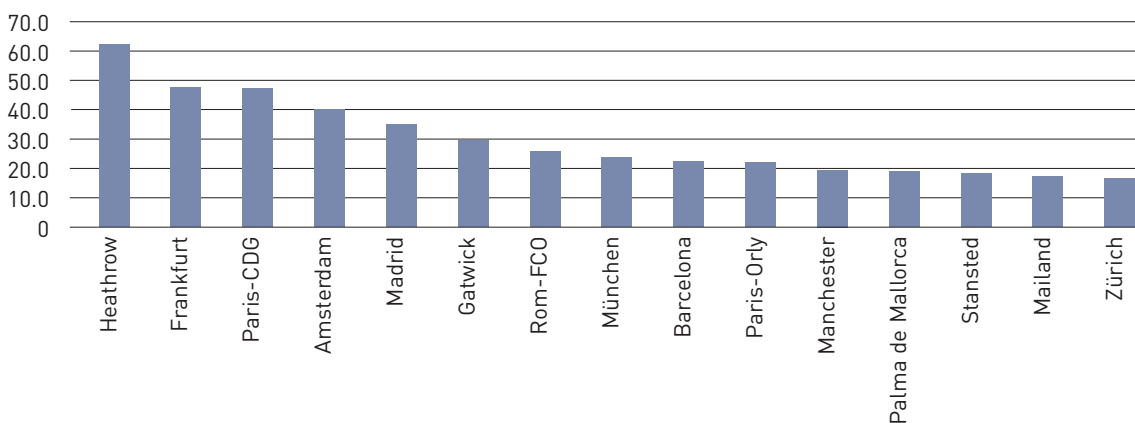
Luftfracht (in Tonnen)

	in Tonnen	Veränderung in %
Frankfurt	1'527'171	2,1%
Paris-CDG	1'399'100	2,8%
Amsterdam	1'306'125	5,3%
Heathrow	1'223'510	-0,9%
Zürich	389'843	-7,6%
Mailand Malp.	306'624	9,3%
Madrid	304'384	2,9%
Gatwick	222'963	-8,1%
Kopenhagen	200'509	-9,8%
London Stansted	200'106	7,4%
München	140'585	-2,6%
Rom-FCO	127'596	-2,4%
Manchester	123'374	7,2%
Wien	115'652	1,8%
Athen	99'299	2,0%

Anzahl gewerblicher Bewegungen

	in Tausend	Veränderung in %
Paris-CDG	505,6	0,8%
Heathrow	457,0	-0,7%
Frankfurt	439,3	-0,7%
Amsterdam	393,0	-2,1%
Madrid	382,9	4,3%
München	333,0	4,0%
Rom-FCO	300,8	6,4%
Barcelona	278,9	4,1%
Kopenhagen	255,9	-2,8%
Zürich	247,8	-4,4%
Gatwick	234,9	0,1%
Brüssel	231,4	-2,6%
Stockholm	220,7	-6,6%
Mailand	213,5	0,6%
Paris-Orly	202,9	-2,3%

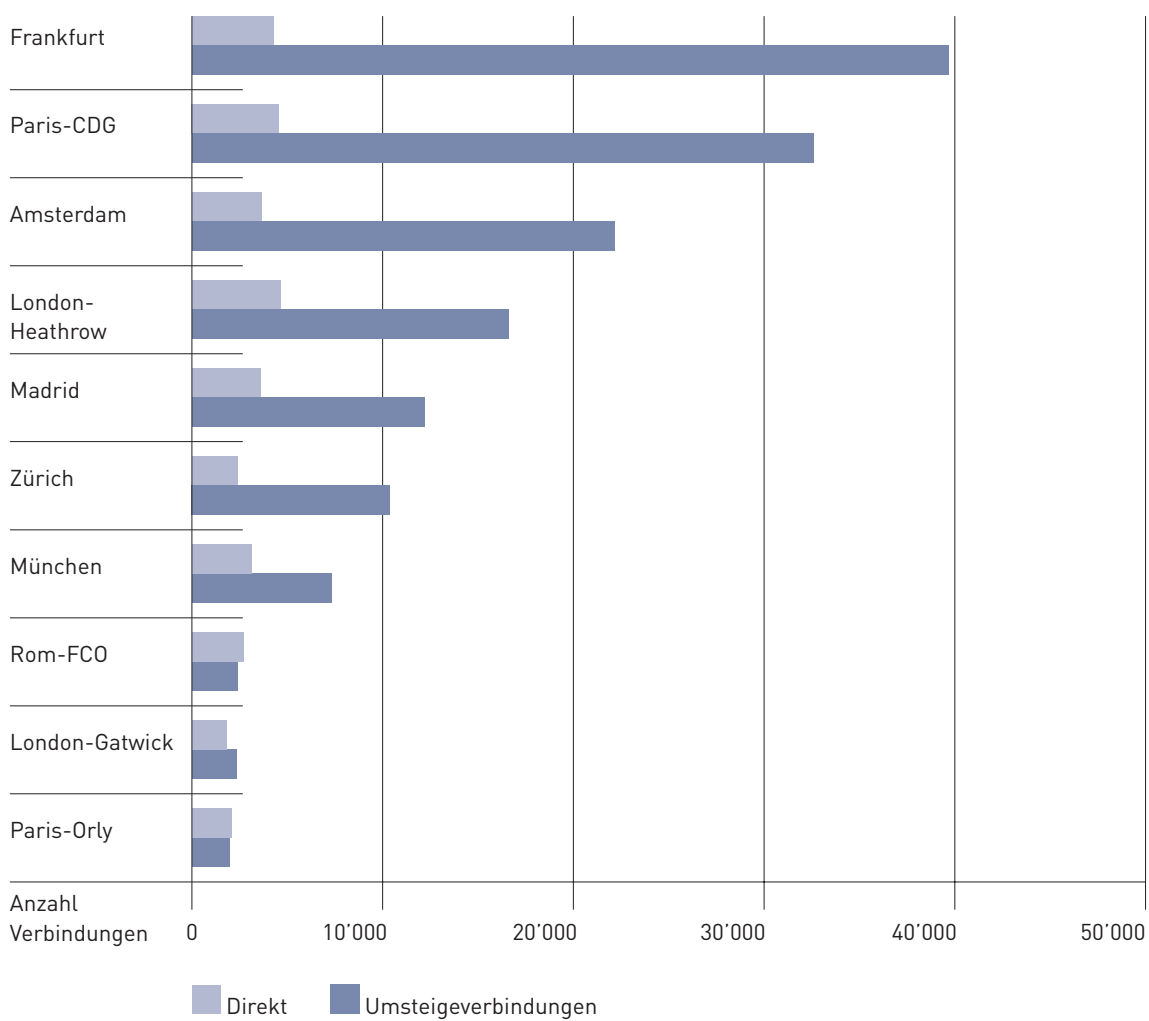
Passagiere in Mio.



Anzahl Verbindungen 2002 (Connectivity)

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

Quelle: ACI Europe



Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1960 – 2003

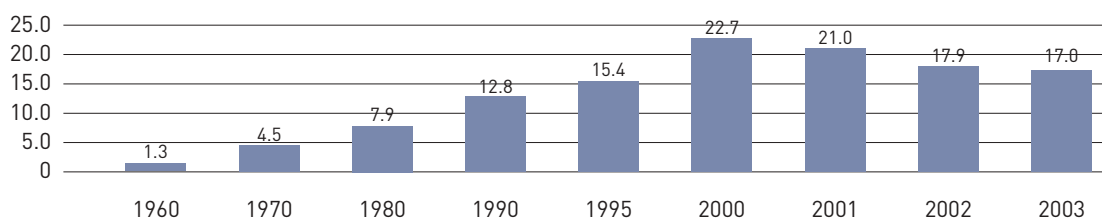
Passagiere

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
2003	15'200'005	1'776'855	48'077	17'024'937

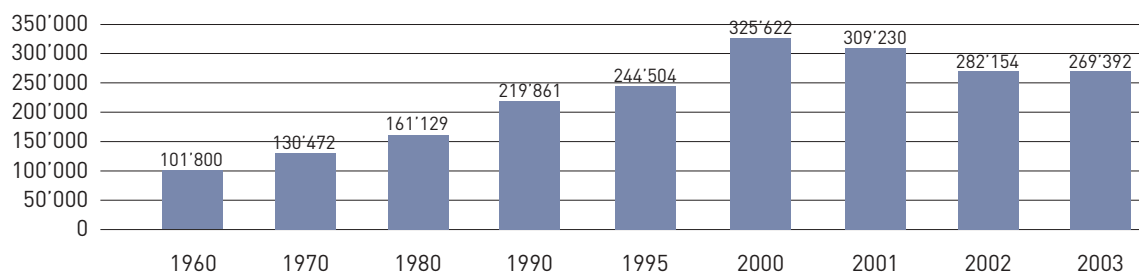
Flugzeugbewegungen

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
2003	220'130	14'497	34'765	269'392

