





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 47 80
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
35	Chronik 2004

Berichterstattung aus den Geschäftsbereichen

39	- 5. Baustappe/Erlebnistage
43	- Operations
47	- Marketing & Real Estate
49	- Finance & Services/Corporate Centers/ Internationale Aktivitäten

Verkehrsstatistik (Flughafen Zürich)

53	- Verkehrszahlen
61	- Marktpositionierung
62	- Entwicklung der Verkehrsfrequenzen
67	- Destinationen

Finanzbericht

70	- Konzernrechnung gemäss IFRS
98	- Bericht des Konzernprüfers
99	- Jahresrechnung gemäss OR
107	- Bericht der Revisionsstelle

Aktionärsadresse



Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates

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

Unique (Flughafen Zürich AG) weist im Jahr 2004 einen Konzerngewinn von 17,3 Mio. Franken aus. Das Passagiervolumen erholte sich nach drei Jahren mit rückläufiger Entwicklung wieder leicht. Die EBITDA-Marge für den Berichtszeitraum liegt bei 48,6 Prozent, was im internationalen Vergleich einen sehr guten Wert darstellt. Der Cashflow beträgt 195 Mio. Franken. Die in den vergangenen Jahren konsequent umgesetzten Sparmassnahmen haben dazu beigetragen, die Herausforderungen des zurückliegenden Geschäftsjahres zu bewältigen.

Verkehrsentwicklung und Geschäftsverlauf Aviation/Flugbetrieb

Das Verkehrsaufkommen in Zürich ist gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Millionen Passagiere oder umgerechnet 1,3 Prozent gestiegen – dies vor allem aufgrund der Zunahme bei den Lokalpassagieren (plus 12,1 Prozent), die den Flughafen Zürich als Ausgangspunkt oder Ziel ihrer Reise wählten. Der Anteil der Transferpassagiere verringerte sich erneut aufgrund der bis Ende 2003 abgeschlossenen Flottenreduktion des Hubcarriers von 35 Prozent auf 28 Prozent. Dies führte dazu, dass das Wachstum am Flughafen Zürich im Geschäftsjahr 2004 deutlich unter dem europäischen Schnitt lag. Die Flottenreduktion des Hubcarriers führte auch im Frachtbereich zu einem Rückgang von 389'843 Tonnen auf 363'537 Tonnen (minus 6,7 Prozent). Erfreulich war, dass andere Fluggesellschaften rund 60 Prozent der durch Swiss nicht mehr bedienten Strecken übernommen haben – ein Zeichen für die Attraktivität des Flughafens Zürich, die Stärke des Marktes und des Standortes Schweiz. Insgesamt werden vom Flughafen Zürich aus von 119 Fluggesellschaften 91 europäische und 55 interkontinentale Destinationen bedient. Per Ende 2004 bot der Flughafen Zürich rund 21'700 Personen eine Arbeitsstelle, dies entspricht einer Zunahme von rund 700 Stellen.

Non-Aviation/Nichtfluggeschäft

Seit Inbetriebnahme des landseitig gelegenen Airport Shopping, des Dock E (Midfield) und des Airside Centers, verfügt der Flughafen Zürich über 117 Geschäfte und 31 gastronomische Betriebe auf insgesamt über 20'000 Quadratmetern. Die Erträge der Kommerz- und Gastronomiebetriebe konnten trotz der 5. Bauetappe auch mit laufenden Bau- und Umbauarbeiten gesteigert werden. Im Bereich Retail und Duty-Free erreichten die Erträge bereits wieder beinahe die bisherigen Höchstwerte des Jahres 2000, als der Flughafen Zürich fast 6 Mio. Passagiere mehr abfertigte. Im Bereich Gastronomie wurde im Geschäftsjahr 2004 ein neuer Höchstwert

erzielt. Die gesetzten hohen Ziele wurden jedoch noch nicht erreicht. Ebenfalls erfreulich entwickelten sich die Parkerträge mit einem Plus von 17,2 Prozent. Erfreulich ist ferner, dass im Mietbereich trotz schwierigem Branchenumfeld lediglich knapp 5 Prozent der Büro- und Geschäftsräume leer standen.

Geschäftsverlauf

Mit rund 637 Mio. Franken liegen die Erträge 13,5 Prozent über dem Vorjahr. Trotz dem nur leicht gestiegenen Verkehrsaufkommen konnten die Aviation-Erträge um 18,9 Prozent auf 362 Mio. Franken gesteigert werden. Die Non-Aviation Erträge erhöhten sich von 257 Mio. Franken auf 275 Mio. Franken, ein Plus von 7 Prozent. Dies vor allem aufgrund höherer Konzessions-Erträge sowie höherer Erträge aus Dienstleistungen. Die Betriebskosten erreichen im Berichtsjahr 328 Mio. Franken gegenüber 304 Mio. Franken im Vorjahr (plus 7,8 Prozent). Den gestiegenen Aufwendungen im Bereich Polizei und Sicherheit, Unterhalt und Material stehen tiefere Personalkosten sowie Aufwendungen für Energie und Abfall gegenüber. Der Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) beträgt 310 Mio. Franken gegenüber 258 Mio. Franken in 2003, was einer Erhöhung von 20,2 Prozent entspricht. Die Abschreibungen liegen mit 190 Mio. Franken deutlich über dem Vorjahreswert von 174 Mio. Franken. Die letzten Inbetriebnahmen der 5. Bauetappe führten zu höheren Abschreibungen. Mit 120 Mio. Franken konnte der Betriebsgewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 42,9 Prozent (2003: 84 Mio. Franken) gesteigert werden. Der ausgewiesene Konzerngewinn beträgt 17,3 Mio. Franken.

Unique (Flughafen Zürich AG) erzielte im abgelaufenen Jahr einen Cashflow von 195 Mio. Franken (160 Mio. Franken in 2003). Demgegenüber steht ein Mittelabfluss von 200 Mio. Franken (Vorjahr 303 Mio. Franken), hauptsächlich bedingt durch die Investitionen in die 5. Bauetappe. Aufgrund der weiterhin angespannten Branchensituation hat der Verwaltungsrat beschlossen, der Generalversammlung zu beantragen, auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten.

Finanzierung

Am 14. September 2004 wurde die 4,00 Prozent Anleihe 2001–2004 im Nominalbetrag von 125 Mio. Franken termingerecht zurückbezahlt. Die Rückzahlung erfolgte aus vorhandenen verfügbaren Mitteln der Gesellschaft. Die Nettoverschuldung konnte im Berichtsjahr um 100 Mio. Franken auf 1,9 Mia. Franken reduziert werden. Die ursprüngliche von Unique (Flughafen Zürich AG) erstellte und kommunizierte Finanzplanung für die 5. Bauetappe ging von einer maximalen Nettoverschuldung von 2,3 Mia. Franken aus. Dieser Wert wurde mit der Maximalbelastung vom 31. Dezember 2003 von 2,0 Mia. Franken deutlich unterschritten.

Abschluss 5. Bauetappe

Die 5. Bauetappe wurde im Zeit- und unter dem vorgegebenen Kostenrahmen erfolgreich abgeschlossen. Schlusspunkt der Bauarbeiten war die Inbetriebnahme des Airside Centers am 15. September 2004. Die neue kommerziell hervorragend genutzte Drehscheibe für abfliegende, umsteigende und ankommende Passagiere hat sich bereits nach kurzer Zeit des Betriebs als Kernstück des Flughafens Zürich etabliert. Im landseitigen Airport Shopping – hier wurde die letzte Umbauphase erfolgreich abgeschlossen – konnten weitere attraktive Kommerz-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote für Passagiere, Flughafenangestellte und Besucher in Betrieb genommen werden. Vom 10. bis 12. September 2004, also kurz vor der Inbetriebnahme des Airside Centers, feierte der Flughafen Zürich gemeinsam mit rund 270'000 Besucherinnen und Besuchern die Erlebnistage.

Umfeld

Der Bundesrat hat im vergangenen Jahr die Arbeiten an der Statuierung einer neuen Luftfahrtpolitik aufgenommen. Unique (Flughafen Zürich AG) wurde im Sommer zur Stellungnahme des ersten Entwurfs eingeladen. Im Dezember überwies der Bundesrat eine überarbeitete Version zu Händen der eidgenössischen Räte. Das Gesamtsystem Flughafen Zürich benötigt geeignete politische Rahmenbedingungen, um einen wirtschaftlichen Betrieb nachhaltig erfüllen zu können.

Die Diskussion um Fluglärm prägte auch das vergangene Jahr. Eine vom Bund initiierte Mediation wurde bereits im Stadium der Vorarbeiten abgebrochen. Der für den Flughafen Zürich wichtige SIL Prozess (SIL = Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) wurde nach dem Scheitern der Mediation unter der Leitung des Bundes wieder aufgenommen. Schon vor dem Scheitern der Mediation und vor dem Hintergrund der Unsicherheit über das künftige An- und Abflugregime wurde eine Volksinitiative «für eine realistische Flughafenpolitik» («Plafonierungsinitiative») im Kanton Zürich lanciert mit den Forderungen nach einer Bewegungsplafonierung und einer ausgedehnteren Nachtruhe. Unique (Flughafen Zürich AG) lehnt diese Volksinitiative ab, da sie volkswirtschaftlich dem Standort Schweiz erheblichen Schaden zufügen könnte und im internationalen Vergleich einmalig wäre: kein anderer vergleichbarer internationaler Flughafen kennt eine solche Bewegungsplafonierung.

An- und Abflugregime

Einseitige deutsche Durchführungsverordnung

Im Berichtsjahr wurde für den Südanflug auf Piste 34 ein Instrumentenlandesystem (ILS) installiert. Dieses ermöglicht die politisch erzwungenen Südanflüge aufgrund der einseitigen deutschen Durchführungsverordnung auch bei schlechteren Wetterbedingungen als bis anhin. Die einseitige deutsche Durchführungsverordnung ist der Hauptgrund für Verspätungen am Flughafen Zürich. Die von Unique (Flughafen Zürich AG) und vom Bund unternommenen rechtlichen Schritte gegen die einseitige deutsche Durchführungsverordnung sind noch hängig.

Betriebsreglement

Unique (Flughafen Zürich AG) reichte am 31. Dezember 2003 das Gesuch für ein vorläufiges Betriebsreglement beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL, ein. Das Gesuch umfasst auch die Änderungen, welche sich durch die Verlegung von zwei Warteräumen von Deutschland in die Schweiz ergeben. Die entsprechende Anpassung der Luftraumstruktur liegt im Verantwortungsbereich des Bundes. Die Arbeiten sind bereits weit fortgeschritten, so dass die Verlegung wie vorgesehen in der ersten Hälfte 2005 abgeschlossen werden kann. Um die dicht besiedelten Gebiete im Anflugbereich wenigstens teilweise zu entlasten, hat Unique (Flughafen Zürich AG) am 31. Dezember 2004 ein Gesuch für einen «gekröpften Nordanflug» mit einem Sicht-Endanflug eingereicht, welcher zu den Sperrzeiten über deutschem Luftraum die Zahl der Südanflüge reduzieren soll.

Verspätungssituation

Die Verspätungssituation am Flughafen Zürich ist unbefriedigend. Die politischen Rahmenbedingungen sind der hauptsächliche Grund dafür. Es wurden jedoch verschiedene Massnahmen ergriffen, um den Flugbetrieb zur besseren Zufriedenheit der Passagiere abzuwickeln. Nach Eröffnung des Airport Steering im Jahre 2003 wurde mit der Einführung eines firmenübergreifenden Pünktlichkeitsausschusses ein weiterer wichtiger Schritt getan, in enger Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Flughafens Zürich in den kommenden Jahren zu verbessern.

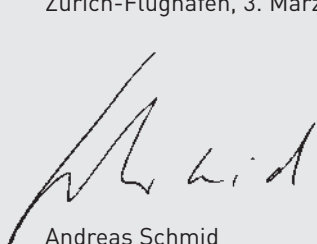
Ausblick

Der Flughafen Zürich gehört nach Beendigung der 5. Bauetappe zu den qualitativ führenden in Europa. Als Infrastrukturbetreiberin hat Unique (Flughafen Zürich AG) das Ziel, die für die Zukunft erstellte Infrastruktur optimal zu nutzen. Dafür wurde im Berichtsjahr ein neues luftseitiges Benutzerkonzept ausgearbeitet, das auf Beginn des Sommerflugplanes im Frühjahr 2005 zum Tragen kommen wird. Durch eine effizientere Nutzung der Infrastruktur wird die Swiss, aber auch das interkontinentale Drehkreuz selbst gestärkt.

Dank

Ihnen, sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär, gilt unser Dank für Ihr langfristiges Engagement und Ihr Vertrauen in Unique (Flughafen Zürich AG). Unseren Geschäftskunden, allen voran den Fluggesellschaften, Konzessionären und Kommerzpartnern sowie Mietern, unseren Passagieren und Konsumenten sowie unseren Gästen am Flughafen Zürich danken wir für die Geduld und für das Verständnis während der langen Bauzeit. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir für den aussergewöhnlichen Einsatz, mit dem sie die Leistungsstärke des Unternehmens erneut unter Beweis gestellt haben.

Zürich-Flughafen, 3. März 2005



Andreas Schmid
Präsident des
Verwaltungsrates



Josef Felder
Vorsitzender der
Geschäftsleitung

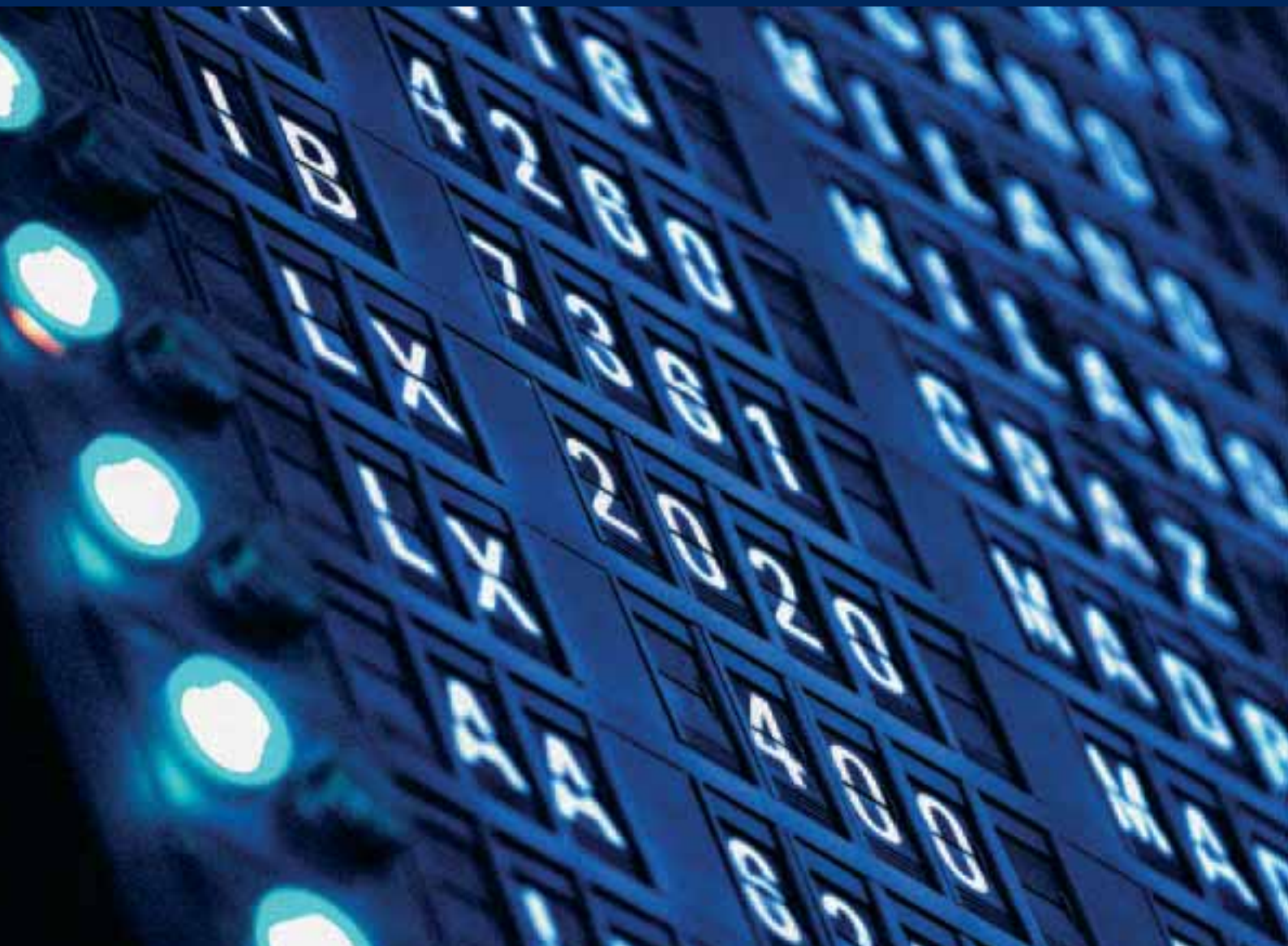


Hatice Türkyilmaz, KV-Lehrling



Hanspeter Spänhauer, Airport Charges Manager &
Head Aviation Third Party Contracts

Kennzahlen



Finanzkennzahlen

[CHF in Tausend, alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards IFRS]

	2004	2003	Veränderung in %
Umsatz	637'313	561'599	+13,5%
davon Aviation-Erträge	362'138	304'471	+18,9%
davon Non-Aviation-Erträge	275'175	257'128	+7,0%
Betriebskosten	327'602	303'876	+7,8%
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	309'711	257'723	+20,2%
EBITDA Marge	48,6%	45,9%	
Konzerngewinn	17'301	3'776	n/a
Investitionen	200'115	303'453	-34,0%
Cashflow ¹⁾	194'751	159'592	+22,0%
Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'781'244	2'774'484	+0,2%
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE)	3,3%	2,3%	
Eigenkapital per 31.12.	769'940	758'419	+1,5%
Eigenkapitalrendite	2,3%	0,5%	
Eigenkapitalquote	24,4%	23,5%	
Verzinsliches Kapital (netto)	1'889'251	2'010'278	-6,0%
Verzinsliches Kapital/EBITDA	6,10x	7,80x	
Betriebliche Kennzahlen			
	2004	2003	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	17'721'550	17'463'807	+1,5%
Anzahl Flugbewegungen	266'660	269'392	-1,0%
Fracht in Tonnen	362'939	389'843	-6,9%
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'289	1'260	+2,3%
Anzahl Mitarbeiter	1'478	1'425	+3,7%
Kennzahlen für den Aktionär			
	2004	2003	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%	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	156.75	154.40	+1,5%
Gewinn pro Aktie (in CHF)	3.62	0.80	n/a
Aktienkurs (in CHF)	Höchst	150.00	71.00
	Tiefst	66.75	18.00
	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

Mit 637 Mio. Franken liegt der in 2004 erzielte Umsatz um 13,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) verbesserte sich um 20,2 Prozent auf 310 Mio. Franken, was einer EBITDA-Marge von 48,6 Prozent (Vorjahr 45,9 Prozent) entspricht. Der ausgewiesene Konzerngewinn von 17,3 Mio. Franken entspricht den Erwartungen von Unique (Flughafen Zürich AG).

Im Berichtsjahr 2004 ergaben sich folgende Änderungen im Konsolidierungskreis: seit 1. März 2004 werden die beiden Joint Venture Beteiligungen in Venezuela, Administradora Unique IDC C.A. und Aeropuertos

Asociados de Venezuela C.A. (je 49,5 Prozent Anteil), mittels Equity-Konsolidierung bewertet.

Aufgrund der weiterhin angespannten Branchenlage hat der Verwaltungsrat beschlossen, der Generalversammlung zu beantragen, 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 2004	Total 2003	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	17'252'906	263'805	125'647	79'192	17'721'550	17'463'807	+1,5%
Anzahl Flugbewegungen	266'660	–	–	–	266'660	269'392	–1,0%
Fracht in Tonnen	362'939	–	–	–	362'939	389'843	–6,9%

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

wicklung, 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 Erträge aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (u.a. Energie), die Parkerträge sowie eine breite Palette von durch Unique (Flughafen Zürich AG) angebotenen kommerziellen Dienstleistungen.

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

Beispielsweise wird das Profit-Center Information and Communication Technology (ICT) primär dem Segment

«Non Aviation» zugeordnet und die anteiligen Kosten danach verursachergerecht dem Segment Aviation verrechnet. Ebenso sind die «Supportbereiche» primär dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Erträge mit Dritten

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

CHF in Mio.	2004	2003	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	362,1	304,5	+18,9%
Non-Aviation	275,2	257,1	+7,0%
Total	637,3	561,6	+13,5%

Im Vergleich zu dem nur leicht gestiegenen Verkehrsaufkommen konnten die **Aviation-Erträge** um 18,9 Prozent auf 362 Mio. Franken gesteigert werden. Gegenüber dem Vorjahr wurden für das gesamte Berichtsjahr höhere Passagiergebühren (die Erhöhung der Passagiergebühren erfolgte auf den 1. September 2003) fakturiert, ein Plus von 45,6 Mio. Franken. Durch die tieferen Flugbewegungen und aufgrund des geringeren Startgewichtes der Flugzeuge muss bei den Landegebühen ein Minus von 1,7 Mio. Franken oder 2,5 Prozent verzeichnet werden. Die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage generierte Mehrerträge von rund 3,7 Mio. Franken, bedingt durch die leicht höhere Passagieranzahl und höhere Gebühren (plus 2,3 Mio. Franken). Auch die Flugzeugenergieversorgungsanlage verzeichnete ein Plus von 2,0 Mio. Franken oder 24,5 Prozent aufgrund verbesserter und konsequenter Verrechnungskontrolle. Die längere Parkdauer der Flugzeuge gegenüber dem Vorjahr führt zu einer Zunahme der Erträge aus Parkgebühren von 1,3 Mio. Franken (plus 39,6 Prozent). Bei allen anderen Aviation-Erträgen müssen leicht tiefere Erträge ausgewiesen werden.

Die Erträge im Segment **Non-Aviation** erhöhten sich im Berichtsjahr um 7,0 Prozent. Die Konzessionserträge konnten um rund 13,8 Mio. Franken gesteigert werden. Hier wirkt sich der lokale Mehrverkehr von 12,1 Prozent mit einem Plus bei den Parkerträgen von 8,0 Mio. Franken oder 17,2 Prozent positiv aus. Durch die Eröffnung des Airside Centers mit dem vielfältigen Shopping-Angebot und der leicht höheren Anzahl Passagiere liegen die Erträge aus Retail und Duty-Free sowie aus der Restauration um 3,3 Mio. Franken oder 6,2 Prozent über dem Vorjahreswert. Sämtliche übrigen Konzessionserträge (Autovermietung, Taxi, Banken etc.) und die Werbeeinnahmen konnten teilweise deutlich gesteigert werden.

