





Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Tel. +41 (0)43 816 22 11, [www.unique.ch](http://www.unique.ch)  
Corporate Communications, Jörn Wagenbach,  
Tel. +41 (0)43 816 59 80, Fax +41 (0)43 816 46 15, [joern.wagenbach@unique.ch](mailto:joern.wagenbach@unique.ch)  
Investor Relations, Daniel Schmucki,  
Tel. +41 (0)43 816 24 31, Fax +41 (0)43 816 47 80, [daniel.schmucki@unique.ch](mailto:daniel.schmucki@unique.ch)

**Der Flughafen Zürich ist mehr als nur das Schweizer Tor zur Welt. Er ist eine wichtige Drehscheibe im wirtschaftlichen Zentrum der Schweiz, wo sich täglich über 70'000 Menschen aus verschiedenen Ländern und Kulturen begegnen.**

Ob man ankommt, abreist oder einfach nur den Komfort und die vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten geniessen möchte, der Flughafen Zürich ist ein Ort, an dem man sich gerne aufhält – so wie der Teddy-Bär in unserem Film. Begleiten Sie ihn auf seiner abwechslungsreichen Reise und erfahren Sie mehr über die Vielfalt des wichtigsten Flughafens der Schweiz.

Wir laden Sie ein zu einem multimedialen Rundgang mit der beiliegenden CD (siehe letzte Umschlagseite) und wünschen Ihnen viel Vergnügen dabei.



## Inhaltsverzeichnis



## **5 Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)**

### **Allgemeine Berichterstattung**

|    |                                                   |
|----|---------------------------------------------------|
| 9  | Aktionärsadresse                                  |
| 13 | Verwaltungsrat und Management                     |
| 17 | Flugverkehrsgeschäft (Aviation)                   |
| 21 | Kommerzielle Entwicklung (Non-Aviation)           |
| 23 | Immobilien und Facility Management (Non-Aviation) |
| 27 | Public Affairs und Unternehmenskommunikation      |
| 29 | Lärmmanagement und Anwohnerschutz                 |
| 33 | Internationale Aktivitäten                        |
| 37 | Corporate Governance                              |
| 47 | Risk Management                                   |
| 55 | Chronik 2006                                      |

### **Jahresbericht 2006**

|    |                                     |
|----|-------------------------------------|
| 59 | <b>Strategie und Wertmanagement</b> |
| 59 | Strategische Ausrichtung            |
| 59 | Finanzielles Wertmanagement         |
| 59 | Mitarbeitende                       |
| 60 | Umweltschutz                        |

## **63 Finanzkennzahlen**

|    |                                |
|----|--------------------------------|
| 65 | <b>Geschäftsentwicklung</b>    |
| 65 | Verkehrsentwicklung            |
| 66 | Umsatz- und Ertragsentwicklung |
| 73 | Segmentberichterstattung       |
| 75 | Beteiligungen                  |

|    |                                  |
|----|----------------------------------|
| 76 | <b>Vermögens- und Finanzlage</b> |
| 76 | Investitionen                    |
| 76 | Konzerngeldflussrechnung         |
| 77 | Bilanzstruktur                   |

## **79 Ausblick**

## **81 Verkehrsstatistik**

### **Finanzbericht**

|     |                             |
|-----|-----------------------------|
| 98  | Konzernrechnung gemäss IFRS |
| 135 | Bericht des Konzernprüfers  |
| 137 | Jahresrechnung gemäss OR    |
| 151 | Bericht der Revisionsstelle |

## Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)



### Empfehlung Staff Special 2007

- 3 Ausgaben mit folgenden Daten:
  - Frühling 01.01. – 30.04.2007
  - Sommer 17.06. – 30.09.2007
  - Winter 01.11. – 31.12.2007

Zeitraum Frühling/Sommer bis  
Sommer, wenn persönliche Spezial-

2 Angebote pro Stück  
mit einem konkreten  
recht laufend



unique

**Finanzkennzahlen**

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

|                                                                   | 2006             | 2005           | 2004           | 2003           | 2002           |
|-------------------------------------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Umsatz                                                            | 737'109          | 702'229        | 683'686        | 601'719        | 566'362        |
| davon Aviation-Erträge                                            | 444'238          | 418'877        | 411'754        | 347'110        | 328'837        |
| davon Non-Aviation-Erträge                                        | 292'871          | 283'352        | 271'932        | 254'609        | 237'525        |
| Betriebskosten                                                    | 358'837          | 338'282        | 328'712        | 304'215        | 320'693        |
| Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)     | 378'272          | 363'947        | 354'974        | 297'504        | 245'669        |
| EBITDA Marge                                                      | 51,3%            | 51,8%          | 51,9%          | 49,4%          | 43,4%          |
| Konzerngewinn                                                     | 87'448           | 59'123         | 52'268         | 32'883         | 34'773         |
| <i>Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben</i> | <i>87'448</i>    | <i>59'123</i>  | <i>52'406</i>  | <i>32'935</i>  | <i>34'623</i>  |
| <i>Davon den Minderheiten zuzuschreiben</i>                       | <i>0</i>         | <i>0</i>       | <i>(138)</i>   | <i>(52)</i>    | <i>150</i>     |
| Investitionen                                                     | 218'722          | 124'300        | 200'115        | 303'453        | 547'102        |
| Cashflow <sup>1)</sup>                                            | 252'460          | 236'340        | 245'630        | 217'183        | 174'250        |
| Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)                         | 2'614'618        | 2'569'922      | 2'644'421      | 2'638'304      | 2'408'216      |
| Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE)                        | 5,7%             | 5,4%           | 4,9%           | 3,6%           | 3,4%           |
| Eigenkapital per 31.12.                                           | 1'230'464        | 805'999        | 756'446        | 708'687        | 740'339        |
| <i>Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zurechenbar</i>   | <i>1'230'464</i> | <i>805'999</i> | <i>750'126</i> | <i>702'634</i> | <i>734'118</i> |
| <i>Davon den Minderheiten zurechenbar</i>                         | <i>0</i>         | <i>0</i>       | <i>6'320</i>   | <i>6'053</i>   | <i>6'221</i>   |
| Eigenkapitalrendite                                               | 8,6%             | 7,6%           | 7,2%           | 4,6%           | 4,8%           |
| Eigenkapitalquote                                                 | 38,8%            | 26,3%          | 24,0%          | 21,9%          | 24,9%          |
| Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)                        | 1'177'985        | 1'745'299      | 1'770'910      | 1'930'572      | 1'782'990      |
| Verzinsliches Kapital (IFRS) / EBITDA                             | 3,11x            | 4,80x          | 4,99x          | 6,49x          | 7,26x          |
| Verzinsliches Kapital (netto, nominal)                            | 1'290'360        | 1'786'198      | 1'919'134      | 1'987'191      | 1'782'581      |
| Verzinsliches Kapital (nominal) / EBITDA                          | 3,41x            | 4,91x          | 5,41x          | 6,68x          | 7,26x          |
| <b>Betriebliche Kennzahlen</b>                                    | <b>2006</b>      | <b>2005</b>    | <b>2004</b>    | <b>2003</b>    | <b>2002</b>    |
| Anzahl Passagiere                                                 | 19'237'216       | 17'884'652     | 17'252'906     | 17'024'937     | 17'948'058     |
| Anzahl Flugbewegungen                                             | 260'786          | 267'363        | 266'660        | 269'392        | 282'154        |
| Fracht in Tonnen                                                  | 363'325          | 372'415        | 363'537        | 389'843        | 421'811        |
| Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.                                 | 1'290            | 1'262          | 1'289          | 1'260          | 1'286          |
| Anzahl Mitarbeiter                                                | 1'523            | 1'470          | 1'478          | 1'425          | 1'449          |
| <b>Kennzahlen für den Aktionär</b>                                | <b>2006</b>      | <b>2005</b>    | <b>2004</b>    | <b>2003</b>    | <b>2002</b>    |
| Anzahl ausgegebene Aktien                                         | 6'140'375        | 4'912'300      | 4'912'300      | 4'912'300      | 4'912'300      |
| Dividende (vorgeschlagen) pro Aktie (in CHF)                      | 3.00             | 1.00           | 0.00           | 0.00           | 0.00           |
| Dividendenbetrag in CHF Tausend                                   | 18'421           | 4'912          | 0              | 0              | 0              |
| Payout Ratio                                                      | 21,1%            | 8,3%           | 0,0%           | 0,0%           | 0,0%           |
| Eigenkapital pro Aktie (in CHF)                                   | 200.39           | 164.08         | 153.99         | 144.27         | 150.71         |
| Gewinn pro Aktie (in CHF)                                         | 15.35            | 12.08          | 10.97          | 7.02           | 7.23           |
| Aktienkurs (in CHF) Höchst                                        | 380.00           | 236.00         | 150.00         | 71.00          | 136.75         |
| Tiefst                                                            | 235.00           | 147.00         | 66.75          | 18.00          | 42.00          |

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

<sup>1)</sup> Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen.

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

#### Ausgewählte Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss

| <b>(CHF in Tausend)</b>                                           | <b>2006</b>   | <b>2005</b>   | <b>2004</b>   | <b>2003</b>  | <b>2002</b>  |
|-------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| Umsatz                                                            | 686'933       | 656'031       | 637'313       | 561'599      | 527'555      |
| davon Aviation-Erträge                                            | 390'215       | 368'543       | 362'138       | 304'471      | 287'324      |
| davon Non-Aviation-Erträge                                        | 296'718       | 287'488       | 275'175       | 257'128      | 240'231      |
| Betriebskosten                                                    | 358'837       | 338'282       | 328'712       | 304'215      | 320'693      |
| Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)     | 328'096       | 317'749       | 308'601       | 257'384      | 206'862      |
| EBITDA Marge                                                      | 47,8%         | 48,4%         | 48,4%         | 45,8%        | 39,2%        |
| Konzerngewinn                                                     | 46'952        | 21'045        | 16'104        | 3'463        | 7'881        |
| <i>Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben</i> | <i>46'952</i> | <i>21'045</i> | <i>16'242</i> | <i>3'515</i> | <i>7'731</i> |
| <i>Davon den Minderheiten zuzuschreiben</i>                       | <i>0</i>      | <i>0</i>      | <i>(138)</i>  | <i>(52)</i>  | <i>150</i>   |
| Investitionen                                                     | 103'985       | 124'300       | 200'115       | 303'453      | 547'102      |
| Cashflow <sup>1)</sup>                                            | 222'855       | 208'804       | 218'706       | 195'359      | 154'518      |
| Gewinn pro Aktie (in CHF)                                         | 8.24          | 4.30          | 3.40          | 0.75         | 1.61         |

<sup>1)</sup> Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen.



Anja Frei  
Leiterin VIP-Service

## Aktionärsadresse



Andreas Schmid  
Präsident des Verwaltungsrates

Josef Felder  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

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

Unique (Flughafen Zürich AG) blickt nach einem befriedigenden Geschäftsjahr 2005 auch auf ein gutes Jahr 2006 zurück. Die Übernahme unseres Hauptkunden Swiss durch die Lufthansa und die damit verbundene Integration der Fluggesellschaft in die Star Alliance haben sich erfreulich auf die Marktentwicklung ausgewirkt. Das spiegelt sich unverkennbar in der Passagierentwicklung wider. Sowohl die Zahl der Lokalpassagiere als auch die Zahl der Umsteigepassagiere liegen über den Erwartungen unseres Unternehmens. Der Anteil Transferpassagiere hat sich mit knapp 32 Prozent erfreulich entwickelt. Bereits die erste Jahreshälfte war geprägt von einem über Erwartungen hohen Wachstum. Dieser Trend setzte sich bis zum Ende des Berichtsjahres fort und führte zu einem Total von 19,2 Millionen Passagieren. Seit der Gründung der Swiss benutzten noch nie so viele Passagiere in einem Jahr das Schweizer Tor zur Welt. Die Flughafen Zürich AG ist damit unternehmerisch weiter gestärkt und für die Zukunft gut gerüstet.

**Betrieblich** konnte der Flughafen Zürich seine Position als Flughafen mit pünktlichen An- und Abflugzeiten trotz Wettbewerbsnachteilen durch die einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO) festigen. Die Einschränkungen durch die DVO führten vor allem an den Wochenenden weiterhin zu deutlichen Behinderungen des Flugverkehrs und benachteiligten den Flughafen Zürich gegenüber seinen europäischen Mitbewerbern. Dennoch behauptet sich der Flughafen im internationalen Vergleich der Pünktlichkeitsstatistik im vorderen Drittel. Die Passagiere bewerten den Flughafen Zürich seit Beendigung der 5. Bauetappe mehrheitlich als qualitativ hoch stehende Luftverkehrsdrehscheibe im Herzen Europas. Zahlreiche renommierte internationale Auszeichnungen zeugen davon. Besonders hervorheben möchten wir die vom Airport Council International (ACI) vergebenen ASQ-Awards (Airport Service Quality) für den besten Flughafen Europas in Bezug auf die allgemeine Zufriedenheit der abfliegenden Passagiere sowie den dritten Platz weltweit in der Kategorie «Flughafengrösse 15 bis 25 Millionen Passagiere». Per Ende 2006 bot der Flughafen Zürich rund 20'700 Personen eine Arbeitsstelle, wovon 1'523 Mitarbeitende bei der Flughafen Zürich AG beschäftigt waren. Dies entspricht einer Zunahme von rund 100 Stellen (plus 53 bei der Flughafen Zürich AG).

Die letzten beiden Monate des Berichtsjahres waren geprägt durch die verschärften Sicherheitsvorschriften beim Handgepäck, welche hohe Zusatzkosten verursachen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hatte im Oktober 2006 entschieden, die für alle EU-Flughäfen geltende Regelung der Flüssigkeitsbeschränkung im Handgepäck aus praktischen Gründen auch für die Schweizer Flughäfen zu übernehmen. Auf internationaler Ebene sind dringend Anstrengungen nötig, damit weltweit einheitliche Sicherheitsbestimmungen gelten. Im Hinblick auf die neuen Bestimmungen kam der Entscheid des Bundesrates, grundsätzlich an Schweizer Flughäfen Duty-Free-Einkäufe auch für ankommende Passagiere zu ermöglichen, zum richtigen Zeitpunkt. Zuerst müssen aber noch die Alkohol-, Tabak- und Mehrwertsteuer-Gesetze entsprechend angepasst werden.

Der **Konzerngewinn** beträgt im Geschäftsjahr 2006 87,5 Millionen Franken (plus 48 Prozent) und liegt über den Erwartungen der Gesellschaft. Der Gewinn ohne Berücksichtigung der Lärmthematik beträgt 47 Millionen Franken (plus 123 Prozent). Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 3.– Franken pro Aktie vor.

#### **Fluglärm- und Entschädigungsthematik**

Am 16. März 2006 konnte die Flughafen Zürich AG eine Gesamtlösung präsentieren, mit welcher die Finanzierungs- und Bilanzierungsrisiken für allfällige Fluglärmentschädigungen nachhaltig reduziert und beschränkt werden können. Die Gesamtlösung beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Elemente:

- eine Kapitalerhöhung von rund 310 Millionen Franken
- die vorzeitige Rückzahlung des Darlehens von 300 Millionen Franken (ohne Zusatzkosten) an den Kanton Zürich
- die Aufnahme einer Anleihe von 150 Millionen Franken
- die Bereitstellung einer «Committed Credit Line» von 200 Millionen Franken, welche ausschliesslich für die Deckung einer allfälligen Finanzierungslücke aus Fluglärm reserviert ist
- die Anlage der vorhandenen Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen.

Sämtliche Aktivitäten konnten im ersten Halbjahr 2006 erfolgreich abgeschlossen werden. Im Rahmen der Gesamtlösung hat der Kanton Zürich seinen Aktienanteil an der Flughafen Zürich AG auf das gesetzliche Minimum von 33,33 Prozent plus einer Aktie reduziert.

Im Zusammenhang mit den ersten konkreten Verfahren in Bezug auf Lärmentschädigungen am Flughafen Zürich hat die Eidgenössische Schätzungskommission im Dezember 2006 Urteile für 18 Pilotfälle in der Gemeinde Opfikon gesprochen. Die Schätzungskommission hat festgehalten, dass in 3 der 18 Fälle eine Entschädigung zu zahlen sei. Die 18 Pilotfälle werden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsinstanz weitergezogen. Ein Entscheid des Bundesgerichtes wird frühestens Ende 2007 erwartet.