Passagiere in Millionen



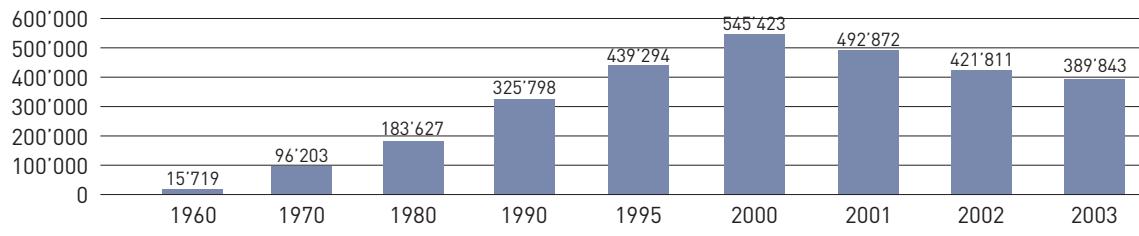
Bewegungen in Tausend

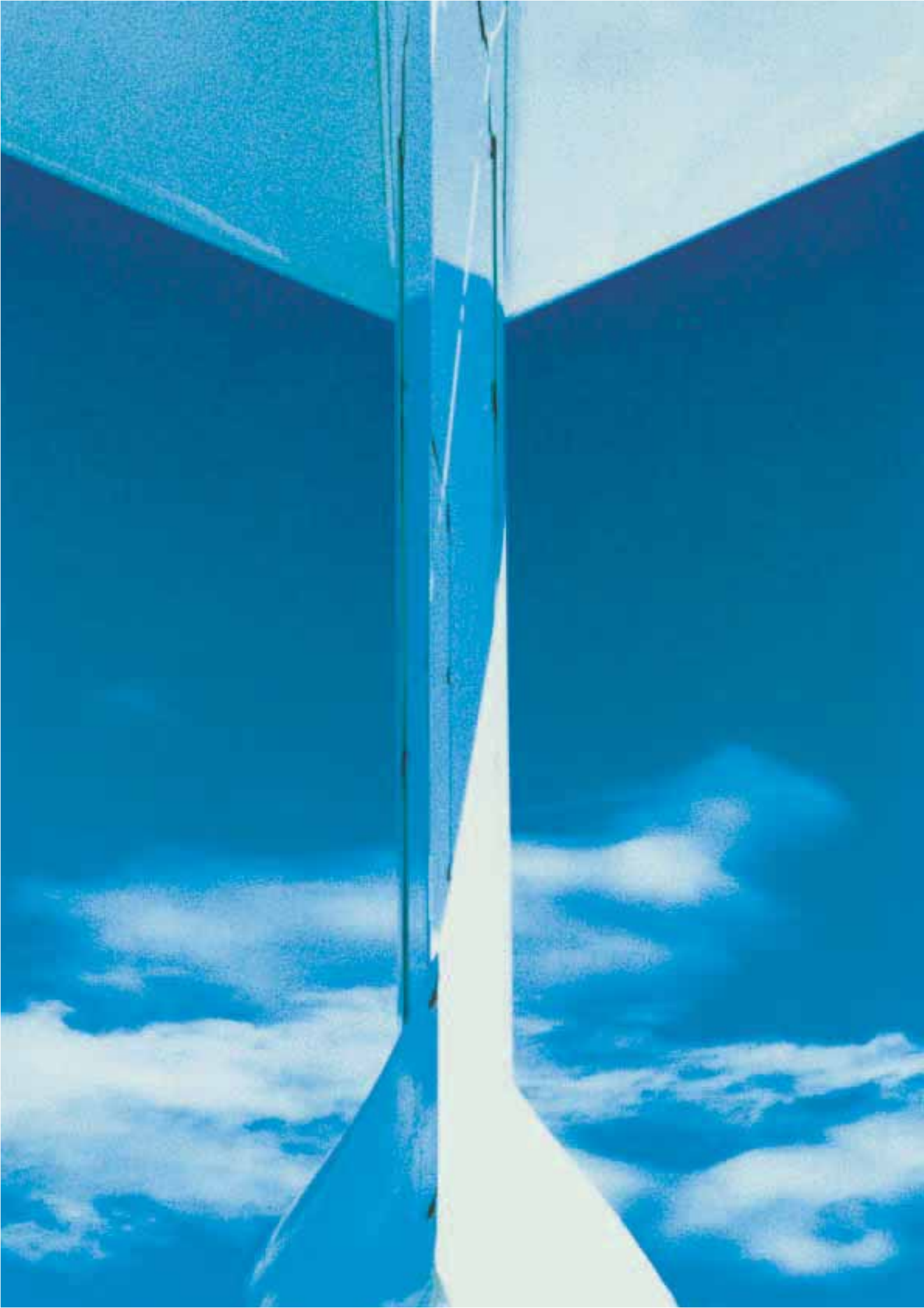


Fracht in Tonnen

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	352'607	140'265	492'872
2001	352'607	140'265	492'872
2002	309'724	112'087	421'811
2003	283'831	106'012	389'843

Fracht in Tonnen







Harald Niederkofler, Mitarbeiter technischer Unterhalt, Abteilung Heizung/Kälte

Destinationen



Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen 2003

Linienverkehr

Europa	Leipzig	St. Petersburg	Muskat
Alicante	Linz	Stuttgart	Riyadh
Amsterdam	Lissabon	Thessaloniki	Teheran
Ankara	Ljubiana	Tirana	Tel Aviv
Athen	London (Heathrow)	Tivat	
Barcelona	London (Gatwick)	Toulouse	Ferner Osten/
Basel	London (City)	Turin	Australien
Belgrad	London (Luton)	Valencia	Bangkok
Berlin (Tegel)	London (Stansted)	Venedig	Beijing
Bilbao	Lugano	Warschau	Mumbay
Birmingham	Luxemburg	Wien	Colombo
Bologna	Lyon	Zagreb	Delhi
Bratislava	Madrid		Hong Kong
Bremen	Mailand	Afrika	Karachi
Brüssel	Malaga	Accra	Kuala Lumpur
Budapest	Malta	Benghazi	Manila
Bukarest	Manchester	Casablanca	Seoul
Dresden	Mönchengladbach	Dar es Salaam	Singapore
Dortmund	Moskau	Djerba	Tokio
Dublin	München	Douala	
Düsseldorf	Münster	Hurghada	Süd- und
Edinburg	Neapel	Johannesburg	Zentralamerika
Florenz	Nizza	Kairo	Buenos Aires
Frankfurt	Nürnberg	Lagos	Rio de Janeiro
Genf	Ohrid	Libreville	São Paulo
Glasgow	Oslo	Luxor	
Göteborg	Palma de Mallorca	Mahe	Nordamerika
Graz	Paris (CDG)	Marrakesch	Atlanta
Guernsey	Paris (ORY)	Malabo	Boston
Hamburg	Porto	Mauritius	Chicago
Hannover	Podgorica	Nairobi	Dallas
Helsinki	Prag	Sharm el Sheikh	Los Angeles
Istanbul	Pristina	Tripoli	Miami
Izmir	Rom	Tunis	Montreal
Jersey	Salzburg	Yaounde	New York
Kiew	Santiago de Compostela		Newark
Köln	Sarajevo	Naher/Mittlerer Osten	Toronto
Kopenhagen	Skopje	Abu Dhabi	Washington
Krakau	Sofia	Amman	
La Mole (St. Tropez)	Split	Dubai	
Larnaca	Stockholm	Jeddah	

Angeflogene Flughäfen und Länder

	Städte	Länder
Europa	88	34
Afrika	21	14
Naher/Mittlerer Osten	8	6
Ferner Osten/Australien	12	11
Nordamerika	11	2
Süd- und Zentralamerika	3	2
Total	143	69

Finanzbericht



Konzernrechnung gemäss IFRS

69	Konzernerfolgsrechnung
70	Konzernbilanz
71	Veränderung des Konzerneigenkapitals
72	Konzerngeldflussrechnung

Anhang der Konzernrechnung

73	Segmentberichterstattung
74	Grundsätze der Konzernrechnungslegung
78	Erläuterungen zur Konzernrechnung

94	Bericht des Konzernprüfers
----	----------------------------

**Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2003 und 2002
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2003	2002
Erträge aus Lieferungen und Leistungen			
– Aviation-Erträge		304'471	287'324
– Non-Aviation-Erträge		257'128	240'231
Total Erträge	(1)	561'599	527'555
Abschreibungen und Amortisation	(7)	(173'903)	(138'276)
Personalaufwand	(2)	(136'535)	(137'205)
Polizei und Sicherheit		(71'680)	(74'175)
Unterhalt und Material		(38'209)	(39'888)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(31'611)	(30'803)
Andere Betriebskosten	(3)	(20'557)	(16'309)
Energie und Abfall		(20'114)	(18'833)
Andere Aufwendungen / Erträge, netto	(4)	14'830	(2'978)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		83'820	69'088
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(5)	(80'807)	(62'836)
Konzernergebnis vor Steuern		3'013	6'252
Steuern	(6)	711	2'015
Konzernergebnis (inkl. Minderheiten)		3'724	8'267
Minderheitsanteile		52	(150)
Konzerngewinn (exkl. Minderheiten)		3'776	8'117
Gewinn je Aktie in CHF ¹⁾	(12)	0.80	1.70

¹⁾ Es bestehen keine potentiellen Aktien, die eine Verwässerung bewirken könnten.

**Konzernbilanz per 31. Dezember 2003 und 31. Dezember 2002
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.03	31.12.02
Aktiven			
Mobile Sachanlagen	(7)	86'531	63'253
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'339'202	2'138'162
Anlagen in Leasing	(7)	83'004	562
Grundstücke	(7)	112'267	111'164
Projekte in Arbeit	(7)	323'555	435'705
Projekte in Arbeit in Leasing	(7)	1'857	66'722
Total Sachanlagen netto	(7)	2'946'416	2'815'568
Immaterielle Anlagen	(7)	30'773	36'264
Finanzanlagen	(8)	1'028	1'058
Anlagevermögen		2'978'217	2'852'890
Warenlager		3'019	3'172
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(9)	69'268	67'323
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(10)	41'948	30'900
Flüssige Mittel	(11)	140'804	19'486
Umlaufvermögen		255'039	120'881
Total Aktiven		3'233'256	2'973'771
Passiven			
Aktienkapital	(12)	245'615	245'615
Eigene Aktien	(12)	(24'999)	(25'034)
Kapitalreserven		335'276	342'987
Gewinnreserven		281'235	277'459
Hedging Reserven, netto		(78'372)	(20'946)
Umrechnungsdifferenzen		(336)	(1'019)
Eigenkapital		758'419	819'062
Minderheiten		6'053	6'221
Anleihen und langfristige Darlehen	(13)	1'807'198	1'423'812
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(13)	80'524	55'527
Airport of Zurich Noise Fund	(13/14)	79'706	52'333
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(15)	50'824	68'911
Vorsorgeverpflichtungen	(16)	3'999	5'357
Übriges langfristiges Fremdkapital	(13)	535	820
Langfristiges Fremdkapital		2'022'786	1'606'760
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		36'952	42'413
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(13)	136'849	322'317
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(17)	271'885	176'861
Laufende Steuerverbindlichkeiten		312	137
Kurzfristiges Fremdkapital		445'998	541'728
Total Fremdkapital		2'468'784	2'148'488
Total Passiven		3'233'256	2'973'771

**Veränderung des Konzerneigenkapitals
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Aktien- kapital	Eigene Aktien	Kapital- reserven	Gewinn- Reserven	Hedging Reserven netto	Umrechnungs- differenzen	Eigen- kapital
Bilanz per 31.12.2001	245'615	(25'430)	343'590	269'342	0	0	833'117
Erwerb eigene Aktien ¹⁾		(207)					(207)
Abgabe eigene Aktien ¹⁾		603	(603)				0
Marktwertanpassung Zinssatz-Swap ²⁾					(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
Erwerb eigene Aktien ¹⁾		(11'949)					(11'949)
Verkauf eigene Aktien ¹⁾		9'245	(4'972)				4'273
Abgabe eigene Aktien ¹⁾		2'739	(2'739)				0
Auflösung Hedging Reserve Zinssatz-Swap zu Lasten							
Erfolgsrechnung ²⁾					20'946		20'946
Marktwertanpassung Cross Currency Swaps ²⁾					(103'150)		(103'150)
Cross Currency Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾					24'778		24'778
Umrechnungs- differenzen						683	683
Konzerngewinn 2003				3'776			3'776
Bilanz per 31.12.2003	245'615	(24'999)	335'276	281'235	(78'372)	(336)	758'419

¹⁾ Siehe Ziffer 12 der Erläuterungen

²⁾ Siehe Ziffer 5 und 13 der Erläuterungen

**Konzerngeldflussrechnung für die Jahre 2003 und 2002
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2003	2002
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		83'820	69'088
Abschreibungen/Amortisation auf			
– Hoch- und Tiefbauten	(7)	146'325	116'816
– Mobile Sachanlagen	(7)	12'237	13'549
– Immaterielle Anlagen	(7)	9'881	7'867
– Goodwill	(7)	7'810	4'969
– Anlagen in Leasing	(7)	2'082	0
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand			
– Hoch- und Tiefbauten	(7)	(4'429)	(4'919)
– Mobile Sachanlagen	(7)	(3)	(6)
Buchverluste netto aus Abgängen von Sachanlagen	(7)	2'200	0
Zu- (-)/Abnahme (+) Umlaufvermögen ohne flüssige Mittel		(13'255)	39'323
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		(61'672)	36'258
Zu- (+)/Abnahme (-) Airport of Zurich Noise Fund		23'878	25'694
Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen		(1'358)	(42)
Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital		(285)	(134)
Geldabfluss aus Steuern		(223)	(1'907)
Geldabfluss aus Geschäftstätigkeit ¹⁾		207'008	306'556
Investitionen in Sachanlagen			
– Projekte in Arbeit	(7)	(278'409)	(500'154)
Abgänge von Sachanlagen			
– Hoch- und Tiefbauten	(7)	2'270	312
– Mobile Sachanlagen	(7)	373	22'764
– Immateriellen Anlagen	(7)	347	0
Kauf von Beteiligungen		0	(4'559)
Investitionen in Finanzanlagen	(7)	(67)	(194)
Abgänge von Finanzanlagen	(7)	0	25'000
Zinseinnahmen		48	1'766
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		(275'438)	(455'065)
Abnahme kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (ohne Anleihen)		(306'042)	(91'589)
Vorzeitige Rückzahlung ausstehender Anleihen	(5)/(13)	(581'551)	0
Aufnahme Kapitalschuld vom Kanton Zürich		0	300'000
Aufnahme Japanisches Private Placement (netto, nach Transaktionskosten)		414'103	0
Aufnahme Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease (netto, nach Transaktionskosten)		388'785	0
Aufnahme US Private Placement (netto, nach Transaktionskosten)		358'449	0
Veränderung übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten		1	(1'519)
Erwerb eigener Aktien		(11'949)	(207)
Verkauf eigener Aktien		4'273	0
Zinszahlungen		(86'927)	(72'678)
Aktivierete Fremdkapitalkosten ¹⁾		10'606	23'018
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit ¹⁾		189'748	157'025
Zunahme flüssige Mittel		121'318	8'516
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr		19'486	10'970
Zunahme flüssige Mittel		121'318	8'516
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	(11)	140'804	19'486
Zusammensetzung der flüssigen Mittel			
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben		94'534	19'404
Cash Collateral		46'270	0
Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen		0	82
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	(11)	140'804	19'486

¹⁾ Die Darstellung der Vorjahreszahlen wurde zu Vergleichszwecken angepasst.