Der Rückgang bei den Reinigungs- und Mieterträgen konnte durch die höheren Verrechnungen der Energie- und Nebenkosten überkompensiert werden. Gesamthaft konnten die Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung um 1,0 Prozent auf 106,2 Mio. Franken erhöht werden. Auch die Erträge aus Dienstleistungen liegen im Berichtsjahr mit 35,9 Mio. Franken über dem Vorjahreswert von 32,7 Mio. Franken (plus 9,7 Prozent). Die weiterhin hohe Nachfrage nach Kommunikationsdienstleistungen am Flughafen (Bündelfunk; Wireless Lan; diverse Netzwerkdienstleistungen etc.) sowie die aktive Vermarktungspolitik in diesem Bereich zeigt Wirkung: diese Erträge konnten nochmals um 1,1 Mio. Franken oder 15,1 Prozent gesteigert werden. Die Partnerbeiträge zu den Erlebnistagen sowie der Eigenbetrieb der Lounge im Dock E führten zu Mehrerträgen von 3,7 Mio. Franken bei den übrigen Dienstleistungen. Darin sind zudem 0,7 Mio. Franken für die von der Gesellschaft erbrachten Beratungsdienstleistungen ausserhalb des Flughafens (2003: 1,1 Mio. Franken) enthalten.

Segmentergebnis

CHF in Mio.	2004	2003	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	8,9	(3,8)	n/a
Non-Aviation	110,7	87,6	+26,4%
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern	119,6	83,8	+42,7%

Der **Personalaufwand** reduzierte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 3,7 Prozent von 136,5 Mio. auf 131,5 Mio. Franken. Eine Entlastung konnte durch die Auflösung der Arbeitgeberbeitragsreserve beim Personalfonds der Flughafen Zürich AG von 1,5 Mio. Franken sowie der Reduktion der Vorsorgeverpflichtung von 2,2 Mio. Franken (siehe Ziffer 16, Vorsorgeverpflichtungen) erzielt werden.

Anzahl Vollzeitstellen nach Konzernsegmenten

(Stichtag 31.12.)	2004	2003	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	602	599	+0,5%
Non-Aviation	687	661	+3,9%
Total	1'289	1'260	+2,3%

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

Die Kosten im Bereich **Polizei und Sicherheit** stiegen im Berichtsjahr um 2,1 Prozent auf 73,2 Mio. Franken gegenüber 71,7 Mio. Franken im Vorjahr. Die Sicherheitskosten für Dritte liegen praktisch auf Vorjahreshöhe, hingegen nahmen die Kosten für die Kantonspolizei Zürich um 1,5 Mio. Franken (plus 2,2 Prozent) auf 67,1 Mio. Franken zu. Begründen lässt sich diese Erhöhung durch die leicht höhere Anzahl Passagiere sowie die immer höheren Sicherheitsvorschriften bei der Passagier- und Mitarbeitersicherheitskontrolle.

Die gesamten **Betriebskosten** betragen 328 Mio. Franken gegenüber 304 Mio. Franken in 2003, was einem Plus von 7,8 Prozent entspricht. Den gestiegenen Aufwendungen im Bereich Polizei und Sicherheit, Unterhalt und Material (aufgrund der Gebäude- und Flächenzunahme) stehen tiefere Personalkosten sowie Aufwendungen für Energie und Abfall gegenüber.

Im Jahr 2004 wurden 200,1 Mio. Franken **investiert** gegenüber 303,5 Mio. Franken im Vorjahr. Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

CHF in Mio.	2004	2003
Mobile Sachanlagen	10,0	6,2
Projekte in Arbeit in Leasing	0,6	19,6
Projekte in Arbeit	169,1	275,8
Immaterielle Anlagen	4,8	1,9
Finanzanlagen	15,6	0,0
Total	200,1	303,5
Davon 5. Bauetappe	130,3	215,7

Neben den Investitionen der 5. Bauetappe sind in den Investitionen in die Projekte in Arbeit u.a. die Aufwendungen für die Umsetzung der Vorschriften im Rahmen des Gesamtentwässerungsplanes (GEP; 3,6 Mio. Franken), die Erneuerung der Piste 16 (2,3 Mio. Franken), der Ersatz von Flugfeldlöschfahrzeugen (2,1 Mio. Franken), Investitionen in IT-Projekte wie OPSCON (Operational Control, Aufbau einer Steuerungszentrale für den operationellen Flughafenbetrieb; 1,7 Mio. Franken), AODB (Airport Operational Data Base; 1,6 Mio. Franken) sowie SAMAX (Swiss Airport Movement Area Control System; 1,0 Mio. Franken) und Investitionen für das neue Zutrittskontrollsystem zum Flughafen (1,6 Mio. Franken) und in die Anflugbefeuerung für die Piste 34 (1,1 Mio. Franken) enthalten.

Die Investitionen konnten im Berichtsjahr zu 97,3 Prozent (Vorjahr 52,6 Prozent) aus dem Cashflow (Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen) gedeckt werden.

Mit 190,1 Mio. Franken liegen die **Abschreibungen** 9,3 Prozent über dem Vorjahreswert von 173,9 Mio. Franken. Seit dem 15. September 2004 wird auch noch der dem Betrieb zur Verfügung stehende letzte Baustein der 5. Bauetappe, das Airside Center, ordentlich abgeschrieben. Zudem wurden sämtliche baulichen Provisorien, welche für die Erstellung der 5. Bauetappe notwendig waren, im Berichtsjahr vollständig abgeschrieben (2,9 Mio. Franken).

Der **Finanzaufwand** erhöhte sich um 31,4 Prozent auf 106,2 Mio. Franken gegenüber 80,8 Mio. Franken in 2003. Im Vorjahr war der Finanzaufwand durch folgende speziellen Einflüsse geprägt: Buchgewinne aus der vorzeitigen Rückzahlung von ausstehenden Anleihen von 43,4 Mio. Franken; Aufwendungen von 18,1 Mio. Franken aus der Marktwertanpassung des durch die Gesellschaft gehaltenen Zinssatz-Swap, welcher die Anforderungen an das Hedge Accounting nicht mehr erfüllte. Ohne diese speziellen Einflüsse hätte der Finanzaufwand in 2003 ebenfalls 106,2 Mio. Franken betragen.



First
Business
Economy

E 56

Verwaltungsrat und Management



Verwaltungsrat

Präsident

- Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates der
Barry Callebaut AG

Vizepräsident

- Dr. Christian Huber
Regierungsrat, Finanzdirektor
des Kantons Zürich

Mitglieder

- Martin Candrian (seit 6.4.2004)
Präsident des Verwaltungsrates
der Candrian Catering AG
- Dorothee Fierz
Regierungsrätin, Baudirektorin
des Kantons Zürich
- Rita Fuhrer
Regierungsrätin, Volkswirtschafts-
direktorin des Kantons Zürich
- Dr. Elmar Ledergerber
Stadtpräsident der Stadt Zürich
- Dr. Kaspar Schiller (seit 6.4.2004)
Rechtsanwalt, Partner in der Kanzlei
Schiller Denzler Dubs, Winterthur
- Jacob Schmidheiny (bis 6.4.2004)
Präsident des Verwaltungsrates der
Conzzeta Holding
- Dr. Martin Wetter (bis 6.4.2004)
Mitglied der Geschäftsleitung
Credit Suisse
- Eduard Witta
dipl. Bauingenieur ETH/SIA,
Mitinhaber des Bauingenieurbüros
MWV Bauingenieure AG

Generalsekretär

- Thomas Egli

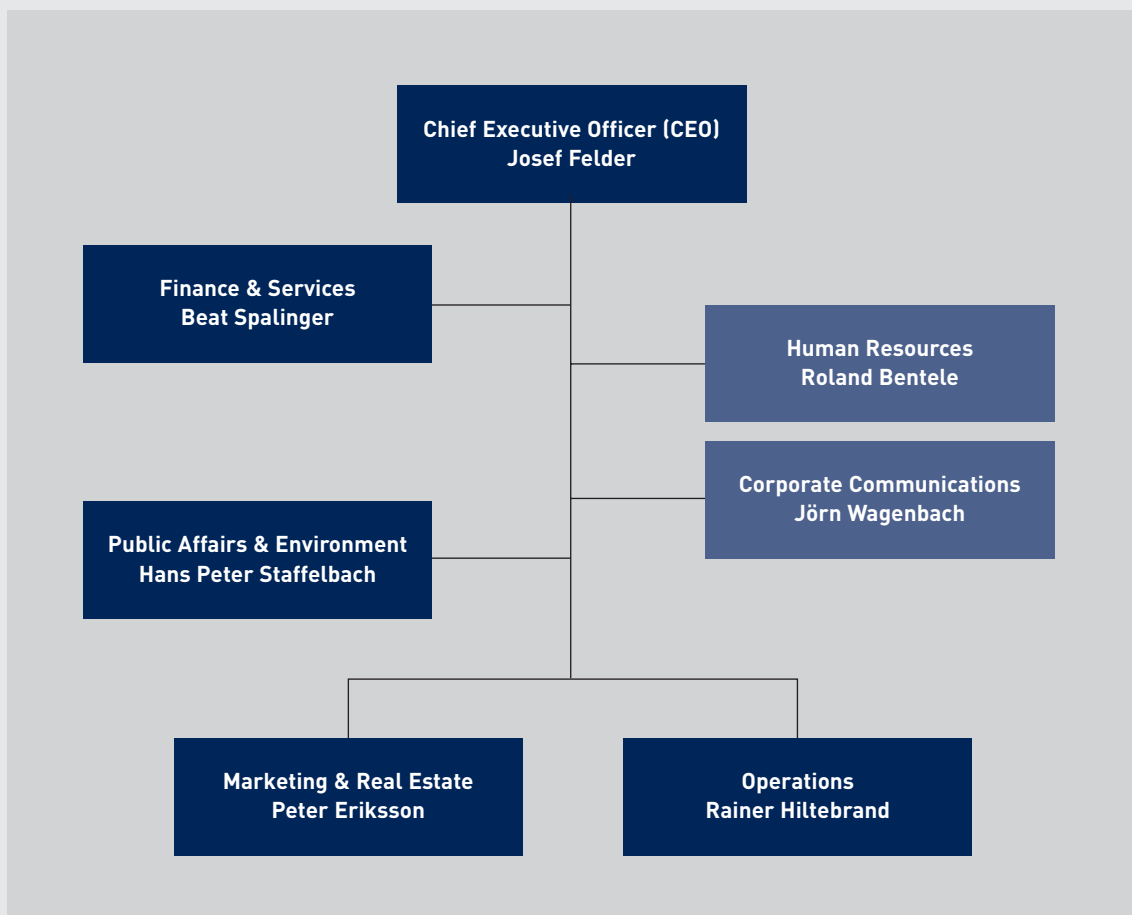


Aquila Camenzind,
Assistentin Airfield Maintenance

Organisation 2004

Mitglieder der Geschäftsleitung

(ab 1.1.2005 wird auch der Leiter Human Resources Mitglied der Geschäftsleitung; die Funktion Public Affairs & Environment wird inskünftig von einem Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung geführt)



■ Geschäftsleitung

Corporate Governance



Informationen zur Corporate Governance

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

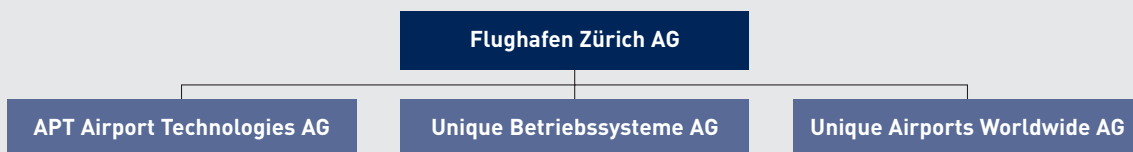
Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung auf Seite 93 verwiesen.

Nebst der an der SWX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten, (Valorennummer 1'056'796) mit einer Börsenkapitalisierung von 722'108'100 Franken per Stichtag, 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 1'800'000	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 gleichermassen 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 Bilanzgewinn (handelsrechtlicher Abschluss) sind nachstehend dargestellt:

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2002
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	2'328	24'999	25'034
Freie Reserven	78'540	55'859	55'824
Bilanzgewinn/-verlust			
– Verlustvortrag	(7'687)	(17'605)	(29'377)
– Jahresgewinn	21'079	9'918	11'772
Total Eigenkapital	628'189	607'100	597'182

Betreffend Abgabe von Aktien (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Seite 82, Ziffer 2, Personalaufwand sowie Seite 86, Ziffer 12, Aktienkapital und Reserven.

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre

Per Stichtag 31. Dezember 2004 besitzt der Kanton Zürich 46,76 Prozent und die Stadt Zürich 5,40 Prozent der Aktien, bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es bestehen keine weiteren Aktionäre, welche über eine Beteiligung von mehr als 5 Prozent der stimmberechtigten Aktien verfügen. 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 jeweils auf eine Amtsdauer von einem Jahr. Wiederwahl ist möglich, wobei eine altersbedingte Beendigung des Verwaltungsratsmandats an der Generalversammlung jenes Jahres stattfindet, in welchem ein Mitglied sein 70. Altersjahr vollendet.

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

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 Präsident des Verwaltungsrates der Barry-Callebaut AG; Verwaltungsrat seit GV 2000
Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrates Kuoni Holding AG; Mitglied Advisory Board CS Group

Martin Candrian

Schweizer; Hotelier, seit 1979 Pächter des Bahnhofbuffets Zürich, Präsident und Vorsitzender der Geschäftsleitung der Candrian Catering AG, Zürich; Verwaltungsrat seit GV 2004
Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrates bei Candrian Seafood AG und bei AG Suvretta House St. Moritz; Verwaltungsratsmitglied bei Dolder Hotel AG, Zürich; Mitglied Advisory Board CS Group

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 (Delegation)
Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei AXPO, EKZ und NOK; Präsidentin Stiftung Greater Zurich Area

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

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)

Kaspar Schiller

Schweizer; Dr. iur., Rechtsanwalt, seit 1978 Partner in der Anwaltskanzlei Schiller Denzler Dubs, Winterthur;
Verwaltungsrat seit GV 2004

Jacob Schmidheiny

Schweizer; lic. oec., 1978 bis 2001 operative Gesamtleitung der Conzzeta Holding (vormals Zürcher Ziegeleien), seit 1984 zusätzlich Präsident des Verwaltungsrates;
Verwaltungsrat von GV 1982 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) bis GV 2004

Martin Wetter

Schweizer; Dr. iur., Berufstätigkeit bei der Credit Suisse Group seit 1973, insbesondere im Kommerz- und Finanzbeteiligungsbereich;
Verwaltungsrat von GV 1993 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) bis GV 2004
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)

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, Rita Fuhrer und Christian Huber sitzen, gewährt der Flughafen Zürich AG eine Darlehenslimite im Umfang von 826 Mio. Franken mit einer Laufzeit von 10 Jahren, welche in einem Kreditrahmenvertrag geregelt ist. Davon wurden bis am 31. Dezember 2004 300 Mio. Franken bezogen.
- Die Credit Suisse, in deren Geschäftsleitung das bis zur GV 2004 amtierende 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: Christian Huber

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder: Martin Candrian (Vorsitz), Rita Fuhrer, 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 den Empfehlungen der Revisionsstelle, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

Nomination & Compensation Committee

Mitglieder: Kaspar Schiller (Vorsitz), Dorothée Fierz, Eduard Witta, Andreas Schmid
Aufgaben: Das Committee befasst sich mit allen Fragen der Ernennung und nötigenfalls Abberufung von Mitgliedern der obersten Unternehmensführung und deren Entschädigung sowie mit Fragen der Nachfolgeplanung. Es legt die Grundsätze der Personal- und Kompensationspolitik des Unternehmens fest und kontrolliert diese. Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend möglicher Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf, im Ergebnis bedeutet dies für den Verwaltungsrat rund zehn Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. fünf Stunden und für die Committees drei bis vier 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 Audit und Finance Committees der CEO, der CFO und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Nomination und Compensation Committees der CEO, der Chef Human Resources und der Generalsekretär 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 neben 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 Management Information Systems (MIS), welches namentlich 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 aufdatiert.

In Abstimmung mit dem Audit und Finance Committee hat die Revisionsstelle KPMG Fides Peat während der Zwischenrevision diverse Bereiche geprüft.

Im Berichtsjahr wurde die Funktion der internen Revision als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit und Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht weiter aus- und aufgebaut. Der interne Revisor rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit und Finance Committees.

Geschäftsleitung Mitglieder

Josef Felder

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

Roland Bentele

Schweizer, Leiter Human Resources
(GL-Mitglied ab 1.1.2005)
Dr. iur. Universität Fribourg; Berufstätigkeit 1993 bis 1998 in juristischen Funktionen bei Gericht, Anwälten und Unternehmungen, ab 1997 bei SAirGroup, 1998 Wechsel zu Personaldienst Swissair, zuletzt als Mitglied der Geschäftsleitung, 2002 bis 2004 leitende HR-Funktion bei Hilti; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im Juni 2004

Peter Eriksson

Schwede, Leiter Geschäftsbereich Marketing und Immobilien
Wirtschafts- und Managementausbildung im Sektor Kommerz und Retail; 1976 bis 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

Rainer Hildebrand

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

Beat Spalinger

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

Hans Peter Staffelbach

Schweizer, Leiter Aussenbeziehungen und Umwelt
Dipl. Ing. ETH Zürich; Berufstätigkeit 1968 bis 1981 in verschiedenen Positionen bei IBM, 1981 bis 1985 als Direktor bei Heliswiss und 1985 bis 2000 als Flughafendirektor des Flughafens Zürich; seit 2000 Leiter Aussenbeziehungen und Umwelt

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 und Compensation Committees festgesetzt. Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht. Die Summe der im Berichtsjahr an die Mitglieder des Verwaltungsrates ausgerichteten Entschädigungen beträgt 605'600 Franken (2003: 623'700 Franken). Die höchste Summe von Entschädigungen, welche von einem Mitglied des Verwaltungsrates im Berichtsjahr bezogen wurde, beträgt 134'400 Franken (2003: 147'000 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 auf Antrag des Nomination und Compensation Committee vom Verwaltungsrat festgelegt. Die Summe der im Berichtsjahr an die Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichteten Entschädigungen beträgt 2'039'200 Franken (2003: 2'160'200 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 6'436 Aktien der Gesellschaft zugeteilt.

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

Von Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie diesen nahe stehenden Personen werden per 31.12.2004 insgesamt 26'623 Aktien der Gesellschaft gehalten. Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahe stehenden Personen werden per 31.12.2004 insgesamt 348 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 86'500 Franken (2003: 737'300 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 325'240 Franken (2003: 337'530 Franken). Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt 89'900 Franken (2003: 7'030 Franken) in Rechnung. Aufsicht und Kontrolle der externen Revision werden durch das Audit und Finance Committee wahrgenommen.

Informationspolitik

Informationen an die Aktionäre erfolgen regelmässig im Rahmen des Halbjahres- und Jahresberichtes sowie unregelmässig in Form von News-Flashes über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen. Als permanente, allgemein zugängliche Informationsquelle kann auf die Investor Relations-Seite auf unserer Homepage (www.unique.ch) verwiesen 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 1.12.2000 in Kraft gesetzt. Das Unique-Risk-Management-System ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält die folgenden Elemente:

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

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

- Verwaltungsrat/Geschäftsleitung und Chief Risk Officer: Verwaltungsrat und Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt dabei die Oberaufsicht über das Risk Management. Der Chief Financial Officer ist gleichzeitig der Risk-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).
- Linienstellen (Bereiche und Corporate Centers): Die Linienstellen tragen in Einheit mit der Linienverantwortung die Verantwortung für die Risiken und bearbeiten diese operativ im Rahmen des Risk-Management-Systems.
- Fachstelle Risk Management: Die zentrale Risk-Management-Stelle wird vom Corporate Risk Manager geleitet. 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:

– Hubcarrier

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde von Unique (Flughafen Zürich AG). Swiss trägt am Flughafen Zürich mit rund 48 (2003: 59) Prozent der Flugbewegungen und mit 48 (2003: 56) Prozent der Passagiere zum Verkehrsaufkommen bei. Rund 12 (2003: 16) Prozent des gesamten Umsatzes (exklusive Passagiergebühren) von Unique (Flughafen Zürich AG) werden direkt mit Swiss erzielt. Die Abhängigkeit vom Hubcarrier Swiss hat sich weiter reduziert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung von Unique (Flughafen Zürich AG) in erheblichem Mass von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung von Swiss abhängig.

– Rechtliche Rahmenbedingungen

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass Unique (Flughafen Zürich AG) die Chancen der geschäftlichen Entwicklung, die vor allem mit der 5. Baustappe geschaffen wurden, nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen:

«Plafonierungsinitiative» im Kanton Zürich

Die Volksinitiative wurde im Kanton Zürich eingereicht und für gültig erklärt. Sie verlangt von der Zürcher Regierung, sich im Rahmen deren Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass die Anzahl der lärmrelevanten Flugbewegungen am Flughafen Zürich auf 250'000 Bewegungen plafoniert und die Nachtflugsperre auf nicht weniger als 9 Stunden ausgedehnt wird. Die Initiative muss bis spätestens Januar 2008 zur Abstimmung gelangen.

Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An-/Abflugverfahren

Solche Verfügungen, welche zum Beispiel aufgrund von Sicherheitsüberlegungen erlassen würden, könnten zu weiteren Kapazitätseinschränkungen führen und damit die geschäftliche Entwicklung beeinträchtigen.

Eine mögliche weitere Verschärfung der einseitigen deutschen Durchführungsverordnung (DVO)

Eine weitere Verschärfung der einseitigen deutschen Durchführungsverordnung könnte zu weiteren Kapazitätseinschränkungen führen und damit die geschäftliche Entwicklung beeinträchtigen.

Der neu aufgenommene SIL-Prozess (SIL = Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) als Grundlage für ein definitives Betriebsreglement

Grundsätzlich sieht die Gesellschaft diesen Prozess als Chance, die Grundlage für ein zukünftiges definitives Betriebsreglement zu legen und damit dem Flughafen und der umliegenden Bevölkerung Rechts- und Planungssicherheit zu geben. Im Rahmen dieses Prozesses kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch Entscheide getroffen werden, welche dazu führen könnten, dass Unique (Flughafen Zürich AG) die verfügbare Infrastruktur nicht optimal nutzen kann oder dass zusätzliche Kosten auf Unique (Flughafen Zürich AG) zukommen.