#### **Zukünftige Entwicklung**

Das politische Umfeld stand ganz im Zeichen des Prozesses Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Unter Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) ist der Prozess im Berichtsjahr einen wichtigen Schritt weitergekommen. Im SIL werden die Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Flughafens festgelegt. Aus dem SIL-Prozess wird das Objektblatt zum Flughafen Zürich resultieren. Es soll Planungs- und Rechtssicherheit für die Bevölkerung und den Flughafen bringen. Eine Nachfrageprognose des Bundes, die als Grundlage für die Arbeiten im SIL-Prozess dient, zeigt auf, dass das Bedürfnis unserer Gesellschaft nach Mobilität in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird. Aufgabe des Flughafens und damit unseres Unternehmens ist es, diesem Bedürfnis gerecht zu werden und die dafür benötigte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Im SIL-Prozess sollen Entscheide gefällt werden, welche es auch nachfolgenden Generationen erlauben, ihr Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen. Damit das gelingt, sind der Flughafen Zürich und seine Betreibergesellschaft auf Rahmenbedingungen und Lösungen angewiesen, welche Rechtssicherheit gewährleisten und Stabilität schaffen. So kann die

nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich als bedeutendste Verkehrsinfrastruktur unseres Binnenlandes sichergestellt und die nötige Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden.

#### **Veränderungen im Verwaltungsrat**

Im Berichtsjahr kam es zu einer Veränderung im Verwaltungsrat. Herr Eduard Witta stellte sich anlässlich der Generalversammlung vom 11. April 2006 nicht mehr zur Wiederwahl. Eduard Witta hat dem Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG bzw. der vormaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG während 24 Jahren angehört. Als Präsident der FIG-Baukommission, welche sich im Auftrag des Verwaltungsrates mit den Aus- und Umbauprojekten des Flughafens auseinandersetzte, hatte er 18 Jahre intensiv an der Weiterentwicklung der baulichen Flughafeninfrastruktur mitgearbeitet und das heutige Gesicht des Flughafens massgeblich mitgeprägt.

Durch seinen langjährigen, engagierten und konstruktiven Einsatz hat Herr Eduard Witta während der schwierigen Jahre seiner Amtszeit wesentlich zur Stabilisierung des Unternehmens beigetragen. Das Wirken von Herrn Eduard Witta war für die Flughafen Zürich AG sehr wertvoll und das Unternehmen ist ihm zu grossem Dank verpflichtet.

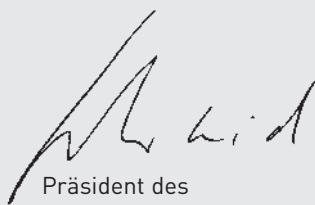
Für die künftige Mitarbeit im Verwaltungsrat wurde Herr Thomas Kern durch die Generalversammlung vom 11. April 2006 gewählt. Herr Thomas Kern leitete bis Ende 2006 als CEO die Globus-Gruppe. Mit seiner langjährigen und umfassenden Kenntnis der Marktverhältnisse im Detailhandelsgeschäft bringt er insbesondere wertvolle Impulse und Unterstützung für die weitere Entwicklung des nichtflugbetriebsbezogenen Geschäftes ein.

**Dank**

Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre, gilt unser Dank für Ihr langfristiges Engagement und Ihr Vertrauen in die Flughafen Zürich AG. Der Aktienkurs Ihrer Gesellschaft hat sich auch im Berichtsjahr wiederum sehr erfreulich entwickelt. Dies werten wir als Zeichen Ihres Vertrauens. Unseren Partnern und Geschäftskunden, den Fluggesellschaften sowie den Mietern danken wir für ihre Unterstützung und die gute Zusammenarbeit. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir für den wiederum aussergewöhnlichen Einsatz, mit dem sie die Leistungsstärke des Unternehmens einmal mehr unter Beweis gestellt haben.

Zürich-Flughafen, 8. März 2007

Andreas Schmid



Präsident des  
Verwaltungsrates

Josef Felder



Vorsitzender der  
Geschäftsleitung

## Verwaltungsrat und Management



**Präsident**

- Andreas Schmid  
Vizepräsident des Verwaltungsrates der Barry  
Callebaut AG

**Vizepräsident**

- Dr. Lukas Briner  
Direktor der Zürcher Handelskammer  
vom Zürcher Regierungsrat in den Verwaltungs-  
rat delegiert

**Mitglieder**

- Martin Candrian  
Präsident des Verwaltungsrates der Candrian  
Catering AG
- Rita Fuhrer  
Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektorin  
des Kantons Zürich  
vom Zürcher Regierungsrat in den Verwaltungs-  
rat delegiert
- Thomas Kern (ab 11. April 2006)  
CEO Globus-Gruppe bis 31.12.2006
- Dr. Elmar Ledergerber  
Stadtpräsident der Stadt Zürich
- Dr. Kaspar Schiller  
Rechtsanwalt, Partner in der Kanzlei Schiller  
Denzler Dubs, Winterthur
- Dr. Martin Wetter  
vom Zürcher Regierungsrat in den  
Verwaltungsrat delegiert
- Eduard Witta (bis 11. April 2006)  
dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Mitinhaber des  
Bauingenieurbüros MWV Bauingenieure AG

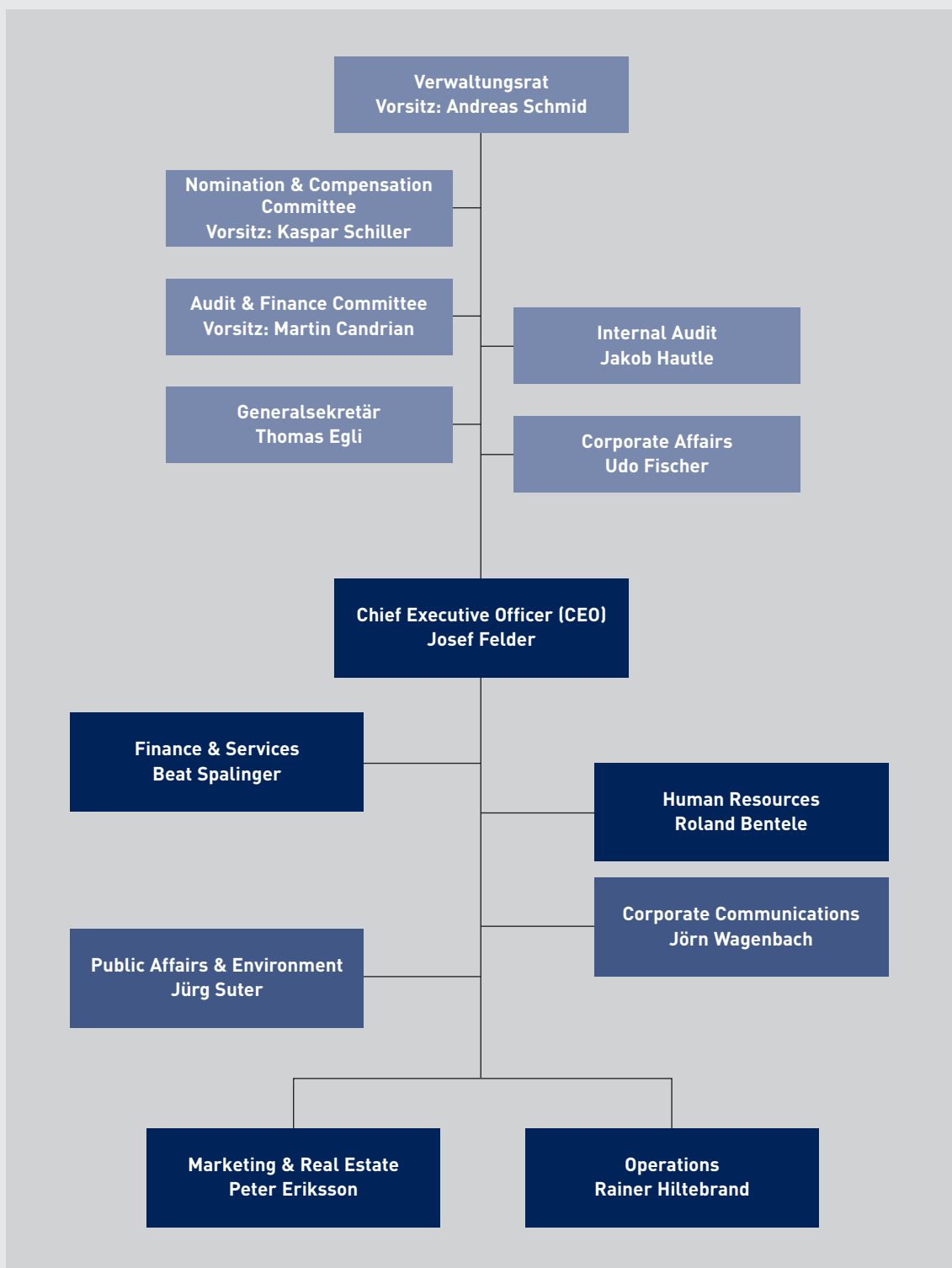
**Generalsekretär**

- Thomas Egli



Gabriela Linner  
Assistentin Public Affairs & Environment

## Organisation 2006



## Flugverkehrsgeschäft (Aviation)



## Infrastruktur und Planung

### Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Sachpläne sind Raumplanungsinstrumente des Bundes zur langfristigen Sicherung nationaler Interessen. Während die Kantone mit den Richtplänen ihre raumplanerischen Interessen seit Jahren verfolgen, ohne die An- und Abflugachsen des Flughafens von Siedlungen freizuhalten, liegt der Sachplan für den Flughafen Zürich auch fast 30 Jahre nach der Einführung des Raumplanungsgesetzes noch nicht vor. Der SIL-Prozess für das Objektblatt von Zürich wurde 2001 gestartet, kam aber im darauf folgenden Jahr zum Stillstand. Die anschliessende Mediation scheiterte bereits in einem frühen Stadium. Der Bund lancierte deshalb im Herbst 2004 den SIL-Prozess neu. In einer Projektpartnerschaft arbeiten das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und die Flughafen Zürich AG seither zusammen. Im Oktober 2005 wurden im Koordinationgespräch verschiedene Grundlagendokumente veröffentlicht. Seither trieben die Projektpartner die Facharbeiten für die Entwicklung von künftigen Betriebsvarianten voran, um der politischen Diskussion umfassende und transparente Grundlagen bereitzustellen. Am 8. Dezember 2006 stellte das BAZL im ersten Teil des Koordinationgesprächs II die umfangreichen Resultate dieser Arbeitsphase, insgesamt 19 Betriebsvarianten auf drei unterschiedlich weit entwickelten Pistensystemen, den Vertretern der Nachbarkantone und den zuständigen Bundesämtern sowie Vertretern Deutschlands vor. Gleichzeitig wurde die Öffentlichkeit informiert. Während die auf einem Parallelpistensystem basierenden Varianten die Nachfrage gemäss der Prognose des Bundes ab Inbetriebnahme der Parallelpiste abzuwickeln vermögen, decken die Varianten auf dem bestehenden Pistensystem oder mit Verlängerungen der Pisten 28 und 32 die Nachfrage nicht ab. Im Planjahr 2030 könnten bis zu 40 Prozent der prognostizierten Verkehrsnachfrage nicht befriedigt werden. Da Infrastrukturanpassungen an einem Flughafen in der Schweiz mindestens 15 Jahre dauern, wird es gemäss Prognose selbst bei raschem Fortschritt der Arbeiten zwischenzeitlich zu einem Nachfrageüberhang kommen. Mit den 19 Betriebsvarianten liegt ein umfassender Variantenfächer auf dem Tisch. Es liegt nun am Bund, darüber zu entscheiden, welcher Raum für den künftigen Mobilitätsbedarf ausgespart wird und welcher Raum für die Besiedlung zur Verfügung steht. Gemäss heutiger

Planung steht der Bundesratsentscheid gegen Ende 2009 an. Vor diesem Entscheid wird Rechts- und Planungssicherheit für den Flughafen Zürich und für die Flughafenregion nicht zu erreichen sein.

### Instrumentenlandesystem für die Piste 28 (ILS 28)

Die Arbeiten für das Instrumentenlandesystem für die Piste 28 (ILS 28) konnten im Jahr 2005 fertig gestellt werden. Die Einführung des neuen Anflugverfahrens erfolgte wie seit längerem geplant am 26. Oktober 2006. Bis es so weit war und die Anlage in Betrieb genommen werden konnte, waren eine längere Testlaufzeit des Senders, die Schulung der Flugverkehrsleiter, die Absenkung des Luftraums im Osten, verschiedene Sicherheitsnachweise sowie der Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden durch das Bundesgericht nötig. Aufgrund des Bundesgerichtsentscheides bleiben aber vorläufig die Sichtminima des bisherigen Anfluges bestehen. Unter diesen Bedingungen muss abends bei ungenügender Sicht weiterhin von Süden her angeflogen werden. Ziel für die Flughafen Zürich AG bleibt die maximale Verfügbarkeit des Anfluges 28 auch bei schlechten Wetterbedingungen. Um dieses Ziel zu erreichen, laufen zurzeit weitere Abklärungen und Sicherheitsstudien.

### Gekröpfter Nordanflug

Um die dicht besiedelten Gebiete im Süden des Flughafens teilweise zu entlasten, hat die Flughafen Zürich AG am 31. Dezember 2004 ein Gesuch für einen «gekröpften Nordanflug» mit Sicht-Endanflug beim BAZL eingereicht. Der gekröpfte Nordanflug soll morgens zwischen 6.00 und 7.00 Uhr die Zahl der Südanflüge reduzieren. Die vom BAZL aufgrund der operationellen Überprüfung gewünschten Anpassungen beim Anflugverfahren führten zu einer Überarbeitung des bereits eingereichten Gesuchs. Mit der erneuten Eingabe beim BAZL konnte diese Überarbeitung per 31. Oktober 2006 abgeschlossen werden.

Die Gesuchsanpassungen beziehen sich insbesondere auf die Endanflugkurve, welche neu einen Bestandteil des Sicht-Endanfluges darstellt, sowie eine Erweiterung der Hindernisbefeuerng auf dem Stadlerberg. Das BAZL hat die Vollständigkeit des Gesuchs bestätigt und wird es öffentlich auflegen. Skyguide arbeitet parallel dazu an der Erarbeitung der Luftraumstruktur und an der Vorbereitung zur Einführung.

## **Zürich 2010**

Für die Umsetzung des Schengener Abkommens sind eine Separierung der Passagierströme und damit verbunden die Anpassung der Passkontrollen sowie die Bereitstellung von zusätzlichen Gates notwendig. Die Projektplanung wurde 2006 weiter intensiviert und seit Mitte 2006 mit der Planung für eine zentralisierte Sicherheitskontrolle unter dem Projektnamen «Zürich 2010» zusammengefasst. Für die Gate-Erweiterung wurden diverse Varianten vertieft und detaillierte Kostenschätzungen erarbeitet. Der Verwaltungsrat hat im Januar 2007 entschieden, die Detailplanung für ein zusätzliches Busgate und den Um-/Neubau des Docks B in Angriff zu nehmen. Der definitive Umsetzungsentscheid ist abhängig vom Ausgang der Plafonierungsinitiative, welche voraussichtlich Ende 2007 zur Abstimmung gelangen wird. Der Einführungstermin für «Schengen» wird vom Bund festgelegt und ist zurzeit auf den Flugplanwechsel im Herbst 2008 geplant. Die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen umfasst die Verlegung der Kontrollstellen vor das Airside Center. Die Zentralisierung erhöht die Qualität für die Passagiere (Sicherheitskontrollen zu Beginn des Passagierprozesses) und senkt die Betriebskosten. Zudem bietet eine zentralisierte Sicherheitskontrolle mehr Flexibilität im Bezug auf zukünftig zu erwartende weitere Anpassungen der Sicherheitsstandards.

## **Betrieb**

### **Qualität des Flughafens in der Wertung der Kunden**

Die Qualität des bedeutendsten internationalen Flughafens der Schweiz konnte im Jahr 2006 weiter verbessert werden. Die vielen positiven Rückmeldungen unserer Gäste, weniger Reklamationen und mehrere externe Auszeichnungen bestätigen die Anerkennung der guten Leistungen. So wählten die Leser des Magazins «Business Traveller» den Flughafen Zürich zum besten Gross- und Umsteigeflughafen in Europa. Zudem wurden uns durch das Airport Council International (ACI) die ASQ-Awards (Airport Service Quality) für den besten Flughafen Europas im Bezug auf die allgemeine Zufriedenheit der abfliegenden Passagiere und für den dritten Platz weltweit in der Kategorie «Flughafengrösse 15 bis 25 Millionen Passagiere» verliehen. Im Juni erhielt der Flughafen Zürich für das Airside Center und das Bahnhofterminal den

«RIBA International Award» (Royal Institute of British Architects) für herausragende Architekturleistungen. Im September wurde der Flughafen Zürich zum dritten Mal in Folge mit dem World Travel Award als «Europe's Leading Airport» ausgezeichnet.