Anhang der Konzernrechnung

Segmentberichterstattung für die Jahre 2003 und 2002 (gemäss IFRS)

(CHF in Mio.)		Aviation	Non-Aviation	Überleitung	Total
Erlöse mit Dritten	2002	287.3	240.2		527.5
	2003	304.5	257.1		561.6
Intersegmentäre Erträge	2002	5.8	90.0	(95.8)	0
	2003	11.6	95.6	(107.2)	0
Erträge Total	2002	293.1	330.2	(95.8)	527.5
	2003	316.1	352.7	(107.2)	561.6
Segmentergebnis	2002	(7.0)	76.1		69.1
	2003	(3.8)	87.6		83.8
Anlagevermögen brutto ohne Projekte in Arbeit	2002	1'212.2	3'148.2		4'360.4
	2003	1'239.9	3'571.2		4'811.1
Projekte in Arbeit	2002	113.7	388.7		502.4
	2003	33.9	289.7		323.6
Anlagevermögen brutto	2002	1'325.9	3'536.9		4'862.8
	2003	1'273.8	3'860.9		5'134.7
Kumulierte Abschreibungen/ Amortisation	2002	516.1	1'472.0		1'988.1
	2003	558.7	1'580.4		2'139.1
Zuwendungen der öffentlichen Hand (vor 1989) ¹⁾	2002	0	21.9		21.9
	2003	0	17.4		17.4
Kumulierte Abschreibungen/ Amortisation inkl. Verrechnung Auflösung Zuwendungen der öffentlichen Hand					
	2002	516.1	1'450.1		1'966.2
	2003	558.7	1'563.0		2'121.7
Anlagevermögen netto	2002	809.8	2'043.1		2'852.9
	2003	715.1	2'263.1		2'978.2
Investitionen Total	2002	193.5	353.6		547.1
	2003	77.9	225.6		303.5
Stellen (full time positions) per 31.12.	2002	600	686		1'286
	2003	599	661		1'260

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

Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 18, Segmentberichterstattung

Anmerkung: Die Kunden und Lieferanten von Unique (Flughafen Zürich AG) sind grösstenteils sowohl im bzw. für das Segment «Aviation» als auch im bzw. für das Segment «Non-Aviation» tätig; eine Aufteilung in Total Aktiven und Total Verbindlichkeiten pro Segment wäre deshalb willkürlich.

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

Die Konzernrechnung wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz. Sie wird nach dem Anschaffungswertprinzip erstellt. Eine Ausnahme dazu bildet die Bilanzierung der derivativen Finanzinstrumente.

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 Unique (Flughafen Zürich AG) und alle in- und ausländischen Gesellschaften, welche die Unique (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 Prozent 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 Prozent 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 konzern-einheitlichen Grundsätzen zu Verkehrswerten bewertet und der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem sich ergebenden Eigenkapital nach Neubewertung als Goodwill aktiviert und linear amortisiert. 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 (inkl. Collateral) mit einer ursprünglichen Fälligkeit von bis zu 90 Tagen.

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 netto realisierbaren Wert bilanziert wird.

Mobile Sachanlagen, Hoch- und Tiefbauten

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Herstellkosten der Immobilien enthalten direkte Arbeitskosten (Dritt- und Eigenleistungen), Material- und Gemeinkosten sowie die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, welche bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Die vom Kanton am 31.12.1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine Eigenleistungen und Fremdfinanzierungskosten, da ein Restatement für Unique (Flughafen Zürich AG) einen unverhältnismässigen Aufwand bedeutet hätte. Seit dem 1.1.2000 werden sämtlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen angerechnet.

Komponenten einer Sachanlage mit unterschiedlichen Nutzungsdauern werden einzeln erfasst und separat abgeschrieben. Eigentliche Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet. Ausgenommen sind Aufwendungen mit wertvermehrendem Charakter, welche aktiviert und über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Ersatzinvestitionen von Komponenten einer Sachanlage mit unterschiedlichen Nutzungsdauern werden separat aktiviert.

Anlageobjekte, welche über langfristige Leasingverträge finanziert sind, werden zum Barwert der Mindestleasingraten oder tieferen Verkehrswert bilanziert. Auf der Passivseite sind die entsprechenden Finanzleasingverbindlichkeiten 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
Möbilen und Fahrzeuge	3 bis 20 Jahre

Grundstücke

Grundstücke werden zu Anschaffungskosten bilanziert. Das gesamte Flughafenareal von 8'150'100m² ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Im Zusammenhang mit der Entstehung der Unique (Flughafen Zürich AG) per 1.1.2000 wurde für die Bewertung nebst verschiedenen flughafenspezifischen Kriterien, wie der Intensität der baulichen Nutzungsmöglichkeiten, auch die Entwicklung der Bodenpreise in der Region berücksichtigt. Die mit Hochbauten bebaubaren oder überbauten, mit Industrieland vergleichbaren Grundstücke bildeten die höchste Kategorie, gefolgt von den für den eigentlichen Flugbetrieb benötigten Flächen (Pisten, Rollwege, Abstellflächen). In einer dritten Kategorie befinden sich die nicht erschlossenen Landwirtschaftsflächen sowie das ausgedehnte Naturschutzgebiet. Unter Berücksichtigung dieses Rasters ergaben sich Landwerte zwischen CHF 675 pro m² für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2 pro m² für Naturschutzgebiet. Der Gesamtwert dieser Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit unverändert CHF 100 Mio. enthalten.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

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

Sämtliche erhaltenen Beiträge der öffentlichen Hand sind à fonds perdu Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens Unique (Flughafen Zürich AG). Bei den bilanzierten Zuwendungen der öffentlichen Hand handelt es sich um Beiträge, welche vor dem Jahr 1989 ausgerichtet worden sind.

Projekte in Arbeit

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

Immaterielle Anlagen

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

Finanzanlagen

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

Finanzverbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung zu Anschaffungskosten abzüglich Transaktionskosten bilanziert. Die Differenz zwischen dem Nominalwert und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Effektivzinismethode 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.

Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)

Die Kosten für den Schallschutz, die formellen Enteignungen sowie die internen Betriebskosten im Zusammenhang mit der Lärmproblematik wie auch alle Einnahmen aus lärmgebundenen Passagier- und Landegebühren werden über den Airport of Zurich Noise Fund (AZNF) abgewickelt. Der AZNF ist keine eigenständige juristische Einheit, sondern eine spezielle Rechnung innerhalb der Unique (Flughafen Zürich AG). Die lärmrelevanten Einnahmen und Ausgaben werden brutto in der Spezialrechnung dargestellt. Der per Bilanzstichtag entstehende Saldo von Einnahmen und Ausgaben wird in der Konzernrechnung aktiviert, bzw. passiviert. Der durchschnittliche Saldo wird gemäss Reglement (Regulation of AZNF) verzinst. Die Zinsen werden der Erfolgsrechnung gutgeschrieben beziehungsweise belastet. Ein allfälliger Überschuss bei der Auflösung des Fonds muss gemäss den Bestimmungen des Reglements zurückerstattet werden. Die Situation des Fonds per 31.12.2003 ist unter Ziffer 14 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 Nutzen und Risiken bei Vertragsabschluss mehrheitlich an die Gesellschaft übergehen. Die Leasingraten werden in Zinsaufwand und Tilgungsbetrag aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte

Nutzungsdauer oder die kürzere Leasingdauer. Die Zins- und Abschreibungsanteile werden der Erfolgsrechnung belastet.

Operatives Leasing: Erträge und Aufwendungen für operatives Leasing werden über die Laufzeit in der 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. Die in Fremdwährung gehaltenen monetären Aktiven und Passiven werden in der Bilanz zum Stichtagskurs umgerechnet. Kursdifferenzen, welche aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

Vorsorgeverpflichtungen

a) Hauptvorsorgeplan Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich

Seit dem 1.1.2000 ist die gesamte Belegschaft der 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 zur Unique (Flughafen Zürich AG) gekommenen MitarbeiterInnen auf den 1.1.2000 in die BVK übergetreten sind. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für rund 55'000 Angestellte von Zürcherischen Gemeinden und dem Kanton Zürich, anderen öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Körperschaften und Anstalten, gemeinnützigen Institutionen, die ihren Sitz im Kanton haben, sowie Aktiengesellschaften, an denen der Staat massgeblich beteiligt ist. Die BVK weist gemäss der Schweizer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31.12.2003 einen Deckungsgrad von 90,2 Prozent auf.

Bis anhin wurde der Vorsorgeplan mit der BVK als leistungsorientierter Plan (Defined benefit plan) ausgelegt; unter Berufung auf IAS 19, Paragraph 30 hat die Unique (Flughafen Zürich AG) den Vorsorgeplan wegen fehlendem Zugriff auf Daten der BVK als beitragsorientierten Plan (Defined contribution plan) behandelt und auf die Bilanzierung nach der «Projected unit credit method» verzichtet. Im Berichtsjahr 2003 wurde der Anschlussvertrag der Unique (Flughafen Zürich AG) mit der BVK dahingehend geändert, dass die Unique (Flughafen Zürich AG) im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Bei Verletzung dieser Bestimmung kann die Unique (Flughafen Zürich AG) den Anschlussvertrag kündigen, ohne einen allfälligen versicherungstechnischen Fehlbetrag finanzieren zu müssen. Der Verwaltungsrat der Unique (Flughafen Zürich AG) hält fest, dass er zur Behebung einer Unterdeckung der Vorsorgeeinrichtung in keinem Falle Sanierungsbeiträge leisten wird. Der Verwaltungsrat der Unique (Flughafen Zürich AG) hält zudem fest, dass er alles Notwendige veranlassen wird, um den Anschlussvertrag mit der BVK aufrecht zu erhalten. Die vorerwähnten Anpassungen des Anschlussvertrages und die Erklärungen des Verwaltungsrates bewirken, dass zurzeit kein versicherungstechnisches Risiko oder Anlagerisiko auf den Arbeitgeber übertragen werden kann. Aufgrund dieser Situation sowie der Tatsache, dass die BVK eine unselbständige Anstalt des kantonalen öffentlichen Rechts ist und mit ihrem dauerhaften Fortbestand (Perennität) rechnen kann, wird der Vorsorgeplan gemäss IAS 19.25 als beitragsorientierter Plan (Defined contribution plan) behandelt. Das bedeutet, dass sich die entsprechenden Vorsorgekosten weiterhin auf die von der Unique (Flughafen Zürich AG) an die BVK bezahlten beziehungsweise geschuldeten Beiträge, welche erfolgswirksam erfasst werden, beschränken.