– 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.

Lärmschutzmassnahmen

Für den Flughafen Zürich liegen weder ein genehmigtes Schallschutzkonzept noch ein gültiger Lärmbelastungskataster vor, welche die rechtliche Basis über den Umfang und den Ablauf von Lärmsanierungen (Schallschutzmassnahmen) um den Flughafen Zürich bilden würden. Das Bundesgericht hat jedoch festgehalten, dass dies den Konzessionsnehmer nicht daran hindern soll, mit der Realisierung von Schallschutzmassnahmen dort zu beginnen, wo diese unbestritten sind. Es handelt sich jedoch damit bei den Lärmschutzmassnahmen nicht um eine aktuelle gesetzliche Verpflichtung. Der Umfang und die Abwicklung solcher Lärmschutzmassnahmen können von Unique (Flughafen Zürich AG) selber bestimmt werden, respektive sind abhängig vom zukünftigen, definitiven Betriebsreglement des Flughafens. Bis heute hat Unique (Flughafen Zürich AG) rund 46 Mio. Franken für Schallschutzmassnahmen ausgegeben. Die mutmasslich verbleibenden Kosten für Lärmschutzmassnahmen dürften sich auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements zwischen 200 Mio. und 250 Mio. Franken bewegen.

Formelle Enteignungen

Bis zum Bilanzstichtag sind noch keine Entschädigungen für Minderwert aufgrund von formellen Enteignungsverfahren auf der Basis der im Jahr 2001 festgelegten Immissionsgrenzwerte höchstrichterlich entschieden worden. Es sind jedoch Verfahren hängig. Die Abschätzung der aus diesen Verfahren zu erwartenden Kosten ist äusserst schwierig, da sehr viele Punkte im Zusammenhang mit solchen Verfahren noch nicht geklärt sind. Zudem ist unklar, wie ein allfälliger Minderwert aus Fluglärm überhaupt bewertungstechnisch ermittelt werden kann. Die Kosten werden zudem stark vom zukünftigen Betriebsreglement des Flughafens bestimmt werden. Aufgrund der mit sehr vielen Annahmen versehenen Schätzungen hat Unique (Flughafen Zürich AG) die möglichen Kosten für formelle Enteignungen in der Vergangenheit auf rund 800 Mio. bis 1,2 Mia. Franken geschätzt. Der im Juli 2004 vom Bundesgericht gefällte Teilentscheid im Rahmen von Klagen aus der Gemeinde Opfikon wird von Unique (Flughafen Zürich AG)

dahingehend bewertet, dass die erwähnte Kostenschätzung für formelle Enteignungen auf der Basis der heutigen Annahmen als vorsichtige Schätzung zu betrachten ist. Aufgrund der erwähnten Unsicherheiten und im Hinblick auf eine vorsichtige Betrachtungsweise hält Unique (Flughafen Zürich AG) jedoch an den bisherigen möglichen Kosten für formelle Enteignungen fest. Unique (Flughafen Zürich AG) nimmt an, dass diese Kosten – sofern sie überhaupt in dieser Grössenordnung zur Zahlung fällig werden – über einen Zeitraum von mehreren Jahren anfallen würden.

Refinanzierung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über spezielle lärmrelevante Gebühren. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist die lärmabhängige Passagiertaxe von 5.– Franken. Aufgrund der aktuellen Schätzungen wie oben dargestellt, müsste diese Gebühr mittelfristig 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.

Behandlung der Lärmthematik in Bilanz und Erfolgsrechnung

In der Bilanz- und Erfolgsrechnung von Unique (Flughafen Zürich AG) werden die Ausgaben und Einnahmen im Zusammenhang mit Lärm in der Konzernrechnung über den Airport Zurich Noise Fund (AZNF) abgewickelt (siehe Anhang zur Konzernrechnung, Ziffer 14, Airport Zurich Noise Fund, Seite 90). Per Stichtag weist der AZNF einen positiven Saldo aus, was den kumulierten lärmrelevanten Einnahmen im Vergleich zu den Ausgaben entspricht.

Risiken für Unique (Flughafen Zürich AG) aufgrund der Lärmthematik

Unique (Flughafen Zürich AG) hat wie dargestellt das Recht, die im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten über spezielle Gebühren zu refinanzieren. Langfristig ist damit die Refinanzierbarkeit der Kosten gewährleistet.

Mittelfristig bestehen für die Gesellschaft in diesem Zusammenhang jedoch zwei Risiken:

Das Risiko einer **Finanzierungslücke**: Erfolgt der zeitliche Anfall der Lärmkosten schneller als von Unique (Flughafen Zürich AG) geplant oder fallen die Kosten höher an als erwartet, kann eine Finanzierungslücke entstehen, welche Unique (Flughafen Zürich AG) allenfalls nicht mit den vorhandenen Kreditlimiten abdecken könnte. Unique (Flughafen Zürich AG) plant daher eine zusätzliche, auf die Lärmthematik bezogene Finanzierung abzuschliessen, welche dieses Risiko eliminieren würde.

Das Risiko der **Auswirkungen der Lärmthematik auf die Konzernbilanz** (Konzernrechnung gemäss IFRS):

Formelle Enteignungen

Aufgrund der in diesem Bereich noch unvollständigen Rechtsprechung, der komplexen Bewertungsfragen in Bezug auf die Festlegung eines allfälligen Minderwertes und des Fehlens eines definitiven Betriebsreglements ist die Schätzung der Höhe der Kosten sowie deren zeitlicher Anfall sowohl im positiven wie auch im negativen Sinn mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet. Damit solche möglichen Verpflichtungen in der Bilanz zurückgestellt werden müssen, sind gemäss IAS 37.14. **kumulativ** drei Kriterien zu erfüllen:

1. Vorliegen einer gegenwärtigen (rechtlichen oder faktischen) Verpflichtung aufgrund eines Ereignisses in der Vergangenheit;
2. Wahrscheinlicher Abfluss von wirtschaftlichen Ressourcen zur Erfüllung dieser gegenwärtigen Verpflichtung;
3. Zuverlässige Schätzung der Höhe dieser gegenwärtigen Verpflichtung.

In Bezug auf formelle Enteignungen prüft Unique (Flughafen Zürich AG) laufend, ob diese Kriterien erfüllt sind. Die Beurteilung erfolgt dabei auf der Basis der aktuellen Rechtsprechung und aufgrund einer Einschätzung jedes einzelnen Falles.

Im Hinblick auf formelle Enteignungen wird die Erfüllung der drei Kriterien dabei wie folgt konkret überprüft.

Das Kriterium 1 (gegenwärtige Verpflichtung) ist erfüllt, wenn:

- a) eine formelle Klage bei der eidgenössischen Schätzungskommission eingereicht wurde, und
- b) die von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien der Spezialität, der Nichtvorhersehbarkeit, der Schwere des Schadens und der Nichtverjährung erfüllt sind oder das Kriterium eines Überflugs erfüllt ist.

Das Kriterium 2 (Mittelabfluss wahrscheinlich) ist erfüllt, wenn:

- a) der konkrete Fall durch die eidgenössische Schätzungskommission entschieden ist oder wenn aufgrund von früheren Entscheiden ein Mittelabfluss absehbar ist.

Das Kriterium 3 (zuverlässige Schätzung) ist erfüllt, wenn:

- a) der konkrete Fall durch die eidgenössische Schätzungskommission entschieden ist und von Unique (Flughafen Zürich AG) nicht mit berechtigten Erfolgchancen an eine höhere Gerichtsstanz weitergezogen wurde, oder
- b) das Bundesgericht Minderwerte (im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich) begründet hat, oder
- c) vergleichbare Fälle vorliegen, bei denen ein anerkanntes und standardisiertes Bewertungsverfahren angewandt wurde.

Eine Bildung von Rückstellungen ist zudem nur dann notwendig, wenn die Höhe der notwendigen Rückstellungen die im Airport Zurich Noise Fund (AZNF) vorhandenen Mittel übersteigen würde.

Diese Kriterien waren nach Einschätzung der Gesellschaft in keinem der möglichen Fälle kumulativ erfüllt. Aus heutiger Sicht handelt es sich daher bei diesen möglichen Forderungen um Eventualverpflichtungen, die erst im Umfang zukünftiger effektiver Ansprüche zurückzustellen sein werden. Die Gesellschaft geht ferner davon aus, dass auch für das Geschäftsjahr 2005 in keinem Fall diese drei Kriterien kumulativ erfüllt sein werden respektive – selbst wenn dies der Fall sein würde – für die im 2005 möglicherweise anfallenden Fälle die vorhandenen Mittel im Airport Zurich Noise Fund (AZNF) ausreichen würden.

Aus Sicht der Gesellschaft ist generell ein Einfluss der Lärmthematik auf die Bilanz von Unique (Flughafen Zürich AG) unerwünscht und Unique (Flughafen Zürich AG) prüft verschiedene Möglichkeiten, den Einfluss der Lärmproblematik aus der Bilanz der Gesellschaft zu eliminieren.

Lärmschutzmassnahmen

Da die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen aufgrund fehlender rechtlicher Basis von Unique (Flughafen Zürich AG) selber bestimmt wird, respektive der Umfang der zukünftigen Lärmschutzmassnahmen aufgrund des fehlenden definitiven Betriebsreglements nicht abgeschätzt werden kann, sind nach Einschätzung der Gesellschaft die Voraussetzungen für Rückstellungen für zukünftige Lärmschutzmassnahmen gemäss IAS 37.14 nicht erfüllt.

Unique (Flughafen Zürich AG) bietet jedoch jeweils anfangs Jahr einem klar definierten Kreis von Hauseigentümern an, deren Liegenschaften im Verlauf des folgenden Jahres zu sanieren. Im Jahr 2005 betrifft dies rund 500 Eigentümer in den Gemeinden Opfikon, Oberglatt, Bülach und Hochfelden. Das voraussichtliche Investitionsvolumen beträgt 12 Millionen Franken. Diese

entsprechend zu erwartenden Kosten reduzieren daher den noch nicht zweckgebundenen Saldo des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) und werden in der Darstellung des AZNF separat als gebundener Saldo des AZNF ausgewiesen (siehe Anhang zur Konzernrechnung, Ziffer 14, Airport Zurich Noise Fund, Seite 90). Bei den übrigen mutmasslichen zukünftigen Kosten für Lärmschutzmassnahmen handelt es sich um Eventualverpflichtungen, solange kein definitives Betriebsreglement und kein Schallschutzkonzept vorliegen.

Das Risiko der Auswirkungen der Lärmthematik auf den Einzelabschluss (Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR))

Zur Refinanzierung künftig möglicher mutmasslicher Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen und möglicher mutmasslicher Ausgaben für Entschädigungen von Minderwerten aufgrund von formellen Enteignungen ist die Gesellschaft laut der Betriebskonzession und dem Umweltschutzrecht berechtigt, spezielle Luftverkehrsgebühren zu erheben. Unter Würdigung der Sachlage erkennt die Gesellschaft für den handelsrechtlichen Einzelabschluss in den aktienrechtlichen Vorschriften und insbesondere dem Vorsichtsprinzip gegenwärtig keine Notwendigkeit, Rückstellungen zu bilden.

– Nachfragerückgang:

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein volatiles Geschäft ist, welches kurzfristig auf externe Ereignisse (Terror, Seuchen) sensitiv reagiert. Solche externen Ereignisse können damit zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

Chronik



- 1. Januar
Regierungsrätin Rita Fuhrer übernimmt von Dr. Ruedi Jeker die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich.
- 16. Februar
Inbetriebnahme des landseitigen Service Centers
- 1. März
Inbetriebnahme Reisebusterminal
- 16. März
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) startet die öffentliche Auflage über das vorläufige Betriebsreglement.
- 24. März
An einem Treffen legen Bundesrat Leuenberger, der Kanton Zürich, Unique (Flughafen Zürich AG), Skyguide und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das weitere Vorgehen und die Zuständigkeiten bei den Planungsarbeiten für einen gekröpfen Nordanflug fest.
- 25. März
Eröffnung der 2. Etappe Airport Shopping
- 31. März
Eröffnung des Reisemarktes im Check-in 3
- 31. März
Das Bundesgericht weist die Beschwerden gegen den Entscheid der Rekurskommission INUM betreffend Entzug der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden gegen die Südanflüge und die Plangenehmigung ILS 34 ab.
- 31. März
Der Kreisspital-Verband Bülach und Unique (Flughafen Zürich AG) vereinbaren die Zusammenarbeit ihrer beiden Rettungsdienste.
- 6. April
An der Generalversammlung werden Martin Candrian und Dr. Kaspar Schiller neu in den Verwaltungsrat gewählt. Sie ersetzen Jacob Schmidheiny und Dr. Martin Wetter, die sich nicht mehr zur Wiederwahl stellten.
- 22. April
Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilt die Plan-genehmigung zum Bau des ILS für die Piste 28 und zur Verlängerung der Anflugbefeuerung. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigt die Betriebsreglementsänderung zur Einführung des ILS-Anflugverfahrens auf die Piste 28.
- 30. April
Inkrafttreten verschärfter Restriktionen (Wetter-minima) für die Anflüge über Deutschland. Gleichzeitig wird der Localizer der Piste 34 in Betrieb genommen.
- 3. Mai
Raymond Cron übernimmt die Leitung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL).
- 7. Mai
Offizielle Eröffnung der Gastankstelle am Flughafen Zürich
- 28. Mai
Eröffnung des SBB Bahnreisezentrums
- 24. Juni
Unique (Flughafen Zürich AG) kann das Errei-chen des als Auflage zur 5. Bauetappe formu-lierten Modalsplit-Zieles (Anteil öffentlicher und privater Verkehr) bekannt geben.
- 25. Juni
Geschlossene Grossveranstaltung zur Lancie-rung der zweiten Phase Mediationsvorbereitung mit rund 200 Vertretern aus 110 Organisationen in der Stadthalle Bülach.
- 7. Juli
Die Rekurskommission INUM heisst die Gesuche um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden gegen die Plange-nehmigung ILS 28 und die Verlängerung der Anflugbefeuerung gut.
- 7. Juli
Einreichung der Volksinitiative für «eine realisti-sche Flughafenpolitik» mit einer Bewegungs-beschränkung auf 250'000 Flugbewegungen und neun Stunden Nachtruhe.

- 15. Juli
An der ersten Sitzung zur Fortsetzung der Mediationsvorbereitung in Opfikon-Glattbrugg wird keine Einigung über die Zusammensetzung des Koordinationsgremiums gefunden.
- 16. Juli
Die Mediation scheitert, noch bevor sie begonnen werden kann.
- 29. Juli
Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gibt den ersten Entwurf «Luftfahrtpolitik des Bundes für die Schweiz» in die Vernehmlassung.
- 29. Juli
Eröffnung der 3. Etappe Airport Shopping
- 19. August
Unique (Flughafen Zürich AG) nimmt ausführlich und dezidiert Stellung zum ersten Entwurf der Luftfahrtpolitik des Bundes.
- 10.–12. September
Erlebnistage; rund 270'000 Personen besuchen während drei Tagen das riesige Erlebnisgelände und die neuen Gebäude.
- 15. September
Inbetriebnahme des neuen Bushofes
- 15. September
Inbetriebnahme Airside Center mit 60 kommerziellen Einheiten und damit Abschluss der 5. Bauetappe
- 21. September
Das Bundesgericht heisst die Beschwerde von Unique (Flughafen Zürich AG) gegen den Entscheid der Rekurskommission INUM betreffend Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden gegen die Plangenehmigung ILS 28 gut.
- 1. Oktober
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ordnet grössere Abstände bei Landungen auf Piste 14 und Starts auf Piste 16 an.
- 4. Oktober
Ein Konsortium aus Unique (Flughafen Zürich AG) und der chilenischen Gestión e Ingeniería IDC S.A. erhält den Zuschlag für die Führung und den Betrieb des internationalen Flughafens auf der Isla de Margarita, Venezuela.
- 28. Oktober
Inbetriebnahme des ILS der Piste 34
- 31. Oktober
Inkrafttreten verschärfter Restriktionen (Herabsetzung der Wetterminima) für Anflüge über Deutschland
- 13. November
Erste nationale Fluglärm demonstration auf dem Bundesplatz in Bern mit 2'500 Teilnehmenden
- 10. Dezember
Rezertifizierung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001
- 13. Dezember
Der Bundesrat verabschiedet den überarbeiteten «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» zu Händen der eidgenössischen Räte.
- 31. Dezember
Unique (Flughafen Zürich AG) reicht das Betriebsreglementsänderungsgesuch für die Einführung eines «gekröpften Nordanflugs» mit Sicht-Endanflug beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein.



5. Bauetappe Erlebnistage



Bauprojekte

Seit dem 15. September 2004 verfügt der Flughafen Zürich mit dem grosszügig gestalteten, hellen und eleganten Airside Center wieder über ein würdiges «Tor zur Welt». Die Reaktionen von Passagieren, Mitarbeitern und Besucher auf die erheblichen Qualitätsverbesserungen aufgrund der 5. Bauetappe sind durchwegs positiv. Die mehr als 60 Verkaufsgeschäfte und Gastronomiebetriebe im nichtöffentlichen beziehungsweise Transferbereich bieten den Passagieren ein überaus attraktives Angebot. Die reibungslose Inbetriebnahme des Airside Centers war Höhepunkt und Abschluss der 5. Bauetappe zugleich. Die knapp fünfjährige Bauphase, die für die Passagiere und den Flughafenbetrieb verschiedene Provisorien, längere Wege und zusätzlichen Aufwand bedeutet hatte, fand mit der Inbetriebnahme ein erfolgreiches Ende. Nicht selbstverständlich für ein Projekt dieser Grössenordnung ist, dass neben dem Terminplan auch der Kostenrahmen für die 5. Bauetappe eingehalten wurde. Auf der Landseite hat im Berichtsjahr ein markanter Ausbau des Dienstleistungsangebots stattgefunden: Neu ist der Ende März 2004 eröffnete Reisemarkt neben dem Check-in 3. Im Check-in 3 werden seit Mitte des Berichtsjahres auch Ferienflüge abgewickelt. Für 2005 sind eine Erweiterung sowie gleichzeitig eine Konzentration der Reisebüroschalter in diesem Bereich vorgesehen. Im Airport Shopping sind in zwei Etappen, Ende März und Ende Juli, zusätzliche Geschäfte eröffnet worden. Die SBB hat ihr Bahnreisezentrum am Flughafenbahnhof, der schweizweit zu den zehn grössten Bahnhöfen gehört, komplett erneuert und die Angebotspalette erweitert. Auch das Gastronomieangebot ist mit zwei Cafés und einem Pub ausgebaut worden. Per Ende Jahr umfasst das landseitige Einkaufszentrum damit 31 Läden und vier Restaurants beziehungsweise Cafés auf einer mit 8'000 Quadratmetern rund doppelt so grossen Fläche wie vor dem Ausbau. Der Mitte September 2004 eröffnete, neu gestaltete Bushof mit der grosszügigen Überdachung symbolisiert die Bedeutung des Flughafens Zürich als Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr. Der über der Dachkante angebrachte Schriftzug «Flughafen Zürich» unterstreicht die Wirkung als neues Eingangstor zum Flughafen. Die Erfahrungen mit den seit Herbst 2003 in Betrieb stehenden Bauwerken sind weiterhin positiv. Mit diversen Optimierungen konnten im Dock E (Midfield) weitere betriebliche Verbesserungen erreicht werden. So liegt die Verfügbarkeit der Skymetro zum Beispiel bei 99,84 Prozent (November 2004). Seit September 2003 nutzten mehr als 11 Millionen Passagiere die meistfrequentierte Standseilbahn der Schweiz. Seit Anfang Februar 2005 gelangt mit dem so genannten «Langkehr»-Betrieb ein dritter Skymetro-Zug zum Einsatz. Das damit eingeführte getrennte Ein- und Aussteigen auf den Bahnsteigen bringt den Passagieren eine weitere markante Qualitätsverbesserung. Mit der Erneuerung des Rollweges Echo Nord ist Mitte August 2004 die 5. Bauetappe auch bei den Flugbetriebsflächen beendet worden.

Kosten

Dank rigidem Projektmanagement konnten die Gesamtinvestitionen für die 5. Bauetappe auf nahezu 2 Mia. Franken reduziert werden; allein 2004 sind nochmals 25 Mio. Franken eingespart worden. Die bei der Volksabstimmung von 1995 genannten Gesamtkosten von knapp 2.1 Milliarden Franken werden damit deutlich unterschritten. Die bisher getätigten Investitionen belaufen sich auf über 1.9 Mia. Franken, wovon im Berichtsjahr rund 130 Mio. Franken angefallen sind.

Ausblick

Bis Sommer 2005 folgen diverse Rückbauarbeiten. Die für ankommende Passagiere wichtige neue Verbindung zwischen den beiden Gepäckannahallen im Bereich der Ankunft (Zollhallen 1 und 2) wurde am 31. Januar 2005 dem Betrieb übergeben.

Erlebnistage

Zwischen dem 10. und 12. September 2004 führte Unique (Flughafen Zürich AG) zum Abschluss der 5. Bauetappe unter dem Titel «Erlebnistage – Ihr neues Schweizer Tor zur Welt» drei Tage der offenen Türen durch. Im Vordergrund standen die neuen Anlagen und Gebäude wie das Dock E (Midfield) und vor allem das am 15. September 2004 eröffnete Airside Center. Dazu wurden ein umfangreiches Programm und zudem attraktive Beiträge und Angebote aus den Bereichen Unterhaltung, Kultur, Gastronomie und Detailhandel unter engen Kostenvorgaben realisiert. Ziel war neben den genannten Aspekten auch, nach Jahren von kritischen Schlagzeilen wieder positive Botschaften zu vermitteln und den neuen Flughafen Zürich als attraktive Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe zu positionieren. Dabei ging Unique (Flughafen Zürich AG) davon aus, dass der Flughafen und der Luftverkehr trotz der Kritik einen starken Rückhalt und viele Sympathien im Kanton Zürich, in der Region, in der Schweiz und bis ins angrenzende Ausland geniesst. Diese Einschätzung hat der Erfolg der Erlebnistage bestätigt. Mehr als 80 Programmpartner trugen finanziell beziehungsweise mit Sachleistungen sowie Programmteilen dazu bei. 1'200 Gäste besuchten den Festakt am 10. September 2004. Die erwartete Besucherzahl wurde um rund ein Drittel übertroffen – insgesamt besuchten 270'000 Personen die Erlebnistage. 100 Künstlerinnen und Künstler erfreuten und unterhielten die Besucher. 2'500, darunter viele freiwillige Helfer, vor allem aus den Flughafengemeinden, wirkten in verschiedenster Form aktiv mit. Rund 150'000 Quadratmeter Erlebnistagsgelände wurde für das Publikum bereitgestellt. Das reichhaltige Programm von Erlebnisswelten – bei freiem Eintritt – wurde von den Besucherinnen und Besuchern sehr geschätzt und in hohem Mass genutzt. Die regulären Verkehrs-, Passagier-, Mitarbeiter-, Lieferanten- und Besucherströme konnten land- und luftseitig ohne Schwierigkeiten oder Verspätungen abgewickelt werden. Unique (Flughafen Zürich AG) dankt Allen, die mit ihren Kräften die Erlebnistage unterstützt, gefördert, begleitet, finanziert und realisiert haben.