## **Pünktlichkeit**

Die Pünktlichkeit ist ein wichtiger Indikator für die Qualität eines Flughafens. In Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern konnte im Berichtsjahr trotz des harten Winters und der schwierigen Wetterverhältnisse im Sommer die Pünktlichkeit (Abflüge mit weniger als 15 Minuten Verspätung) am Flughafen Zürich gemäss Zielvorgabe um ein weiteres Prozent verbessert werden. Im Pünktlichkeitsvergleich der 27 wichtigsten Flughäfen Europas erreichte Zürich damit in allen Quartalen ein Resultat in den Top Ten. Dazu beigetragen haben unter anderem die Anpassung des Buseinsteigeprozesses, die Erhöhung der Einsteigedisziplin an Bord der Flugzeuge sowie insbesondere die Wiederöffnung der Piste 28 für Starts von 7.00 bis 9.00 Uhr an Wochenenden und Baden-Württembergischen Feiertagen. Die bei Einführung der Anflugverfahren für Südanflüge im Herbst 2003 notwendig gewordene umfangreiche Sicherheitsüberprüfung zur Bewirtschaftung des Pistenkreuzes wegen gleichzeitiger Landungen auf der Piste 34 (Südanflüge) und Starts auf der Piste 28 (Weststarts) konnte abgeschlossen werden, so dass Starts am Morgen ab 7.00 Uhr auch während Zeiten mit Überflugseinschränkungen über süddeutschem Gebiet wieder auf der Hauptstartpiste erfolgen können.

## **Staff Screening**

Auf der Basis der bilateralen Verträge der Europäischen Union (EU) mit der Schweiz sind die Schweizer Flughäfen verpflichtet, die entsprechenden EU-Sicherheitsvorschriften zu übernehmen. Während bisher die Sicherheitsmassnahmen in der Schweiz auf einer Vertrauenskultur gegenüber den Mitarbeitern aufgebaut waren, müssen sie nun von einem im europäischen Umfeld gelebten Kontroll- und Überwachungssystem abgelöst werden. Die EG-Richtlinie über das Staff Screening verlangt insbesondere die Kontrolle von Mitarbeitenden und Fahrzeugen beim Betreten und Befahren der sicheren Zonen. In Zürich wird die Verordnung in drei Phasen umgesetzt.

Nach Einführung der Phase I (Dockbereiche) am 4. Oktober 2004 erfolgte am 1. Januar 2006 die Umsetzung der Phase II. Diese umfasst den Einbezug der Fluggastbrücken und des Busbetriebs in die Flächen, die nur noch via Sicherheitskontrolle betreten werden dürfen. Damit werden alle Personen, die sich im Passagierstrom bewegen, einer Sicherheitskontrolle unterzogen. Die Planung der Phase III wurde 2006 gestartet. Ziel ist es, das gesamte Vorfeld und den Gepäckprozess inkl. aller Fahrzeuge in die Kontrollen einzubeziehen. Damit müssen neu alle Zufahrten und Personendurchgänge zum Vorfeldbereich ebenfalls mit Sicherheitskontrollen ausgerüstet werden. Die Einführung der Phase III hat im Januar 2007 begonnen und führt zu grossen Veränderungen bei vielen Prozessen in der Abfertigung sowie zu höheren Kosten durch zusätzliches Personal für Sicherheitskontrollen.

#### **Flüssigkeitsverbot**

Am 10. August 2006 wurden in Grossbritannien Pläne zu Terroranschlägen aufgedeckt, mit denen mehrere Flugzeuge über amerikanischen Städten mittels Flüssigsprengstoffen zur Explosion gebracht werden sollten. Der Sicherheitsausschuss der Europäischen Union erliess in der Folge per 17. Oktober 2006 eine neue Vorschrift, welche die Schweiz per 6. November 2006 übernommen hat. Diese neue Vorschrift beschränkt die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck. Auch an den Verkauf von Duty-Free-Artikeln wurden spezielle Anforderungen gestellt. Die Einführung der neuen Vorschriften erforderte einen Ausbau der Sicherheitskontrollen. Dies hat zu höheren Sicherheitskosten für den Flughafen geführt. Für die Passagiere entstanden in der Anfangsphase längere Wartezeiten.

#### **ISO-Zertifizierung**

Die Berufsfeuerwehr der Flughafen Zürich AG hat als erste Berufsfeuerwehr der Schweiz die Zertifizierung nach ISO 9001:2000 abgeschlossen. Damit sind die für den operativen Bereich verantwortlichen Abteilungen Safety & Security, Flight Operations sowie die Airfield Maintenance gemäss ISO 9001:2000 und 14001:2004 zertifiziert.

#### **Safety-Management-System (SMS)**

Die International Civil Aviation Organisation (ICAO) hat sich zum Ziel gesetzt, durch die Einführung international einheitlicher technischer und verfahrensmässiger Standards die Sicherheit im Luftverkehr zu fördern und auszubauen. Flugplätze sind verpflichtet, einen ordnungsgemässen und sicheren Betrieb zu gewährleisten und dabei die Normen und Empfehlungen der ICAO zu beachten. Eine dieser Normen verpflichtet die Flugplätze, ein Safety-Management-System (SMS) einzuführen. Die Flughafen Zürich AG verfügt seit Juni 2006 über ein vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zertifiziertes SMS und unterstützt damit die Gewährleistung einer hohen operationellen Sicherheit. Zentrale Elemente des SMS am Flughafen Zürich sind:

- die Safety Policy
- die Dokumentation der Safety-Prozesse
- die Auswertung von Vorfällen und Unfällen zwecks Unfallprävention
- Safety-Audits und Inspektionen innerhalb der Flughafen Zürich AG und bei Drittfirmen
- kontinuierliche Verbesserungs- und Ausbildungsmaßnahmen.

Dokumentiert sind diese Elemente im Flughafenhandbuch Zürich, das die relevanten Safety-Prozesse zusammenfasst. Das Flughafenhandbuch ist integraler Bestandteil der Verträge mit den Drittverfertigungsberechtigungen. Drittfirmen auf dem Flughafen Zürich sind verpflichtet, eine unternehmensspezifische Safety-Organisation einzurichten und gegenüber der Flughafen Zürich AG einen Safety-Ansprechpartner zu benennen. Damit sind die Drittfirmen zur Zusammenarbeit mit der Flughafen Zürich AG verpflichtet und in das Safety-Management-System integriert.

## Kommerzielle Entwicklung (Non-Aviation)



### **Erweiterung der Produkte und Dienstleistungen**

Im Jahr 2006 präsentierte die Flughafen Zürich AG im Rahmen einer stärkeren Positionierung eine Reihe von neuen Produkten und Dienstleistungen. Seit Januar bietet sie ihren Gästen im nicht-öffentlichen Bereich nach der Passkontrolle Trolleys für den bequemen Transport von Handgepäck und Einkaufstaschen an. Diese Dienstleistung erfreut sich bei den Reisenden bereits grosser Beliebtheit. Um die Passagiere besser über Angebote und Abläufe am Flughafen zu informieren, wurde ein «Arrival-/Transfer-Video» erstellt, das den Fluggesellschaften zur Verfügung steht. Eine Kinderkrippe bietet eine optimale Betreuung für Kinder von Flughafenpersonal oder aus Nachbargemeinden, während ein oder beide Elternteile arbeiten. In diesem Jahr wurden insgesamt 16 Smoking Lounges ausgebaut, um den Bedürfnissen von Rauchern und Nichtrauchern gerecht zu werden. Der Flughafen Zürich bietet seit Januar 2007 sämtliche öffentlichen Räumlichkeiten rauchfrei an und hat damit im weltweiten Vergleich ein einmaliges Angebot.

Das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten wurde mit mehreren neuen Shops erweitert. Dazu zählen eine Manor Papeterie, Navyboot Damen- und Herrenmode sowie Casa Fantastica Geschenke und Heimaccessoires. Ausserdem wurde die Fläche der Migros vergrössert. Im Gastronomiebereich erfolgten Erweiterungen beim Starbucks Café, beim Segafredo Café und bei der Bye Bye Bar sowie Angebotserweiterungen und Neugestaltung der Center Bar und der Pearl Bar. Im November sprach sich der Bundesrat zugunsten einer Zulassung von Arrival-Duty-Free aus und überwies die entsprechende Motion an das Parlament. Die Einführung von Duty-Free-Einkäufen auch für ankommende Passagiere wird aufgrund der notwendigen Gesetzesänderungen jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

### **Attraktivitätserhöhung durch mehr Emotionen und Anlässe**

Einige der älteren Gebäudeteile erhielten durch eine sanfte Renovation ein attraktiveres Erscheinungsbild. Die bereits im Jahr 2005 ausgeschiedenen Standorte für Promotionen und Anlässe wurden in diesem Jahr aktiv vermarktet und kommen bereits intensiv zum Einsatz, ob für Präsentationen neuer Fahrzeuge, Live-Übertragungen der

Fussball-Weltmeisterschaft oder für Verkaufspromotionen. Als Höhepunkt des Jahres führte die Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit der Confiserie Sprüngli, Lindt & Sprüngli und The Nuance Group eine Promotion mit der Positionierung «Best of Switzerland – Soul of Chocolate» durch. Diese Promotion hat auf eindrucksvolle Art und Weise die Handwerkstradition der Schweiz dokumentiert und die Wichtigkeit strategischer Partnerschaften unterstrichen. Im Mai hat ein Avro RJ 100 «Jumbolino» der Swiss International Air Lines AG den ersten Start mit einer neuen Bemalung mit dem Motto «Shopping Paradise Zurich Airport» gemacht – dies unter anderem auch zur Freude vieler Aviatik-Fans. Im Rahmen der strategischen Partnerschaft mit Schweiz Tourismus erfolgte im Oktober die Einweihung von Lichtinstallationen in beiden Tunnels der Skymetro. Aus dem vorbeifahrenden Zug betrachtet entsteht durch Aufblitzen einer attraktiven Bildsequenz mit Schweizer Motiven der Effekt eines «Daumenkinos». Die Verweilqualität wurde durch Qualitätskontrollen und einer Fülle kleinerer Massnahmen ebenfalls verbessert. Ziel war es jeweils, den Gästen ihren Aufenthalt möglichst angenehm zu gestalten.

### **Strategische Partnerschaften**

Im Mai wurde die erste Ausgabe des Partner Newsletters versendet. Monatlich erhalten alle Kunden und Partner am Flughafen den Newsletter mit Information über sämtliche Aktivitäten am Flughafen. Die Zusammenarbeit mit den Kunden und Leistungspartnern konnte im täglichen Geschäft weiter verbessert werden. Die zweimal jährlich stattfindende Kommerztagung und die Mietertagung erfreuen sich einer positiven Resonanz. Im Rahmen der strategischen Partnerschaften konnten unter anderem mit Swiss und Schweiz Tourismus entscheidende Fortschritte erzielt werden, sowohl am Flughafen als auch bei der Vermarktung auf nationaler und internationaler Ebene. Eine weitere strategische Partnerschaft konnte mit dem Verkehrshaus Luzern abgeschlossen werden. Im Rahmen dieser strategischen Partnerschaften wird die Schweiz mit dem Flughafen Zürich als integrierte Verkehrsdrehscheibe und Begegnungszentrum vermarktet.

## Immobilien und Facility Management (Non-Aviation)



### **Die Vermarktung und Entwicklung des Angebotes wird offensiver**

Die Flughafen Zürich AG ist mit ihren 1,2 Millionen Quadratmetern Geschossfläche eine der grössten Infrastrukturanbieterinnen in der Schweiz. Das Produktportfolio reicht von Logistik- und Lagerflächen, Betriebsräumen, Werften, Hangars über Kundenshalter und Lounges bis hin zu Büroflächen und Parkplätzen. Das Marktumfeld im Jahr 2006 war – insbesondere im Bereich der Geschäftsräumlichkeiten – weiterhin geprägt von Überkapazitäten in der Flughafenregion. Der konjunkturelle Aufschwung und das damit verbundene Wachstum der Unternehmungen werden die Nachfrage nach Flächen wieder wachsen lassen. Wegen zahlreicher Neubauprojekte in der Region des Flughafens sind die Leerstände rund um den Flughafen aber immer noch relativ gross. Die Flughafen Zürich AG konnte im Geschäftsjahr den im Vergleich mit dem Marktumfeld relativ tiefen Leerstand halten. Sie wird jedoch in den nächsten Jahren durch den Wegzug von Skyguide und Teilen der Swiss International Air Lines AG sowie durch den Zugang von neuen Flächen – z.B. im Hotelneubau – ebenfalls weitere Flächen auf den Markt bringen. Diese Situation birgt einerseits Chancen für die Optimierung der Mieterzusammenstellung, welche bereits 2006 erste Erfolge gezeigt hat. Grössere Kunden, die ihre Flächen in verschiedenen Gebäuden angemietet haben, können an für sie optimalen Standorten konzentriert werden. Für einen Grossteil der neuen Büroflächen in den obersten Geschossen des neuen Hotelbaus, welche die Flughafen Zürich AG von der ACRON L&R Immobilien AG mietet, konnte bereits ein langfristiger Mietvertrag mit einem internationalen Dienstleistungsunternehmen abgeschlossen werden. Andererseits ist aufgrund der notwendigen Neuvermietungen in den nächsten zwei bis drei Jahren mit etwas höheren Leerständen zu rechnen, die jedoch mit einer offensiven und proaktiven Vermarktung auf einem Minimum gehalten werden sollen.

Im Sinne einer strategischen Optimierung des Immobilienportfolios wurden im Jahr 2006 die zwei einzigen Wohnliegenschaften der Flughafen Zürich AG in Embrach und Rümlang veräussert. Zugleich konnte das zentral gelegene ehemalige Schulungsgebäude der Skyguide unter Auflösung des Baurechtsvertrages käuflich erworben werden.

### **Die 5. Bauetappe ist buchhalterisch abgeschlossen**

In den Jahren 2003 und 2004 erfolgten die Inbetriebnahmen der wichtigsten Bauten und Anlagen der 5. Bauetappe. Bis zum Sommer 2005 wurden noch diverse Abschlussarbeiten und Rückbauten ausgeführt. Ende 2006 findet die 5. Bauetappe nun – nach einer mehr als 12-jährigen Planungs- und Bauphase – auch ihren finanziellen Abschluss mit der Fertigstellung der Bauabrechnungen. Die Gesamtkosten liegen mit 1'980,9 Millionen Franken (inkl. MwSt) rund 6 Prozent unter den bewilligten Krediten von insgesamt 2'103,9 Millionen Franken (inkl. MwSt).

Basis für den Ausbau war der im Juni 1992 vom Zürcher Regierungsrat genehmigte neue Masterplan für den Flughafen. Die Zürcher Bevölkerung genehmigte im Juni 1995 den Kantonsanteil von 873 Millionen Franken und sagte damit explizit Ja zur Flughafenerweiterung. Die Realisierung geschah in alleiniger Verantwortung der Flughafen Zürich AG, die per 1. April 2000 ihre operative Tätigkeit aufnahm. Der Flughafenausbau erfolgte während einer Phase mit stark ansteigenden Verkehrsvolumina sowie, nach dem Swissair-Grounding, in einer Phase mit wenig Verkehr und Unsicherheiten. Insgesamt wurden bei der 5. Bauetappe sowohl die Kosten- wie auch die Terminziele vollumfänglich erreicht. Die Gesamtkosten liegen über 120 Millionen Franken unter den bewilligten Krediten, dies trotz einer Bauteuerung von rund 6 Prozent im relevanten Zeitraum. Die Zusatzbestellungen gegenüber den bewilligten Krediten machen nur gerade 1 Prozent der Gesamtkosten aus.

### **Aktuelle Bauprojekte**

Im März konnten sämtliche Vertragswerke für das Flughafenhotel unterzeichnet und die Baufreigabe erteilt werden. Grundeigentümerin und Baurechtsgeberin ist die Flughafen Zürich AG; Investorin und Baurechtsnehmerin ist die ACRON L&R Immobilien AG. Der Spatenstich erfolgte im Mai und bereits per Ende Jahr ist ersichtlich, wie das Flughafenhotel in die Höhe steigt.