Sollte der Kanton Zürich die Rolle als Hauptaktionär von der Unique (Flughafen Zürich AG) aufgeben und das Flughafengesetz entsprechend geändert werden, so wäre die Unique (Flughafen Zürich AG) gemäss den Statuten der BVK gezwungen, eine andere Vorsorgelösung zu wählen. Ein daraus allenfalls entstehender versicherungstechnischer Fehlbetrag könnte zu einer Vorsorgeverpflichtung der Gesellschaft führen, der zum entsprechenden Zeitpunkt im Rahmen einer solchen Planänderung erfolgswirksam zu erfassen wäre.

b) Weitere Vorsorgepläne

Die Gesellschaft unterhält im Weiteren folgende Vorsorgepläne:

- Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zu Gunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG; diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten) – dies ist ein beitragsorientierter Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt die zukünftigen Leistungen.
- Besonderer Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen; dies ist ein leistungsorientierter Plan. Bei diesem Plan wird der Barwert der erwarteten Ansprüche (Defined Benefit Obligation) nach der Projected-Unit-Credit Method ermittelt und zurückgestellt. Die Vorsorgekosten, die mit der Arbeitsleistung der Berichtsperiode zusammenhängen (Current Service Cost), werden erfolgswirksam erfasst. Die die vergangene Arbeitsleistung betreffenden Vorsorgekosten, die auf neue oder verbesserte Vorsorgeleistungen zurückzuführen sind (Past Service Cost), werden linear bis zum Zeitpunkt der Anspruchsberechtigung über den Personalvorsorgeaufwand erfasst. Versicherungstechnische und Anlage-Gewinne und -Verluste aus den periodischen Neuberechnungen werden linear über die durchschnittliche Restdienstzeit erfolgswirksam erfasst, soweit sie 10 Prozent der Vorsorgeverpflichtung überschreiten.

Fremdkapitalkosten

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

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschliesslich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken verwendet und unter den sonstigen Forderungen beziehungsweise im übrigen kurzfristigen Fremdkapital ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt nach IAS 39 zu Verkehrswerten. Veränderungen im

Verkehrswert von derivativen Instrumenten, die den Anforderungen für Cash Flow Hedges entsprechen, werden direkt über die ausgesonderte Eigenkapitalposition (Hedging Reserve) verbucht. Sobald die abgesicherte Transaktion eingetreten ist, erfolgt eine Übertragung der kumulierten nicht realisierten Gewinne und Verluste in die Erfolgsrechnung. Bei allen übrigen derivativen Finanzinstrumenten werden die Verkehrswertveränderungen in der Erfolgsrechnung erfasst.

Wertbeeinträchtigungen

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

Umsatzerfassung

Erträge werden in der Periode der Dienstleistungserfüllung erfasst.

Erläuterungen zur Konzernrechnung

Aktuelle Risikosituation

Die aktuelle Risikosituation der Unique (Flughafen Zürich AG) ist auf den Seiten 29 bis 31, Risk Management, ausführlich beschrieben. Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

- Homecarrier
- Rechtliche Rahmenbedingungen
 - Mediation
 - Einseitige deutsche Verordnungen
 - Betriebskonzession und Betriebsreglement
- Lärmentschädigungen und Schallschutzmassnahmen
- Finanzielle Kennzahlen
- Nachfragerückgang

Die Unternehmung hat die Sachanlagen auf ihre Werthaltigkeit überprüft (Impairment Test), siehe Ziffer 7 der Erläuterungen.

Das Unternehmen beurteilt die vorerwähnten Risiken und möglichen Auswirkungen auf Unique (Flughafen Zürich AG) laufend und ist aufgrund der bereits umgesetzten Sparmassnahmen sowie umsetzungsreifen Massnahmenpaketen überzeugt, dass die Fortführung der Unternehmung durch diese Risiken nicht unmittelbar gefährdet ist.

Änderung im Konsolidierungskreis

Im Geschäftsjahr 2003 erfolgte keine Änderung im Konsolidierungskreis.

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

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)	2003	2002
Passagiergebühren	175'187	155'857
Landegebühren	70'781	77'941
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	16'821	13'723
Flugzeugenergieversorgungsanlage	8'031	7'793
Frachterträge	7'412	7'576
Treibstoffgebühren	6'099	6'913
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	3'654	1'101
Parkgebühren	3'375	4'024
Emissionsgebühren	3'261	3'787
Sicherheits-Gebühren	1'092	896
Übrige Erlöse	8'577	7'410
Debitorenverluste Aviation	181	303
Total Aviation-Erträge	304'471	287'324
Parkhauseinnahmen	46'140	44'420
Retail und Duty-free	45'276	44'967
Werbeflächen und Promotion	7'788	7'170
Restauration	7'334	8'045
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc)	12'694	13'748
Total Konzessions-Erträge	119'232	118'350
Mieterträge und Pachtzinsen	78'862	70'555
Energie- und Nebenkostenverrechnung	19'300	16'200
Reinigung	3'664	3'845
Dienstleistungserträge	3'341	5'153
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	105'167	95'753
Kommunikationsdienstleistungen	7'366	4'586
Conference Center	2'775	2'907
Aktivierete Eigenleistungen ¹⁾	11'162	8'882
Übrige Dienstleistungen und Diverses	8'618	8'618
Airport of Zurich Noise Fund	2'519	2'706
Debitorenverluste Non-Aviation	289	(1'571)
Total Erträge aus Dienstleistungen	32'729	26'128
Total Non-Aviation Erträge	257'128	240'231
Total Erträge	561'599	527'555

¹⁾ 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)	2003	2002
Löhne und Gehälter	109'606	108'383
Personalvorsorgekosten		
– für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	878	(42)
– für beitragsorientierte Pläne	7'108	9'031
Sozialversicherungsbeiträge	11'816	11'785
Übriger Personalaufwand	7'127	8'048
Total Personalaufwand	136'535	137'205
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeiter (Stellen)	1'288	1'273
Personalbestand per 31.12. (Stellen)	1'260	1'286
Durchschnittliche Personalkosten pro Stelle	108	107

¹⁾ siehe Ziffer 16, Vorsorgeverpflichtungen

Im Berichtsjahr sowie im Vorjahr wurde denjeni-gen Mitarbeitern eine Gratisaktie abgegeben, welche das erste Dienstjahr beendet haben. Die Geschäftsleitung und das Kader erhielten im Jahr 2003 aus dem Geschäftsergebnis 2002 als Teil der variablen Entschädigung zudem 23'581 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes (2002 2'639 Aktien; siehe Ziffer 12, Aktienkapital und Reserven). Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von 4 Jahren belegt. Im Personalaufwand enthalten sind die Kosten für die Begleitmassnahmen aus der Umsetzung der Sparmassnahmen in der Höhe von CHF 3,16 Mio. Demgegenüber wurde der Personalaufwand durch die Auflösung der im Personalfonds unique zurich airport enthaltenen Arbeitgeberbeitragsreserve um CHF 2,5 Mio. entlastet.

3) Andere Betriebskosten

(CHF in Tausend)	2003	2002
Sachversicherungen	5'324	4'231
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	3'708	1'098
Reinigung durch Dritte	2'903	2'556
Miet- und Benutzungsaufwendungen	2'855	1'451
Kommunikationsaufwendungen	2'672	2'947
Weitere Betriebskosten	1'781	2'126
Passagierdienste	1'314	1'900
Total andere Betriebskosten	20'557	16'309

4) Andere Aufwendungen/Erträge, netto

(CHF in Tausend)	2003	2002
Andere Erträge	18'609	884
Andere Aufwendungen	(3'779)	(3'862)
Total andere Aufwendungen/Erträge, netto	14'830	(2'978)

Die anderen Erträge beinhalten unter anderem:

- CHF 11,6 Mio. aus der Auflösung von kurzfristigen Rückstellungen, welche nicht mehr benötigt werden
- bauliche und betriebliche Leistungen der Unique (Flughafen Zürich AG) im Zusammenhang mit dem Bau und der Erstellung der neuen Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie der neuen Flugzeugenergieversorgungsanlage am Flughafen Zürich. Ein Anteil von CHF 2,7 Mio. betrifft dabei Leistungen, welche bereits im Geschäftsjahr 2002 erbracht, aus betrieblichen Gründen und aus Gründen der Vertragsabwicklung der entsprechenden Finanzierung jedoch erst im Jahr 2003 in Rechnung gestellt werden konnten. Es handelt sich somit um periodenfremde Erträge.

- CHF 2,6 Mio. aus geklärten Streitfällen

- CHF 0,6 Mio. aus Buchgewinnen von Anlagenverkäufen

Die anderen Aufwendungen beinhalten unter anderem:

- CHF 2,8 Mio. aus Buchverlusten von Anlagenabgängen

- CHF 0,6 Mio. Ausstiegskosten zur Auflösung des Vertrages zur Übernahme der Liegenschaften des Fluglärmfonds (siehe Weitere Angaben Ziffer 3, Investitionsverpflichtungen)

5) Finanzaufwand/-ertrag, netto

(CHF in Tausend)	2003	2002
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	86'522	56'844
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(10'606)	(23'018)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	75'916	33'826
Auflösung Hedging Reserve Zinssatz-Swap; Marktwertveränderung Zins-Absicherung	18'058	0
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	12'572	8'875
Übrige Zinsaufwendungen	5'853	2'898
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	5'299	1'987
Zinsaufwand auf Bankkrediten	4'085	13'626
Übriger Finanzaufwand	2'537	3'342
Leasingzins	659	0
Wertanpassung Finanzanlagen	12	48
Finanzaufwand	124'991	64'602
Buchgewinn aus vorzeitigen Anleihenrückzahlungen	(43'449)	0
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben	(295)	(1'208)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(440)	(558)
Finanzertrag	(44'184)	(1'766)
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	80'807	62'836

Die **aktivierten Fremdkapitalzinsen** für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2003 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,34 Prozent und im 2002 von 4,88 Prozent errechnet.

Die Unternehmung hält einen Zinssatz-Swap über CHF 300 Mio. Der Zinssatz-Swap erfüllt die Anforderungen an einen Cash Flow Hedge nicht mehr, die Veränderung des Fair Values des Zinssatz-Swap (minus CHF 9,145 Mio.) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht. Im Weiteren wurde die Auflösung der diesbezüglichen Hedging Reserve (Eigenkapital) der Erfolgsrechnung belastet (CHF 27,203 Mio.). Unter Berücksichtigung der latenten Steuern ergab sich eine Gutschrift auf das Eigenkapital von CHF 20,9 Mio. (siehe Ziffer 15, Verpflichtungen für latente Steuern).