Astrid Keller, Assistentin Energieversorgung



Operations



Pünktlichkeitsausschuss und Operations Flughafen Zürich

Nach Eröffnung des Airport Steering im Jahre 2003 wurde mit der Einführung eines firmenübergreifenden Pünktlichkeitsausschusses und dem dazugehörenden, auf Geschäftsleitungsebene angesiedelten Steuerausschuss ein weiterer wichtiger Schritt getan, in enger Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Flughafens Zürich in den kommenden Jahren zu verbessern. Bereits im Jahre 2004 konnte trotz der schwierigen operationellen Rahmenbedingungen (DVO) dank gemeinsamer Anstrengungen der Hauptpartner Swiss, Skyguide und Unique (Flughafen Zürich AG) die Pünktlichkeit von 72,9 auf 74,3 Prozent verbessert werden.

ILS-Anflug auf Piste 34

Am 28. Oktober 2004 konnte das Instrumentenlandesystem (ILS) für die Piste 34, dessen Planung im Sommer 2001 begonnen hatte, in Betrieb genommen werden. Das Instrumentenlandesystem besteht aus dem Gleitwegsender (Glide Path, GP), welcher neben der Piste 34 im Bereich der Aufsetzzone platziert ist, und einem Landekursender (Localizer, LOC) nach dem Pistenende im Norden. Dabei wurde in der Schweiz erstmals eine neuartige Gleitwegsendeantenne (End Fire) installiert, welche weitgehend unempfindlich gegenüber Störeinflüssen ist. Am 30. April 2004 konnte der Landekursender dem Betrieb übergeben werden. Das ILS 34 ermöglicht den Piloten Präzisionsanflüge auch bei schlechten Sichtverhältnissen von 750 m Sichtweite und 300 Fuss (ca. 90 m) Wolkenuntergrenze auf die Piste 34.

Liberalisierung der Bodenabfertigungstätigkeiten

Nach der Unterzeichnung der Bilateralen Verträge I durch die Schweiz traten auch die entsprechenden EG Richtlinien in Kraft. Ziel ist eine Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungstätigkeiten für Anbieter von Abfertigungsdienstleistungen und für Airlines. Der Umsetzungsprozess begann im Jahr 2004.

Pisten- & Infrastrukturunterhalt

Auch im Jahre 2004 wurden die Beläge der Blindlandepiste 16 Instand gehalten. Rund 60 Nächte dauerte der Ersatz von ca. 6'000 m² Betonbelag in seiner vollen Tiefe. Weitere Schwerpunkte im 2004 bildeten die Projekte Erneuerung des Rollweg Echo Nord, der Baubeginn des Retentionsfilterbeckens Riedmatt und die letzte Phase der Altlastsanierung des ehemaligen Busgate Süd. Im Zusammenhang mit dem ILS 34 wurden sämtliche Markierungen im Bereich der Aufsetzonen der Piste 34 aber auch der Piste 16/34 angepasst. Die alte und in seiner Lage nicht mehr korrekte Markierung wurde in den Nachtstunden demarkiert und an neuer Stelle aufgetragen. Zugleich erhielt die gesamte Piste ein neues Markierungskleid.

Umsetzung neuer EU Sicherheitsverordnungen

Im Rahmen der nun auch für die Schweiz gültigen Sicherheitsverordnung 2320/2002 wurde die Kontrolle der Mitarbeiter beim Zutritt zum sensiblen Sicherheitsbereich (Phase 1) umgesetzt. Mit der Realisierung einer Awarenessplattform Security

konnte begonnen werden. Unter dem Projektnamen «Hermetic» werden die Teilprojekte zur Verbesserung und Optimierung der Zutrittssicherheit gebündelt. Alle fünf Jahre sind die Flughafenausweise, inkl. Backgroundcheck zu erneuern. Die Vorbereitungen dazu konnten im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Die Sicherheitssysteme wurden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und auch von Medien einer Wirksamkeitskontrolle (Audit und Test) unterzogen.

Neue Positionierung Unique Rettungsdienst

Mit allen 28 Gemeinden konnte der Vertrag über den Patiententransport auf fünf Jahre erneuert werden. Die Zusammenarbeit mit dem Spital Bülach konnte intensiviert und die operationelle Leitung der Rettungsdienste zusammengelegt werden. Die Mittel des Rettungsdienstes Flughafen Zürich werden zukünftig auch dem Kanton Schaffhausen bei der Bewältigung von Grossereignissen und Katastrophen zur Verfügung gestellt.

IT (Informationstechnologie)

Neue Airport Operational Database (AODB)

Im März 2004 konnte AIMS+ als Basissystem für die neue Airport Operational Database (AODB) erfolgreich eingeführt werden. Dieses Datenbanksystem beliefert über 20 flughafenrelevante IT-Systeme von Unique (Flughafen Zürich AG) sowie aller am Flughafen beteiligten Partner wie Swissport, Jet Aviation, SR Technics, Gate Gourmet, Swiss, Skyguide. etc. mit Echtzeitdaten, um einen reibungslosen und effizienten Flug- und Passagierprozessablauf zu gewährleisten. Das System ist vollständig redundant ausgelegt und auf zwei Rechenzentren verteilt.

Neues digitales Videosystem

Im September 2004 konnte das neue digitale Videosystem, basierend auf Visiowave, eingeführt werden. Dieses System löst das über 20 Jahre alte analoge Videosystem der ehemaligen Flughafenleitung Zürich (FDZ) ab. Die Bilder werden über das IP-Aviationnetz übertragen und erlauben somit, jede Kamera von jedem Arbeitsplatz aus anzusehen. Gleichzeitig wurde eine Verbindung zur Kantonspolizei Zürich (KAPO) geschaffen, so dass die Bilder auch in der Zentrale der KAPO in Zürich angesehen werden können.

APT Airport Technologies AG

Das Schwergewicht der APT Airport Technologies AG lag in der konsequenten Anwendung des IT Dienstleistungsangebotes. Die Marktanteile in allen wichtigen IT Dienstleistungsbereichen konnten markant gesteigert werden. Im Speziellen konnten zwei wichtige Grosskunden gewonnen werden. So bezieht neben Jet Aviation und CargoLogic neu Swissport alle Netzwerkdienstleistungen am Standort Zürich Flughafen von APT. Avireal hat sich ebenfalls entschieden, im Jahr 2005 alle Netzwerkdienstleistungen sowie die Rent a Client Dienstleistungen (Personal Computer/Server) von APT zu beziehen. Weiter wurde das gesamte IT Dienstleistungsangebot stark ausgebaut. Neue Leistungen wie Rent a Client sowie Rent a Video fanden starke Resonanz.



Ja-Eun Suh Schefer, Projektassistentin Business Development



Marketing & Real Estate



Retail und Gastronomie

Die erste Jahreshälfte war geprägt durch die Herausforderung der 5. Bauetappe und der Aufrechterhaltung der bestehenden Kommerzflächen unter gleichzeitiger Durchführung von baulichen Eingriffen in den luftseitigen Kernzonen.

Mit dem Abschluss der 5. Bauetappe wurde das Airside Center am 15. September 2004, früher als geplant, fertig gestellt. Mit Eröffnung dieser luftseitigen Shopping Mall und dem Abschluss langjähriger Verträge im Retail und Food-&Beverage-Bereich ist die Basis zur konsequenten Durchsetzung der Konsumentenorientierung geschaffen.

Die zielgruppenspezifische kommerzielle Gliederung des Airside Centers schafft für den Konsumenten Übersichtlichkeit und eine neue, richtungsweisende Shopping-Qualität und ist die Basis für die geplante Umsatzentwicklung im Passagierbereich.

Im landseitigen Airport Shopping wurde die letzte Ausbauphase erfolgreich abgeschlossen und das Angebot vervollständigt. Die hervorragende Verkehrsanbindung, optimierte Parkingmöglichkeiten und ein zielgruppenkonformer Branchenmix zeigen erste Erfolge und eine starke Zunahme bei den Besucherfrequenzen.

Die Entwicklung des Reisemarktes in der Bahnhofsebene und die Ergänzung durch zusätzliche Retail- und Gastronomieangebote erweitert die Dienstleistungspalette für die verschiedenen Konsumentengruppen und erfüllt die Anforderungen eines vielseitigen Dienstleistungszentrums.

Marketing

Schweiz Tourismus und Unique (Flughafen Zürich AG) sind anfangs 2004 eine strategische Partnerschaft eingegangen. In einem umfassenden Vertragswerk für drei Jahre wurden die verschiedenen Formen der Zusammenarbeit und die Marketingaktivitäten in den Weltmärkten gemeinsam definiert. Das Zusammengehen der bedeutendsten Schweizer Verkehrsdrehscheibe mit Schweiz Tourismus mit ihrem internationalen Netzwerk führt zu Synergien und damit zu mehr Durchschlagskraft am Markt, um neue Gäste für Flüge in die Schweiz zu gewinnen.

Facility Management

Seit 1998 wuchs die durch Unique (Flughafen Zürich AG) bewirtschaftete Nettogeschossfläche von rund 800'000 m² auf rund 1,2 Mio. m² an. Die Anzahl der betreuten technischen Anlagen nahm von 2'800 auf über 4'000 zu. Mit dem Abschluss der 5. Bauetappe gingen im Jahr 2004 die letzten Flächen und Anlagen in die Verantwortung der zuständigen Linienorganisationen im kaufmännischen, technischen und baulichen Facility Management über. Dank Effizienzsteigerung und der laufenden Weiterentwicklung der zur Verfügung stehenden Softwareapplikationen konnte der Zuwachs an zu betreuenden Objekten grösstenteils ohne Aufbau von personellen Ressourcen erfolgen, was einer bedeutenden Produktivitätssteigerung entspricht.

Nebst der Erstvermietung von Airside Center und Airport Shopping standen im Jahr 2004 zahlreiche Mietvertragserneuerungen an. Die Mietkonditionen konnten insgesamt leicht verbessert und der externe Ertrag pro Quadratmeter bewirtschafteter Fläche dank den zusätzlichen Kommerzerträgen deutlich erhöht werden. Der aktuelle Leerstand liegt Ende 2004 bei knapp 5 Prozent.

Anfang Jahr wurde eine Standortbestimmung über die Zukunft der Gebäudereinigung durchgeführt und ein detailliertes Reinigungskonzept genehmigt. Per 1. September 2004 wurde daher die Reinigung für das Dock E (Midfield) reibungslos in die bestehende interne Reinigungsorganisation integriert.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Im Herbst 2003 wurde eine umfassende Zählung/Befragung aller an den Flughafen anreisenden Personen durchgeführt. Die Auswertungen konnten im Sommer 2004 abgeschlossen und den Ämtern präsentiert werden. Die Resultate sind erfreulich.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist zwischen 1994 und 2003 von 34 Prozent auf 43 Prozent angestiegen, so dass dieser jetzt über den in der Rahmenkonzession geforderten 42 Prozent liegt (Modalsplit). Beim grössten Segment der Passagiere reist heute ein rekordverdächtiger Anteil von knapp 60 Prozent (1999: 51 Prozent) und von den Mitarbeitern 29 Prozent (1999: 25 Prozent) mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Flughafen.

**Finance & Services
Corporate Centers
Internationale Aktivitäten**



Rechtsdienst

Schwerpunktthemen in der Tätigkeit des Rechtsdienstes waren die Verfahren rund um die Anpassungen des Betriebsreglements einschliesslich Plangenehmigungsverfahren für die zugehörigen Infrastrukturergänzungen, die Rechtsmittelverfahren betreffend die einseitige deutsche Durchführungsverordnung, die Einleitung von Verfahren über Lärmentschädigungsansprüche vor Schätzungskommission, die Umsetzung der sich aus dem bilateralen Luftverkehrsabkommen Schweiz – EU ergebenden Anforderungen an den Flughafenbetrieb sowie die Betreuung verschiedener privat- und wettbewerbsrechtlicher Auseinandersetzungen.

Controlling, Treasury & Investor Relations

Sowohl die Business- als auch die Szenarienplanung konnten im Berichtsjahr weiter verfeinert und optimiert werden. Der Planungshorizont von Unique (Flughafen Zürich AG) umfasst in der kurzfristigen Planung das Budgetjahr sowie bei der Business- und Szenarienplanung die kommenden zehn Jahre. Die Gesellschaft ist in Bezug auf die Marktentwicklung auf verschiedene Szenarien vorbereitet, unter anderem mittels detailliert definierter, umsetzungsreifer Massnahmenpakete. Im Frühjahr 2004 wurde ein Arbeitsinstrument für die mittel- und langfristige Hochbautenbewirtschaftung institutionalisiert. Ziel dieses Instruments ist, bei werterhaltenden und wertvermehrenden Massnahmen an bestehenden Gebäuden eine umfassende und langfristige Beurteilung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit vornehmen zu können.

Finanz- und Rechnungswesen

Die notwendigen Prozessanpassungen in der Kreditorenbuchhaltung aufgrund der Einführung der Materialwirtschaft und Beschaffungsprozesse mit SAP MM konnten verfeinert und optimiert werden. Die Debitorenbuchhaltung begleitete die Einführung des neuen Fakturierungstools SAP SD und trug zur erfolgreichen Einführung bei. Als weiterer Schwerpunkt wurde das Mahn- und Inkassowesen – zusammen mit den Linienverantwortlichen – intensiviert. Im Bereich «Projekt- und Anlagebuchhaltung» lag der Haupteinsatz beim finanziellen Projektabschluss der 5. Bauetappe und der entsprechenden Aktivierung der Anlagen.

Corporate Supply Management

Nach der erfolgreichen Einführung der Materialwirtschaft und Beschaffungsprozesse mit SAP MM per Mitte 2003 stand im Jahr 2004 die schrittweise Optimierung und Aufschaltung weiterer Bereiche und Abteilungen in die neuen Beschaffungsprozesse im Vordergrund. Materialbeschaffungen und -management werden vollständig über die definierten Beschaffungsprozesse abgewickelt. Dienstleistungs- und Projektbeschaffungen werden laufend ins SAP MM integriert. Per Ende 2004 wird erstmals ein Beschaffungsreport erstellt.

Risk-Management und Versicherungen

Ein Schwerpunkt im Jahr 2004 lag in der laufenden Überprüfung der aktuellen Risikosituation. In Zusammenarbeit mit den Risk-Ownern wurden die Risikoanalysen und die Massnahmenpläne aktualisiert. Daneben wurden u.a. interne Audits zur Überprüfung des Unique-Risk-Management-Systems durchgeführt; Verbesserungen und Weiterentwicklungen sind in das Risk-Management-System eingeflossen.

Die Arbeiten im Bereich Versicherungen/Inhouse Broking standen im Zeichen eines sich punktuell leicht entspannenden Versicherungsmarktes. Das Versicherungssportefeuille konnte bezüglich Prämien und Leistungen weiter optimiert werden. Die Projekte der 5. Bauetappe und deren Inbetriebnahmen wurden versicherungstechnisch und schadenseitig begleitet.

Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Die Arbeiten des Lärmmanagements waren erneut geprägt durch die stufenweise Umsetzung der einseitigen deutschen Durchführungsverordnung (An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich während der Sperrzeiten). Mit der Einführung des Instrumentenlandesystems (ILS) für Landungen aus Süden auf die Piste 34 werden Gebiete in der Umgebung des Flughafens neu oder vermehrt mit Flugverkehr belastet. Im Bereich des Südanflugs, aber auch westlich des Flughafens wurden deshalb temporäre Fluglärmmessungen durchgeführt. Die Lärmbeschwerden und Proteste aus der Bevölkerung gegenüber dem Flughafen nahmen auch im vergangenen Jahr nicht ab, sondern erreichten mit rund 6'000 Beschwerden einen neuen Höhepunkt. Der Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen des Schallschutzprogramms 2010 wurde fortgesetzt. Die Arbeiten verursachten im Berichtsjahr Kosten in der Grössenordnung von 11 Mio. Franken. Nachdem in den Jahren zuvor die Sanierung hauptsächlich im Norden (Höri) und Süden

(Opfikon/Glattbrugg) stattfanden, wurden nun mit Rümliang und Kloten erstmals auch Gebiete im Westen und Osten in der Verlängerung der Piste 10/28 saniert.

Umweltschutz

Die Schwerpunkte im Bereich Umweltschutz lagen in der Erarbeitung von Studien und Umweltberichten zu verschiedenen Projekten von Unique (Flughafen Zürich AG) als Grundlage für einen umweltorientierten Flughafenbetrieb nach Abschluss der 5. Bauetappe. Dies umfasst insbesondere die Bereiche Altlasten, Abfallmanagement und Gewässerschutz. Der Kataster der belasteten Standorte wurde rechtsgültig festgelegt. Zu Forschungszwecken wurde auf dem Flughafengelände eine umfangreiche Luftmesskampagne durch ein Hochschulinstitut aus Deutschland durchgeführt. Mit der Eröffnung der Gastankstelle im Mai 2004 wurde ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion von Emissionen aus dem luftseitigen Verkehr geleistet. Es stehen bereits mehr als zwanzig gasbetriebene Fahrzeuge im Einsatz.

Das Umweltmanagementsystem von Unique (Flughafen Zürich AG) wurde überarbeitet und entsprechend dem Dreijahresrhythmus durch eine externe Prüfungsstelle rezertifiziert. Der verifizierte Umweltbericht 2004 wird wiederum gesondert veröffentlicht. Derjenige aus dem Jahr 2003 wurde bereits zum zweiten Mal mit dem öbu-Preis für den besten Umweltbericht der Schweiz ausgezeichnet. Weiterhin konnten Beratungsleistungen vor allem im Bereich Lufthygienemanagement zu Gunsten Dritter und internationaler Organisationen aus Luftfahrt und Forschung erbracht werden.

Corporate Communications

Im Berichtsjahr wurde gemäss dem durch Corporate Communications ausgearbeiteten Kommunikationskonzept die Neupositionierung der Unternehmung sowie des Gesamtkomplexes Flughafen Zürich konsequent umgesetzt. Ein arbeitsintensives und herausragendes Projekt im Jahr 2004 war die Schaffung des Markenauftritts Unique (Flughafen Zürich AG) getrennt von der für Besucher und Konsumenten wesentlich relevanten aber bis anhin unstrukturierten Dachmarke Flughafen Zürich. Dies spiegelte sich im Printbereich ebenso wider wie in der Neugestaltung der Internetauftritte www.flughafen-zuerich.ch und www.unique.ch – beide Seiten wurden inhaltlich, formal und technisch komplett neu geschaffen.

Mit den auf Seite 39 beschriebenen Erlebnistagen realisierte Corporate Communications die grösste jemals von der Unternehmung initiierte Veranstaltung. Die drei Erlebnistage mit rund 270'000 Besucherinnen und Besuchern markierten den Wendepunkt für die erfolgreiche Neupositionierung des Unternehmens wie des Gesamtgebildes Flughafen Zürich mit rund 180 ansässigen Firmen.

Internationale Aktivitäten

Bangalore

Das Projekt eines neuen Internationalen Flughafens in Bangalore (Indien) wurde aufgrund von Regierungswechseln auf der Ebene des indischen Staates wie auch auf der Ebene der Provinz Karnataka weiterhin verzögert. Im Juli 2004 erhielt jedoch die Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), an welcher Unique (Flughafen Zürich AG) mit 17 Prozent beteiligt ist, die 60-jährige Betriebskonzession vom Indischen Staat. Im Dezember 2004 genehmigte das Parlament des Staates Karnataka mit dem State Support Agreement und dem Land Lease Agreement zwei weitere Basisverträge des Projektes. Mit der Genehmigung dieser Verträge erscheint ein Baubeginn im ersten halben Jahr 2005 möglich.

Chile

In den drei Regionalflughäfen La Serena, Puerto Montt und Calama hat sich das Verkehrsaufkommen nach Abflauen der Argentinienkrise im Geschäftsjahr erholt. In La Serena konnte die Dauer der laufenden Konzession um zwei Jahre verlängert werden. Mit den bisherigen Partnern wurde im Dezember 2004 eine Vereinbarung unterzeichnet, wonach die bisher beherrschende Stellung von Unique (Flughafen Zürich AG) über einen Zeitraum von drei Jahren in eine Minderheitsbeteiligung reduziert wird.

Venezuela

Nach Abschluss einer sechsmonatigen Due Dilligence (Prüfungs-) Phase hat ein Konsortium, an welchem Unique (Flughafen Zürich AG) mit 49,5 Prozent beteiligt ist, den Betrieb des Flughafens auf der Karibikinsel Isla de Margarita auf der Basis eines Management Vertrages mit der lokalen Regierung übernommen. Der Managementvertrag hat eine Laufzeit von 20 Jahren. Der Flughafen auf der Isla de Margarita ist der zweitgrösste Flughafen in Venezuela mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von rund 1,3 Mio. Passagieren.