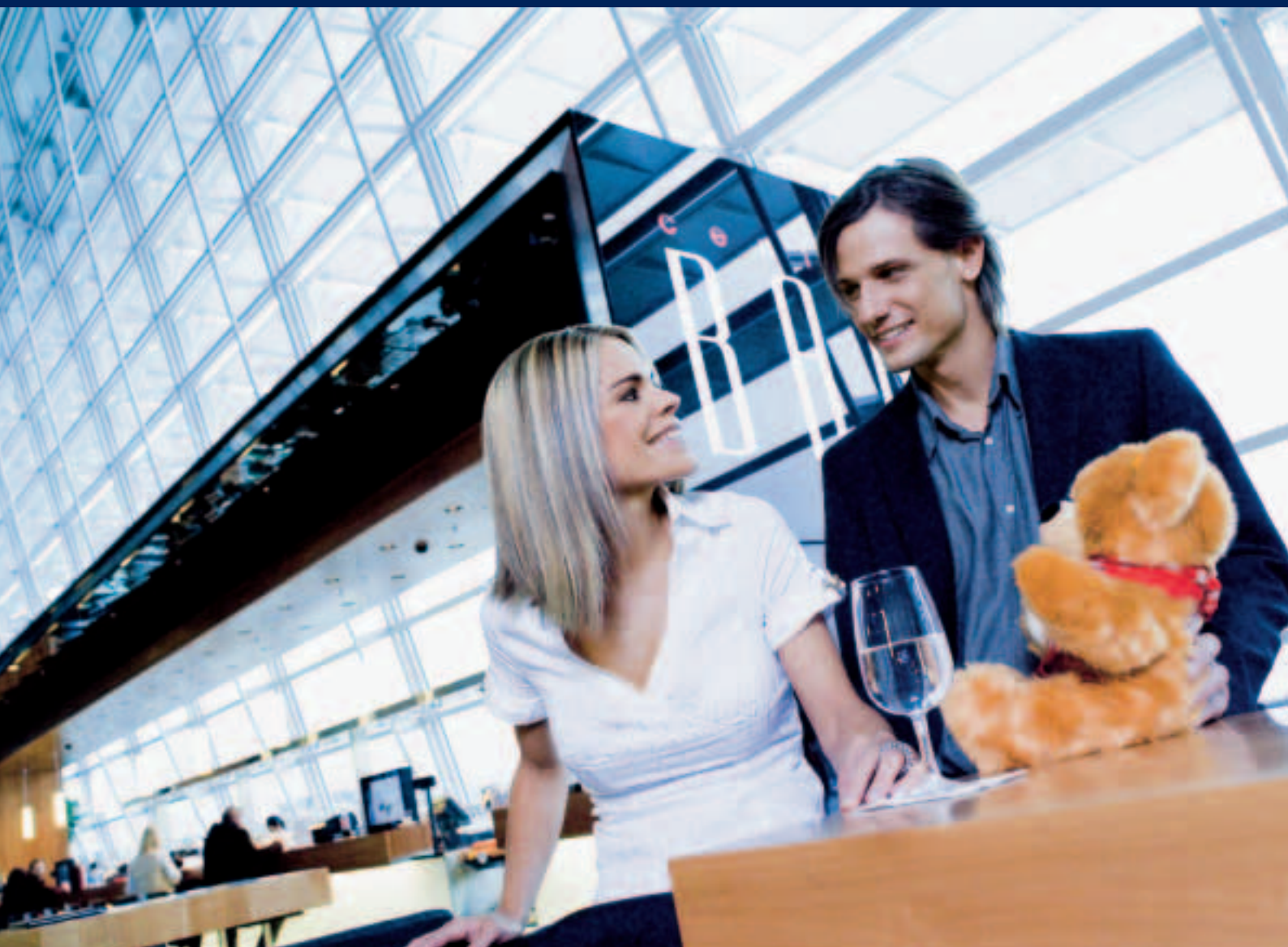
Der Spatenstich für die 2. Etappe der Glattalbahn, die der Kanton Zürich finanziert, war im Oktober ein weiterer Meilenstein. In zwei Jahren wird der Flughafen mittels der Glattalbahn für Anwohner, Flughafenpersonal und Reisende noch besser erschlossen. Parallel dazu begannen die Bauarbeiten im Bereich der Vorfahrten, mit einer optimierten und kreuzungsfreien Strassenvorfahrt. Als Vorbereitung für die Glattalbahn baut die Flughafen Zürich AG seit Mitte September 2006 an der neuen Kreuzung vor dem Operations Center, welche zukünftig die Vorfahrten ab dem Butzenbühlring mit einer Brücke über die zurzeit ebenfalls im Bau stehende Glattalbahn erschliessen wird. Die Inbetriebnahme der neuen Brücke ist im Herbst 2007 vorgesehen. Ab Dezember 2008 wird die Glattalbahn bis zum Flughafen verkehren.

Insgesamt sind drei Haltestellen der Glattalbahn am Flughafen geplant. Mit der Anbindung der Glattalbahn an die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich wird die Bedeutung der Einmaligkeit der Vernetzung von öffentlichem und individuellem Verkehr noch verstärkt.



Jens Förster  
IT Order Manager

## Public Affairs und Unternehmenskommunikation



### Public Affairs – Politik als Schlüsselfaktor

Damit die Flughafen Zürich AG die ihr vom Bund übertragene Konzession erfüllt und die vom Bund prognostizierte Nachfrage befriedigen kann, müssen dem Flughafen Zürich adäquate Entwicklungsperspektiven und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen gewährt werden. Die Flughafen Zürich AG beobachtet aktiv die politischen Entscheidungsprozesse auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene und bringt im Rahmen von Vernehmlassungen die Interessenlage des Flughafens Zürich ein. Die bestehenden Beziehungen zu Politik, Wirtschaft und Verbänden werden intensiviert und ausgebaut. Dabei steht im Vordergrund, die Akzeptanz des Flughafens Zürich als internationale Verkehrsdrehscheibe und nationale Schlüsselinfrastruktur zu stärken und auf die grosse Bedeutung als Wirtschafts- und Standortfaktor für die Schweiz hinzuweisen. Im Interesse einer guten grenzüberschreitenden Nachbarschaft wird dabei der Pflege und dem Ausbau der Beziehungen zum südlichen Baden-Württemberg eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. In Kooperation mit *economiesuisse*, der Swiss International Airports Association und weiteren Partnern aus der Luftfahrtindustrie war die Flughafen Zürich AG massgeblich an der Durchführung des 1. Schweizerischen Luftfahrtkongresses am Flughafen Zürich beteiligt. Mehr als 350 Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft besuchten den Kongress und informierten sich über die Bedeutung der Luftfahrt für die Entwicklung der Schweiz. Der Politikbrief als periodisch erscheinende Publikation zuhänden der aktiven Politik ist etabliert. Mit dem Politikbrief werden die komplexen technischen und ökonomischen Aspekte des Flughafenbetriebs direkt an die politischen Entscheidungsträger kommuniziert. Der Politikbrief kann im Internet unter [www.unique.ch/luftfahrtpolitik](http://www.unique.ch/luftfahrtpolitik) abgerufen werden.

### Medien und Öffentlichkeit

Die Flughafen Zürich AG kommuniziert über diverse Kanäle mit den Anspruchsgruppen. Intensiver Kontakt wird mit Medienvertretern gehalten – neben den regelmässigen Medienmitteilungen und -konferenzen werden beispielsweise jährlich Hintergrundgespräche mit sämtlichen Geschäftsleitungsmitgliedern sowie Besuche bei den wichtigsten Chefredaktionen durchgeführt. Die interne Kommunikation erfolgt in enger Absprache mit Human Resources, die Finanzmarktkommunikation (Investor Relations) erfolgt unter der Führung des Geschäftsbereichs Finance & Services.

### Interne Kommunikation und Austausch mit Kommunikationspartnern

Neben der innerhalb der Geschäftsleitung abge-

stimmten internen Kommunikation mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafen Zürich AG, beispielsweise mittels Intranet, Mitarbeiterzeitschrift oder dem Mitarbeiterprotokoll der zweiwöchentlichen Geschäftsleitungssitzungen, pflegt Corporate Communications den regelmässigen Austausch mit den Kommunikationsverantwortlichen der wichtigsten Firmen am Flughafen. Dies getreu dem Grundsatz «Die Flughafen Zürich AG spricht mit den Partnern und nicht über die Partner». Insbesondere bei sensiblen Themen oder aber in Krisenfällen bewährt sich der kontinuierliche persönliche Austausch. Zu den Partnern zählen auch die relevanten Kommunikationsstellen beim Kanton Zürich, namentlich bei der Volkswirtschafts- und bei der Baudirektion sowie die für die Flughafen Zürich AG relevanten Stellen beim Bund. Umfangreich gestalteten sich im Jahr 2006 die kommunikativen Vorbereitungsarbeiten zum zweiten Koordinationsgespräch für den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).

### Events am Flughafen

Der Flughafen Zürich entwickelt sich strategiekonform neben der Verkehrsdrehscheibe auch zu einem Begegnungszentrum. Corporate Communications trägt zu dieser Entwicklung unter anderem mit dem Team Events & Visitor Services bei. Seit August 2005 ist der Flughafen neben der von Zehntausenden besuchten Zuschauerterrasse inklusive Rundfahrtenangebot um weitere Attraktionen reicher. Hierzu zählen das 8'000 Quadratmeter grosse Eventdock (ehemals Dock B) sowie ein 11'000 Quadratmeter grosses Freigelände. Im Berichtsjahr zogen die neuen Eventflächen mit rund 170 Veranstaltungen zirka 300'000 Gäste an.

### Visitor Services

Die Organisationseinheit Visitor Services betreut sämtliche Führungen und Rundfahrten am Flughafen Zürich – auch für die zahlreichen Unternehmen, die neben der Flughafen Zürich AG Besucherangebote bereithalten. Im Berichtsjahr besuchten rund 300'000 Gäste die Terrassen B und E, zirka 45'000 Flughafeninteressierte buchten eine Rundfahrt oder eine Führung. Das traditionelle Terrassenfest zog 10'000 Besucherinnen und Besucher an. Das Führungspersonal (Tour Guides) wird regelmässig geschult und mit den aktuellen Sicherheitsbestimmungen vertraut gemacht, zahlreiche freiwillige Helfer leisten bei Grossevents unentgeltlichen Einsatz. Seit Herbst des Berichtsjahres verfügt der Flughafen über eine vollständige so genannte «Bike & Blade»-Strecke, die als weitere Attraktion das Angebot des Begegnungszentrums Flughafen Zürich abrundet.

## Lärmmanagement und Anwohnerschutz



### Die Entwicklung der Lärmbelastung

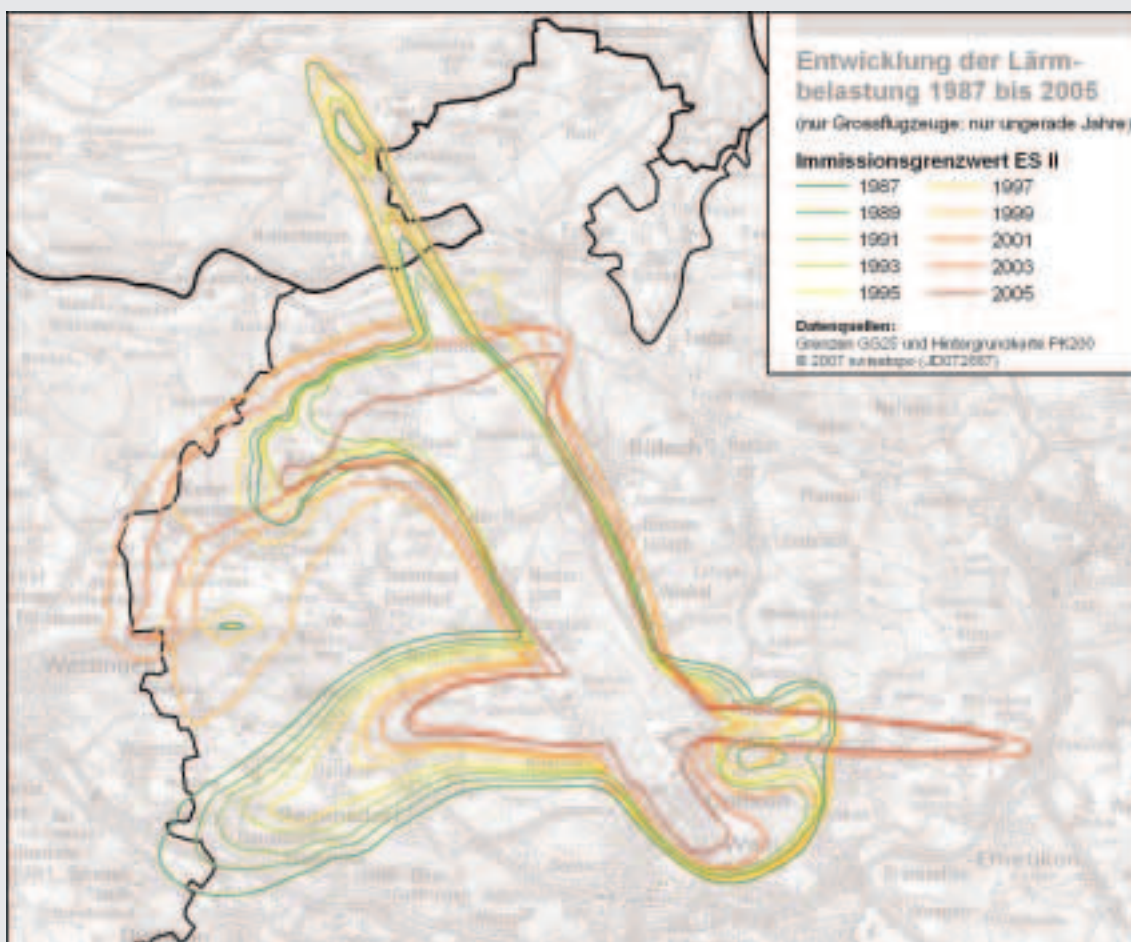
Seit Jahren ist der Fluglärm das prägende Thema bei öffentlichen Debatten rund um den heutigen Betrieb sowie die Weiterentwicklung des Flughafens Zürich. Im letzten Jahr trugen vor allem die Einführung des Instrumentenlandesystems (ILS) für die Piste 28 sowie der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), das künftige Betriebsreglement, die Plafonierungsinitiative sowie der gekröpfte Nordanflug zu teilweise intensiven Diskussionen in der Öffentlichkeit bei.

Entgegen der weit verbreiteten Ansicht in der Öffentlichkeit hat die effektive Fluglärmbelastung in den letzten Jahren trotz Mehrverkehr laufend abgenommen, wie aus der untenstehenden Grafik ersichtlich ist. Die Grafik zeigt die Entwicklung der entschädigungsrelevanten Lärmgrenzwertkurve

seit dem Jahr 1987. In dieser Zeit haben sich die Flugbewegungen verdoppelt, währenddem die Lärmbelastung noch ein Viertel derjenigen von 1987 ist.

Die Entwicklung ist das Ergebnis der laufend verbesserten Technologie bei den Flugzeugtriebwerken. Die Flugzeughersteller streben bis im Jahr 2020 eine weitere Halbierung der Lärmwerte pro Flugoperation an. Bereits im Jahr 1980 führte der Flughafen Zürich – als einer der ersten Flughäfen weltweit – lärmabhängige Landegebühren ein. Diese werden pro Landung und nach der Lärmkategorie bemessen, der ein Flugzeug zugeordnet ist. Dies motiviert die Fluggesellschaften, lärmarme Flugzeuge am Flughafen Zürich einzusetzen.

### Entwicklung der Lärmbelastung 1987 bis 2005



### Lärmverteilung oder Lärmkonzentration

Grundlegend geht es bei all den Fluglärm Diskussionen der letzten Jahre um die Frage, welche Himmelsrichtung zu welchen Tageszeiten mit wie vielen Überflügen (Starts und Landungen) belastet werden soll, respektive ob diese Überflüge auf engen Korridoren konzentriert oder aber breit gestreut werden sollen. Der Flughafen Zürich strebt seit Jahrzehnten die Konzentration der Flugbewegungen über dünn besiedelten Gebieten an. Die An- und Abflugrouten wurden stets als sogenannte «Minimum Noise Routes» konzipiert, als Flugrouten also, welche möglichst wenige Anwohner mit Fluglärm belasten sollen.

Dieser Grundsatz ist in der dicht besiedelten und schnell wachsenden Agglomeration Zürich heute schwieriger denn je umsetzbar. Um dennoch eine möglichst verlässliche und konsequente Lärmpolitik zu verfolgen, hat die Flughafen Zürich AG folgende Grundsätze definiert:

- Es sind Steuerungsmechanismen zu entwickeln, welche den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge fördern; zudem sollen Möglichkeiten für eine Definition von Lärmverminderungsvorgaben geprüft werden, um die Lärmbelastung zu senken.
- Die Zahl der Fluglärm betroffenen soll möglichst klein sein, das heisst, der Lärm soll soweit als möglich konzentriert werden und die Routenwahl nach dem Kriterium der dünnsten Besiedlung erfolgen.
- Es sollen möglichst wenig Menschen neu von Fluglärm betroffen werden, das heisst, der im Vertrauen auf die bisher praktizierten Betriebskonzepte gewachsenen Siedlungsentwicklung soll so weit als möglich Rechnung getragen werden.