Der Buchgewinn aus vorzeitigen Anleihenrückzahlungen setzt sich wie folgt zusammen (in CHF):

Laufzeit	Zinssatz	Nominal- betrag in CHF Stand 1.1.03	Nominal- betrag in CHF Stand 31.12.03	Vorzeitige Rückzahlung nominal	Vorzeitige Rückzahlung effektiv	Buchgewinne in CHF
2001–2004	4.000%	300'000'000	125'000'000	175'000'000	169'900'000	5'100'000
2000–2005	4.625%	300'000'000	82'000'000	218'000'000	205'862'000	12'138'000
1996–2006	4.625%	175'000'000	90'000'000	85'000'000	78'512'500	6'487'500
1995–2007	5.000%	150'000'000	75'000'000	75'000'000	70'146'575	4'853'425
2001–2009	4.250%	200'000'000	128'000'000	72'000'000	57'130'000	14'870'000
		1'125'000'000	500'000'000	625'000'000	581'551'075	43'448'925

6) Steuern

(CHF in Tausend)	2003	2002
Laufende Steuern	129	89
Latente Steuern	(840)	(2'104)
Total Steuern	(711)	(2'015)

Die Steuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Tausend)	2003	2002
Gewinn vor Steuern	3'013	6'252
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz (23%)	693	1'438
Verrechnung Jahresgewinn mit nicht aktivierten Verlustvorträgen	(3'019)	(2'708)
Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten	589	570
Steuereffekt auf Ausbuchung von eigenen Aktien	1'335	(1'385)
Verschiedene Überleitungsposten	(309)	70
Total Steuern	(711)	(2'015)

Konzernbilanz

7) Entwicklung Anlagevermögen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit in Leasing	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterielle Anlagen	Goodwill	Finanzanlagen	Total
Anschaffungswerte												
Schlussbilanz per 31.12.2002	111.2	1067.7	2'940.5	0.6	66.7	435.7	170.5	4'792.9	37.8	31.1	1.1	4'862.8
Zugänge					19.6	283.8		303.4			0.1	303.5
Abgänge		(4.8)	(7.0)				(19.4)	(31.2)	(1.3)		(0.2)	(32.7)
Transfers	1.1	116.0	230.7	84.5	(84.5)	(395.9)	35.9	(12.2)	12.2			0
Umrechnungsdifferenzen			1.1					1.1		(0.1)	0.1	1.1
Schlussbilanz per 31.12.2003	112.3	1'178.8	3'165.4	85.0	1.9	323.6	187.0	5'054.1	48.6	31.0	1.0	5'134.7
Kumulierte Abschreibungen/Amortisation												
Schlussbilanz per 31.12.2002	0.0	416.2	1'432.0	0.0	0.0	0.0	107.3	1'955.5	17.2	15.4	0.0	1'988.1
Zugänge		33.3	113.1	2.1			12.2	160.6	9.9	7.8		178.3
Abgänge		(4.8)	(2.5)				(19.0)	(26.3)	(1.0)			(27.3)
Umrechnungsdifferenzen			0.5					0.5		(0.5)		0
Schlussbilanz per 31.12.2003	0.0	444.6	1'543.1	2.1	0.0	0.0	100.5	2'090.3	26.1	22.8	0.0	2'139.1
Zuwendungen der öffentlichen Hand												
Schlussbilanz per 31.12.2002	0.0	1.0	20.9	0.0	0.0	0.0	0.0	21.9	0.0	0.0	0.0	21.9
Abgänge		(0.2)	(4.2)					(4.4)				(4.4)
Schlussbilanz per 31.12.2003	0.0	0.8	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	17.4	0.0	0.0	0.0	17.4
Nettobuchwert per 31.12.2003	112.3	733.5	1'605.7	83.0	1.9	323.6	86.5	2'946.4	22.6	8.2	1.0	2'978.2
Nettobuchwert per 31.12.2002	111.2	650.5	1'487.6	0.6	66.7	435.7	63.3	2'815.6	20.6	15.7	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 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. Die Fertigstellung dieser Anlagen erfolgte im Herbst 2002. Per 1. September 2003 wurden diese Anlagen in Betrieb genommen. Seit dem 1. November 2002 wurden deshalb keine Fremdkapitalzinsen sowie keine Eigenleistungen mehr aktiviert. Ebenfalls ab dem 1. November 2002 bis 31. August 2003 wurden diese Anlagen infolge einer minimalen technischen Abnutzung mit $\frac{1}{3}$ einer ordentlichen Jahresabschreibung pro rata abgeschrieben. Die gebuchte $\frac{1}{3}$ Jahresabschreibung pro rata beträgt CHF 6,0 Mio. (2002 CHF 1,5 Mio.); eine volle Jahresabschreibung pro rata hätte CHF 18,2 Mio. (2002 CHF 4,5 Mio.) betragen. Seit 1. September 2003 werden diese Anlagen ordentlich abgeschrieben.

Im Jahre 2003 hat Unique (Flughafen Zürich AG) eine **Leasing-Transaktion** mit einem **US-Trust** abgeschlossen. Im Rahmen dieser Transaktion wurden in einer ersten Phase die Nutzungsrechte an den Parkhäusern 1, 2, 3 und 6 an einen US Trust verkauft und gleichzeitig zurückgeleast. Das Eigentum an den Parkhäusern mit einem Nettobuchwert per 31.12.2003 von CHF 200,6 Mio. bleibt während der gesamten Laufzeit bei der Gesellschaft. Die Rückzahlung (Amortisation) des zugeflossenen Kapitals erfolgt ab dem Jahr 2005 in nahezu identischen jährlichen Tranchen bis ins Jahr 2012. Nach vollständiger Amortisation fallen die Nutzungsrechte an die Unique (Flughafen Zürich AG) zurück. In einer zweiten Phase besteht die Möglichkeit über eine Verlängerung der Nutzungsrechte den Verkaufspreis zu erhöhen. Der Entscheid über den Abschluss einer solchen Phase 2 ist für das Jahr 2004 vorgesehen. Der **US-Trust** wurde gemäss SIC-12 konsolidiert.

Leasing GSA/EVA: Unique (Flughafen Zürich AG) ist im Dezember 2001 in einen Leasing-Rahmenvertrag zur Finanzierung der sich im Bau befindenden Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage (GSA) sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage (EVA) über eine Laufzeit von 17 Jahre eingetreten. Aufgrund der weitgehenden Fertigstellung der GSA/EVA wurde per 1. August 2003 eine erste Tranche der definitiven Leasingverträge über einen Gesamtbetrag von CHF 84,5 Mio. in Kraft gesetzt. Diese Leasingverträge weisen ebenfalls eine Laufzeit von 17 Jahren auf. Der Abschluss der zweiten Tranche ist per 31. Januar 2004 erfolgt. Weitere Tranchen werden bei Bedarf jeweils nach weiteren sechs Monaten abgeschlossen. Der Leasing-Rahmenvertrag sowie

auch die definitiven Leasingverträge sind vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurden deshalb aktiviert. Die geleasten Anlagen wurden ab Zeitpunkt der Fertigstellung abgeschrieben.

Der **Goodwill** setzt sich wie folgt zusammen:

Der aus der Privatisierung des Flughafens entstandene Goodwill per 1.1.2000 weist per 31.12.2003 einen Nettobuchwert von CHF 4,9 Mio. aus (Anschaffungswert CHF 24,8 Mio.; kumulierte Amortisation CHF 19,9 Mio.). Der im Rahmen der Akquisition der drei Flughäfen in Chile entstandene Goodwill weist per 31.12.2003 einen Nettobuchwert von CHF 3,3 Mio. aus (Anschaffungswert CHF 6,3 Mio.; kumulierte Amortisation inkl. Sonderabschreibung 2003 CHF 3,0 Mio.).

Impairment-Berechnung: Die Gesellschaft überprüfte die Sachanlagen per Bilanzstichtag auf ihre Wert-haltigkeit (Impairment Test). Als Grundlage dienten dabei die erwarteten zukünftigen Cash Flows der Unique (Flughafen Zürich AG), welche die kleinste geldgenerierende Einheit (cash-generating unit) bildet. Die Nutzwertberechnung per 31. Dezember 2003, die mit einem Diskontierungssatz von 7 Prozent erfolg-te, zeigte, dass keine Impairment-Abschreibungen notwendig sind.

Abschreibungen und Amortisation: Mit den Abschreibungen und der Amortisation von CHF 178,3 Mio. wurden die Auflösungen der Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 4,4 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Fondsguthaben zukünftige Investitionen (Chile)	1'004	714
Div. Geldanlagen bei Banken (Chile)	2	172
NOVO Business Consultants AG, Bern Bet.quote 15 % Nom.AK 1.0 Mio. CHF	0	150
Bangalore International Airport Ltd. (Indien) Bet.quote 17 % Nom.AK 3.85 Mio. INR	22	22
Total Finanzanlagen	1'028	1'058

Im Sinne der Konzentration auf das Kerngeschäft wurde im Berichtsjahr 2003 die Beteiligung an der NOVO Business Consultants AG, Bern, an die übrigen bestehenden Aktionäre verkauft.

9) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	71'155	70'151
Wertberichtigung	(1'887)	(2'828)
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	69'268	67'323

10) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Aktive Rechnungsabgrenzung	30'494	19'492
Steuerrückforderungen (MWST/VST)	6'065	8'327
Vorauszahlungen an Lieferanten	2'693	2'695
Kontokorrent Personalfonds unique zurich airport	2'125	0
Sonstige Forderungen	571	386
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	41'948	30'900

11) Flüssige Mittel

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben	24'534	19'404
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	70'000	0
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	46'270	0
Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen	0	82
Total flüssige Mittel	140'804	19'486

¹⁾ Betreffend Collateral siehe Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten

12) Aktienkapital und Reserven

Aktienkapital (Nominalwert CHF 50.–)

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 01.01.2003	4'912'300	125'765	4'786'535
Erwerb von eigenen Aktien		281'989	281'989
Verkauf von eigenen Aktien		(93'266)	(93'266)
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		(23'877)	(23'877)
Schlussbestand 31.12.2003	4'912'300	290'611	4'621'689

Jede Namenaktie berechtigt zur Teilnahme an der Generalversammlung der Gesellschaft und verfügt über eine Stimme.

Eigene Aktien: Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogrammes. 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 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. Es bestehen keine potentiellen Aktien, die eine Verwässerung bewirken könnten.

(CHF)	2003	2002
Den Aktionären zustehender Gewinn	3'775'646	8'117'199
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	4'691'245	4'788'352
Gewinn pro Aktie	0.80	1.70

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2003	2002
Öffentliche Hand	53.04%	53.04%
Private	5.10%	4.37%
Unternehmungen	6.47%	7.63%
Pensionskassen	5.22%	6.92%
Finanzinstitute	9.13%	9.05%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	21.04%	19.00%
Anzahl Aktionäre	3'731	3'592

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

	2003	2002
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	48.80%	49.00%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.41%	5.41%

13) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Anleihen	372'881	1'118'394
Japanisches Private Placement	423'024	0
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	370'335	0
US Private Placement	336'722	0
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	300'000	300'000
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	80'524	55'527
Airport of Zurich Noise Fund ¹⁾	79'706	52'333
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	4'236	5'418
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	535	411
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'967'963	1'532'083
Anleihe: Rückzahlung 14.9.2004	124'823	0
Darlehen Personalfonds unique zurich airport	5'500	5'500
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'634	11'772
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	1'892	204'325
Kurzfristiges Darlehen Kanton Zürich	0	100'000
Kontokorrent Personalfonds unique zurich airport	0	720
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	136'849	322'317
Total Finanzverbindlichkeiten	2'104'812	1'854'400

¹⁾ siehe auch Ziffer 14, Airport of Zurich Noise Fund

Im Geschäftsjahr 2003 wurden CHF 1,2 Mia. neue Mittel am Kapitalmarkt aufgenommen, welche für die Rückzahlung bestehender Schulden (Bankkredite, Anleihen) sowie für die Finanzierung der Investitionen der 5. Baustappe verwendet wurden. Somit bestehen per Bilanzstichtag folgende fest verzinsliche langfristige Finanzverbindlichkeiten:

Art	Zinssatz	Laufzeit	Amortisation
– Anleihen	sep. Tabelle	sep. Tabelle	sep. Tabelle
– Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	5,000%	2002–2012	nein
– US Private Placement	4,753%	2003–2015	ab 2011
– Japanisches Private Placement	5,490%	2003–2024	nein
– Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	3,606%	2003–2012	ab 2005

Details zu den ausstehenden Anleihen sowie den vorzeitigen Rückzahlungen sind aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich:

Nominalbetrag in CHF Stand 1.1.03	Vorzeitige Rück- zahlungen	Nominalbetrag in CHF Stand 31.12.03	Buchwert in CHF Stand 31.12.03	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung	Zins- zahlungs- termine
300'000'000	175'000'000	125'000'000	124'822'339	2001–2004	4,000%	nein	14. Sept.
300'000'000	218'000'000	82'000'000	81'732'688	2000–2005	4,625%	nein	5. Juli
175'000'000	85'000'000	90'000'000	89'669'785	1996–2006	4,625%	nein	12. April
150'000'000	75'000'000	75'000'000	74'626'051	1995–2007	5,000%	nein	28. Sept.
200'000'000	72'000'000	128'000'000	126'853'445	2001–2009	4,250%	nein	26. März
1'125'000'000	625'000'000	500'000'000	497'704'308				

Der Buchgewinn aus Anleihenrückzahlungen beträgt CHF 43,449 Mio. und wurde im Finanzertrag ausgewiesen (siehe Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto).