Fritz Volkart, Buschauffeur

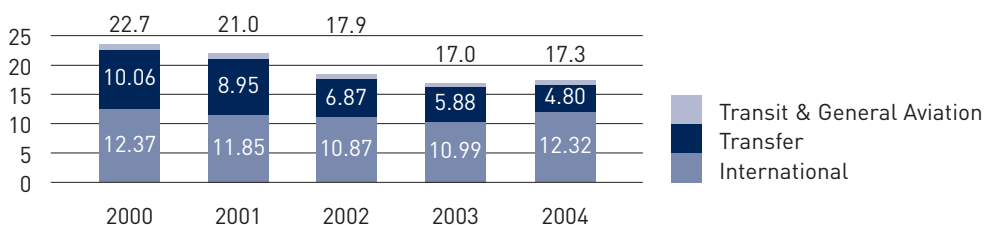
Verkehrsstatistik



Passagierentwicklung (nur Zürich, ohne Chile)

	2004	2003	2002	2001	2000
Total Passagiere	17'252'906	17'024'937	17'948'058	21'012'871	22'675'366
Veränderung	1.3%	-5.1%	-14.6%	-7.3%	8.4%
nach Art der Passagiere					
Linie & Charter	17'206'742	16'976'860	17'902'073	20'970'741	22'627'393
Veränderung	1.4%	-5.2%	-14.6%	-7.3%	8.4%
Lokal Passagiere	12'323'227	10'994'109	10'871'258	11'853'979	12'377'558
Veränderung	12.1%	1.1%	-8.3%	-4.2%	5.2%
Transfer Passagiere	4'809'390	5'884'786	6'872'308	8'959'558	10'068'036
Veränderung	-18.3%	-14.4%	-23.3%	-11.0%	13.4%
Transit Passagiere	74'125	97'965	158'507	157'204	181'799
Veränderung	-24.3%	-38.2%	0.8%	-13.5%	-21.8%
General Aviation & andere Passagiere	46'164	48'077	45'985	42'130	47'973
Veränderung	-4.0%	4.5%	9.2%	-12.2%	-4.7%
nach Art des Verkehrs					
Linienverkehr	15'313'073	15'200'005	15'904'090	18'916'434	20'551'503
Veränderung	0.7%	-4.4%	-15.9%	-8.0%	8.9%
Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften	13'800'433	14'217'828	15'475'389	18'656'469	20'294'159
Veränderung	-2.9%	-8.1%	-17.1%	-8.1%	8.7%
Low Cost Carriers	1'512'640	982'177	428'701	259'965	257'344
Veränderung	54.0%	129.1%	64.9%	1.0%	26.7%
Charterverkehr	1'893'669	1'776'855	1'997'983	2'054'307	2'075'890
Veränderung	6.6%	-11.1%	-2.7%	-1.0%	3.9%
General Aviation & übriger Verkehr	46'164	48'077	45'985	42'130	47'973
Veränderung	-4.0%	4.5%	9.2%	-12.2%	-4.7%
nach Herkunft & Ziel (Linie & Charter)					
Europa	12'835'196	12'495'246	12'716'552	15'087'675	16'497'677
Veränderung	2.7%	-1.7%	-15.7%	-9.0%	7.8%
Interkontinental	4'371'546	4'481'614	5'185'521	5'883'066	6'129'716
Veränderung	-2.5%	-13.6%	-11.9%	-4.0%	10.1%
Nord Amerika	1'416'307	1'437'141	1'590'843	1'991'820	2'249'281
Veränderung	-1.4%	-9.7%	-20.1%	-11.4%	8.6%
Asien	1'882'254	1'896'692	2'101'857	2'200'915	2'428'806
Veränderung	-0.8%	-9.8%	-4.5%	-9.4%	11.7%
Afrika	828'267	876'606	1'214'342	1'377'608	1'136'402
Veränderung	-5.5%	-27.8%	-11.9%	21.2%	15.2%
Lateinamerika	244'718	271'175	278'479	312'723	315'227
Veränderung	-9.8%	-2.6%	-11.0%	-0.8%	-6.4%
Sitzladefaktor (Linie & Charter)	65.1%	64.8%	64.1%	63.7%	63.9%
Veränderung	0.5%	1.1%	0.5%	-0.4%	2.0%
Passagiere pro Bewegung					
(nur Passagierflugzeugbewegungen)	74.7	72.5	72.4	76.7	78.0
Veränderung	3.0%	0.1%	-5.6%	-1.6%	0.8%

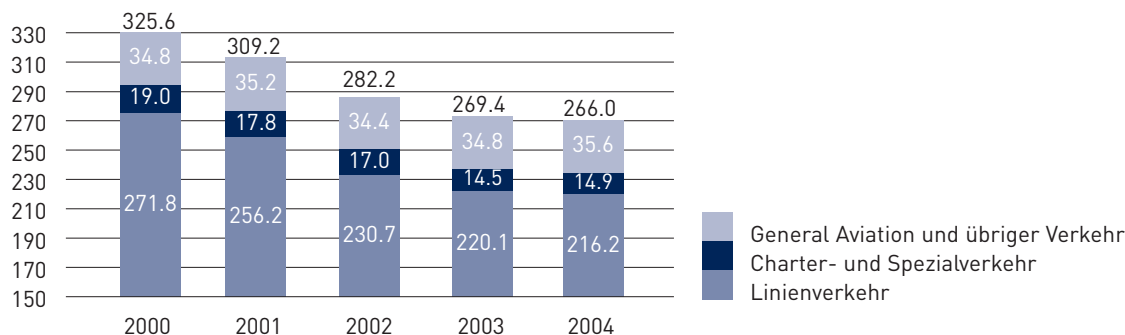
Passagiere (in Mio.)



Flugbewegungen

	2004	2003	2002	2001	2000
Total Flugbewegungen	266'660	269'392	282'154	309'230	325'622
Veränderung	-1.0%	-4.5%	-8.8%	-5.0%	6.3%
nach Betriebsart					
Linie & Charter	231'086	234'627	247'720	274'054	290'867
Veränderung	-1.5%	-5.3%	-9.6%	-5.8%	7.7%
Passagierflugzeuge	230'370	234'084	247'107	273'261	290'264
Veränderung	-1.6%	-5.3%	-9.6%	-5.9%	7.5%
Frachtflugzeuge	716	543	613	793	603
Veränderung	31.9%	-11.4%	-22.7%	31.5%	382.4%
General Aviation & übrige	35'574	34'765	34'434	35'176	34'755
Veränderung	2.3%	1.0%	-2.1%	1.2%	-3.7%
nach Verkehrsart					
Linienverkehr	216'224	220'130	230'699	256'244	271'838
Veränderung	-1.8%	-4.6%	-10.0%	-5.7%	7.9%
Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften	194'263	208'873	226'145	253'938	269'560
Veränderung	-7.0%	-7.6%	-10.9%	-5.8%	7.9%
Low Cost Carriers	21'961	11'257	4'554	2'306	2'278
Veränderung	95.1%	147.2%	97.5%	1.2%	6.2%
Charterverkehr	14'862	14'497	17'021	17'810	19'029
Veränderung	2.5%	-14.8%	-4.4%	-6.4%	5.2%
General Aviation & übrige	35'574	34'765	34'434	35'176	34'755
Veränderung	2.3%	1.0%	-2.1%	1.2%	-3.7%
nach Herkunft & Ziel (nur Linien & Charter)					
Europa	204'890	207'255	217'032	238'737	247'497
Veränderung	-1.1%	-4.5%	-9.1%	-3.5%	7.5%
Interkontinental	26'196	27'372	30'688	35'317	43'370
Veränderung	-4.3%	-10.8%	-13.1%	-18.6%	8.7%
Nord Amerika	8'089	8'647	9'120	11'883	12'350
Veränderung	-6.5%	-5.2%	-23.3%	-3.8%	19.4%
Asien	10'853	11'002	11'418	12'610	19'891
Veränderung	-1.4%	-3.6%	-9.5%	-36.6%	6.3%
Afrika	6'108	6'526	8'728	9'212	9'667
Veränderung	-6.4%	-25.2%	-5.3%	-4.7%	6.0%
Lateinamerika	1'145	1'197	1'427	1'611	1'462
Veränderung	-4.3%	-16.1%	-11.4%	10.2%	-15.8%
Durchschnittliches MTOW (maximales Abfluggewicht)	68.2	69.1	71.8	76.5	77.1
Veränderung	-1.3%	-3.8%	-6.1%	-0.8%	-1.5%

Entwicklung der Flugbewegungen



Fracht und Post

	2004	2003	2002	2001	2000
Fracht in Tonnen	363,537	389,843	421,811	492,872	545,423
Veränderung	-6.7%	-7.6%	-14.4%	-9.6%	10.2%
nach Art des Transportes					
Luftfracht	257,601	283,831	309,724	352,607	395,142
Veränderung	-9.2%	-8.4%	-12.2%	-10.8%	10.8%
Camion Transport	105,936	106,012	112,087	140,265	150,281
Veränderung	-0.1%	-5.4%	-20.1%	-6.7%	8.5%
Post in Tonnen	22,963	21,650	22,990	21,680	22,843
Veränderung	6.1%	-5.8%	6.0%	-5.1%	4.8%

	2004	2003	2002	2001	2000
Anzahl Fluggesellschaften					
Linienverkehr	77	67	61	70	69
Charterverkehr	42	41	51	61	61

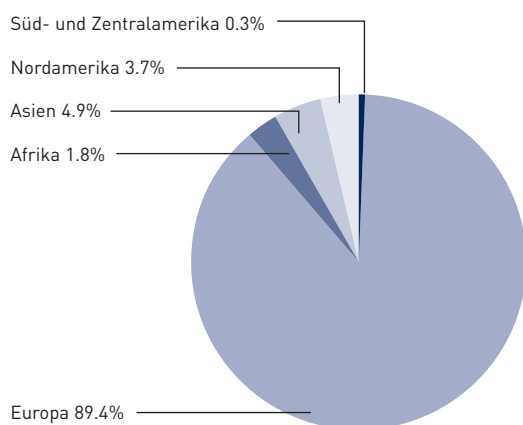
Destinationen Linienverkehr (Städte)

Europe	91	88	86	92	105
Africa	21	21	22	25	25
Asia	18	20	29	33	30
North America	12	11	17	17	13
Central- & Southamerica	4	3	10	9	6
Total	146	143	164	176	179

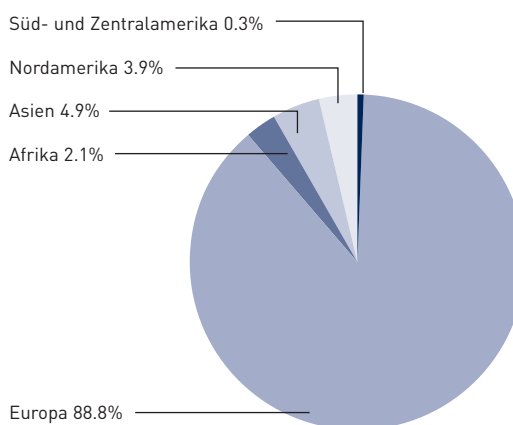
Destinationen Linienverkehr (Länder)

Europe	35	34	34	34	34
Africa	14	14	13	15	17
Asia	16	17	22	24	22
North America	2	2	2	2	2
Central- & Southamerica	3	2	5	6	4
Total	70	69	76	81	79

Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2004)



Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2003)



Fluggesellschaften in Zürich 2004 (mehr als 5 Landungen im Berichtsjahr)

Linienverkehr

Adria Airways
Aeroflot Russian International Airlines
Aerolineas Argentinas *
Aer Lingus*
Air Alps
Air Berlin
Air Canada
Air Enterprise Pulkova
Air Europa, Lineas Aéreas S.A.
Air France
Air Malta
Air Mauritius
Air Nostrum
Air Portugal, TAP
Air Seychelles
Albanian Airlines
Alitalia
American Airlines
Austrian Airlines
British Airways

Bulgaria Air
Cirrus Luftverk. Gesellsch. *
City Air **
Continental Airlines
Croatia Airlines
CSA, Czech Airlines
Cyprus Airways
Delta Air Lines
Denim Airways *
Duo Airways **
easyJet **
Egyptair **
EL AL, Israel Airlines
Emirates
European Air Express*
Finnair
Fly Niki *
Germania **
Germanwings
Hahn Air **
Hamburg Internat.
Luftfahrtsgesellsch. *

Helvetic Airways *
Iberia
Icelandair
Japan Air Lines
JAT, Yugoslav Airlines
KLM, Royal Dutch Airlines
Korean
LOT, Polskie Linie Lotnicze
Lufthansa
Luxair **
Macedonian Airlines
Maersk Air *
Malaysian Airlines
Malev, Hungarian Airlines
Montenegro Airlines
Ostfries. Lufttransport*
Portugalia
Qatar Airways *
Royal Air Maroc
Royal Jordanien Airlines
SAA, South African Airways
SAS, Scandinavian Airlines System

SATA Intern. Azore*
Singapore Airlines
SkyEurope Hungary **
SkyEurope Airlines
Smartwings *
Srilankan Airlines
Styrian Spirit
Swiss International Airlines
Thai Airways International
Tunis Air
Turkish Airlines
Ukraine International Airline
United Airlines*
Volare Airlines (Italien)**

Total 77 Gesellschaften

*) = Betrieb im Verlauf 2004 aufgenommen

**) = Betrieb im Verlauf 2004 eingestellt

Charter- und Sonderverkehr

Aegean Aviation (Griechenland)
Air Excel (Niederlande)
Air Cairo (Ägypten)
Air One (Italien)
Avanti Air (österreich)
Atlas International (Türkei)
Belair Airlines AG (Schweiz)
BH Air (Bulgarien)
Blue Line (Frankreich)
Eurocypria Airlines (Zypern)
European Air Charter (UK)
Edelweiss Air (Schweiz)

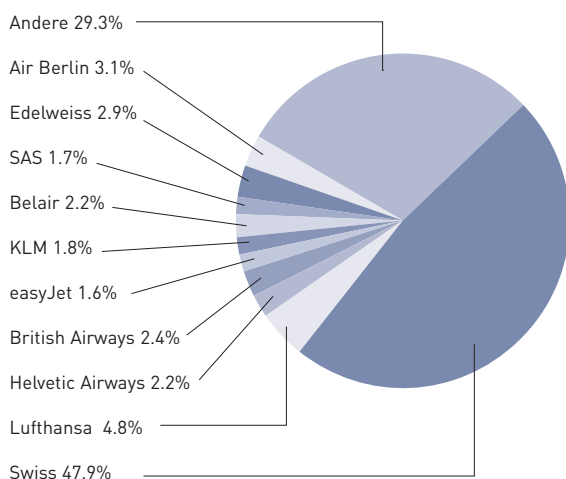
Farner Air Transport AG (Schweiz)
Fischer Air Ltd. (Tschechien)
Flightline (UK)
Fly Havayolu (Türkei)
Free Bird Airlines (Türkei)
Gestio Aerea Ajecutiva (Spanien)
Germania Fluggesellschaft (Deutschland)
Hello AG (Schweiz)
Helvetic Airways (Schweiz)
Intersky Luftfahrt Gesellschaft (Österreich)

Jetclub Ltd. (Schweiz)
LTE International Air (Deutschland)
LTU Luft-Transport (Deutschland)
Luxor Air (Ägypten)
Maersk Air (UK)
Midwest Airlines (Ägypten)
MNG Airlines (Türkei)
Montenegro Airlines (Jugoslawien)
Nouvel Air (Tunesien)
Onur Air (Türkei)
Pegasus (Türkei)
Polar Air Cargo (USA)

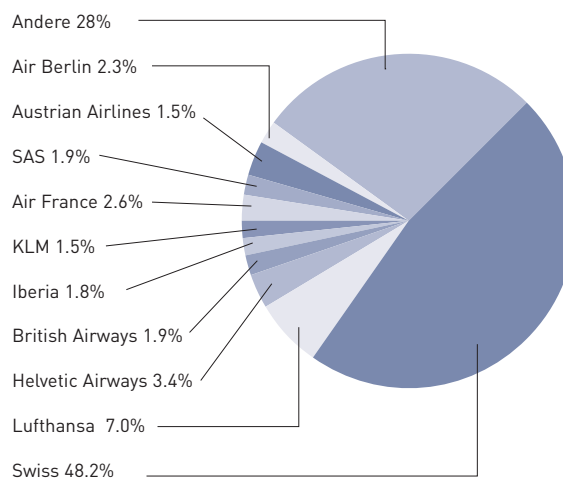
Spanair (Spanien)
Sun Express (Türkei)
Transavia (Niederlande)
Tyrolean Jet Service (Oesterreich)
Varig (Brasilien)
Volga Dnepr. J.S. Cargo (Russland)
WDL Flugdienst (Deutschland)
Welcome Air Luftfahrt (Oesterreich)

Total 42 Gesellschaften

Passagiere nach Fluggesellschaft (2004)



Bewegungen pro Fluggesellschaft (2004)





Silvan D'Ambros, Logistikassistent



Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern (Linien- und Charterverkehr)

	Linien- verkehr	Charter- verkehr	Total	in %
Europa				
Albanien	123	1	124	0.1%
Belgien	4'660	9	4'669	2.0%
Bulgarien	280	296	576	0.2%
Dänemark	5'032	16	5'048	2.2%
Deutschland	53'083	577	53'660	23.2%
Finnland	1'878	7	1'885	0.8%
Frankreich	13'938	100	14'038	6.1%
Griechenland	2'257	1'698	3'955	1.7%
Grossbritannien	19'511	189	19'700	8.5%
Irland	987	104	1'091	0.5%
Island	20	30	50	0.0%
Italien	12'764	891	13'655	5.9%
Jugoslawien	3'496	1'840	5'336	2.3%
Kroatien	1'130	32	1'162	0.5%
Luxemburg	1'971	6	1'977	0.9%
Malta	479	2	481	0.2%
Mazedonien	1'311	4	1'315	0.6%
Niederlande	7'475	31	7'506	3.2%
Norwegen	604	6	610	0.3%
Österreich	13'806	112	13'918	6.0%
Polen	4'073	1	4'074	1.8%
Portugal	3'129	264	3'393	1.5%
Rumänien	730	2	732	0.3%
Russische Föderation	2'274	6	2'280	1.0%
Schweden	2'874	36	2'910	1.3%
Slowakei	991	0	991	0.4%
Slowenien	964	0	964	0.4%
Spanien	13'206	2'218	15'424	6.7%
Tschechien	3'556	11	3'567	1.5%
Türkei	2'036	2'694	4'730	2.0%
Ukraine	597	6	603	0.3%
Ungarn	3'366	23	3'389	1.5%
Zypern	432	300	732	0.3%
Landesinterner Verkehr	10'165	180	10'345	4.5%
Total Europa	193'198	11'692	204'890	88.7%
davon E.U.	170'432	6'580	177'012	78.7%
Afrika	3'866	2'242	6'108	2.6%
Naher/Mittlerer Osten	4'514	12	4'526	2.0%
Ferner Osten	6'017	311	6'328	2.7%
Süd- und Zentralamerika	591	554	1'145	0.5%
Nordamerika	8'038	51	8'089	3.5%
Total Interkontinental	23'026	3'170	26'196	11.3%
Gesamttotal	216'224	14'862	231'086	100.0%



Anzahl gewerbliche Passagiere

	in Mio.	Veränderung in %
Heathrow	67.3	6.1%
Frankfurt	51.1	5.7%
Paris-CDG	50.9	5.5%
Amsterdam	42.5	6.5%
Madrid	38.5	7.5%
Gatwick	31.5	4.8%
Rom-FCO	28.1	7.0%
München	26.8	10.8%
Barcelona	24.5	7.9%
Paris-Orly	24.0	7.0%
Manchester	21.5	8.3%
Stansted	20.9	11.7%
Palma de Mallorca	20.4	6.4%
Kopenhagen	19.0	7.5%
Mailand	18.6	5.3%
Zürich	17.2	1.3%

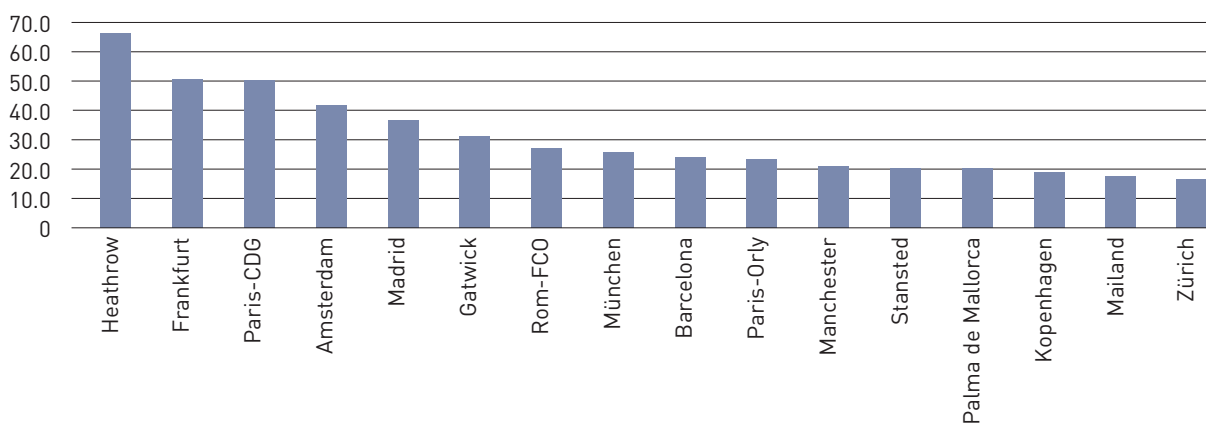
Luftfracht (in Tonnen)

	in Tonnen	Veränderung in %
Frankfurt	1'723'791	12.9%
Paris-CDG	1'469'055	5.5%
Amsterdam	1'421'024	8.8%
Heathrow	1'325'184	8.3%
Brüssel	657'459	9.1%
Zürich	363'537	-6.7%
Mailand	346'905	13.1%
Madrid	336'890	9.8%
Stansted	227'452	13.7%
Gatwick	218'267	-2.1%
München	170'828	21.5%
Manchester	149'873	21.6%
Wien	145'602	25.9%
Rom FCO	131'963	3.4%
Athen	119'134	9.6%
Lissabon	88'213	5.7%

Anzahl gewerblicher Bewegungen

	in Tausend	Veränderung in %
Paris-CDG	516.4	2.1%
Heathrow	469.8	2.8%
Frankfurt	456.9	4.0%
Amsterdam	402.7	2.5%
Madrid	400.3	4.6%
München	359.6	8.0%
Rom-FCO	309.6	2.9%
Barcelona	287.9	3.3%
Kopenhagen	269.1	5.2%
Zürich	241.7	-1.0%
Gatwick	241.5	2.8%
Stockholm	234.1	6.1%
Brüssel	231.1	0.0%
Wien	222.3	14.0%
Paris-Orly	218.8	7.8%
Mailand	214.4	0.4%

Passagiere in Mio.



Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1970 – 2004

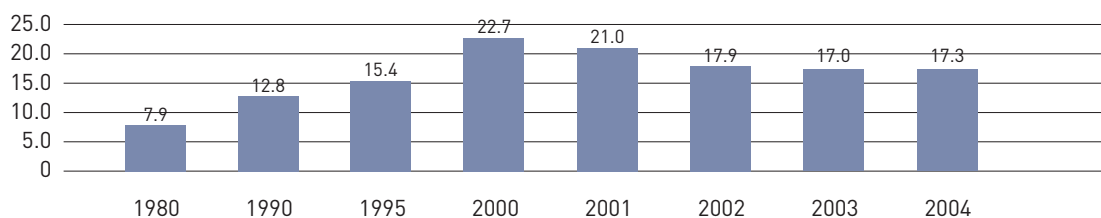
Passagiere

Jahr	Linienverkehr	Charterverkehr	General Aviation	Total
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
2004	15'313'073	1'893'669	46'164	17'252'906

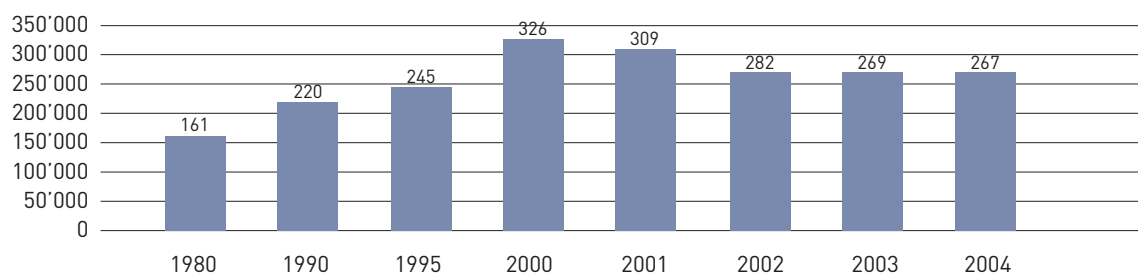
Flugzeugbewegungen

Jahr	Linienverkehr	Charterverkehr	General Aviation + übrige	Total
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
2004	216'224	14'862	35'574	266'660

Passagiere in Millionen



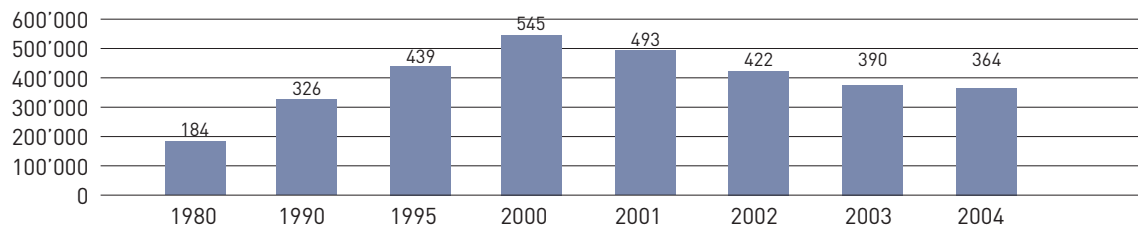
Bewegungen in Tausend



Fracht in Tonnen

Jahr	Luftfracht	LEV (Camion)	Total
1970			96'203
1980	156'751	26'876	183'627
1990	255'513	70'285	325'798
1991	248'452	70'969	319'421
1992	271'475	73'643	345'118
1993	291'623	84'908	376'531
1994	319'968	100'300	420'268
1995	326'928	112'366	439'294
1996	322'541	123'099	445'640
1997	335'028	137'245	472'273
1998	329'842	143'862	473'704
1999	356'643	138'447	495'090
2000	395'142	150'281	545'423
2001	352'607	140'265	492'872
2002	309'724	112'087	421'811
2003	283'831	106'012	389'843
2004	257'601	105'936	363'537

Fracht in Tonnen







Destinationen



Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen 2004

Linienverkehr

Europa	Lissabon	Sion	Naher/Mittlerer Osten
Alicante	Ljubliana	Skopje	Amman
Amsterdam	London (Heathrow)	Sofia	Doha
Antalya	London (Gatwick)	Split	Dubai
Athen	London (City)	Stockholm	Jeddah
Augsburg	London (Luton)	St. Petersburg	Muskat
Barcelona	Lugano	Stuttgart	Riyadh
Basel	Luxemburg	Thessaloniki	Tel Aviv
Belgrad	Lyon	Tirana	
Berlin (Tegel)	Madrid	Tivat	Ferner Osten/Australien
Birmingham	Mailand	Valencia	Bangkok
Bratislava	Malaga	Venedig	Bombay
Bremen	Malta	Warschau	Colombo
Brüssel	Manchester	Wien	Hong Kong
Budapest	Marseille	Zadar	Karachi
Bukarest	Mönchengladbach	Zagreb	Kuala Lumpur
Dresden	Moskau Domodedovo		Manila
Dortmund	Moskau Sheremetyev	Afrika	Phuket
Dublin	München	Accra	Seoul
Düsseldorf	Münster/Osnabrück	Benghazi	Singapore
Edinburg	Neapel	Casablanca	Tokio
Florenz	NIS	Dar es Saalam	
Frankfurt	Nizza	Djerba	Süd- und Zentralamerika
Genf	Nürnberg	Douala	Buenos Aires
Glasgow	Ohrid	Hurghada	Montego Bay
Graz	Oslo	Johannesburg	Rio de Janeiro
Hamburg	Palermo	Kairo	São Paulo
Hannover	Palma de Mallorca	Lagos	
Helsinki	Paris (CDG)	Libreville	Nordamerika
Ibiza	Paris (ORY)	Luxor	Atlanta
Istanbul	Porto	Mahe	Boston
Keflavik	Podgorica	Marrakesch	Chicago
Kiew	Ponta Delgada	Malabo	Dallas
Kittila	Prag	Mauritius	Los Angeles
Köln	Pristina	Nairobi	Miami
Kopenhagen	Rimini	Sharm el Sheikh	Montreal
Kos	Rhodos	Tripoli	New York
Krakau	Rom Ciampino	Tunis	Newark
Larnaca	Rom Fiumicino	Yaounde	San Francisco
Leipzig	Salzburg		Toronto
Linz	Santiago de Compostela		Washington

Angeflogene Flughäfen und Länder

	Städte	Länder
Europa	91	35
Afrika	21	14
Naher/Mittlerer Osten	7	6
Ferner Osten/Australien	11	10
Nordamerika	12	2
Süd- und Zentralamerika	4	3
Total	146	70



Finanzbericht



Konzernrechnung gemäss IFRS

71	Konzernerfolgsrechnung
72	Konzernbilanz
73	Veränderung des Konzerneigenkapitals
74	Konzerngeldflussrechnung
Anhang der Konzernrechnung	
75	Segmentberichterstattung
76	Grundsätze der Konzernrechnungslegung
81	Erläuterungen zur Konzernrechnung
98	Bericht des Konzernprüfers

**Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2004 und 2003
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2004	2003
Erträge aus Lieferungen und Leistungen			
– Aviation-Erträge		362'138	304'471
– Non-Aviation-Erträge		275'175	257'128
Total Erträge	(1)	637'313	561'599
Abschreibungen und Amortisation	(7)	(190'118)	(173'903)
Personalaufwand	(2)	(131'451)	(136'535)
Polizei und Sicherheit		(73'189)	(71'680)
Unterhalt und Material		(45'538)	(38'209)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(31'763)	(31'611)
Andere Betriebskosten	(3)	(21'285)	(20'557)
Energie und Abfall		(19'894)	(20'114)
Andere Aufwendungen/Erträge, netto	(4)	(4'482)	14'830
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		119'593	83'820
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(5)	(106'190)	(80'807)
Konzernergebnis vor Steuern		13'403	3'013
Steuern	(6)	3'760	711
Konzernergebnis (inkl. Minderheiten)		17'163	3'724
Minderheitsanteile		138	52
Konzerngewinn (exkl. Minderheiten)		17'301	3'776
Gewinn je Aktie in CHF ¹⁾	(12)	3.62	0.80

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

**Konzernbilanz per 31. Dezember 2004 und 31. Dezember 2003
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2004	31.12.2003
Aktiven			
Grundstücke	(7)	112'267	112'267
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'594'401	2'339'202
Anlagen in Leasing	(7)	80'154	83'004
Projekte in Arbeit	(7)	65'527	323'555
Projekte in Arbeit in Leasing	(7)	206	1'857
Mobile Sachanlagen	(7)	89'999	86'531
Total Sachanlagen, netto	(7)	2'942'554	2'946'416
Immaterielle Anlagen	(7)	27'677	30'773
Finanzanlagen und assoziierte Beteiligung ¹⁾	(8)	16'376	1'028
Anlagevermögen		2'986'607	2'978'217
Warenlager		3'665	3'019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(9)	87'243	69'268
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(10)	28'791	41'948
Flüssige Mittel	(11)	45'790	140'804
Umlaufvermögen		165'489	255'039
Total Aktiven		3'152'096	3'233'256
Passiven			
Aktienkapital	(12)	245'615	245'615
Eigene Aktien	(12)	[2'328]	[24'999]
Kapitalreserven		336'978	335'276
Gewinnreserven		298'184	281'235
Hedging Reserven, netto		[107'632]	[78'372]
Umrechnungsdifferenzen		[877]	[336]
Eigenkapital		769'940	758'419
Minderheiten		6'320	6'053
Anleihen und langfristige Darlehen	(13)	1'596'271	1'807'198
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(13)	77'027	80'524
Airport Zurich Noise Fund	(13/14)	118'341	79'706
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(15)	38'156	50'824
Vorsorgeverpflichtungen	(16)	1'440	3'999
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	(13)	632	535
Langfristiges Fremdkapital		1'831'867	2'022'786
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		28'333	36'952
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(13)	124'673	136'849
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(17)	386'811	271'885
Laufende Steuerverpflichtungen		4'152	312
Kurzfristiges Fremdkapital		543'969	445'998
Total Fremdkapital		2'375'836	2'468'784
Total Passiven		3'152'096	3'233'256

¹⁾ Davon CHF 0,386 Mio. assoziierte Beteiligung

**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 31.12.2002	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
Umrechnungsdifferenzen						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
Erwerb eigene Aktien ¹⁾		(27'295)					(27'295)
Verkauf eigene Aktien ¹⁾		49'198	2'469				51'667
Abgabe eigene Aktien ¹⁾		768	(768)				0
Veränderung Steuersatz ³⁾				(352)	(2'036)		(2'388)
Marktwertanpassung							
Cross Currency Swaps ²⁾					(100'564)		(100'564)
Cross Currency Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾					73'340		73'340
Umrechnungsdifferenzen						(541)	(541)
Konzerngewinn 2004				17'301			17'301
Bilanz per 31.12.2004	245'615	(2'328)	336'978	298'184	(107'632)	(877)	769'940

¹⁾ Siehe Ziffer 12, Aktienkapital und Reserven, der Erläuterungen

²⁾ Siehe Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto und Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten, der Erläuterungen

³⁾ Siehe Ziffer 6, Steuern und Ziffer 15, Verbindlichkeiten für latente Steuern, der Erläuterungen

Konzerngeldflussrechnung für die Jahre 2004 und 2003
(gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2004	2003
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		119'593	83'820
Ertrag aus assoziierter Beteiligung		(384)	0
Abschreibungen/Amortisation auf			
– Hoch- und Tiefbauten	(7)	158'325	146'325
– Mobile Sachanlagen	(7)	15'234	12'237
– Immaterielle Anlagen	(7)	9'724	9'881
– Goodwill	(7)	6'051	7'810
– Anlagen in Leasing	(7)	5'126	2'082
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand			
– Hoch- und Tiefbauten	(7)	(4'340)	(4'429)
– Mobile Sachanlagen	(7)	(2)	(3)
Buchverluste netto aus Abgängen von Sachanlagen	(7)	400	2'200
Zu- (-)/Abnahme (+) Umlaufvermögen ohne flüssige Mittel		(5'691)	(13'255)
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		(26'988)	(61'672)
Zu- (+)/Abnahme (-) Airport Zurich Noise Fund		33'251	23'878
Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen		(2'559)	(1'358)
Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital		97	(285)
Geldabfluss aus Steuern		(379)	(223)
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		307'458	207'008
Investitionen in Sachanlagen			
– Projekte in Arbeit	(7)	(182'218)	(278'409)
Abgänge von Sachanlagen			
– Hoch- und Tiefbauten	(7)	1'019	2'270
– Mobile Sachanlagen	(7)	294	373
Abgänge von immateriellen Anlagen	(7)	3	347
Kauf von Beteiligungen		(2)	0
Investitionen in Finanzanlagen	(8)	(15'241)	(67)
Abgänge von Finanzanlagen	(8)	281	0
Zinseinnahmen		247	48
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		(195'617)	(275'438)
Abnahme kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (ohne Anleihen)		(7'502)	(306'042)
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(5)/(13)	(125'000)	(581'551)
Aufnahme Japanisches Private Placement (netto, nach Transaktionskosten)		0	414'103
Aufnahme Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease (netto, nach Transaktionskosten)		0	388'785
Aufnahme US Private Placement (netto, nach Transaktionskosten)		0	358'449
Veränderung übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten		(42)	1
Erwerb eigener Aktien		(27'295)	(11'949)
Verkauf eigener Aktien		51'667	4'273
Zinszahlungen		(105'906)	(86'927)
Aktiviere Fremdkapitalkosten		7'223	10'606
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		(206'855)	189'748
Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel		(95'014)	121'318
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr		140'804	19'486
Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel		(95'014)	121'318
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	(11)	45'790	140'804
Zusammensetzung der flüssigen Mittel			
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben		27'693	94'534
Cash Collateral		18'097	46'270
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	(11)	45'790	140'804

Anhang der Konzernrechnung

Segmentberichterstattung für die Jahre 2004 und 2003 (gemäss IFRS)

(CHF in Mio.)		Aviation	Non-Aviation	Überleitung	Total
Erträge mit Dritten	2003	304.5	257.1		561.6
	2004	362.1	275.2		637.3
Intersegmentäre Erträge	2003	11.6	95.6	(107.2)	0
	2004	10.0	124.1	(134.1)	0
Erträge Total	2003	316.1	352.7	(107.2)	561.6
	2004	372.1	399.3	(134.1)	637.3
Segmentergebnis	2003	(3.8)	87.6		83.8
	2004	8.9	110.7		119.6
Anlagevermögen brutto ohne Projekte in Arbeit	2003	1'239.9	3'571.2		4'811.1
	2004	1'574.8	3'686.1		5'260.9
Projekte in Arbeit	2003	33.9	289.7		323.6
	2004	33.5	32.3		65.8
Anlagevermögen brutto	2003	1'273.8	3'860.9		5'134.7
	2004	1'608.3	3'718.4		5'326.7
Kumulierte Abschreibungen/Amortisation	2003	558.7	1'580.4		2'139.1
	2004	620.1	1'707.0		2'327.1
Zuwendungen der öffentlichen Hand (vor 1989) ¹⁾	2003	0	17.4		17.4
	2004	0	13.0		13.0
Kumulierte Abschreibungen/ Amortisation inkl. Verrechnung Auflösung Zuwendungen der öffentlichen Hand					
	2003	558.7	1'597.8		2'156.5
	2004	620.1	1'720.0		2'340.1
Anlagevermögen netto ²⁾	2003	715.1	2'263.1		2'978.2
	2004	988.2	1'998.4		2'986.6
Investitionen Total	2003	77.9	225.6		303.5
	2004	28.5	171.6		200.1
Vollzeitstellen per 31.12.	2003	599	661		1'260
	2004	602	687		1'289

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

²⁾ Im Berichtsjahr wurden sowohl der Strassen- als auch der Personentransporttunnel neu dem Segment Aviation zugeteilt.

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. Auf eine frühzeitige Anwendung der überarbeiteten Standards IAS 1, 2, 8, 10, 16, 17, 21, 24, 27, 28, 31, 32, 33, 36, 38 und 39 sowie der neuen IFRS 2, 3 und 5 wurde verzichtet.

Konsolidierungskreis und -methoden

Die Konzernrechnung umfasst die Unique (Flughafen Zürich AG) und alle in- und ausländischen Gesellschaften, welche Unique (Flughafen Zürich AG) direkt oder indirekt kontrolliert. Kontrolle bedeutet die massgebliche Beeinflussung der finanziellen und operativen Geschäftstätigkeit, um daraus entsprechenden Nutzen ziehen zu können. Dies ist der Fall, wenn der Konzern bei Gesellschaften über mehr als 50 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 konzerneinheitlichen Grundsätzen zu Verkehrswerten bewertet und der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem sich ergebenden Eigenkapital nach Neubewertung als Goodwill aktiviert und linear amortisiert. Es wurden keine Akquisitionen nach dem 31. März 2004 getätigt, bei denen der neue IFRS 3 hätte angewendet werden müssen. Im Laufe des Jahres erworbene oder veräusserte Konzerngesellschaften werden vom Erwerbszeitpunkt an konsolidiert und ab Verkaufsdatum aus dem Konsolidierungskreis ausgeschlossen.

Umsatzerfassung

Erträge werden in der Periode der Dienstleistungserfüllung 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.

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.

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 von 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 je Quadratmeter für Naturschutzgebiet. Der Gesamtwert dieser Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit CHF 100 Mio. enthalten.

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 Nutzantritts (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
Tunnel und Brücken	bis max. 50 Jahre
Mobilien und Fahrzeuge	3 bis 20 Jahre

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Bei den bilanzierten Zuwendungen der öffentlichen Hand handelt es sich um Beiträge, welche vor dem Jahr 1989 ausgerichtet worden sind. Zuwendungen für Investitionen werden über die gleiche Nutzungsdauer wie die Grundinvestitionen aufgelöst. Die Erfassung in der Erfolgsrechnung erfolgt als Ausgleichsposten zu den Abschreibungen. Sämtliche erhaltenen Beiträge der öffentlichen Hand sind à fonds perdu Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens Unique (Flughafen Zürich AG).

Projekte in Arbeit

Projekte in Arbeit werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet und umfassen Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt. Nach der Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien 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 und Goodwill

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.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften und Joint Ventures

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an welchen die Unternehmung zwischen 20 Prozent und 50 Prozent hält und bei denen die Gruppe Einfluss auf die finanzielle und betriebliche Geschäftspolitik, jedoch keine Kontrolle hat, werden gemäss der Equity-Methode in die Konzern-

rechnung einbezogen. Die Beteiligung wird zum Wert des anteiligen Eigenkapitals erfasst und der anteilige Gewinn oder Verlust der assoziierten Gesellschaft wird erfolgswirksam erfasst. Anteile an Joint Ventures werden in der Konzernrechnung nach der Equity-Methode erfasst. Ein Joint Venture basiert auf einer vertraglichen Vereinbarung, wonach zwei oder mehrere Parteien eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, die einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt, ohne dass ein Unternehmen die Kontrolle alleine ausüben könnte.

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. Es wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

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.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen (inkl. Collateral) mit einer ursprünglichen Fälligkeit von bis zu 90 Tagen.

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.

Airport Zurich Noise Fund (AZNF)

Die Kosten für Lärmschutzmassnahmen, die allenfalls anfallenden Kosten für formelle Enteignungen sowie die internen Betriebskosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik wie auch alle Erträge aus lärmgebundenen Passagier- und Landegebühren werden über den Airport Zurich Noise Fund (AZNF) abgewickelt. Der AZNF ist keine eigenständige juristische Einheit, sondern eine spezielle Rechnung innerhalb der Unique (Flughafen Zürich AG). Die lärmrelevanten Erträge und Ausgaben werden brutto in der Spezialrechnung dargestellt. Der per Bilanzstichtag entstehende Saldo von Er-

trägen 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 an Airlines und Passagiere in Form von reduzierten Gebühren zurückerstattet werden. Die Situation des Fonds per 31.12.2004 ist unter Ziffer 14 der Erläuterungen dargestellt.

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. Mögliche Rückstellungen im Zusammenhang mit der Lärmthematik werden folgendermassen behandelt:

Das Kriterium 1 (gegenwärtige Verpflichtung) ist erfüllt, wenn:

- a) eine formelle Klage bei der eidgenössischen Schätzungskommission eingereicht wurde, und
- b) die von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien der Spezialität, der Nichtvorhersehbarkeit, der Schwere des Schadens und der Nichtverjährung erfüllt sind oder das Kriterium eines Überflugs erfüllt ist.

Das Kriterium 2 (Mittelabfluss wahrscheinlich) ist erfüllt, wenn:

- a) der konkrete Fall durch die eidgenössische Schätzungskommission entschieden ist oder wenn aufgrund von früheren Entscheiden ein Mittelabfluss absehbar ist.

Das Kriterium 3 (zuverlässige Schätzung) ist erfüllt, wenn:

- a) der konkrete Fall durch die eidgenössische Schätzungskommission entschieden ist und von Unique (Flughafen Zürich AG) nicht mit berechtigten Erfolgchancen an eine höhere Gerichtsstanz weitergezogen wurde, oder
- b) das Bundesgericht Minderwerte (im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich) begründet hat, oder
- c) vergleichbare Fälle vorliegen, bei denen ein anerkanntes und standardisiertes Bewertungsverfahren angewandt wurde.

Eine Bildung von Rückstellungen ist zudem nur dann notwendig, wenn die Höhe der notwendigen Rückstellungen die im Airport Zurich Noise Fund (AZNF) vorhandenen Mittel übersteigen würde.

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.

Vorsorgeverpflichtungen

a) Hauptvorsorgeplan Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich

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

Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für rund 60'000 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 31.12.2004 einen Deckungsgrad von 91,4 Prozent auf.

Bis Ende 2002 wurde der Vorsorgeplan mit der BVK als leistungsorientierter Plan (Defined benefit plan) ausgelegt; unter Berufung auf IAS 19, Paragraph 30, hat 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 Geschäftsjahr 2003 wurde der Anschlussvertrag von Unique (Flughafen Zürich AG)

mit der BVK dahingehend geändert, dass Unique (Flughafen Zürich AG) im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Bei Verletzung dieser Bestimmung kann Unique (Flughafen Zürich AG) den Anschlussvertrag kündigen, ohne einen allfälligen versicherungstechnischen Fehlbetrag finanzieren zu müssen. Der Verwaltungsrat von Unique (Flughafen Zürich AG) hält fest, dass er zur Behebung einer Unterdeckung der Vorsorgeeinrichtung in keinem Falle Sanierungsbeiträge leisten wird. Der Verwaltungsrat von 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 unselbstständige 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 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 Unique (Flughafen Zürich AG) aufgeben und das Flughafengesetz entsprechend geändert werden, so wäre 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.