Bei der Umsetzung dieser Grundsätze geht es darum, tragbare Kompromisse zu finden zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Gruppen (Bevölkerung, Fluggesellschaften, Volkswirtschaft), die einen möglichst leistungsfähigen Landesflughafen mit entsprechenden Kapazitäten wünschen.



### Fluglärm und Raumplanung

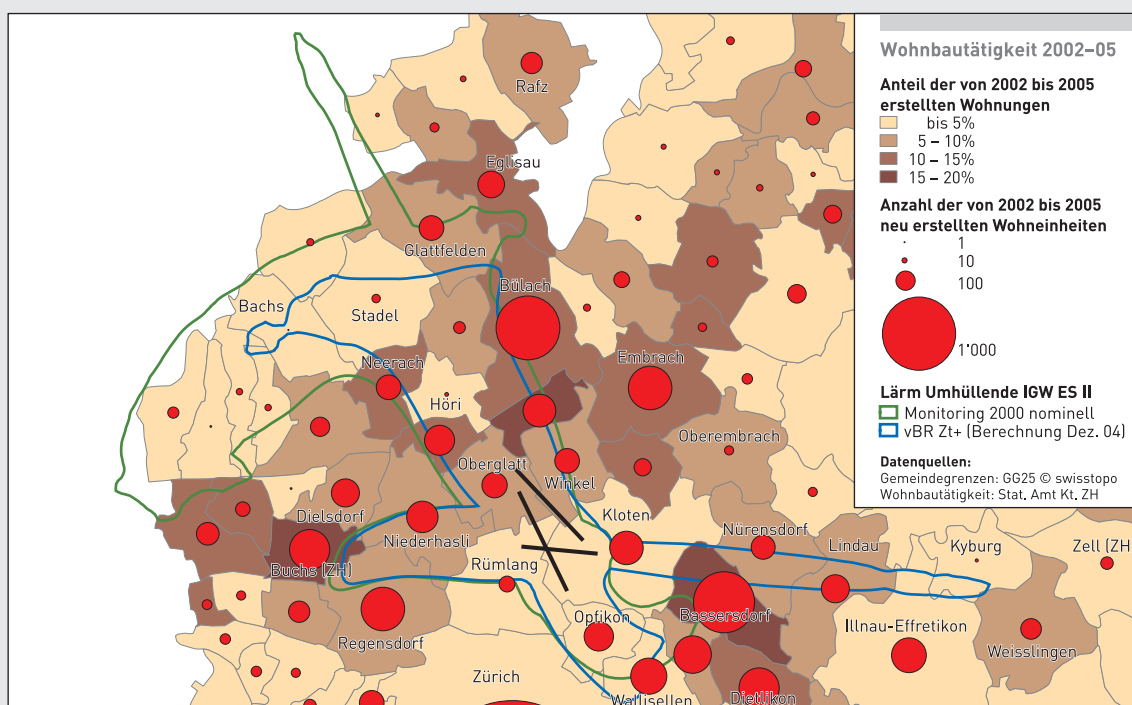
Wie in den Ausführungen zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) dargestellt (siehe Seite 17) fehlt am Flughafen Zürich weiterhin eine Raumplanung, welche die aktuellen Bedürfnisse und die zukünftige Flughafenentwicklung berücksichtigt. Während die Politik Jahrzehnte braucht, um ein raumplanerisches Basisinstrument zu erstellen, werden rund um den Flughafen Tatsachen geschaffen. In keiner anderen Region im Kanton Zürich wurden in den letzten Jahren mehr neue Wohnungen gebaut als in der Flughafenregion, wie die untenstehende Grafik zeigt.

Die Neubauten sind jeweils kaum bezogen, wird mit Plakaten weniger Fluglärm oder eine «gerechte Verteilung» des Fluglärms gefordert. Nur ein langfristiger Planungshorizont und eine vorausschauende Raum- und Zonenplanung stellen sicher, dass zukünftige Generationen überhaupt noch über Handlungsalternativen verfügen.

### Lärmberichterstattung

Bei der Lärmberichterstattung strebt die Flughafen Zürich AG eine möglichst hohe Verlässlichkeit und Transparenz an. Die Abteilung Lärmmanagement und Anwohnerschutz veröffentlicht die Lärmmesswerte der 10 permanenten Messstationen im Internet sowie in einem monatlichen Lärmbulletin. Sämtliche Abflüge werden auf die Einhaltung der vorgesehenen Abflugkorridore kontrolliert. Ausserdem stehen täglich eine Lärmhotline sowie eine eigene E-Mail-Adresse für Anfragen und Fluglärmklagen offen. Im vergangenen Jahr machten gegen 4'500 Interessierte von diesem Angebot Gebrauch. Im Rahmen des Schallschutzprogramms (Programm 2010) wurden bis heute rund 85 Millionen Franken für den Einbau von Schallschutzfenstern in den am meisten von Fluglärm betroffenen Anrainergemeinden eingesetzt. Trotz der nach wie vor fehlenden Rechtsgrundlagen wird das Programm 2010 kontinuierlich weitergeführt. Die verbleibenden Kosten auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements werden auf rund 155 Millionen Franken geschätzt.

### Übersicht über die Wohnbautätigkeit 2002 bis 2005



## Internationale Aktivitäten



### Geografische Märkte

Die Flughafen Zürich AG konzentriert sich bei den internationalen Projekten auf die beiden Märkte Indien und Lateinamerika. Diese Regionen bieten gute Marktchancen und die Flughafen Zürich AG ist durch bestehende Projekte in diesen Regionen etabliert und arbeitet mit starken lokalen Partnern zusammen.

#### Bangalore (Indien)

Im Juli 2005 konnte mit den Bauarbeiten für einen neuen interkontinentalen Flughafen in Bangalore (Indien) begonnen werden. Die Bauarbeiten verlaufen nach Plan. Die Flughafen Zürich AG ist an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) mit 17 Prozent beteiligt. Im Weiteren unterstützt die Flughafen Zürich AG BIAL bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb des Flughafens auf der Basis eines Operations-, Management- und Servicevertrages, der für rund zehn Jahre abgeschlossen wurde.

Der Flugverkehr in Indien hat in den vergangenen Jahren ein enormes Wachstum erlebt. Im Jahr 2006 wurden auf dem bestehenden Flughafen rund 7,1 Millionen Passagiere abgewickelt, was einem Passagierwachstum gegenüber dem Vorjahr von 51 Prozent entspricht. Aufgrund aktueller Verkehrsprognosen konnte BIAL feststellen, dass der im Bau befindliche neue internationale Flughafen von Bangalore bereits zu klein ausgelegt war, um das vorhersehbare Verkehrsvolumen abwickeln zu können. Gleichzeitig mit dem Bau des Basisprojekts musste daher eine Erweiterung des Flughafens (Re-Design) in Angriff genommen werden. Sie beinhaltet eine Vergrößerung des Terminals, der Flugzeugstandplätze, der Rollwege und der landseitigen Bauten. Die entsprechenden Projektarbeiten konnten im Juni 2006 abgeschlossen werden. Das Re-Design wird im bestehenden Projektzeitplan integriert und der Flughafen soll wie ursprünglich geplant im April 2008 mit einer neuen Maximalkapazität von bis zu 11 Millionen Passagieren eröffnet werden.

#### Bogotá (Kolumbien)

Im Ausschreibungsverfahren für eine Konzession für den Flughafen von Bogotá hat das Konsortium OPAIN S.A., in dem die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Managementvertrages mitwirkt, den Zuschlag erhalten. Die Übernahme des Flughafens vom kolumbianischen Staat erfolgte am 20. Januar 2007. Der Flughafen von Bogotá zählte im Jahr 2006 rund 6 Millionen Passagiere. Er ist der drittgrösste Flughafen in Lateinamerika gemessen am Passagieraufkommen und der grösste in Bezug auf das Frachtvolumen. In den nächsten Jahren soll er mit einem Investitionsvolumen von rund 650 Millionen USD modernisiert und erweitert werden. Der Operator-Vertrag zwischen dem Konsortium und dem kolumbianischen Staat ist auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. zu administrativen Zwecken die Firma Unique IDC Colombia S.A. gegründet; diese ist mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt.

#### Chile

In Chile ist die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. an den Konzessionen für Terminalnutzung sowie landseitige Nutzung der drei Regionalflughäfen Puerto Montt, Calama und La Serena beteiligt. Alle drei Flughäfen sind gewinnbringend und weisen mit Ausnahme des Flughafens Puerto Montt steigende Verkehrszahlen aus. Die Konzession für Puerto Montt läuft Ende 2008 aus, das Konsortium Flughafen Zürich AG / Administración de Concesiones IDC S.A. wird sich im Jahr 2007 für eine Verlängerung der Konzession bewerben.

### **Venezuela**

Die Zusammenarbeit mit der Regierung auf der Isla de Margarita (Venezuela) gestaltet sich weiterhin schwierig. Das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. hat die wiederholten Interventionen des Gouverneurs der Provinz Nueva Esparta auf juristischem Weg angefochten und erneut vom obersten Verwaltungsgericht Venezuelas Recht bekommen. Der Konzessionsvertrag wurde im Juni 2006 durch das Gericht erneut für gültig erklärt. Der Flughafen wird zurzeit von einer «Junta Interventora» gemeinsam betrieben, der Mitglieder des Bundesgerichtes, der lokalen Regierung sowie der Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. angehören. Ziel ist es, die unbefriedigende Situation bis spätestens Mitte 2007 zu bereinigen.

### **Honduras**

Im Frühling 2006 hat das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. in Honduras mit der InterAirports S.A. (Aeropuertos de Honduras) einen Managementvertrag für die Flughäfen Toncontín, Ramón Villeda Morales, El Golosón und Juan Manuel Gálvez abgeschlossen. Die vier internationalen Flughäfen mit einem Passagieraufkommen von total 0,75 Millionen werden im Moment modernisiert. Die Finanzierung wird durch verschiedene Investoren sichergestellt. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. zu administrativen Zwecken die Firma Unique IDC S.A. de C.V. gegründet und ist abgesehen von einem wertmässig kleinen Anteil am Aktienkapital in Honduras finanziell nicht beteiligt.

### **Projekte in Bearbeitung**

Nebst den oben beschriebenen Engagements prüft die Flughafen Zürich AG Projekte, insbesondere in Indien. So beabsichtigt sie, sich an der geplanten Ausschreibung für die Privatisierung des Flughafens in Chennai zu beteiligen.



Susan Heule  
Leiterin Nursery / Dayrooms

## Corporate Governance



## Informationen zur Corporate Governance

Gemäss Corporate-Governance-Richtlinie der SWX Swiss Exchange vom 17. April 2002/29. März 2006.

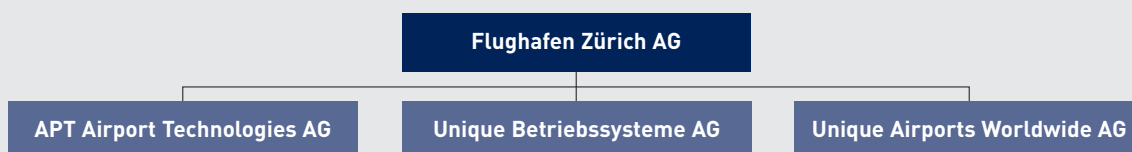
### Konzern- und Kapitalstruktur

#### Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentsberichterstattung verwiesen (siehe Finanzbericht 2006, Konzernrechnung nach IFRS, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Segmentsberichterstattung).

Nebst der an der SWX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten, (Valorenummer 1'056'796) mit einer Börsenkapitalisierung von 2'333'342'500 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 307'018'750 Franken; es ist aufgeteilt in 6'140'375 voll liberierte Namenaktien mit Nennwert von 50 Franken. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch eingetragen sind – stimmberechtigt. Es bestehen 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)            | 31.12.2006     | 31.12.2005     | 31.12.2004     |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Aktienkapital               | 307'019        | 245'615        | 245'615        |
| Gesetzliche Reserven        |                |                |                |
| – Agio                      | 533'290        | 269'254        | 269'254        |
| – Allgemeine Reserven       | 19'060         | 19'060         | 19'060         |
| – Reserve für eigene Aktien | 693            | 1'735          | 2'328          |
| Freie Reserven              | 80'165         | 79'123         | 78'540         |
| Bilanzgewinn                |                |                |                |
| – Gewinn-/Verlust-vortrag   | 20'809         | 13'392         | (7'687)        |
| – Jahresgewinn              | 26'564         | 12'320         | 21'079         |
| <b>Total Eigenkapital</b>   | <b>987'600</b> | <b>640'499</b> | <b>628'189</b> |

Betreffend Abgabe von Aktien (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand.

## **Aktionariat und Mitwirkungsrechte**

### **Bedeutende Aktionäre**

Per Stichtag 31. Dezember 2006 besitzt der Kanton Zürich 33,33 Prozent plus einer Aktie und die Stadt Zürich 5 Prozent der Aktien bzw. der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre, welche über eine Beteiligung von mehr als 5 Prozent der stimmberechtigten Aktien verfügen. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge.

### **Kontrollwechsel**

Die Statuten enthalten eine Opting-up-Klausel, die 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 sind der Kanton Zürich (Limite bei 49 Prozent) und die Stadt Zürich (Limite bei 10 Prozent). Weitere Ausnahmen können vom Verwaltungsrat bewilligt werden – namentlich in Zusammenhang mit Sacheinlagen, Beteiligungen, Fusionen sowie zur Erleichterung der Handelbarkeit der Aktien an der Börse. Im Berichtsjahr sind keine Ausnahmen gewährt worden.

Die beschriebenen Beschränkungen der Übertragbarkeit sind in den Gesellschaftsstatuten festgelegt. Diese können durch Beschluss der Generalversammlung mit einem Beschlussquorum von zwei Dritteln der vertretenen Stimmen geändert werden.

Nominee-Eintragungen werden ausschliesslich als Aktionäre ohne Stimmrecht zugelassen.

## **Mitwirkungsrechte an der Generalversammlung**

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

Betreffend Einberufung der Generalversammlung 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 bei 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 Verwaltungsmandats 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; Jahrgang 1957; 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), 1999 bis 2005 Präsident des Verwaltungsrates der Barry Callebaut AG; seit 9. Dezember 2005 Vizepräsident des Verwaltungsrates der Barry Callebaut AG; Präsident des Verwaltungsrates seit GV 2000. Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Beirates der Credit Suisse AG

### Lukas Briner

Schweizer; Jahrgang 1947; Dr. iur., Berufstätigkeit als Gerichtsschreiber in Uster (bis 1979), juristischer Mitarbeiter, stv. Direktor und seit 2001 Direktor der Zürcher Handelskammer; Verwaltungsrat seit Mai 2005 (Delegation). Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident Zürcher Oberland Medien AG; Mitglied Stiftungsrat Greater Zürich Area

### Martin Candrian

Schweizer; Jahrgang 1945; 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: Verwaltungsratspräsident bei Candrian Seafood AG und bei AG Suvretta House St. Moritz; Verwaltungsratsmitglied bei Dolder Hotel AG, Zürich; Mitglied des Beirates der Credit Suisse AG

### Rita Fuhrer

Schweizerin; Jahrgang 1953; seit 1995 Mitglied des Regierungsrates des Kantons Zürich; Verwaltungsrätin seit 2004 (Delegation). Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied bei Axpo und EKZ; Präsidentin der Stiftung Greater Zurich Area; Präsidentin Internationale Bodensee-konferenz

### Thomas Kern

Schweizer; Jahrgang 1953; lic. iur., Berufstätigkeit bei Interio AG als Expansions- (1984 bis 1985) und als Unternehmensleiter (1986 bis 2000), als Unternehmensleiter bei Globus Warenhäuser (2001) und seit 2002 bis 2006 als CEO der Globus-Gruppe; Verwaltungsrat seit GV 2006. Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrates der AG Zentrum Glatt

### Elmar Ledergerber

Schweizer; Jahrgang 1944; Dr. oec. HSG, 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; Jahrgang 1947; Dr. iur., Rechtsanwalt, seit 1978 Partner in der Anwaltskanzlei Schiller Denzler Dubs, Winterthur; Verwaltungsrat seit GV 2004

### Martin Wetter

Schweizer; Jahrgang 1946; Dr. iur., Berufstätigkeit bei der Credit Suisse Group 1973 bis 2005, insbesondere im Kommerz- und Finanzbeteiligungsbereich; Verwaltungsrat von 1993 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) bis GV 2004; seit Juli 2005 erneut Mitglied aufgrund Delegation durch den Kanton Zürich. Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratspräsident bei Zürcher Freilager AG; Verwaltungsratsmitglied bei PSP Swiss Property AG, Zug

### Eduard Witta

Schweizer; Jahrgang 1937; dipl. Bauingenieur ETHZ; seit 1969 mit eigenem Ingenieurbüro; Verwaltungsrat seit GV 1982 (damals Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG) bis GV 2006

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 das Verwaltungsratsmitglied Rita Fuhrer gewählt ist, hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für «alte» Fluglärmerschädigungen zugesichert (siehe dazu Risk Management, Lärmerschädigungen und Lärmschutzmassnahmen, Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm). Zudem gewährt er der Flughafen Zürich AG eine Darlehenslimite mit einer Laufzeit von 10 Jahren, welche in einem Kreditrahmenvertrag geregelt ist. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich im Maximum auf die Summe der Investitionen in die Tiefbauten der 5. Baustappe, bereinigt um die auf diesen Investitionen vorzunehmenden Abschreibungen. Die Darlehenslimite beläuft sich demgemäss per Stichtag 31. Dezember 2006 auf 717,8 Millionen Franken. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

#### **Interne Organisation**

Verwaltungsratspräsident: Andreas Schmid

Vizepräsident des Verwaltungsrates: Lukas Briner

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

#### **Audit & Finance Committee**

Mitglieder: Martin Candrian (Vorsitz), Rita Fuhrer, Elmar Ledergerber, Martin Wetter, Andreas Schmid  
Aufgaben: Das Committee befasst sich insbesondere mit vertieften Betrachtungen der Jahresrechnungen und der Rechnungslegungsgrundsätze, mit der Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

#### **Nomination & Compensation Committee**

Mitglieder: Kaspar Schiller (Vorsitz), Lukas Briner, Thomas Kern, 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. sechs Stunden und für die Committees drei Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. zwei bis drei Stunden. Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrates, veranlassen Abklärungen durch interne oder externe Stellen und stellen Anträge an den Gesamtverwaltungsrat. Die Committees fassen jedoch keine abschliessenden, materiellen Entscheide.