Zur Absicherung der Währungsrisiken der im Geschäftsjahr neu eingegangenen langfristigen Verbindlichkeiten hält die Unternehmung folgende derivative Finanzinstrumente:

Cross Currency Swap über JPY 37'000 Mio. (für Japanisches Private Placement) und über USD 275 Mio. (für US Private Placement):

Das Fremdwährungsrisiko des Japanischen Private Placement ist weitestgehend («Participation-Swap»), das Fremdwährungsrisiko des US Private Placement und des US Car Park Lease vollständig abgesichert. Die Absicherungsgeschäfte werden als Cash Flow Hedges eingestuft. Falls die Währungs-Swaps des **US Private Placement** und des **Japanischen Private Placement** einen negativen Marktwert aufweisen und dieser einen gewissen Minimalwert übersteigt, so hat die Gesellschaft hierfür Sicherheiten in Form eines «Collateral» (Cash, Wertpapiere oder Letter of Credit) zu leisten. Per Bilanzstichtag bestehen Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 46,3 Mio. (siehe Ziffer 11, flüssige Mittel) sowie Letters of Credit über CHF 50,0 Mio.

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben (siehe dazu auch Seite 31, Risk Management, finanzielle Kennzahlen), welche per Bilanzstichtag eingehalten sind.

Betreffend Darlehen des Kantons Zürich siehe «weitere Angaben» Ziffer 5, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Die Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Innerhalb 1 Jahr	136'849	322'317
Zwischen 2 und 5 Jahren	527'896	1'008'223
Über 5 Jahre	1'440'067	523'860
Total Finanzverbindlichkeiten	2'104'812	1'854'400

Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen den unter Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen, dargestellten Lease über die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Flugzeugenergieversorgungsanlage.

Leasingverbindlichkeiten:

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
– Fällig innerhalb 1 Jahr	6'115	17'156
– Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	24'359	33'088
– Fällig über 5 Jahre	69'025	32'919
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	99'499	83'163
Zukünftige Zinsen	14'339	15'863
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	85'160	67'300
– Davon fällig innerhalb 1 Jahr	4'634	11'772
– Davon fällig innerhalb 2 und 5 Jahren	18'894	29'904
– Davon fällig über 5 Jahre	61'632	25'624

Die Leasingverbindlichkeiten sind mit einem Satz von 1,9 Prozent (2002: 4,3 Prozent) verzinslich.

Der Zinssatz ist variabel.

14) Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)

Die über den AZNF abgewickelten Kosten für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen werden gemäss ihrem effektiven Anfall erfasst und mittels lärmgebundener Passagier- und Landegebühren finanziert. Die Situation dieses Fonds stellt sich per 31. Dezember 2003 wie folgt dar:

(CHF in Tausend)	2003	2002
Airport of Zurich Noise Fund per 1.1. (Verpflichtung)	52'333	24'772
Total Lärmgebühren-Einnahmen	42'638	41'514
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(16'241)	(13'114)
Nettoergebnis vor operativen Kosten ¹⁾	78'730	53'172
Operative Kosten ¹⁾	(2'519)	(2'706)
Verzinsung Airport of Zurich Noise Fund	3'495	1'867
Airport of Zurich Noise Fund (Verpflichtung)	79'706	52'333

Die mutmasslichen Kosten für Lärmschutzmassnahmen dürften sich auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements zwischen CHF 200 Mio. bis CHF 300 Mio. bewegen. Da die effektiv zu erwartenden Kosten nicht mit genügender Sicherheit abgeschätzt werden können, werden sie an dieser Stelle als Eventualverpflichtungen ausgewiesen.

Die mutmasslichen Kosten für formelle Enteignungen werden auf CHF 800 Mio. bis CHF 1,2 Mia. veranschlagt. Aufgrund der in diesem Bereich noch unvollständigen Rechtssprechung und der komplexen Bewertungsfragen in Bezug auf die Festlegung eines allfälligen Minderwertes ist sowohl die Schätzung der Kosten als auch deren zeitlicher Anfall im positiven wie auch im negativen Sinn mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet. Hierbei handelt es sich um eine Eventualverpflichtung.

Die konkreten Kosten hängen bei beiden Kostenarten vom weiteren Betrieb des Flughafens und den damit verbundenen Lärmemissionen ab, die erst im Umfang zukünftiger effektiver Ansprüche zurückzustellen sein werden.

15) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	2003	2002
Eröffnungsbilanz	68'911	77'296
Andere Effekte/Änderung im Konsolidierungskreis	(94)	(24)
Latente Steuern auf Zinssatz-Swap, über Hedging-Reserve gebucht	0	(6'257)
Auflösung Hedging Reserve Zinssatz-Swap zu Lasten Erfolgsrechnung	6'257	0
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	(30'811)	0
Cross Currency Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	7'401	0
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	(840)	(2'104)
Am Ende des Jahres	50'824	68'911

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in Tausend)		31.12.2003		31.12.2002	
		Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen			55'266		57'898
Erneuerungsfonds			20'953		19'688
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten			528		1'519
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten			5'672		0
Zinssatz-Swap	8'411			10'514	
Marktwertanpassung Cross Currency Swaps	30'811			0	
Fremdwährungsschwankungen Cross Currency Swaps			7'401		0
Diverse Positionen			226		320
Latente Steueraktiven/-verbindlichkeiten	39'222		90'046	10'514	79'425
Verrechnung von Aktiven und Passiven	(39'222)		39'222	(10'514)	10'514
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0		50'824	0	68'911

Per 31. Dezember 2003 verfügen die Unique (Flughafen Zürich AG) sowie ihre Tochtergesellschaften gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 14,123 Mio. Auf die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen wurde vollständig verzichtet, weil die künftige Realisierung nicht gesichert ist. Vom Gesamtbetrag verfallen CHF 0,709 Mio. im Jahr 2007, CHF 8,375 Mio. im Jahr 2008, CHF 2,476 Mio. im Jahr 2009 und CHF 2,563 im Jahr 2010.

16) Vorsorgeverpflichtungen

Die in diesem Jahr dargestellte Vorsorgeverpflichtung bezieht sich auf den besonderen Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen. Der im Vorjahr noch als leistungsorientierter Plan erfasste Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zu Gunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG ist im Berichtsjahr aufgrund einer Neueinschätzung als beitragsorientierter Plan bilanziert.

Bilanz

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	3'812	38'858
Vorsorgevermögen, Marktwert	0	(41'185)
Überdeckung/(Unterdeckung)	3'812	(2'327)
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne	187	1'759
Subtotal (vor Verwertbarkeitstest)	3'999	(568)
Für den Arbeitgeber nicht verfügbare Mittel der Überdeckung	0	5'925
Verpflichtung in der Bilanz	3'999	5'357

Erfolgsrechnung

(CHF in Tausend)	2003	2002
Zinsaufwand	878	1'393
Erwarteter Ertrag auf dem Vorsorgevermögen	0	(1'435)
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	878	(42)

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

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Am Anfang des Jahres	5'357	5'718
Total Kosten, siehe oben	878	(42)
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	(436)	(319)
Veränderungen der nicht berücksichtigten versicherungsmathematischen Gewinne (Veränderung Plan)	(1'800)	0
Am Ende des Geschäftsjahres	3'999	5'357

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2003	2002
Abzinsungssatz	3.75%	3.5%
Erwartete Rendite aus dem Vorsorgevermögen	n/a	4.0%
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen	1.0%	1.0%

17) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

CHF in Tausend	31.12.2003	31.12.2002
Marktwert Zins- und Fremdwährungsabsicherungen ¹⁾	181'318	56'300
Passive Rechnungsabgrenzung	72'375	88'029
Personalguthaben (Ferien- & Überzeit)	9'048	8'147
Kurzfristige Rückstellungen	8'000	19'618
Andere Verpflichtungen	594	2'192
Sozialversicherungsbeiträge	506	2'440
An- und Vorauszahlungen von Kunden	44	135
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	271'885	176'861

¹⁾ Marktwert Zins- und Fremdwährungsabsicherung siehe auch Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten

18) Segmentberichterstattung**Primäre Segmentberichterstattung**

Die Segmentberichterstattung nach IAS 14 entspricht den internen Reporting Segmenten. Die Unique (Flughafen Zürich AG) unterscheidet das «Aviation»- und das «Non-Aviation»-Segment (siehe Seite 12 Kommentar zum Geschäftsabschluss, Ergebnis nach Segmenten). Intersegmentäre Erträge setzen sich im Wesentlichen zusammen aus der Verrechnung von Mietkosten aus dem Bereich «Non-Aviation» für Hochbaufläche, die durch den Bereich «Aviation» beansprucht wird. 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.

Sekundäre Segmentberichterstattung

Die Unique (Flughafen Zürich AG) erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2003 wurden CHF 1,1 Mio. (2002 CHF 2,1 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Im Weiteren ist im Segment Aviation ein Umsatz von CHF 4,3 Mio. (2002 CHF 4,9 Mio.) enthalten, welcher in Chile über die dortigen Beteiligungen (siehe auch weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften) erzielt wurde. Aufgrund der unwesentlichen Auslandaktivitäten wurde auf eine Segmentierung nach geografischen Regionen verzichtet.

Weitere Angaben

1. Finanzielles Risk Management

Ausserbilanzgeschäfte: Die Gesellschaft verwendet mit Ausnahme der auf der Seite 81 (Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto) und den Seiten 85/86 (Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten) dargestellten Währungs- und Zinsabsicherungen keine derivativen Finanzinstrumente.

Währungsrisiken: Unique (Flughafen Zürich AG) ist dem Währungsrisiko namentlich bei Finanztransaktionen in US-Dollar und Yen ausgesetzt und verwendet Finanzinstrumente (siehe Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten), um das Risiko auf Fremdwährungen abzusichern. Die spezielle Buchungsmethode für qualifizierende Absicherungsgeschäfte wird angewendet, wo es angemessen erscheint (Hedge Accounting).

Im operativen Geschäft erfolgt der überwiegende Teil der Transaktionen (mit Ausnahme der Beteiligung Chile mit einem Umsatzanteil von ca. CHF 4,3 Mio.) in Schweizer Franken, es sind daher keine weiteren Währungsrisiken abzusichern.

Zinsrisiken: Sämtliche langfristigen Finanzierungen sind mit Ausnahme des Leasing der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie der Flugzeugenergieversorgungsanlage mit einem fixen Zinssatz abgeschlossen. Das Zinsrisiko auf kurzfristigen variablen Vorschüssen ist fallweise mittels Zinssatz-Swaps abgesichert.