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 linear über die Laufzeit in der Erfolgsrechnung erfasst.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschliesslich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken verwendet und unter den sonstigen Forderungen beziehungsweise im übrigen kurzfristigen Fremdkapital ausgewiesen. Die Bewertung

erfolgt nach IAS 39 zu Verkehrswerten. Veränderungen im Verkehrswert von derivativen Instrumenten, die den Anforderungen für Cashflow Hedges entsprechen, werden direkt über die ausgesonderte Eigenkapitalposition (Hedging 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.

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.

Erläuterungen zur Konzernrechnung

Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

– Hubcarrier

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde von Unique (Flughafen Zürich AG). Die Abhängigkeit vom Hubcarrier Swiss hat sich weiter reduziert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung von Unique (Flughafen Zürich AG) in erheblichem Mass von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung von Swiss abhängig.

– Rechtliche Rahmenbedingungen

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass Unique (Flughafen Zürich AG) die Chancen der geschäftlichen Entwicklung, die vor allem mit der 5. Bauetappe geschaffen wurden, nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen:

- «Plafonierungsinitiative» im Kanton Zürich
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An-/Abflugverfahren
- Einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO)
- SIL-Prozess (SIL = Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)

– Formelle Enteignungen

Aufgrund der in diesem Bereich noch unvollständigen Rechtsprechung, des Fehlens eines definitiven Betriebsreglementes 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.

– Nachfragerückgang

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein volatiles Geschäft ist, welches kurzfristig auf externe Ereignisse (Terror, Seuchen) sensitiv reagiert. Solche externen Ereignisse können damit zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

Die Unternehmung hat die Sachanlagen auf deren 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 umsetzungsreifer Massnahmenpakete überzeugt, dass die Fortführung der Unternehmung durch diese Risiken nicht unmittelbar gefährdet ist.

Änderung im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

Zugänge

Am 1. März wurden an den venezolanischen Gesellschaften Administradora Unique IDS C.A. und der Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., welche für den Betrieb des Flughafens auf der Karibikinsel Isla de Margarita zuständig sind, für CHF 0,002 Mio. je 49.5% des Aktienkapitals erworben. Diese Gesellschaften wurden per 31. Dezember 2004 in den Konzernabschluss per Equity-Methode einbezogen.

Abgänge

Im Geschäftsjahr 2004 haben keine Abgänge stattgefunden.

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)	2004	2003
Passagiergebühren	229'500	175'187
Landegebühren	69'046	70'781
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	20'499	16'821
Flugzeugenergieversorgungsanlage	10'002	8'031
Übrige Erträge	7'261	8'577
Frachterträge	7'100	7'412
Treibstoffgebühren	5'751	6'099
Parkgebühren	4'713	3'375
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'574	3'654
Emissionsgebühren	3'003	3'261
Sicherheits-Gebühren	901	1'092
Debitorenverluste Aviation	(212)	181
Total Aviation-Erträge	362'138	304'471
Parkingserträge	54'091	46'140
Retail und Duty-Free	47'426	45'276
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken etc.)	14'422	12'694
Werbeflächen und Promotion	8'681	7'788
Restauration	8'438	7'334
Total Konzessions-Erträge	133'058	119'232
Mieterträge und Pachtzinsen	78'156	78'862
Energie- und Nebenkostenverrechnung	22'479	19'300
Dienstleistungserträge	3'393	3'341
Reinigung	2'195	3'664
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	106'223	105'167
Aktivierte Eigenleistungen ¹⁾	8'788	11'162
Kommunikationsdienstleistungen	8'478	7'366
Übrige Dienstleistungserträge und Diverses	6'714	3'062
Passagierdienste	6'031	5'556
Airport Zurich Noise Fund	3'243	2'519
Conference Center	2'826	2'775
Debitorenverluste Non-Aviation	(186)	289
Total Erträge aus Dienstleistungen	35'894	32'729
Total Non-Aviation-Erträge	275'175	257'128
Total Erträge	637'313	561'599

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)	2004	2003
Löhne und Gehälter	107'303	109'606
Personalvorsorgekosten		
– für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	53	878
– für beitragsorientierte Pläne	8'823	7'108
Sozialversicherungsbeiträge	7'954	11'816
Übriger Personalaufwand	7'318	7'127
Total Personalaufwand	131'451	136'535
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeiter (Vollzeitstellen)	1'264	1'288
Personalbestand per 31.12. (Vollzeitstellen)	1'289	1'260
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle	102	108

¹⁾ siehe Ziffer 16, Vorsorgeverpflichtungen

Im Berichtsjahr sowie im Vorjahr wurde denjenigen Mitarbeitern eine Gratisaktie abgegeben, welche das erste Dienstjahr beendet haben. Die Geschäftsleitung und das Kader erhielten im Jahr 2004 aus dem Geschäftsergebnis 2003 als Teil der variablen Entschädigung zudem 8'497 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes (2003 23'581 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 0,8 Mio. Demgegenüber wurde der Personalaufwand durch die Auflösung der im Personalfonds der Flughafen Zürich AG enthaltenen Arbeitgeberbeitragsreserve um CHF 1,5 Mio. sowie der Reduktion der Vorsorgeverpflichtung von CHF 2,2 Mio. (siehe Ziffer 16, Vorsorgeverpflichtungen) entlastet.

3) Andere Betriebskosten

(CHF in Tausend)	2004	2003
Versicherungen	5'250	5'324
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'083	3'708
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	3'911	2'903
Miet- und Benutzungsaufwendungen	3'045	2'855
Kommunikationsaufwendungen	2'372	2'672
Weitere Betriebskosten	1'726	1'781
Passagierdienste	898	1'314
Total andere Betriebskosten	21'285	20'557

4) Andere Aufwendungen/Erträge, netto

(CHF in Tausend)	2004	2003
Andere Erträge	419	18'609
Andere Aufwendungen	(4'901)	(3'779)
Total andere Aufwendungen/Erträge, netto	(4'482)	14'830

Die anderen Erträge beinhalten unter anderem:

– CHF 0,2 Mio. aperiodische Rückerstattung Sozialversicherungsbeiträge

Die anderen Aufwendungen beinhalten unter anderem:

– CHF 3,8 Mio. aperiodische Ergänzungsabrechnung Mehrwertsteuer inkl. Verzugszinsen
– CHF 0,5 Mio. aperiodische Sicherheitsaufwendungen
– CHF 0,4 Mio. aus Buchverlusten von Anlagenabgängen

5) Finanzaufwand/-ertrag, netto

(CHF in Tausend)	2004	2003
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	91'413	86'522
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(7'223)	(10'606)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	84'190	75'916
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	12'885	12'572
Übrige Zinsaufwendungen	5'029	5'853
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	2'501	5'299
Übriger Finanzaufwand	2'327	2'537
Leasingzins	1'696	659
Zinsaufwand auf Bankkrediten	858	4'085
Wertanpassung Finanzanlagen	89	12
Auflösung Hedging Reserve Zinssatz-Swap	0	27'203
Finanzaufwand	109'575	134'136
Marktwertveränderung Zins-Absicherung	(2'500)	(9'145)
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben/Darlehen	(782)	(295)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(103)	(440)
Buchgewinn aus vorzeitigen Anleihenrückzahlungen	(0)	(43'449)
Finanzertrag	(3'385)	(53'329)
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	106'190	80'807

Die **aktivierten Fremdkapitalzinsen** für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2004 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,48 Prozent und in 2003 von 5,34 Prozent errechnet.

Die Unternehmung hält einen Zinssatz-Swap über CHF 300 Mio. Der Zinssatz-Swap erfüllt die Anforderungen an einen Cash Flow Hedge seit 2003 nicht mehr, die Veränderung des Marktwertes des Zinssatz-Swap (minus CHF 2,5 Mio.; 2003 minus CHF 9,145 Mio.) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht. In 2003 wurde die Auflösung der diesbezüglichen Hedging Reserve (Eigenkapital) der Erfolgsrechnung belastet (CHF 27,203 Mio.). Unter Berücksichtigung der latenten Steuern ergab sich in 2003 eine Gutschrift auf das Eigenkapital von CHF 20,9 Mio. (siehe Ziffer 15, Verpflichtungen für latente Steuern).

6) Steuern

(CHF in Tausend)	2004	2003
Laufende Steuern	3'875	129
Latente Steuern	(7'635)	(840)
Total Steuern	(3'760)	(711)

Die Steuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Tausend)	2004	2003
Gewinn vor Steuern	13'403	3'013
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz	3'083	693
Steuereffekt auf Ausbuchung von eigenen Aktien	1'797	1'335
Verschiedene Überleitungsstellen	876	(309)
Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten	129	589
Veränderung Steuersatz (2004 21%; 2003 23%)	(6'818)	0
Verrechnung Jahresgewinn mit nicht aktivierten Verlustvorträgen	(2'749)	(3'019)
Anwendung anderer Steuersatz	(78)	0
Total Steuern	(3'760)	(711)

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 31.12.2003	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
Zugänge					0.6	183.9		184.5			15.6	200.1
Abgänge		(0.7)	(4.8)				(2.3)	(7.8)			(0.3)	(8.1)
Transfers		46.5	363.7	2.3	(2.3)	(441.8)	19.0	(12.6)	12.6			0.0
Schlussbilanz per 31.12.2004	112.3	1'224.6	3'524.3	87.4	0.2	65.8	203.7	5'218.1	61.2	31.0	16.4	5'326.7
Kumulierte Abschreibungen/Amortisation												
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
Zugänge		35.9	122.4	5.1			15.2	178.6	9.7	6.1		194.4
Abgänge		(0.6)	(3.8)				(2.0)	(6.4)				(6.4)
Schlussbilanz per 31.12.2004	0.0	479.9	1'661.6	7.2	0.0	0.0	113.7	2'262.5	35.8	28.8	0.0	2'327.1
Zuwendungen der öffentlichen Hand												
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
Abgänge		(0.2)	(4.2)					(4.4)				(4.4)
Schlussbilanz per 31.12.2004	0.0	0.6	12.4	0.0	0.0	0.0	0.0	13.0	0.0	0.0	0.0	13.0
Nettobuchwert per 31.12.2004	112.3	744.2	1'850.3	80.2	0.2	65.5	90.0	2'942.6	25.5	2.2	16.4	2'986.6
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

Hochbauten:

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. Dezember 2004 von CHF 188,2 Mio. (31.12.2003 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 Unique (Flughafen Zürich AG) zurück. Die in einer zweiten Phase vorgesehene Möglichkeit über eine Verlängerung der Nutzungsrechte den Verkaufspreis zu erhöhen, wurde nicht genutzt. Der US-Trust wurde gemäss SIC-12 konsolidiert. Seit dem 15. September 2004 wird auch noch der dem Betrieb zur Verfügung stehende letzte Baustein der 5. Bauetappe, das Airside Center, ordentlich abgeschrieben. Zudem wurden sämtliche baulichen Provisorien, welche für die Erstellung der 5. Bauetappe notwendig waren, im Berichtsjahr vollständig abgeschrieben (CHF 2,9 Mio.).

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 und dritten Tranche ist per 31. Januar 2004 (CHF 1,8 Mio.) bzw. 31. Juli 2004 (CHF 0,5 Mio.) 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 dem Betrieb zur Verfügung stehenden, geleasteten 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 ist per 31.12.2004 vollständig amortisiert (Anschaffungswert CHF 24,8 Mio.; kumulierte Amortisation CHF 24,8 Mio.). Der im Rahmen der Akquisition der drei Flughäfen in Chile entstandene Goodwill weist per 31.12.2004 einen Nettobuchwert von CHF 2,2 Mio. aus (Anschaffungswert CHF 6,3 Mio.; kumulierte Amortisation CHF 4,1 Mio.).

Impairment-Berechnung:

Die Gesellschaft überprüfte die Sachanlagen per Bilanzstichtag auf deren Werthaltigkeit (Impairment Test). Als Grundlage dienten dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows von Unique (Flughafen Zürich AG), welche die kleinste geldgenerierende Einheit (cash-generating unit) bildet. Die Nutzwertberechnung per 31. Dezember 2004, die mit einem Diskontierungssatz von 7 Prozent erfolgte, zeigte, dass keine Impairment-Abschreibungen notwendig sind.

Abschreibungen und Amortisation:

Mit den Abschreibungen und der Amortisation von CHF 194,4 Mio. wurden die Auflösungen der Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 4,4 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen und assoziierte Beteiligung

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Darlehen Swiss International Air Lines AG	15'000	0
Fondsguthaben zukünftige Investitionen (Chile)	959	1'004
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela Bet.quote 49,5 % Nom. AK 25 Mio. VEB ¹⁾	385	0
Bangalore International Airport Ltd., Indien Bet.quote 17 % Nom. AK 3.85 Mio. INR	22	22
Div. Geldanlagen bei Banken (Chile)	9	2
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela Bet.quote 49,5 % Nom. AK 10 Mio. VEB	1	0
Total Finanzanlagen und assoziierte Beteiligungen	16'376	1'028

¹⁾ Davon CHF 0,384 Mio. Ertrag aus assoziierter Beteiligung

Bei den ausgewiesenen Beteiligungen «Administradora Unique IDC C.A.» sowie «Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.» handelt es sich um Beteiligungen, die mittels der Equity-Methode bewertet werden (siehe Seite 97, Ereignisse nach Bilanzstichtag).

Siehe auch Erläuterungen zur Konzernrechnung, Änderung im Konsolidierungskreis sowie weitere Angaben Ziffer 6, Gruppengesellschaften.

9) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	88'557	71'155
Wertberichtigung	(1'314)	(1'887)
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	87'243	69'268

10) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Aktive Rechnungsabgrenzung	21'000	30'494
Steuerrückforderungen (MWST/VST)	2'969	6'065
Vorauszahlungen an Lieferanten	2'690	2'693
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	1'192	2'125
Sonstige Forderungen	940	571
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	28'791	41'948

11) Flüssige Mittel

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben	19'693	24'534
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	8'000	70'000
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	18'097	46'270
Total flüssige Mittel	45'790	140'804

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 01.01.2004	4'912'300	290'611	4'621'689
Erwerb von eigenen Aktien		265'000	(265'000)
Verkauf von eigenen Aktien		(526'379)	526'379
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		(8'825)	8'825
Schlussbestand 31.12.2004	4'912'300	20'407	4'891'893

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 diesen Beteiligungsprogrammen sowie als Treasurybestand.

Reserven

Die Reserven unterliegen aus handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 125,1 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.

	2004	2003
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	17'301'085	3'775'646
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	4'776'164	4'691'245
Gewinn pro Aktie in CHF ¹⁾	3.62	0.80

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

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2004	2003
Öffentliche Hand	51,00%	53,04%
Private	4,28%	5,10%
Unternehmungen	4,09%	6,47%
Pensionskassen	2,68%	5,22%
Finanzinstitute	19,46%	9,13%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	18,49%	21,04%
Anzahl Aktionäre	3'832	3'731

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

	2004	2003
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	46.76%	48.80%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5.40%	5.41%

13) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Japanisches Private Placement	400'714	423'024
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	300'000	300'000
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	296'875	370'335
Anleihen	291'593	372'881
US Private Placement	303'842	336'722
Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	118'341	79'706
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	77'027	80'524
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	3'247	4'236
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	632	535
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'792'271	1'967'963
Anleihe (Rückzahlung 5.7.2005/14.9.2004)	81'909	124'823
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	37'045	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'410	4'634
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	1'309	1'892
Darlehen Personalfonds der Flughafen Zürich AG	0	5'500
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	124'673	136'849
Total Finanzverbindlichkeiten	1'916'944	2'104'812

¹⁾ siehe auch Ziffer 14, Airport Zurich Noise Fund

Am 14. September 2004 wurde die Anleihe mit der Laufzeit von 2001 bis 2004 vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Per Bilanzstichtag bestehen folgende fest verzinsliche langfristige Finanzverbindlichkeiten:

Finanzverbindlichkeit	Nominalbetrag in Tausend 31.12.2004	Buchwert CHF in Tausend 31.12.2004	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zins- zahlungs- termine
Anleihen	CHF 82'000	81'909	2000–2005 ¹⁾	4,625%	nein	5. Juli
	CHF 90'000	89'814	1996–2006	4,625%	nein	12. April
	CHF 75'000	74'726	1995–2007	5,000%	nein	28. Sept.
	CHF 128'000	127'053	2001–2009	4,250%	nein	26. März
Zwischentotal Anleihen	CHF 375'000	373'502				
Japanisches Private Placement	JPY 37'000'000	400'714	2003–2024	5,730% ²⁾	nein	23. Mai/ 23. Nov.
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	USD 305'000	296'875 37'045 ³⁾	2003–2012	3,606%	ab 2005	20. Dez.
US Private Placement	USD 275'000	303'842	2003–2015	4,7525%	ab 2011	11. April/ 11. Okt.
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	CHF 300'000	300'000	2002–2012	5,000%	nein	19. Juli

¹⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die Rückzahlung am 5. Juli 2005 erfolgt.

²⁾ Im Berichtsjahr erhöhte sich der Zinssatz aufgrund einer Neustrukturierung der Währungsabsicherung.

³⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die erste Rückzahlung am 20. Dezember 2005 erfolgt.

Zur Absicherung der Währungsrisiken der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung hält Unique (Flughafen Zürich AG) folgende derivative Finanzinstrumente:

Derivative Finanzinstrumente	Laufzeit	Kontraktwert	Negativer Vekehrs- wert 31.12.2004 CHF in Tausend	Negativer Vekehrs- wert 31.12.2003 CHF in Tausend
Cross Currency Swap für Japanisches Private Placement	2003–2024	JPY 37'000 Mio.	106'362	68'380
Cross Currency Swap für US Private Placement	2003–2015	USD 275 Mio.	79'150	29'832
Cross Currency Swap für US Car Park Lease	2003–2012	USD 305 Mio.	75'745	35'749
Total			261'257	133'961

Die Verkehrswerte der derivativen Finanzinstrumente sind in der Position übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen bilanziert (siehe auch Ziffer 17, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen).

Die obigen Absicherungsgeschäfte werden als Cashflow Hedge eingestuft. Entsprechend werden Marktwertveränderungen im Eigenkapital (siehe auch Seite 73, Veränderung des Konzerneigenkapitals) ausgewiesen:

(CHF in Tausend)	2004	2003
Stand 1. Januar brutto	(133'961)	(20'946)
Auflösung Hedging Reserve Zinssatz-Swap zu Lasten Erfolgsrechnung netto	0	20'946
Gewinn/Verlust Marktwert Zins- und Fremdwährungsabsicherungen	(127'296)	(133'961)
Stand 31. Dezember brutto	(261'257)	(133'961)
Abzüglich latente Steuern	54'864	30'811
Stand 31. Dezember netto	(206'393)	(103'150)

Weisen der Währungs-SWAP (Cross Currency Interest Rate Swap) des US Private Placement und des Japanischen Private Placement einen negativen Marktwert auf, welcher einen gewissen Minimalwert übersteigt, so hat die Gesellschaft hierfür Sicherheiten in Form eines «Collateral» (Cash, Wertpapiere oder Letter of Credit) zu leisten. Per Bilanzstichtag bestehen folgende Collaterals:

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Flüssige Mittel	18'097	46'270
Letter of Credit	155'000	50'000

Die Unternehmung hält im Weiteren einen Zinssatz-Swap (siehe auch Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto und Ziffer 17, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen).

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, 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)	31.12.2004	31.12.2003
Innerhalb 1 Jahr	124'673	136'849
Zwischen 2 und 5 Jahren	536'312	527'896
Über 5 Jahre	1'255'959	1'440'067
Total Finanzverbindlichkeiten	1'916'944	2'104'812

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

Leasingverbindlichkeiten:

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
– Fällig innerhalb 1 Jahr	6'251	6'115
– Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	24'904	24'359
– Fällig über 5 Jahre	65'798	69'025
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	96'952	99'499
Zukünftige Zinsen	15'515	14'339
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	81'437	85'160
– Davon fällig innerhalb 1 Jahr	4'410	4'634
– Davon fällig innerhalb 2 und 5 Jahren	18'597	18'894
– Davon fällig über 5 Jahre	58'430	61'632

Die Leasingverbindlichkeiten sind mit einem Satz von 2,3 Prozent (2003: 1,9 Prozent) verzinslich. Der Zinssatz ist variabel; er kann jedoch jederzeit in einen fixen Zinssatz umgewandelt werden.

14) Airport 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.

Der Saldo des AZNF wird dabei aufgeteilt in einen nicht gebundenen und einen gebundenen Saldo. Der nicht gebundene Saldo entspricht dem Wert, welcher den Airlines und Passagieren zurückbezahlt werden müsste, sollten Unique (Flughafen Zürich AG) keine weiteren zukünftigen Kosten aus Fluglärm entstehen. Der gebundene Teil entspricht dem Saldo, welcher Unique (Flughafen Zürich AG) im Folgejahr für Lärmschutzmassnahmen aufwenden wird.

Die Situation dieses Fonds stellt sich per 31. Dezember 2004 wie folgt dar:

(CHF in Tausend)	2004	2003
Airport Zurich Noise Fund per 1.1. (Verpflichtung)	79'706	52'333
Total Lärmgebühren-Einnahmen	49'616	42'638
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(13'122)	(16'241)
Nettoergebnis vor operativen Kosten ¹⁾	116'200	78'730
Operative Kosten ¹⁾	(3'243)	(2'519)
Verzinsung Airport Zurich Noise Fund	5'384	3'495
Airport Zurich Noise Fund (Verpflichtung)	118'341	79'706
– davon nicht gebundener Saldo	106'341	
– davon gebundener Saldo für Lärmschutzmassnahmen im Folgejahr	12'000	

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

Die mutmasslichen Restkosten für Lärmschutzmassnahmen dürften sich auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements zwischen CHF 200 Mio. bis CHF 250 Mio. bewegen. Die nicht mit genügender Sicherheit abschätzbaren möglichen Kosten für Lärmschutzmassnahmen, die den nicht gebundenen Teil des AZNF übersteigen, werden daher 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 Rechtsprechung, des Fehlens eines definitiven Betriebsreglementes 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.

15) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Unique (Flughafen Zürich AG) geht aufgrund der Steuergesetzänderung im Kanton Zürich neu von einem Steuersatz von 21% (Vorjahr 23%) aus. Die Steuersatzänderung wird gemäss IAS 12.60 über die Erfolgsrechnung resp. das Eigenkapital verbucht.