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrates der CEO, der Flugplatzleiter, der CFO und der Generalsekretär, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committees der CEO, der CFO, die Leiterin des Finanz-, Risk- und Supplymanagements und der Generalsekretär sowie zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committees der CEO, der Leiter 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. 716b OR erlassen. Darin hat er sich nebst den von Gesetzes wegen undelegierbaren Aufgaben weitere grundlegende strategische Zuständigkeiten vorbehalten. Dies insbesondere im Zusammenhang mit den aus der bundesluftfahrtrechtlichen Konzession fließenden Rechten und Pflichten, so namentlich die Beschlussfassung über Konzessionsgesuche, über wesentliche Plangenehmigungsgesuche, über Gesuche für Betriebsreglementsänderungen und über Gebührenanpassungen. Im Übrigen hat der Verwaltungsrat die Geschäftsführung umfassend an die Geschäftsleitung delegiert.

### **Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung**

Die Geschäftsleitung rapportiert dem Verwaltungsrat mittels eines monatlichen Updates des Management-Information-Systems (MIS), welches namentlich Verkehrsentwicklung, Marketing-Aktivitäten, 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 informiert.

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die Revisionsstelle KPMG Fides Peat, teilweise auch in Zusammenarbeit mit der internen Revision, während der Zwischenrevision diverse Bereiche und gemäss einem separaten Auftrag die Bauabrechnungen der 5. Bauetappe geprüft. Im Rahmen der internen Revision, welche als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrates bzw. des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, wurden im Berichtsjahr diverse Bereiche überprüft, beispielsweise Zugriffsschutz für Daten und Programme in der Information and Communication Technology, Compliance im Hochbauwesen, Werbeflächenvermietung sowie Kontrollen in der Lohnabrechnung. Der interne Revisor rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committees.

## **Geschäftsleitung Mitglieder**

### **Josef Felder**

Schweizer; Jahrgang 1961;  
Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO)  
Dipl. Buchhalter/Controller; ab 1989 Berufstätigkeit bei Crossair AG als Mitglied der Geschäftsleitung, 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; Jahrgang 1961;  
Leiter Human Resources  
Dr. iur.; Berufstätigkeit 1993 bis 1998 in juristischen Funktionen bei Gericht, Verwaltung und Advokatur, ab 1997 bei SAirGroup, 1998 Wechsel zu Human Resources Swissair, zuletzt als Mitglied der Geschäftsleitung, 2002 bis 2004 leitende Human-Resources-Funktion bei Hilti; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im Juni 2004

### **Peter Eriksson**

Schwede; Jahrgang 1955;  
Leiter Geschäftsbereich Marketing & Real Estate  
Wirtschafts- und Managementausbildung im Sektor Kommerz und Retail; 1976 bis 2001 Berufstätigkeit in verschiedenen Managementfunktionen im Bereich Marketing und Verkauf bei Ikea, Top Tip AG, Jelmoli AG und The Nuance Group AG; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im April 2002

### **Rainer Hildebrand**

Schweizer; Jahrgang 1954;  
Leiter Geschäftsbereich Operations; Flugplatzleiter  
Linienpilotenausbildung SLS; seit 1978  
Berufstätigkeit als Linienpilot (DC 9, MD 80, MD 11, A320, A330) bei Swissair, ab 1999 Chefpilot  
gesamte Swissair-Flotte; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im April 2002

### **Beat Spalinger**

Schweizer; Jahrgang 1958;  
Leiter Finance & Services  
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

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

### **Entschädigungen, Beteiligungen und Darlehen Festsetzung und Umfang der Entschädigungen**

Die Entschädigungen der amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrates setzen sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen. Die Ansätze werden vom Gesamtverwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht. Die Summe der im Berichtsjahr an die Mitglieder des Verwaltungsrates ausgerichteten Entschädigungen beträgt 608'800 Franken (2005: 595'500 Franken). Die höchste Summe von Entschädigungen, welche von einem Mitglied des Verwaltungsrates im Berichtsjahr bezogen wurde, beträgt 159'700 Franken (2005: 128'100 Franken).

Die Entschädigungen der Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich aus einem festen Lohnanteil und einem erfolgsabhängigen, zu einem erheblichen Teil in Aktien der Gesellschaft bestehenden, variablen Anteil zusammen. Diese Entschädigungen werden vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Die Summe der im Berichtsjahr an die fünf Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichteten Entschädigungen beträgt 2'337'000 Franken (2005: 2'264'800 Franken).

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

### **Aktienzuteilung und -besitz**

Die Mitglieder der Geschäftsleitung haben für das Berichtsjahr als Lohnbestandteil Aktien der Gesellschaft im Gegenwert von 302'000 Franken (Vorjahr 299'000 Franken) zugute. Die Anzahl Aktien kann jedoch noch nicht berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so wären 2'154 Aktien der Gesellschaft zugeteilt worden (siehe auch Finanzbericht, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand).

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. Dezember 2006 insgesamt 30'949 Aktien der Gesellschaft gehalten.

Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahe stehenden Personen werden per 31. Dezember 2006 insgesamt 408 Aktien der Gesellschaft gehalten. Darin nicht enthalten sind die oben unter «Bedeutende Aktionäre» ausgewiesenen Anteile des Kantons und der Stadt Zürich.

Es bestehen keine Optionen auf die Aktien der Gesellschaft.

### **Zusätzliche Honorare und Vergütungen**

Dem bis zur Generalversammlung 2006 amtierenden Verwaltungsratsmitglied Eduard Witta wurden im Berichtsjahr Entschädigungen für Beratungsdienste in der Höhe von 85'100 Franken ausgerichtet. Zudem hat die Firma MWV Bauingenieure AG, deren Mitinhaber Eduard Witta ist, für diverse Ingenieurarbeiten im Zusammenhang mit den Flughafenparkhäusern Vergütungen in der Höhe von 5'500 Franken (2005: 61'700 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 so genannter «unabhängiger Büchersachverständiger» für die damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG. Der derzeitige leitende Revisor ist seit 2000 für das Mandat verantwortlich und zeichnet ab 2001 als leitender Revisor.

Das von der Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr für das Mandat in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf 363'000 Franken (2005: 404'000 Franken). Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt 353'500 Franken (2005: 14'500 Franken) in Rechnung.

Aufsicht und Kontrolle der externen Revision werden durch das Audit & Finance Committee wahrgenommen. Dieses befasst sich namentlich mit der Formulierung möglicher Prüfungsschwerpunkte für die Revision und die Zwischenrevision und beurteilt und analysiert die Prüfungsberichte. Die Revisionsstelle wird bedarfsbezogen zur Teilnahme an den Sitzungen des Audit & Finance Committees eingeladen.

### **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 verweisen wir auf die Investor-Relations-Seite auf unserer Homepage [www.unique.ch](http://www.unique.ch).

#### **Kontaktadressen:**

Unique (Flughafen Zürich AG)  
Postfach  
CH-8058 Zürich-Flughafen

#### **Investor Relations:**

Daniel Schmucki  
E-Mail: [daniel.schmucki@unique.ch](mailto:daniel.schmucki@unique.ch)

#### **Corporate Communications:**

Jörn Wagenbach  
E-Mail: [joern.wagenbach@unique.ch](mailto:joern.wagenbach@unique.ch)



Felix Mensah  
Reinigungsmitarbeiter

## Risk Management



### **Umfassendes Risk Management**

Die 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 der Flughafen Zürich AG sorgt für einen disziplinierten und bewussten 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 die Flughafen Zürich AG ein Risk-Management-System erarbeitet und per 1. Dezember 2000 in Kraft gesetzt. Das Unique-Risk-Management-System ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält die folgenden Elemente:

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

Das Rückgrat des 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, die er mit dem Instrument der internen Revision ausübt. 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 (Risk-Owner-Konzept).

#### **• 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.).

Das Risk-Management-System wird periodisch überprüft, um sicherzustellen, dass Veränderungen im kaufmännischen und regulatorischen Umfeld sowie bei der Unternehmensstruktur ausreichend berücksichtigt werden.

Bei der Risikoberichterstattung wird jedes identifizierte Risiko im Detail beschrieben und sowohl auf die Eintretenswahrscheinlichkeit wie auch im Hinblick auf die möglichen betrieblichen und finanziellen Risiken bewertet. Zudem wird ein Massnahmenplan definiert, der festhält, wie das entsprechende Risiko minimiert werden kann. Die definierten Massnahmen werden laufend überwacht und festgehalten.

#### **Aktuelle Risikosituation**

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

#### **• Weiterhin steigende Sicherheitsvorschriften**

Behördlich angeordnete zusätzliche Sicherheitsauflagen können auch in Zukunft zu steigenden Sicherheitskosten und reduzierten Erträgen im Kommerzgeschäft führen. Insbesondere aufgrund der Zeitverzögerung zwischen dem Anfall der Kosten und der frühestmöglichen Refinanzierung über höhere Sicherheitsgebühren kann ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen werden.

- **Hubcarrier**

Die nationale Fluggesellschaft Swiss International Airlines AG ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Swiss trägt am Flughafen Zürich mit rund 51 (2005: 48) Prozent der Flugbewegungen und mit ca. 53 (2005: 51) Prozent der Passagiere zum Verkehrsaufkommen bei. Rund 13 (2005: 12) Prozent des gesamten Umsatzes (exklusive Passagiergebühren) der Flughafen Zürich AG werden direkt mit Swiss erzielt. Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist die Flughafen Zürich AG in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hubcarriers abhängig.

- **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass die 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**

Die 2004 eingereichte Plafonierungsinitiative verlangt, dass sich die Zürcher Regierung dafür einsetzt, dass die Zahl von 250'000 Flugbewegungen künftig nicht überschritten wird und die Nachtflugsperrzeit neun Stunden beträgt. Die Zürcher Regierung lehnt diese Initiative ab und legt einen Gegenvorschlag in Form des Zürcher Fluglärmindex (ZFI) vor, der die Anzahl stark gestörter Personen bei 47'000 festlegt. Die Flughafen Zürich AG lehnt den ZFI ab, weil er plafonierende Elemente enthält, zieht ihn aber einem allfälligen starren Bewegungsplafond vor. Die kantonsrätliche Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) lehnt sowohl die Plafonierungsinitiative als auch den ZFI ab. Stattdessen soll der Initiative ein Gegenvorschlag mit einem Plafond von 320'000 Flugbewegungen und einer siebenstündigen Nachtruhe (ohne zusätzlichen Verspätungsabbau) gegenübergestellt werden. Das Geschäft gelangt nun in den Kantonsrat zum Entscheid über die Ausgestaltung eines Gegenvorschlags und wird voraussichtlich Ende 2007 dem Volk zur Abstimmung vorgelegt. Über die Umsetzung der Plafonierungsinitiative oder eines Gegenvorschlags bei einer Annahme durch das Zürcher Volk entscheidet der Bund. Der Bund hat sich in seiner Luftfahrtpolitik vom Dezember 2004 bei den

Landesflughäfen grundsätzlich für eine nachfrageorientierte Entwicklung ausgesprochen, wobei gewisse Einschränkungen aus Gründen der Nachhaltigkeit geprüft werden können. Der Bund wird den Entwicklungsspielraum des Zürcher Flughafens im Rahmen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festlegen. Der Entscheid kann nach heutiger Planung Ende 2009 erwartet werden.

Die Gesellschaft wird allfällige vom Bund verfügte Einschränkungen aus diesem Prozess als politische Rahmenbedingungen akzeptieren, behält sich in gewissen Szenarien jedoch Schadenersatzforderungen vor.

Die Gesellschaft verfügt über Szenarien, mit denen der wirtschaftliche Betrieb des Flughafens auch bei einem künstlich verknüpften Angebot erfolgreich gestaltet werden kann.

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

Die Gesellschaft sieht diesen Prozess als Chance, die Grundlage für ein zukünftiges, definitives Betriebsreglement zu schaffen und damit sowohl für den Flughafen Zürich als auch für die umliegende Bevölkerung Rechts- und Planungssicherheit zu erreichen. Im Rahmen dieses Prozesses kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch Entscheidungen getroffen werden, welche dazu führen könnten, dass die Flughafen Zürich AG die verfügbare Infrastruktur nicht optimal nutzen kann oder dass zusätzliche Kosten auf die Flughafen Zürich AG zukommen.

- **Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An- und Abflugverfahren**

Solche Verfügungen, welche z.B. 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 unternehmerische Entwicklung deutlich beeinträchtigen.

- **Nachfragerückgang**

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr ein volatiles Geschäft ist, das kurzfristig sensitiv auf externe Ereignisse wie z.B. Terroranschläge oder Epidemien (Sars, Vogelgrippe) reagiert. Solche externen Ereignisse könnten zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

- **Rückzahlung der Swissair-Zahlung vom 4. Oktober 2001 (Sachwalter-Forderung)**

Die Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft (nachstehend Swissair) bezahlte am 4. Oktober 2001 die Flughafenengebühren für den Monat Juli 2001 von 21,8 Millionen Franken an die Flughafen Zürich AG. Am 2. Oktober 2001 hatte die Swissair den Flugbetrieb mangels Liquidität bereits eingestellt. Im Anschluss stellte die Swissair ein Begehren um Nachlassstundung, dem am 5. Oktober 2001 stattgegeben wurde. Am 23. Mai 2005 focht der Liquidator der Swissair in Nachlassliquidation die erwähnte Zahlung an und forderte den Betrag zurück, weil die Flughafen Zürich AG gegenüber anderen Gläubigern dadurch begünstigt worden sei. Die Flughafen Zürich AG beurteilt die Zahlung aus heutiger Sicht als rechtmässig. Am 17. November 2005 wurde die Klage der Swissair, vertreten durch den Liquidator, fristgerecht beim Handelsgericht eingereicht. Ein Entscheid des Handelsgerichts wird im Laufe des Jahres 2007 erwartet.

- **Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen**

Aufgrund von Art. 679 und 684 ZGB (Zivilgesetzbuch) in Verbindung mit Art. 36a LFG (Luftfahrtgesetz) und dem Enteignungsgesetz des Bundes hat die 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 Umweltrecht bilden die Grundlage, um die durch solche Forderungen entstandenen Kosten über Luftverkehrsgebühren (lärmbabhängige Landetaxe und spezieller Zuschlag auf Passagiergebühren) zu refinanzieren.

### **Lärmschutzmassnahmen**

Für den Flughafen Zürich liegen weder ein genehmigtes Schallschutzkonzept noch ein gültiger Lärmbelastungskataster vor, welche als rechtliche Basis für den Umfang und den Ablauf von Lärmsanierungen (Schallschutzmassnahmen) in der Umgebung des Flughafens Zürich herangezogen werden könnten. 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. Der Umfang und die Abwicklung solcher Lärmschutzmassnahmen können von der Flughafen Zürich AG vorläufig selbst bestimmt werden, respektive sind abhängig vom zukünftigen, definitiven Betriebsreglement des Flughafens. Bis heute hat die Flughafen Zürich AG rund 85 Millionen Franken für Schallschutzmassnahmen ausgegeben. Die mutmasslich verbleibenden Kosten für Lärmschutzmassnahmen (Sanierung weiterer Gebiete sowie Rückvergütungen an Hauseigentümer, welche auf eigene Kosten Lärmschutzfenster eingebaut haben) dürften auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements rund 155 Millionen Franken betragen.