Kreditrisiken: Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. Wo notwendig werden risikomindernde Zahlungskonditionen eingesetzt respektive Sicherheiten eingefordert. Zur Risikobeurteilung Swiss siehe Risk Management, Seite 29.

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

2. Operatives Leasing

Es bestehen für Unique (Flughafen Zürich AG) als Mieterin keine nicht kündbaren Mietverpflichtungen.

Die von der Gesellschaft als Vermieterin abgeschlossenen Mietverträge teilen sich in Fixmiet- und Umsatzmietverträge auf:

a) Fixmietverträge

Diese sind aufgeteilt in befristete und unbefristete Verträge, wobei letztere innerhalb der gesetzlichen Fristen (sechs Monate, halbjährlich) kündbar sind.

b) Umsatzmietverträge

Für alle neu im Berichtsjahr zur Vermietung gekommenen Flächen mit Umsatzmiete wurden mit allen Partnern neue Mietverträge abgeschlossen (Flächenverschiebungen waren davon nicht betroffen). In der Regel sehen diese neuen Verträge fixe Grundmieten und umsatzabhängige Mietanteile mit einer festen Mietdauer von 5 Jahren sowie einer Option von 2 weiteren Jahren vor. Die alten Umsatzmietverträge sind innerhalb eines Jahres kündbar.

3. Investitionsverpflichtungen

Zum Jahresende 2003 waren Sachanlageinvestitionen im Umfang von 2,05 Mia. Franken (Vorjahr 2,4 Mia. Franken) 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 umfasst. Davon waren per 31. Dezember 2003 1,95 Mia. Franken vergeben (2002: 1,9 Mia. Franken), wovon 1,8 Mia. Franken (2002: 1,6 Mia. Franken) bereits ausgegeben waren.

Zu den gemäss Zusammenschlussvertrag vom Kanton zu übernehmenden, flughafenspezifischen Aktiven gehören auch Liegenschaften und Grundbesitz des so genannten 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 64,5 Mio. Franken. Am 20. Dezember 2002 wurde der entsprechende Kaufvertrag unterzeichnet mit Nutzen- und Gefahrenantritt auf den 1. Mai 2003. Entgegen der ursprünglichen Planung verbleiben nun aber die betreffenden Liegenschaften und Grundstücke im Besitz des Kantons. Aufgrund des veränderten wirtschaftlichen Umfelds verzichtete Unique (Flughafen Zürich AG) auf den Kauf. Der am 20. Dezember 2002 unterzeichnete Kaufvertrag wurde mit Genehmigung des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 5. November 2003 aufgelöst.

Kanton Zürich bezogen. Kurzfristig sind aus dieser Darlehenslimite keine Mittel auf der Basis CHF-LIBOR bezogen. Somit sind per 31.12.2003 total 300 Mio. Franken (31.12.2002 400 Mio. Franken) in Anspruch genommen.

4. Eventualverpflichtungen

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber Unique (Flughafen Zürich AG) im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit hängig. Nach Meinung des Unternehmens wird die Höhe der zur Beilegung dieser Klagen und Forderungen erforderlichen Geldbeträge die konsolidierte Jahresrechnung und den Cash Flow der Unique (Flughafen Zürich AG) nicht negativ beeinflussen.

Bezüglich zukünftiger Verpflichtungen für Lärmschutzmassnahmen und formeller Enteignungen siehe Ziffer 14, Airport of Zurich Noise Fund.

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 826 Mio. Franken. Davon hat die Unternehmung am 19. Juli 2002 300 Mio. Franken fest für 10 Jahre (bis 2012) zum Zinssatz von 5 Prozent vom

Im Geschäftsjahr 2003 wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften die folgenden Vergütungen bezahlt:

(CHF in Tausend)	2003	2002
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung (13 bzw. bis 30.06.2003 15 Personen; VJ 15 Personen)	2'784	2'857
MWV Bauingenieure AG; Ingenieurhonorare (VR-Mitglied ist Mitinhaber)	737	950
Kanton Zürich (Kantonspolizei gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen)	65'553	68'286

Im Weiteren wurden 17'834 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes an die Geschäftsleitung (fünf bzw. bis 30. Juni 2003 sieben Personen) abgeben (siehe Ziffer 12, Aktienkapital und Reserven). Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt.

6. Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	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 die Unique (Flughafen Zürich AG) durch einen Aktionärbindungsvertrag die vollständige Kontrolle aus. Sämtliche Beteiligungen werden voll konsolidiert.

7. Erläuterungen zu Dienstleistungslizenzen

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK erteilte der Unique (Flughafen Zürich AG) die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich für die Dauer vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051.

Massgebende Bestimmungen:

Die Konzession umfasst den Betrieb eines Flughafens nach den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO für den nationalen, internationalen und interkontinentalen Verkehr.

Die Unique (Flughafen Zürich AG) ist berechtigt und verpflichtet, den Flughafen während der gesamten Dauer der Konzession zu betreiben und die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu halten. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben.

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

Auflagen:

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offen zu halten. Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt SIL und den Bestimmungen des Betriebsreglements.

Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelungen über die Benützbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche rechtzeitig einzureichen. Innert eines Jahres nach der beidseitigen Unterzeichnung (Paraphierung) des Staatsvertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz hat die Konzessionärin das überprüfte und entsprechend angepasste Betriebsreglement mitsamt Bericht über die Umweltverträglichkeit beim BAZL einzureichen. Mit Verfügung vom Dezember 2003 hat das UVEK in Abänderung dieser Auflage die Frist zur Einreichung eines vorläufigen Betriebsreglements auf den 31. Dezember 2003 festgesetzt. Unique

(Flughafen Zürich AG) hat das vorläufige Betriebsreglement fristgerecht eingereicht.

Die Konzessionärin hat sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland überbunden werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen. Diese Auflage ist Gegenstand eines hängigen Beschwerdeverfahrens, welches von der Unique (Flughafen Zürich AG) eingeleitet wurde.

Die Unique (Flughafen Zürich AG) verlangt die Aufhebung dieser Auflage. Ein Entscheid ist noch nicht gefällt.

Die Konzessionärin wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind.

Die auf den Kanton Zürich als bisherigen Flughafenhalter lautenden Baukonzessionen und Plangenehmigungen werden auf die Unique (Flughafen Zürich AG) übertragen.

Übertragung von Konzessionsteilen auf Dritte:

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge am 1. Juni 2002 wurde die EG-Bodenabfertigungsrichtlinie (Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft) auch für die Schweiz anwendbar. An Unique (Flughafen Zürich AG) wurde die Aufgabe delegiert, die Richtlinie in ihrem Betriebsreglement umzusetzen. Am 1. Januar 2003 ist eine Ergänzung des Betriebsreglements zur Umsetzung der EG-Bodenabfertigungsrichtlinie in Kraft getreten. In der Folge werden Ausschreibungsverfahren für die Vergabe von Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen lanciert, in welchen die Anzahl der zur Bodenabfertigung Zugelassenen beschränkt werden muss. Bis zum Abschluss der Ausschreibungsverfahren wurden teilweise Übergangsberechtigungen erteilt.

8. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2003 am 26. Februar 2004 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung. Zwischen dem 31. Dezember 2003 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offen gelegt werden müssten.

Konzernrechnung gemäss IFRS

Bericht des Konzernprüfers an die Generalversammlung der **Flughafen Zürich AG, Zürich**

Als Konzernprüfer haben wir die auf den Seiten 68 bis 93 wiedergegebene Konzernrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz, Veränderung des Eigenkapitals, Geldflussrechnung und Anhang) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2003 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Konzernrechnung 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 Konzernrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Konzernrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der

Konzernrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung 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 Konzernrechnung zu genehmigen.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, verweisen wir auf die Anmerkungen zur aktuellen Risikosituation auf Seite 78 im Anhang der Konzernrechnung. Die dort erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs der Unternehmung liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erhebliche nachteilige Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

KPMG Fides Peat

Hanspeter Stocker
dipl. Wirtschaftsprüfer

Roger Neininger
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Zürich, 26. Februar 2004

**Jahresrechnung
Flughafen Zürich AG gemäss
Schweizer Obligationenrecht (OR)**

96 Erfolgsrechnung

97 Bilanz

Anhang zur Jahresrechnung

98 Rechnungslegungsgrundsätze

99 Erläuterungen zur Jahresrechnung

102 Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung
des Ergebnisses 2003

103 Bericht der Revisionsstelle

Erfolgsrechnung für die Jahre 2003 und 2002
(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2003	2002
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		552'542	521'817
Total Erträge		552'542	521'817
Abschreibungen und Amortisation		(159'874)	(121'026)
Personalaufwand		(138'364)	(136'812)
Polizei und Sicherheit		(71'629)	(74'119)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(50'709)	(28'436)
Unterhalt		(27'947)	(32'702)
Energie und Abfall		(19'893)	(18'560)
Andere Betriebsaufwendungen		(16'979)	(15'792)
Material		(10'090)	(6'979)
Einlage in den Erneuerungsfonds		(5'500)	(5'500)
Ordentlicher Gewinn vor Zinsen und Steuern		51'557	81'891
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(1)	(52'399)	(65'460)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(2)	14'306	(2'099)
Betriebsfremdes Ergebnis, netto	(3)	(1'718)	(923)
Gewinn vor Steuern		11'746	13'409
Steuern		(1'828)	(1'637)
Jahresgewinn		9'918	11'772

Bilanz per 31. Dezember 2003 und 31. Dezember 2002
(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2003	31.12.2002
Aktiven			
Mobile Sachanlagen		77'938	62'039
Hochbauten, Tiefbauten		2'094'695	1'887'718
Grundstücke		112'267	111'164
Projekte in Arbeit		323'525	430'507
Total Sachanlagen netto		2'608'425	2'491'428
Immaterielle Anlagen		22'452	20'215
Finanzanlagen	(4)	11'492	9'896
Anlagevermögen	(5)	2'642'369	2'521'539
Warenlager		3'019	3'173
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		67'533	66'717
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(6)	40'867	30'815
Flüssige Mittel und Wertschriften	(7)	157'328	24'003
Umlaufvermögen		268'747	124'708
Total Aktiven		2'911'116	2'646'247
Passiven			
Aktienkapital		245'615	245'615
Gesetzliche Reserven			
– Agio		269'254	269'254
– Allgemeine Reserven		19'060	19'060
– Reserve für eigene Aktien	(7)	24'999	25'034
Freie Reserven		55'859	55'824
Bilanzverlust			
– Verlustvortrag		(17'605)	(29'377)
– Jahresgewinn		9'918	11'772
Eigenkapital		607'100	597'182
Anleihen & langfristige Darlehen	(8)	1'861'923	1'425'000
Erneuerungsfonds		91'102	85'602
Airport of Zurich Noise Fund		79'706	52'333
Langfristige Rückstellungen	(9)	5'499	7'265
Langfristiges Fremdkapital		2'038'230	1'570'200
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		33'780	38'072
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(10)	130'500	309'020
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		92'043	121'626
Kurzfristige Rückstellungen	(11)	9'463	10'147
Kurzfristiges Fremdkapital		265'786	478'865
Total Fremdkapital		2'304'016	2'049'065
Total Passiven		2'911'116	2'646'247

Anhang der Jahresrechnung

Rechnungslegungsgrundsätze

1. Allgemeines

Die nachfolgenden Darstellungen und Erläuterungen beziehen sich auf den Abschluss 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 der Konzernrechnung gemäss IFRS.

Sachanlagen

In Abweichung zur Konzernrechnung 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 24,8 Mio. Franken 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 5,5 Mio. Franken geäuft (nur handelsrechtlicher Abschluss).