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	2004	2003
Eröffnungsbilanz	50'824	68'911
Veränderung Steuersatz, über Gewinnreserve berücksichtigt	352	0
Veränderung Steuersatz, über Hedging Reserve berücksichtigt	2'036	0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	(6'818)	0
Andere Effekte	(185)	(94)
Auflösung Hedging Reserve Zinssatz-Swap zu Lasten Erfolgsrechnung	0	6'257
Latente Steuern auf Marktwertanpassung		
Cross Currency Swaps, über Hedging Reserve gebucht	(26'732)	(30'811)
Cross Currency Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	19'496	7'401
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	(817)	(840)
Am Ende des Jahres	38'156	50'824

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in Tausend)	31.12.2004		31.12.2003	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		48'386		55'266
Erneuerungsfonds		20'286		20'953
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		314		528
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		4'921		5'672
Zinssatz-Swap	7'154		8'411	
Marktwertanpassung Cross Currency Swaps	54'864		30'811	
Fremdwährungsschwankungen Cross Currency Swaps		26'253		7'401
Diverse Positionen		14		226
Latente Steueraktiven/-verbindlichkeiten	62'018	100'174	39'222	90'046
Verrechnung von Aktiven und Passiven	(62'018)	62'018	(39'222)	39'222
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	38'156	0	50'824

Per 31. Dezember 2004 verfügen Unique (Flughafen Zürich AG) sowie ihre Tochtergesellschaften gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 5,174 Mio. Auf die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen wurde vollständig verzichtet, weil die künftige Realisierung nicht gesichert ist. Vom Gesamtbetrag verfallen CHF 0,002 Mio. im Jahr 2008, CHF 1,993 Mio. im Jahr 2009, CHF 2,564 Mio. im Jahr 2010 und CHF 0,615 im Jahr 2011.

16) Vorsorgeverpflichtungen

Die dargestellte Vorsorgeverpflichtung bezieht sich auf den besonderen Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen. Dieser Plan wurde per 1. Januar 2004 folgendermassen geändert: Bis Ende 2003 war der frühest mögliche Bezug einer Leistung bei vorzeitiger Pensionierung aufgrund einer Ausnahmeregelung ab dem vollendeten 56. Altersjahr möglich. Ab 1. Januar 2004 ist jedoch ein Bezug vor dem Alter 60 ausgeschlossen. Entsprechend wurden die Verbindlichkeiten für alle Arbeitnehmer ab 60 gerechnet. Durch diese Änderung reduzierte sich die Verbindlichkeit um CHF 2.2 Mio.

Bilanz

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	2'367	3'812
Nicht erfasste versicherungsmathematische (Verluste)/Gewinne	(197)	187
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	(730)	0
Verpflichtung in der Bilanz	1'440	3'999

Erfolgsrechnung

(CHF in Tausend)	2004	2003
Zinsaufwand	53	878
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	53	878

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

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Am Anfang des Jahres	3'999	5'357
Total Kosten, siehe oben	53	878
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	(445)	(436)
Veränderungen der nicht berücksichtigten versicherungsmathematischen Gewinne (Veränderung Plan)	(2'167)	(1'800)
Am Ende des Geschäftsjahres	1'440	3'999

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2004	2003
Abzinsungssatz	3,25%	3,75%
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen	1,0%	1,0%

17) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Marktwert Cross Currency Swaps ¹⁾	261'257	133'961
Passive Rechnungsabgrenzung	62'509	72'375
Marktwert Zinssatz-Swap	44'670	47'357
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	9'107	9'048
An- und Vorauszahlungen von Kunden	6'166	44
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	8'000
Andere Verpflichtungen	608	594
Sozialversicherungsbeiträge	94	506
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	386'811	271'885

¹⁾ Marktwert Cross Currency Swaps siehe auch Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten

18) Segmentberichterstattung**Primäre Segmentberichterstattung**

Die Segmentberichterstattung nach IAS 14 entspricht den internen Reporting Segmenten. 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

Unique (Flughafen Zürich AG) erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2004 wurden CHF 0,7 Mio. (2003: CHF 1,1 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Im Weiteren ist im Segment «Aviation» ein Umsatz von CHF 3,2 Mio. (2003: CHF 2,8 Mio.) und im Segment «Non-Aviation» ein Umsatz von CHF 2,0 Mio. (2003: CHF 1,5 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 geographischen Regionen verzichtet.

Weitere Angaben

1. Finanzielles Risk Management

Ausserbilanzgeschäfte: Die Gesellschaft verwendet mit Ausnahme der auf den Seiten 83 bis 84 (Ziffer 5, Finanzaufwand/-ertrag, netto) und den Seiten 87 bis 89 (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 CHF 5,2 Mio. und der Beteiligung in Venezuela mit einem Umsatzanteil von CHF 0,384 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.

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

2. Operatives Leasing

Es bestehen für Unique (Flughafen Zürich AG) folgende Verpflichtungen aus nicht kündbaren Mietverpflichtungen:

Leasing des Check-in-Systems für Handling-Agents (CUTE):

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Fällig innerhalb 1 Jahr	4'277	3'590
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	7'128	9'573
Fällig über 5 Jahre	0	0
Total zukünftige Leasingzahlungen	11'405	13'163

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 seit dem Jahr 2003 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 fünf Jahren sowie einer Option von zwei weiteren Jahren vor. Die alten Umsatzmietverträge sind innerhalb eines Jahres kündbar.

3. Investitionsverpflichtungen

Zum Jahresende 2004 waren Sachanlageinvestitionen im Umfang von CHF 2,14 Mia. (Vorjahr CHF 2,05 Mia.) beschlossen. Es betrifft dies im Wesentlichen die 5. Bauetappe, welche hauptsächlich den Neubau des Airsidecenters, das Bahnhof-Check-in, ein Parkhaus sowie das Dock E umfasst. Davon waren per 31. Dezember 2004 CHF 1,99 Mia. vergeben (2003: CHF 1,95 Mia.), wovon CHF 1,93 Mia. (2003: CHF 1,8 Mia.) bereits ausgegeben waren.

Im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Venezuela wird das Konsortium, an welchem Unique (Flughafen Zürich AG) 49,5 Prozent hält, gemäss Vertrag mit der lokalen Regierung in den kommenden 20 Jahren ein Investitionsprogramm in der Höhe von

insgesamt USD 34 Mio. durchführen. Die zu tätigen- den Investitionen, welche nur ausgelöst werden müssen, wenn gewisse Rahmenbedingungen erfüllt sind, werden weitestgehend durch die erwarteten, operativen Cashflows finanziert.

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 Forde- rungen erforderlichen Geldbeträge die konsolidierte Jahresrechnung und den Cashflow von Unique (Flughafen Zürich AG) nicht negativ beeinflussen. Bezüglich zukünftiger Verpflichtungen für Lärm- schutzmassnahmen und formeller Enteignungen siehe Ziffer 14, Airport 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 Dar- lehens des Kantons Zürich, das dem Unternehmen aus dem Zusammenschluss der ehemaligen Flug- hafendirektion (FDZ) mit der ehemaligen Flughafen- Immobilien-Gesellschaft (FIG) zusteht, geregelt. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich auf CHF 826 Mio. Davon hat die Unternehmung am 19. Juli 2002 CHF 300 Mio. fest für 10 Jahre (bis 2012) zum Zinssatz von 5 Prozent vom Kanton Zürich bezogen. Kurzfristig sind aus dieser Dar- lehenslimite keine Mittel auf der Basis CHF-LIBOR bezogen. Somit sind per 31. Dezember 2004 Total CHF 300 Mio. (31.12.2003 CHF 300 Mio.) in Anspruch genommen.

Im Geschäftsjahr 2004 wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften die folgenden Vergütungen bezahlt:

(CHF in Tausend)	2004	2003
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung	2'645	2'784
MWV Bauingenieure AG; Ingenieurhonorare (VR-Mitglied ist Mitinhaber)	87	737
Kanton Zürich (Kantonspolizei gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen)	67'452	65'553

Im Weiteren wurden 6'436 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes an die Geschäftsleitung abgegeben (siehe Ziffer 12, Aktienkapital und Reserven). Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt.

6. Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis im Berichtsjahr umfasst die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %	Konsolidierung
Flughafen Zürich AG	Kloten	TCHF 245'615	Muttergesellschaft	K
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	TCHF 100	100%	K
APT Airport Technologies AG	Kloten	TCHF 100	100%	K
Unique Airports Worldwide AG ¹⁾	Kloten	TCHF 100	100%	K
Unique Chile S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 2'184	100%	K
Unique Airport Latin America (UALA) S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 2'595	84%	K
Aeropuertos Asociados de Chile S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 5'190	42%	K
Administracion de Concesiones IDC S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 185	42%	K
Concesion Aeropuerto El Loa S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 563	34%	K
Concesion Aeropuerto La Florida S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 843	42%	K
Concesion Aeropuerto El Tepual S.A. ¹⁾	Santiago de Chile	Mio. CLP 895	34%	K
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	Mio. VEB 25	49,5%	E
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	Mio. VEB 10	49,5%	E

¹⁾Siehe Seite 97, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Legende: K = Vollkonsolidierte Gesellschaft
E = Equity-Methode

7. Erläuterungen zu Dienstleistungslizenzen

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK erteilte 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.

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 Unique (Flughafen Zürich AG) berechtigt, einzelne Rechte und Pflichten aus dieser Konzession an Dritte zu übertragen. Diese Rechtsverhältnisse unterliegen, soweit sie flughafenspezifische Aufgaben wie Treibstoffausschank, Flugzeugabfertigung, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung sowie Catering betreffen, dem öffentlichen Recht. 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.

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 Unique (Flughafen Zürich AG) eingeleitet wurde. 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 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. Demgemäss werden die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen, in welchen die Anzahl der zur Bodenabfertigung Zugelassenen beschränkt werden muss, mittels Ausschreibungsverfahren vergeben.

8. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2004 am 3. März 2005 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung. Zwischen dem 31. Dezember 2004 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.

Am 31. Dezember 2004 unterzeichnete Unique (Flughafen Zürich AG) ein Term Sheet zur Reduktion ihrer Beteiligung an der Unique Chile S.A. von 100 auf 48 Prozent und somit anteilmässig auch ihre Beteiligungen an den übrigen Gesellschaften in Chile. Die notwendige Zustimmung der chilenischen Regierung zu dieser Transaktion liegt am 3. März 2005 noch nicht vor.

Konzernrechnung gemäss IFRS

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

Als Konzernprüfer haben wir die auf den Seiten 70 bis 97 wiedergegebene Konzernrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Veränderung des Eigenkapitals, Geldflussrechnung und Anhang) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2004 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 81 im Anhang der Konzernrechnung. 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

Roger Neininger
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Marc Ziegler
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 3. März 2005

Jahresrechnung
Flughafen Zürich AG gemäss
Schweizer Obligationenrecht (OR)

100 Erfolgsrechnung

101 Bilanz

Anhang zur Jahresrechnung

102 Rechnungslegungsgrundsätze

103 Erläuterungen zur Jahresrechnung

106 Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung
des Bilanzgewinnes 2004

107 Bericht der Revisionsstelle

Erfolgsrechnung für die Jahre 2004 und 2003
(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2004	2003
Erträge aus Lieferungen und Leistungen		625'509	552'542
Total Erträge		625'509	552'542
Abschreibungen und Amortisation		(175'880)	(159'874)
Personalaufwand		(131'265)	(138'364)
Polizei und Sicherheit		(73'135)	(71'629)
Unterhalt		(33'330)	(27'947)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(29'607)	(50'709)
Energie und Abfall		(19'635)	(19'893)
Andere Betriebsaufwendungen		(17'195)	(16'979)
Material		(12'023)	(10'090)
Einlage in den Erneuerungsfonds		(5'500)	(5'500)
Ordentlicher Gewinn vor Zinsen und Steuern		127'939	51'557
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(1)	(96'704)	(52'399)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(2)	(3'815)	14'306
Betriebsfremdes Ergebnis, netto	(3)	(676)	(1'718)
Gewinn vor Steuern		26'744	11'746
Steuern		(5'665)	(1'828)
Jahresgewinn		21'079	9'918

Bilanz per 31. Dezember 2004 und 31. Dezember 2003
(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2004	31.12.2003
Aktiven			
Grundstücke		112'267	112'267
Hochbauten, Tiefbauten		2'355'447	2'094'695
Projekte in Arbeit		65'119	323'525
Mobile Sachanlagen		82'205	77'938
Total Sachanlagen, netto		2'615'038	2'608'425
Immaterielle Anlagen		25'349	22'452
Finanzanlagen und Beteiligungen	(4)	27'847	11'492
Anlagevermögen	(5)	2'668'234	2'642'369
Warenlager		3'665	3'019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		85'201	67'533
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(6)	28'911	40'867
Flüssige Mittel und Wertschriften	(7)	43'770	157'328
Umlaufvermögen		161'547	268'747
Total Aktiven		2'829'781	2'911'116
Passiven			
Aktienkapital		245'615	245'615
Gesetzliche Reserven			
– Agio		269'254	269'254
– Allgemeine Reserven		19'060	19'060
– Reserve für eigene Aktien	(7)	2'328	24'999
Freie Reserven		78'540	55'859
Bilanzgewinn/-verlust			
– Verlustvortrag		(7'687)	(17'605)
– Jahresgewinn		21'079	9'918
Eigenkapital		628'189	607'100
Anleihen und langfristige Darlehen	(8)	1'735'563	1'861'923
Airport Zurich Noise Fund		118'341	79'706
Erneuerungsfonds		96'602	91'102
Langfristige Rückstellungen	(9)	2'940	5'499
Langfristiges Fremdkapital		1'953'446	2'038'230
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		26'185	33'780
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(10)	126'359	130'500
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		82'156	92'043
Kurzfristige Rückstellungen	(11)	13'446	9'463
Kurzfristiges Fremdkapital		248'146	265'786
Total Fremdkapital		2'201'592	2'304'016
Total Passiven		2'829'781	2'911'116

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 geöfnet (nur handelsrechtlicher Abschluss).

Eigene Aktien

Im Gegensatz zur Konzernrechnung gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2004 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 Buchgewinn auf dem Bestand per 31.12.2004 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. der 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 offen gelegt.

Derivative Finanzinstrumente

Diese werden im handelsrechtlichen Abschluss nicht bilanziert.

Rückstellungen für Lärmthematik

Mit Bezug auf die Lärmproblematik ist in den aktienrechtlichen Vorschriften und insbesondere dem Vorsichtsprinzip gegenwärtig keine Notwendigkeit zur Bildung von Rückstellungen erkennbar.

Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

– Hubcarrier

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde von Unique (Flughafen Zürich AG). Die Abhängigkeit vom Hubcarrier Swiss hat sich weiter reduziert. Trotzdem ist die weitere Entwicklung von Unique (Flughafen Zürich AG) in erheblichem Mass von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung von Swiss abhängig.

– Rechtliche Rahmenbedingungen

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass Unique (Flughafen Zürich AG) die Chancen der geschäftlichen Entwicklung, die vor allem mit der 5. Baustapen geschaffen wurden, nicht vollumfänglich nutzen kann respektive Zusatzinvestitionen und Kosten tragen muss. Dazu zählen:

- «Plafonierungsinitiative» im Kanton Zürich
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An-/Abflugverfahren
- Einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO)
- SIL-Prozess (SIL = Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)

– Formelle Enteignungen

Aufgrund der in diesem Bereich noch unvollständigen Rechtsprechung, des Fehlens eines definitiven Betriebsreglementes 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.

– Nachfragerückgang

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein volatiles Geschäft ist, welches kurzfristig auf externe Ereignisse (Terror, Seuchen) sensitiv reagiert. Solche externe Ereignisse können damit zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

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

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

1) Finanzaufwand/-ertrag, netto

(CHF in Tausend)	2004	2003
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	91'413	86'522
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(7'223)	(10'606)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	84'190	75'916
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	12'885	12'572
Übrige Zinsaufwendungen	5'655	6'500
Übriger Finanzaufwand	2'268	2'699
Leasingzins	1'696	659
Zinsaufwand auf Bankkrediten	24	3'148
Emissionskosten	0	4'453
Finanzaufwand	106'718	105'947
Wertanpassung Finanzanlagen	(8'580)	(8'766)
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben	(1'344)	(903)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(90)	(430)
Buchgewinn aus vorzeitigen Anleihenrückzahlungen	(0)	(43'449)
Finanzertrag	(10'014)	(53'548)
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	96'704	52'399

Die **aktivierten Fremdkapitalzinsen** für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2004 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,48 Prozent und im 2003 von 5,34 Prozent errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in Tausend)	2004	2003
Ausserordentlicher Ertrag	580	17'977
Ausserordentlicher Aufwand	(4'395)	(3'671)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(3'815)	14'306

Im ausserordentlichen Ertrag sind diverse aperiodische Erträge enthalten:

- CHF 0,2 Mio. Rückerstattung Sozialversicherungsbeiträge

Im ausserordentlichen Aufwand sind diverse aperiodische Aufwände enthalten:

- CHF 3,7 Mio. Ergänzungsabrechnung Mehrwertsteuer inkl. Verzugszinsen
- CHF 0,5 Mio. Sicherheitsaufwendungen

3) Betriebsfremdes Ergebnis, netto

(CHF in Tausend)	2004	2003
Betriebsfremder Ertrag	5	632
Betriebsfremder Aufwand	(681)	(2'350)
Betriebsfremdes Ergebnis, netto	(676)	(1'718)

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

Bilanz

4) Finanzanlagen

(CHF in Tausend)		31.12.2004	31.12.2003
APT Airport Technologies AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 1.8 Mio. CHF	1'800	100
APT Airport Technologies AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	5'827	6'829
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	100
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Darlehen	0	(46)
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Bet.quote 100 % Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	100
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	5'018	4'409
Swiss International Air Lines AG	Darlehen	15'000	0
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela	Bet.quote 49,5 % Nom. AK 25 Mio. VEB	1	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela	Bet.quote 49,5 % Nom. AK 10 Mio. VEB	1	0
Total Finanzanlagen		27'847	11'492

¹⁾ Gesamthaft mit Rangrücktritt

Die APT Airport Technologies AG bezweckt die technische, betriebliche und kommerzielle Konzeption, Planung, Projektierung, Realisierung und den Betrieb von Kommunikations- und strategischen Bewirtschaftungssystemen an Flughäfen.

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur.

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

Bei den ausgewiesenen Beteiligungen «Administradora Unique IDC C.A.» sowie «Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.» handelt es sich um neue Beteiligungen.

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

5) Brandversicherungswerte der Sachanlagen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Gebäude inkl. Ladebrücken	2'701'222	2'654'418
Fahrhabe	855'742	820'342

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)	31.12.2004	31.12.2003
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	1'192	2'125

Die Verzinsung des Kontokorrentes erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

7) Flüssige Mittel und Wertschriften

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Flüssige Mittel	41'442	138'438
Eigene Aktien	2'328	18'890
Total flüssige Mittel und Wertschriften	43'770	157'328

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

Anzahl	2004	2003
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	290'611	125'765
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	265'000	281'989
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	(526'379)	(93'266)
Unentgeltliche Abgabe	(8'825)	(23'877)
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	20'407	290'611

Davon beträgt der Treasurybestand an eigenen Aktien per 31.12.2004 605 Stück (31.12.2003; 231'456 Stück).

8) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Japanisches Private Placement	421'173	421'173
US Private Placement	365'750	365'750
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	355'641	400'000
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	300'000	300'000
Anleihen	293'000	375'000
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'735'564	1'861'923

Es bestehen folgende **langfristige Finanzverbindlichkeiten**, welche fest verzinslich sind:

Finanzver- bindlichkeit	Nominalbetrag in CHF in Tausend 31.12.2004	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zinszahlungs- termine
Anleihen	82'000	2000–2005 ¹⁾	4,625%	nein	5. Juli
	90'000	1996–2006	4,625%	nein	12. April
	75'000	1995–2007	5,000%	nein	28. September
	128'000	2001–2009	4,250%	nein	26. März
Zwischentotal Anleihen	375'000				
Japanisches Private Placement	421'173	2003–2024	5,730% ²⁾	nein	23. Mai/ 23. November
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	355'641	2003–2012	3,606%	ab 2005	20. Dezember
US Private Placement	44'359 ³⁾				11. April/ 11. Oktober
	365'750	2003–2015	4,7525%	ab 2011	
Langfristiges Darlehen Kanton Zürich	300'000	2002–2012	5,000%	nein	19. Juli

¹⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die Rückzahlung am 5. Juli 2005 erfolgt.

²⁾ Im Berichtsjahr erhöhte sich der Zinssatz aufgrund einer Neustrukturierung der Währungsabsicherung.

³⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die erste Rückzahlung am 20. Dezember 2005 erfolgt.

9) Langfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Pensionsverpflichtungen	1'440	3'999
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Total langfristige Rückstellungen	2'940	5'499

10) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Anleihe (Rückzahlung 5.7.2005/14.9.2004)	82'000	125'000
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	44'359	0
Darlehen Personalfonds der Flughafen Zürich AG ¹⁾	0	5'500
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	126'359	130'500

¹⁾ Siehe auch Ziffer 6, übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

Die Verzinsung des Darlehens des Personalfonds der Flughafen Zürich AG erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

11) Kurzfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2004	31.12.2003
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	9'107	9'048
Steuerverpflichtungen	3'767	35
Andere Verpflichtungen	572	380
Total kurzfristige Rückstellungen	13'446	9'463

Weitere Angaben

Bedeutende Aktionäre

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

	2004	2003
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	46,76%	48,80%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,40%	5,41%

Diverse Angaben

(CHF in Tausend)	2004	2003
Der Personalaufwand wurde im Berichtsjahr durch die Auflösung von im Personalfonds der Flughafen Zürich AG enthaltenen Arbeitgeberbeitragsreserve entlastet um	1'500	2'500
Nicht bilanzierte Finanz-Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	80'894	84'569

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 18,1 Mio.

(31.12.2003 CHF 46,3 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 155,0 Mio. (31.12.2003 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 Bilanzgewinnes 2004

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 13'391'709 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 99 bis 106) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2004 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, verweisen wir auf die Anmerkungen zur aktuellen Risikosituation auf Seite 102 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

Roger Neininger
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Marc Ziegler
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 3. März 2005



Ankunft 2
Arrival 2

ping

welcome

erland

WELCO

Impressum:

Redaktion: Unique (Flughafen Zürich AG)
Fotografien: Thomas Buchwalder
Gestaltung: Valance & Bauer Kommunikation, Zürich
Satz/Druck: bm druck ag, Winkel bei Zürich
© Unique (Flughafen Zürich AG)