### **Formelle Enteignungen**

Bis zum Bilanzstichtag sind noch keine formellen Enteignungsverfahren für die Entschädigung von Minderwerten wegen übermässigem Fluglärm oder direkten Überflügen höchstrichterlich entschieden worden. Es sind jedoch zahlreiche Verfahren hängig. Die ersten Einigungsverhandlungen haben für 18 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon im November 2005 stattgefunden. Es wurden keine Einigungen erzielt. Die Schätzungsverhandlungen in diesen Fällen haben in den Monaten März und April 2006 stattgefunden. Die Eidgenössische Schätzungskommission hat die schriftlichen Entscheide in diesen Pilotfällen im Dezember 2006 veröffentlicht (erstinstanzliche Entscheide). Die Schätzungskommission hat festgehalten, dass in 3 der 18 Pilotfälle eine Entschädigung zu zahlen sei. Die 18 Pilotfälle werden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Ein entsprechender Entscheid des Bundesgerichtes wird frühestens Ende 2007 erwartet.

Eine zuverlässige Schätzung der aus diesen Verfahren zu erwartenden Kosten ist für das Management zum heutigen Zeitpunkt – das heisst vor den abschliessenden Entscheiden des Bundesgerichtes – nicht möglich, da:

- a) die Gesetzgebung unvollständig ist;
- b) die Rechtsprechung zu vielen Grundsatzfragen noch nicht vorliegt und bestehende Entscheide teilweise widersprüchlich sind;
- c) der Einfluss der politischen Diskussion nicht abgeschätzt werden kann;
- d) die Kosten vom zukünftigen – noch nicht vorliegenden – definitiven Betriebsreglement beeinflusst werden.

Das Management geht davon aus, dass eine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Kosten möglich sein wird, wenn das Bundesgericht die im Rahmen der Pilotfälle Opfikon aufgeführten offenen Grundsatzfragen letztinstanzlich entschieden hat.

Für interne Szenarienrechnungen zur Abschätzung der Risiken sowie für die Festlegung von Massnahmen für die Reduktion dieser Risiken hat die Flughafen Zürich AG zahlreiche Schätzungen erstellt. Aufgrund der unsicheren Ausgangslage hat sich gezeigt, dass eine sehr grosse Anzahl verschiedener Szenarien denkbar ist. Keines dieser Szenarien erreicht dabei eine signifikante mathematische Eintretenswahrscheinlichkeit.

Die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken sind aus heutiger Sicht als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten. Sollte das Bundesgericht die Einschätzungen der Eidgenössischen Schätzungskommission vollständig übernehmen, könnte mit Kosten von unter 800 Millionen Franken gerechnet werden.

Die effektiven Kosten können jedoch sowohl im positiven wie auch im negativen Sinn deutlich von den oben erwähnten Kosten abweichen.

Die Flughafen Zürich AG geht davon aus, dass diese Kosten – sofern sie überhaupt in dieser Grössenordnung zur Zahlung fällig werden – über einen Zeitraum von mehreren Jahren anfallen.

### **Refinanzierung und Wettbewerbsfähigkeit**

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über lärmrelevante Gebühren. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist die lärmabhängige Passagiertaxe von 5 Franken. Würden sich die Kosten in der ursprünglichen Grössenordnung von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken bewegen, so müsste diese Gebühr mittelfristig auf rund 10 Franken angehoben werden, um die erwarteten Kosten decken zu können.

### **Behandlung der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach International Financial Accounting Standards (IFRS)**

Die verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren sowie die Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm werden über die Erfolgsrechnung verbucht.

### **Lärmschutzmassnahmen**

Kosten für Lärmschutzmassnahmen, für welche die Flughafen Zürich AG eine faktische Verpflichtung eingegangen ist, werden zurückgestellt, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

### **Formelle Enteignungen**

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung dieses Rechts erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird. Dieser Zeitpunkt kann je nach Flughafenregion unterschiedlich sein. Mit der Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert der zu erwartenden Kosten wird ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Allfällige künftige Anpassungen der einmal aktivierten und passivierten Gesamtkosten werden bilanzwirksam (Aktiven und Passiven) erfasst. Der immaterielle Vermögenswert wird über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis 2051) linear amortisiert. Die Gesellschaft geht davon aus, dass im Geschäftsjahr 2007 noch keine letztinstanzlichen Gerichtsentscheide vorliegen werden, die eine Aktivierung bzw. eine Rückstellung auslösen würden.

### **Behandlung der Lärmthematik im Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR)**

Auch im Einzelabschluss nach OR qualifizieren die Kosten für die formellen Enteignungen als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens in diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärmschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Die Gesamtamortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Darüber hinaus werden fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, in dem die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Kosten (Lärmschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

### **Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik**

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

Bis Mitte 2006 bestanden für die Gesellschaft in diesem Zusammenhang jedoch zwei Risiken:

#### **Das Risiko einer Finanzierungslücke:**

Erfolgt der zeitliche Anfall der Lärmkosten schneller als von der Flughafen Zürich AG geplant, oder fallen die Kosten höher aus als erwartet, kann eine Finanzierungslücke entstehen, welche die Flughafen Zürich AG allenfalls nicht mit den vorhandenen Kreditlimiten abdecken könnte.

#### **Das Risiko der Auswirkungen der Lärmthematik auf die Konzernrechnung (nach IFRS) und den Einzelabschluss (nach OR):**

Je nach Höhe der effektiven Kosten sowie bei allfälligen zukünftigen Änderungen von Rechnungslegungsstandards könnten die Konzernrechnung (IFRS) und der Einzelabschluss (OR) der Gesellschaft negativ beeinflusst werden. In Bezug auf den Konzernabschluss könnten solche negativen Einflüsse die Einhaltung der abgegebenen marktüblichen Finanzkennzahlen auf einzelnen Fremdverbindlichkeiten gefährden.

### **Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm**

Am 8. März 2006 wurde zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich ein Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 unterzeichnet, welcher die oben dargestellten Risiken der Gesellschaft im Zusammenhang mit Fluglärm nachhaltig reduzieren und beschränken soll. Die wesentlichen Elemente dieses Vertrages beinhalten:

1. Die Gesellschaft verpflichtete sich Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund 1,1 Milliarden Franken geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund 300 Millionen Franken, um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto 310,3 Millionen Franken zu. Da die Gesellschaft bis auf weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte – ein effektiver Mittelabfluss aufgrund von formellen Enteignungen wird nicht vor Ende 2007 erwartet – konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von 300 Millionen Franken vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von 200 Millionen Franken beschaffen.
2. Besteht bei Auszahlung der ersten formellen Enteignungen das Risiko, dass die gesamten im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten) den Betrag von 1,1 Milliarden Franken übersteigen (Schwellenwert), so übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten. «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, welche vor dem Juni 2001 entstanden sind. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Kanton Zürich Inhaber der Betriebskonzession. Für solche Forderungen haftet der Kanton Zürich nach wie vor im Aussenverhältnis, im Innenverhältnis wurden diese Verpflichtungen mit dem Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 von der Gesellschaft übernommen. Diese allgemeine Verpflichtung aus dem Fusionsvertrag wird mit der nun getroffenen Lösung präzisiert

und im Detail geregelt. Für die Finanzierung der mit dieser Übernahme entstehenden Kosten erhält der Kanton Zürich einen nach einem definierten Schlüssel zu bestimmenden Teil der Lärmgebühren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese Entschädigungen. Sie werden somit auch nicht mehr aktiviert.

3. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 2 erwähnte Risiko unter den Betrag von 1,1 Milliarden Franken, übernimmt die Flughafen Zürich AG die verbleibenden «alten» Lärmverbindlichkeiten und die damit verbundenen Gebühren zurück.

Das Ziel dieser Vereinbarung ist somit, das Gesamtrisiko der Flughafen Zürich AG in Bezug auf die Lärmthematik auf «neue» Lärmverbindlichkeiten zu beschränken. Mit der durchgeführten Kapitalerhöhung und der Bereitstellung einer speziellen Kreditlimite wurde gleichzeitig die bilanzielle und finanzielle Voraussetzung geschaffen, um allfällige Lärmverbindlichkeiten bis zu 1,1 Milliarden Franken zu tragen.



Angelika Lins  
lic. jur., Rechtsanwältin

## Chronik 2006



- 6. Januar  
Die Zürcher Regierung lehnt die Plafonierungsinitiative ab und präsentiert einen Gegenvorschlag basierend auf dem Zürcher Fluglärmindex ZFI.
- Januar  
Erfolgreicher Testlauf mit Shopping Trolleys auf der Luftseite im Airside Center.
- Januar  
Die Nachbaustellen der 5. Bauetappe werden abgeschlossen. Sie konnten innerhalb des Termin- und Kostenrahmens abgewickelt und dem Betrieb übergeben werden.
- 6. Februar  
Gemäss einer Zusammenstellung der Vereinigung europäischer Airlines (AEA) ist der Flughafen Zürich in Europa der Hub mit der zuverlässigsten Gepäckauslieferung.
- 4./8. März  
Abschluss einer Vereinbarung mit dem Kanton Zürich betreffend allfällige Vorfinanzierung von alten (d.h. aus der Zeit, in der noch der Kanton Zürich Inhaber der Flughafenbetriebskonzession war, stammenden) Verbindlichkeiten für allfällige Fluglärmmentschädigungen. Das im Kontext dieser Thematik erkannte Finanzierungs- und Bilanzierungsrisiko konnte damit nachhaltig reduziert und beschränkt werden.
- 6. März  
Anlässlich der Konferenz des Airport Council International (ACI) wird der Flughafen Zürich im Rahmen der auf der Basis von weltweit durchgeführten Passagierbefragungen erfolgenden Verleihung des «Airport Service Excellence Award» als zweitbesten Flughafen in Europa ausgezeichnet.
- 29. März  
Vertragswerke zur Realisierung des Flughafenhotels werden unterzeichnet und die Baufreigabe wird erteilt. Grundeigentümerin und Baurechtsgeberin ist die Flughafen Zürich AG; Investorin und Baurechtsnehmerin ist die ACRON L&R Immobilien AG.
- 31. März  
Eröffnung der neuen Center Bar im Airside Center.
- 11. April  
Die Generalversammlung beschliesst eine genehmigte Kapitalerhöhung, welche am folgenden Tag durch Beschluss des Verwaltungsrates durchgeführt wird. Das Kapital wird dabei durch Ausgabe von 1'228'075 neuen Namenaktien zu je 50 Franken Nennwert um 61'403'750 Franken auf neu 307'018'750 Franken erhöht. Bei den Erneuerungswahlen in den Verwaltungsrat werden alle bisherigen Mitglieder, die sich zur Wiederwahl stellen, im Amt bestätigt. Neu in den Verwaltungsrat wird Thomas Kern gewählt.
- 18. April  
Der Flughafen Zürich wird von der Fachzeitschrift «Air Cargo World» aufgrund einer Beurteilung von Kriterien wie Leistungsqualität und betriebliche Prozesse der Luftfrachtabfertigung mit einem «Excellence Cargo Award» 2006 ausgezeichnet.
- 22. April  
Die Verspätungen können reduziert werden, indem an Wochenenden und deutschen Feiertagen bei Südanflügen ab 7 Uhr neu auch auf Piste 28 gestartet werden kann.
- 3. Mai  
Die Kapitalerhöhung wird erfolgreich abgeschlossen.
- 4. Mai  
Spatenstich für das Flughafenhotel.
- 29. Mai  
Vorstellung und Veröffentlichung des Arbeitspapiers der Konjunkturforschungsstelle KOF der ETH Zürich zur Rolle des Luftverkehrs und des Flughafens Zürich für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz durch Prof. Dr. Bernd Schips.
- 30. Mai  
Am 1. Luftfahrtkongress, welcher von economie-suisse und Partnern der Luftfahrtbranche organisiert wird, nehmen mehr als 350 Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft teil. Als Hauptreferent tritt Bundespräsident Moritz Leuenberger auf.
- 30. Mai  
Herausgabe der ersten Ausgabe des Partner Newsletters.

- Mai  
Inbetriebnahme des Avro RJ 100 «Jumbolino» der Swiss International Air Lines AG mit der Bemalung «Shopping Paradise Zurich Airport».
- 6. Juni  
Als erste schweizerische Flughafenbetreiberin erhält die Flughafen Zürich AG vom BAZL das Zertifikat für ihr Safety-Management-System gemäss Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO).
- 6. Juni  
Der Flughafen Zürich wird vom Aviatikforschungsinstitut Skytrax aus London als achtbester Flughafen der Welt mit dem «World Airport Award» ausgezeichnet. Die Beurteilung basiert auf umfangreichen Passagierumfragen.
- 23. Juni  
Airside Center und Bahnhofterminal erhalten den «RIBA International Award», eine Anerkennung der Architekten-Fachwelt für Bauten, die sich durch besonders hohe architektonische Standards auszeichnen.
- Juni  
Definitive Einführung von Shopping Trolleys auf der Luftseite im Airside Center.
- 3. Juli  
69 Städte und Gemeinden reichen beim Zürcher Kantonsrat eine Behördeninitiative zur Beschränkung der jährlichen Anzahl Flugbewegungen auf 320'000 und für eine Nachtruhe von 8 Stunden ein.
- 28. August  
Beginn der Bauarbeiten für den letzten Abschnitt des Bike- und Bladewegs rund um den Flughafen Zürich.
- August  
Ergebnisse der ACI/ASQ-Studie bestätigen die sehr gute Positionierung des Flughafens Zürich.
- August  
Neuer «Arrival/Transfer-Video» und «Informationsfilm» des Flughafens Zürich.
- 25. August  
Als Mitglied eines Bieterkonsortiums erhält die Flughafen Zürich AG den Zuschlag für die Übernahme der Betreiberverantwortung auf dem Flughafen El Dorado in Bogotá, Kolumbien.
- 2./3. September  
Das Terrassenfest auf der Zuschauerterrasse B wird von rund 10'000 Gästen besucht.
- 14. September  
Eröffnung der Kinderkrippe am Flughafen Zürich.
- 15. September  
Eröffnung der Schokoladen-Ausstellung «Soul of Chocolate» im Airside Center.
- 20. September  
Der Flughafen Zürich erhält zum dritten Mal in Folge den World Travel Award als «Europe's Leading Airport». Die Auszeichnung wird auf der Basis der weltweit durchgeführten Beurteilungen durch die Fachleute der Tourismuswirtschaft verliehen.
- 3. Oktober  
Im Rahmen der strategischen Partnerschaft mit Schweiz Tourismus werden die Lichtinstallationen in den beiden Tunnels der Skymetro eingeweiht, welche aus dem vorbeifahrenden Zug betrachtet den Effekt des Daumenkinos haben.
- 3. Oktober  
Die von Infras erarbeitete Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt wird anlässlich der Session der eidgenössischen Räte in Flims der parlamentarischen Arbeitsgruppe Luftfahrt und der Öffentlichkeit vorgestellt.
- 26. Oktober  
Das Instrumentenlandesystem (ILS) für die Piste 28 (Ostanflug) mit geändertem Anflugverfahren (Radar Vectoring) wird in Betrieb genommen.
- 27. Oktober  
Spatenstich für die 2. Etappe der Glattalbahn.