Eigene Aktien

Im Gegensatz zur Konzernrechnung gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2003 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 31.12.2003 der Erfolgsrechnung belastet.

Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe von Anleihen und Aufnahme ausländischer langfristiger Darlehen

Im handelsrechtlichen Abschluss werden die Transaktionskosten direkt der Erfolgsrechnung belastet und nicht wie im IFRS-Abschluss aktiviert und über die Laufzeit der Anleihe bzw. langfristigen Darlehen gemäss der Effektivzinsmethode 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.

Derivative Finanzinstrumente

Diese werden im handelsrechtlichen Abschluss nicht bilanziert.

Aktuelle Risikosituation

Die aktuelle Risikosituation der Unique (Flughafen Zürich AG) ist auf den Seiten 29 bis 31, Risk Management, ausführlich beschrieben. Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

- Homecarrier
- Rechtliche Rahmenbedingungen
 - Mediation
 - Einseitige deutsche Verordnungen
 - Betriebskonzession und Betriebsreglement
- Lärmentschädigungen und Schallschutzmassnahmen
- Finanzielle Kennzahlen
- Nachfragerückgang

Die Unternehmung hat die Sachanlagen auf ihre Werthaltigkeit überprüft (Impairment Test), siehe Ziffer 7 der Erläuterungen zur Konzernrechnung gemäss IFRS.

Das Unternehmen beurteilt die vorerwähnten Risiken und möglichen Auswirkungen auf Unique (Flughafen Zürich AG) laufend und ist aufgrund der bereits umgesetzten Sparmassnahmen sowie umsetzungsreifen Massnahmenpaketen überzeugt, dass die Fortführung der Unternehmung durch diese Risiken nicht unmittelbar gefährdet ist.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

1) Finanzaufwand/-ertrag, netto

(CHF in Tausend)	2003	2002
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	86'522	56'844
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(10'606)	(23'018)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	75'916	33'826
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	12'572	8'875
Übrige Zinsaufwendungen	6'500	3'837
Emissionskosten	4'453	0
Zinsaufwand auf Bankkrediten	3'148	11'788
Übriger Finanzaufwand	2'699	3'202
Leasingzins	659	0
Wertanpassung Finanzanlagen	0	5'541
Finanzaufwand	105'947	67'069
Buchgewinn aus vorzeitigen Anleihenrückzahlungen	(43'449)	0
Wertanpassung Finanzanlagen	(8'766)	0
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben	(903)	(1'051)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(430)	(558)
Finanzertrag	(53'548)	(1'609)
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	52'399	65'460

Die **aktivierten Fremdkapitalzinsen** für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2003 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,34 % und im 2002 von 4,88 % errechnet.

Der Buchgewinn aus vorzeitigen Anleihenrückzahlungen setzt sich wie folgt zusammen (in CHF):

Laufzeit	Zinssatz	Nominalbetrag in CHF Stand 1.1.03	Nominalbetrag in CHF Stand 31.12.03	Vorzeitige Rückzahlung nominal	Vorzeitige Rückzahlung effektiv	Buchgewinne in CHF
2001–2004	4.000%	300'000'000	125'000'000	175'000'000	169'900'000	5'100'000
2000–2005	4.625%	300'000'000	82'000'000	218'000'000	205'862'000	12'138'000
1996–2006	4.625%	175'000'000	90'000'000	85'000'000	78'512'500	6'487'500
1995–2007	5.000%	150'000'000	75'000'000	75'000'000	70'146'575	4'853'425
2001–2009	4.250%	200'000'000	128'000'000	72'000'000	57'130'000	14'870'000
		1'125'000'000	500'000'000	625'000'000	581'551'075	43'448'925

2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in Tausend)	2003	2002
Ausserordentlicher Ertrag	17'977	840
Ausserordentlicher Aufwand	(3'671)	(2'939)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	14'306	(2'099)

Im ausserordentlichen Ertrag sind diverse aperiodische Erträge enthalten:

- CHF 11,6 Mio. aus der Auflösung von kurzfristigen Rückstellungen, welche nicht mehr benötigt werden;
- bauliche und betriebliche Leistungen der Unique (Flughafen Zürich AG) im Zusammenhang mit dem Bau und der Erstellung der neuen Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie der neuen Flugzeugenergieversorgungsanlage am Flughafen Zürich. Ein Anteil von CHF 2,7 Mio. betrifft dabei Leistungen, welche bereits im Geschäftsjahr 2002 erbracht, aus betrieblichen Gründen und aus Gründen der Vertragsabwicklung der entsprechenden Finanzierung jedoch erst im Jahr 2003 in Rechnung gestellt werden konnten. Es handelt sich also somit um periodenfremde Erträge.
- CHF 2,6 Mio. aus geklärten Streitfällen

Im ausserordentlichen Aufwand sind diverse aperiodische Aufwände enthalten:

- CHF 2,1 Mio. Darlehensverzicht gegenüber APT Airport Technologies AG
- CHF 0,6 Mio. Ausstiegskosten zur Auflösung des Vertrages zur Übernahme der Liegenschaften des Fluglärmsfonds (siehe Investitionsverpflichtungen, Seite 90)

3) Betriebsfremdes Ergebnis, netto

(CHF in Tausend)	2003	2002
Betriebsfremder Ertrag	632	0
Betriebsfremder Aufwand	(2'350)	(923)
Betriebsfremdes Ergebnis, netto	(1'718)	(923)

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

Bilanz

4) Finanzanlagen

(CHF in Tausend)		31.12.2003	31.12.2002
NOVO Business Consultants AG, Bern	Bet.quote 15 % Nom. AK 1.0 Mio. CHF	0	150
APT Airport Technologies AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	100
APT Airport Technologies AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	6'829	3'626
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	100
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Darlehen	(46)	(46)
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	100
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	4'409	5'866
Total Finanzanlagen		11'492	9'896

¹⁾ Gesamthaft mit Rangrücktritt

Die NOVO Business Consultants AG erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen. Im Sinne der Konzentration auf das Kerngeschäft wurde im Berichtsjahr 2003 die Beteiligung an der NOVO Business Consultants AG, Bern, an die übrigen bestehenden Aktionäre verkauft.

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. Im Zuge der Bilanzsanierung der APT Airport Technologies AG hat Unique (Flughafen Zürich AG) auf CHF 2,1 Mio. Darlehen verzichtet.

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)	31.12.2003	31.12.2002
Gebäude inkl. Ladebrücken	2'654'418	2'283'688
Fahrhabe	820'342	756'642

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) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

Darin enthalten ist gemäss Konzernrechnung IFRS, Ziffer 10, übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, u.a. auch folgende Position:

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Kontokorrent Personalfonds unique zurich airport	2'125	0

Die Verzinsung des Kontokorrentes erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

7) Flüssige Mittel und Wertschriften

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Flüssige Mittel	138'438	18'595
Eigene Aktien	18'890	5'408
Total flüssige Mittel und Wertschriften	157'328	24'003

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

Anzahl	2003	2002
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	125'765	124'883
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	281'989	3'843
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	(93'266)	0
Unentgeltliche Abgabe	(23'877)	(2'961)
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	290'611	125'765

Davon beträgt der Treasurybestand an eigenen Aktien per 31.12.2003 231'456 Stück (31.12.2002: 113'968 Stück).

8) Anleihen & langfristige Darlehen

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Anleihen	375'000	1'125'000
Japanisches Private Placement	421'173	0
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	400'000	0
US Private Placement	365'750	0
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	300'000	300'000
Total Anleihen & langfristige Darlehen	1'861'923	1'425'000

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

Art	Zinssatz	Laufzeit	Amortisation
– Anleihen	sep. Tabelle	sep. Tabelle	sep. Tabelle
– Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	5,000 %	2002–2012	nein
– US Private Placement	4,753 %	2003–2015	ab 2011
– Japanisches Private Placement	5,490 %	2003–2024	nein
– Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	3,606 %	2003–2012	ab 2005

Details zu den ausstehenden **Anleihen** sowie den vorzeitigen Rückzahlungen sind aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich:

Nominalbetrag in CHF Stand 1.1.03	Vorzeitige Rückzahlungen	Nominalbetrag in CHF Stand 31.12.03	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung	Zinszahlungs- termine
300'000'000	175'000'000	125'000'000	2001–2004 ¹⁾	4.000%	nein	14. Sept.
300'000'000	218'000'000	82'000'000	2000–2005	4.625%	nein	5. Juli
175'000'000	85'000'000	90'000'000	1996–2006	4.625%	nein	12. April
150'000'000	75'000'000	75'000'000	1995–2007	5.000%	nein	28. Sept.
200'000'000	72'000'000	128'000'000	2001–2009	4.250%	nein	26. März
1'125'000'000	625'000'000	500'000'000	Total			

¹⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da Rückzahlung am 14. September 2004

Der aus den Anleihenrückzahlungen resultierende Buchgewinn beträgt CHF 43,449 Mio. und wurde im Finanzertrag ausgewiesen (siehe Ziffer 1, Finanzaufwand/-ertrag, netto).

9) Langfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Pensionsverpflichtungen	3'999	5'357
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Lebensarbeitszeitguthaben Mitarbeiter	0	408
Total langfristige Rückstellungen	5'499	7'265

10) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Darin enthalten sind gemäss Konzernrechnung IFRS, Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten, u.a. auch folgende Positionen:

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Anleihe; Rückzahlung 14.9.2004	125'000	0
Darlehen Personalfonds unique zurich airport	5'500	5'500
Kontokorrent Personalfonds unique zurich airport ¹⁾	0	720

¹⁾siehe auch Ziffer 6, übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

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

11) Kurzfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2003	31.12.2002
Personalguthaben (Ferien- und Überzeit)	9'048	8'147
Andere Verpflichtungen	380	2'000
Steuerverpflichtungen	35	0
Total kurzfristige Rückstellungen	9'463	10'147

Weitere Angaben

Bedeutende Aktionäre

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

	2003	2002
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	48,80%	49,00%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,41%	5,41%

Diverse Angaben

(CHF in Tausend)	2003	2002
Der Personalaufwand wurde im Berichtsjahr durch die Auflösung von im Personalfonds unique zurich airport enthaltenen Arbeitgeberbeitragsreserve entlastet um	2'500	0
Nicht bilanzierte Finanz-Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	84'569	66'721

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

Im Zusammenhang mit den Währungs-Swaps US Private Placement und Japanischem Private Placement bestehen per Bilanzstichtag Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 46,3 Mio. sowie Letters of Credit über CHF 50,0 Mio.

Es bestehen keine weiteren nach Art. 663b Obligationenrecht ausweispflichtige Sachverhalte.

¹⁾Siehe Rechnungslegungsgrundsätze im Einzelabschluss Ziffer 2, Bewertungsgrundsätze, Finance Leasing

Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung des Ergebnisses 2003

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzverlust von CHF 7'687'113 auf neue Rechnung vorzutragen.

Einzelabschluss gemäss OR

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 95 bis 102) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2003 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.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, verweisen wir auf die Anmerkungen zur aktuellen Risikosituation auf Seite 98 im Anhang der Jahresrechnung. Die dort erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche nachteilige Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

KPMG Fides Peat

Hanspeter Stocker
dipl. Wirtschaftsprüfer

Roger Neininger
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Zürich, 26. Februar 2004



Impressum:

Redaktion: Unique (Flughafen Zürich AG)
Fotografien: Claude Stahel, Zürich
Gestaltung: Valance & Bauer Kommunikation, Zürich
Litho/Druck: bm druck ag, Winkel bei Zürich
© Unique (Flughafen Zürich AG)