- 29. Oktober  
Mit Beginn des Winterflugplans werden alle europäischen Star Alliance Partner und United Airlines im Check-in 1 zusammengeführt, die Partner der OneWorld und des Sky Teams befinden sich nun gemeinsam im Check-in 2.
- 30. Oktober  
Die Flughafen Zürich AG reicht das überarbeitete Gesuch für einen «gekröpften Nordanflug» mit Sicht-Endanflug beim BAZL ein.
- 1. November  
Der Bundesrat spricht sich zugunsten einer Zulassung von Duty-Free-Shops auch für ankommende Passagiere aus und überweist die entsprechende Motion an das Parlament.
- 6. November  
Die Flughafen Zürich AG und die Kantonspolizei setzen gemäss Auftrag des BAZL die neuen EG-Richtlinien betreffend Beschränkung von Flüssigkeiten im Handgepäck um. Die Einführung der neuen Vorschriften wird mit umfangreichen Kommunikationsaktivitäten begleitet.
- 10. November  
Im Check-in 1 wird die 20 Jahre alte Grossanzeige für Abfluginformationen (Rascheltafel) durch eine neue Grossanzeige aus 24 miteinander kombinierten randlosen Flachbildschirmen ersetzt.
- 21./22. November  
Nach über 25 Betriebsjahren wird die bestehende Steuerung der Pisten-, Rollweg- und Vorfeldbefeuerungen mit rund 5'000 Signalen durch eine neue abgelöst.
- 27. November  
42 Gemeinden reichen beim Zürcher Kantonsrat eine Behördeninitiative gegen Änderungen am Pistensystem ein.
- 6. Dezember  
Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Zürcher Kantonsrates lehnt die Plafonierungsinitiative und den Gegenvorschlag der Regierung ab und legt dem Kantonsrat einen Gegenvorschlag für eine Plafonierung der Flugbewegungen bei 320'000 Bewegungen und für 7 Stunden Nachtruhe vor.
- 8. Dezember  
Im Rahmen des SIL-Prozesses stellt der Bund der Öffentlichkeit 19 verschiedene Betriebsvarianten vor, die als Grundlage für die folgende politische Diskussion dienen.
- 20. Dezember  
Als Erstrat nimmt der Nationalrat die Motion für die Zulassung von Duty-Free-Shops auch für ankommende Passagiere an und überweist sie an den Ständerat als Zweitrat.
- 30. Dezember  
Kauf des Schulungsgebäudes der Skyguide.

## Jahresbericht 2006



## Strategie und Wertmanagement

### Strategische Ausrichtung

Der Flughafen Zürich ist international, national und regional eng vernetzt. Als grösster Schweizer Landesflughafen bietet er die **Verkehrsdreh-scheibe**, die den Luftverkehr einzigartig mit den anderen Mitteln des öffentlichen und des individuellen Verkehrs zum schweizweit dichtesten Netz verbindet. Als Visitenkarte der Schweiz ist der Flughafen Zürich der Qualität verpflichtet. Die Flughafen Zürich AG betreibt den Flughafen Zürich auf der Basis des Landlord-Prinzips. Kernprozesse des Flughafens werden von der Flughafen Zürich AG entweder selbst betrieben oder kontrolliert. Wo immer jedoch die Kernkompetenz für Dienstleistungen und Prozesse bei Dritten liegt, wird die Erbringung der Leistung an diese übertragen.

Im internationalen Wettbewerb bietet die Flughafen Zürich AG dem Hubcarrier eine attraktive Infrastruktur zur Betreibung eines interkontinentalen Drehkreuzes an. Gleichzeitig ist diese neue, moderne Infrastruktur bestens geeignet für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr aller anderen Airlines inklusive Low-Cost-Carriern. Aufgrund des Qualitätsanspruchs bietet die Flughafen Zürich AG ihren Kunden eine einheitliche Infrastruktur an und stellt keine spezielle Low-Cost-Infrastruktur zur Verfügung.

Auf der Basis der Verkehrsdreh-scheibe betreibt die Flughafen Zürich AG ein attraktives und kommerziell erfolgreiches **Einkaufs- und Begegnungszentrum** mit einer Vielfalt an Geschäfts-, Dienstleistungs- und Unterhaltungsangeboten mit nationaler und internationaler Ausstrahlung und entwickelt dieses weiter.

Als börsenkotiertes Unternehmen sind wir betriebswirtschaftlich ausgerichtet und bieten unseren Aktionärinnen und Aktionären eine im Branchenvergleich ansprechende Rendite. Wir orientieren uns dabei am wachsenden unternehmerischen Mehrwert und nehmen unsere ökologische und gesellschaftliche Verantwortung unter Berücksichtigung des Konzessionsauftrages und der politischen Rahmenbedingungen wahr.

### Finanzielles Wertmanagement

Die Flughafen Zürich AG orientiert sich am wachsenden unternehmerischen Mehrwert und an einer nachhaltigen Entwicklung. Zur Messung der Zielerreichung hat die Flughafen Zürich AG ein wertorientiertes Steuerungssystem (**Airport Value Added, AVA**) implementiert.

Der AVA gibt den Betrag an, der über die Kapitalkosten hinaus erwirtschaftet wird, das heisst dem Ergebnis vor Zinsen und nach adjustierten Steuern (EBIT) werden die Kapitalkosten des durchschnittlich investierten Kapitals gegenübergestellt. Sämtliche Investitionsentscheide des Unternehmens werden auf der Basis von AVA-Zielen getroffen. Der AVA ist zudem die finanzielle Messgrösse für den erfolgsabhängigen Lohnanteil des Managements.

### Mitarbeitende

Unser Führungsgrundsatz ist, die richtigen Mitarbeitenden mit den richtigen Kompetenzen am richtigen Ort einzusetzen. Aus diesem Grund wurde der «Navigator», das Instrument zur Standort- und Richtungsbestimmung, entwickelt. Beim Navigator handelt es sich um einen Katalog von erfolgskritischen Mitarbeiterkompetenzen. Er schafft für das gesamte Unternehmen ein einheitliches Sprachverständnis und gewährleistet die Verwendung einheitlicher Kriterien im Rahmen der Rekrutierung, Beurteilung und Entwicklung sämtlicher Mitarbeitenden. Sie sind für die Flughafen Zürich AG der Schlüssel zum Erfolg. Daher sind uns ihre Anliegen und Meinungen wichtig, welche wir bei einer Vielzahl von Personal- und Führungsanlässen sowie alle zwei Jahre in einer Mitarbeiterumfrage erheben. Die im Sommer 2005 durchgeführte Mitarbeiterumfrage ergab, dass sich die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG durch eine hohe Arbeitszufriedenheit und ein überdurchschnittliches Commitment auszeichnen. Wo individuell und vereinzelt Handlungsfelder identifiziert wurden, sind entsprechende Massnahmen definiert und eingeleitet worden.

## **Umweltschutz**

Die Flughafen Zürich AG erkennt ihre wichtigsten Handlungsfelder in den Bereichen Fluglärm (separate Berichterstattung), Luftbelastung, Gewässerschutz und Energie. Während die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Ozon (O<sub>3</sub>) und Feinstaub (PM10) wie in weiten Teilen der Nordostschweiz nicht flächendeckend eingehalten werden, wird der flughafenspezifische NO<sub>x</sub>-Schwellenwert von 2'400 Tonnen weit unterschritten. Der Energieverbrauch des Flughafens konnte gegenüber dem Referenzjahr 1994 konstant gehalten werden und der generelle Entwässerungsplan wurde weiter planmässig umgesetzt. Bezüglich der Monitoringaktivitäten standen weitere Untersuchungen über den Umweltzustand durch technische Abklärungen bei Altlasten-Standorten, Bodenanalysen sowie Kontrollen über die Wirksamkeit von Massnahmen im Naturschutz auf dem Programm. Erste Resultate zeigen, dass kein wesentlicher Handlungsbedarf besteht. Umfangreiche Vorarbeiten und Grundlagenstudien zur Aktualisierung der Systeme und Methoden helfen, das Umweltdatenmanagement weiterzuentwickeln und zu optimieren. Ein wichtiges Element ist die Begleitung von Bau- und Planungsprojekten, bei denen die verschiedenen Umweltaspekte von Beginn an integriert und mitberücksichtigt werden. Die Erkenntnisse fliessen sowohl in die Plangesuche als auch in die anschliessenden Umsetzungsprojekte ein. Gesetzliche Vorgaben und behördliche Auflagen im Umweltschutz werden eingehalten bzw. schrittweise umgesetzt. Im Weiteren optimiert die Flughafen Zürich AG bestehende Umweltprozesse laufend und entwickelt ihre Umwelteffizienz und Umweltkompetenz unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte weiter. Die Steuerung der Aktivitäten erfolgt seit 2001 über ein Umweltmanagementsystem, das nach der Norm ISO 14001 zertifiziert ist und entsprechend seiner Bedeutung von der Geschäftsleitung erneut bestätigt worden ist.

Die hohe Umweltkompetenz und die ausgewiesene Umwelteffizienz führten auch 2006 wieder zu zahlreichen Beratungsaufträgen sowie zu Schulungsanlässen im In- und Ausland, vornehmlich in den Bereichen Umweltmanagement und Lufthygiene. Dies bestätigt, dass die Leistungen der Flughafen Zürich AG im Umweltbereich durch die Industrie anerkannt und auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit aufgebaut sind.

Der detaillierte Umweltbericht für den Flughafen Zürich kann ab Mai 2007 unter [www.unique.ch/umweltschutz](http://www.unique.ch/umweltschutz) bezogen werden.



Richard Ehrensperger  
Leiter Apron Service



**Finanzkennzahlen**

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

|                                                               | 2006        | 2005        | Veränderung in %        |
|---------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------|
| Umsatz                                                        | 737'109     | 702'229     | +5,0                    |
| davon Aviation-Erträge                                        | 444'238     | 418'877     | +6,1                    |
| davon Non-Aviation-Erträge                                    | 292'871     | 283'352     | +3,4                    |
| Betriebskosten                                                | 358'837     | 338'282     | +6,1                    |
| Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) | 378'272     | 363'947     | +3,9                    |
| EBITDA Marge                                                  | 51,3%       | 51,8%       |                         |
| Konzerngewinn                                                 | 87'448      | 59'123      | +47,9                   |
| Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben    | 87'448      | 59'123      | +47,9                   |
| Davon den Minderheiten zuzuschreiben                          | 0           | 0           | n/a                     |
| Investitionen                                                 | 218'722     | 124'300     | +76,0                   |
| Cashflow <sup>1)</sup>                                        | 252'460     | 236'340     | +6,8                    |
| Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)                     | 2'614'618   | 2'569'922   | +1,7                    |
| Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE)                    | 5,7%        | 5,4%        |                         |
| Eigenkapital per 31.12.                                       | 1'230'464   | 805'999     | +52,7                   |
| Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zurechenbar      | 1'230'464   | 805'999     | +52,7                   |
| Davon den Minderheiten zurechenbar                            | 0           | 0           | n/a                     |
| Eigenkapitalrendite                                           | 8,6%        | 7,6%        |                         |
| Eigenkapitalquote                                             | 38,8%       | 26,3%       |                         |
| Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)                    | 1'177'985   | 1'745'299   | (32,5)                  |
| Verzinsliches Kapital (IFRS) / EBITDA                         | 3,11x       | 4,80x       |                         |
| Verzinsliches Kapital (netto, nominal)                        | 1'290'360   | 1'786'198   | (27,8)                  |
| Verzinsliches Kapital (nominal) / EBITDA                      | 3,41x       | 4,91x       |                         |
| <b>Betriebliche Kennzahlen</b>                                | <b>2006</b> | <b>2005</b> | <b>Veränderung in %</b> |
| Anzahl Passagiere                                             | 19'237'216  | 17'884'652  | +7,6                    |
| Anzahl Flugbewegungen                                         | 260'786     | 267'363     | (2,5)                   |
| Fracht in Tonnen                                              | 363'325     | 372'415     | (2,4)                   |
| Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.                             | 1'290       | 1'262       | +2,2                    |
| Anzahl Mitarbeiter                                            | 1'523       | 1'470       | +3,6                    |
| <b>Kennzahlen für den Aktionär</b>                            | <b>2006</b> | <b>2005</b> | <b>Veränderung in %</b> |
| Anzahl ausgegebene Aktien                                     | 6'140'375   | 4'912'300   | +25,0                   |
| Dividende (vorgeschlagen) pro Aktie (in CHF)                  | 3.00        | 1.00        | n/a                     |
| Dividendenbetrag in CHF Tausend                               | 18'421      | 4'912       | n/a                     |
| Payout Ratio                                                  | 21,1%       | 8,3%        |                         |
| Eigenkapital pro Aktie (in CHF)                               | 200.39      | 164.08      | +22,1                   |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                       | 15.35       | 12.08       | +27,1                   |
| Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)                         | 15.34       | 12.06       | +27,2                   |
| Aktienkurs (in CHF) Höchst                                    | 380.00      | 236.00      | n/a                     |
| Tiefst                                                        | 235.00      | 147.00      | n/a                     |

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

<sup>1)</sup> Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen.



## Geschäftsentwicklung

### Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen in Zürich ist gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Millionen Passagiere oder umgerechnet 7,6 Prozent auf 19,2 Millionen gestiegen – dies vor allem aufgrund der Zunahme der Transferpassagiere (plus 15,7 Prozent), die den Flughafen Zürich als Drehscheibe für ihre Reise wählten. Der Anteil Transferpassagiere hat per Ende 2006 31,9 Prozent erreicht. Die Steigerung um 2,3 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr weist auf eine weitere Stärkung des Hubs Zürich hin. Auch das Wachstum bei den Lokalpassagieren beschleunigte sich gegenüber dem Vorjahr und betrug per Ende Kalenderjahr 3,8 Prozent. Mit 12,9 Millionen Lokalpassagieren wurde der Höchststand von 2005 somit übertroffen. Die grössten Passagierzunahmen verzeichnete Swiss, gefolgt von Air Berlin, Lufthansa, Edelweiss, Air Canada und Spanair. Insgesamt liegt das Passagierwachstum 2006 in Zürich mit 7,6 Prozent über dem europäischen Durchschnitt von 5,4 Prozent (Quelle: ACI, Airports Council International). In Zürich entwickelte sich der Low-Cost-Verkehr mit plus 9,9 Prozent positiv. Der Low-Cost-Anteil stieg von 8,0 auf 8,5 Prozent. Der Hubcarrier Swiss konnte seine Marktstellung im Jahr 2006 weiter ausbauen und den an Passagieren gemessenen Marktanteil von 51 auf 53 Prozent erhöhen.

Anders als bei den Passagieren verringerte sich die Anzahl Flugbewegungen gegenüber 2005 um 2,5 Prozent auf 260'786. Entsprechend hat sich die durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flug um 12,2 Prozent von 78 auf 87 erhöht. Dies liegt einerseits an einer Verbesserung der Sitzladefaktoren um 4,7 Prozent von 67 auf 70 Prozent und andererseits an der Erhöhung der durchschnittlichen Anzahl Sitze pro Flug von 117 auf 126. Das durchschnittliche maximale Abfluggewicht (MTOW) erhöhte sich dabei um 8,1 Prozent. Gründe hierfür liegen unter anderem in der neuen Bestuhlung der Swiss A320er Flotte und dem Ersatz der Embraer 50-Plätzer durch Avro 100-Plätzer.

Die Luftfrachtmenge ging um 2,4 Prozent auf 363'325 Tonnen zurück. Der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse entwickelte sich mit 0,2 Prozent stärker als die effektiv geflogene Fracht (minus 3,5 Prozent).

Insgesamt wurden vom Flughafen Zürich aus von 73 Linienfluggesellschaften 106 europäische und 45 interkontinentale Destinationen bedient. Während die Anzahl interkontinentaler Destinationen um drei zurückging, nahmen die europäischen um sechs zu. Neu angefliegen wurden unter anderem Santiago de Chile, Riga, Bari und Rimini. Die Verbindungen nach Dortmund, Graz und Salzburg wurden eingestellt.

Die detaillierte Verkehrsstatistik des Flughafens finden Sie auf den Seiten 81 bis 95 dieses Geschäftsberichtes.

### Änderung im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

#### Zugänge

Am 8. März 2006 gründete die Flughafen Zürich AG zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. die Firma Unique IDC Colombia S.A., an welcher die Flughafen Zürich AG 49,5 Prozent hält.

Am 4. September 2006 gründete die Flughafen Zürich AG zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. die Firma Unique IDC S.A. de C.V., an welcher die Flughafen Zürich AG 49,5 Prozent hält.

Beide Gesellschaften werden seit dem Gründungszeitpunkt per Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

#### Abgänge

Im Geschäftsjahr 2006 haben keine Abgänge stattgefunden.

## Umsatz- und Ertragsentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr konnten die Erträge von 702,2 Millionen auf 737,1 Millionen Franken gesteigert werden (plus 5,0 Prozent).

Die **Aviation-Erträge** betragen neu 444,2 Millionen Franken (plus 6,1 Prozent).

| (CHF in Tausend)                                    | 2006           | 2005           | Veränderung in % |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Passagiergebühren                                   | 245'954        | 230'328        | 6,8              |
| Landegebühren                                       | 71'550         | 68'842         | 3,9              |
| Lärmgebühren                                        | 54'023         | 50'334         | 7,3              |
| Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage               | 22'806         | 21'248         | 7,3              |
| Übrige Erträge                                      | 13'956         | 11'834         | 17,9             |
| Flugzeugenergieversorgungsanlage                    | 9'766          | 9'178          | 6,4              |
| Frachterträge                                       | 7'672          | 7'687          | (0,2)            |
| Treibstoffgebühren                                  | 6'039          | 5'725          | 5,5              |
| Parkgebühren                                        | 4'813          | 4'693          | 2,6              |
| CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents) | 4'658          | 4'727          | (1,5)            |
| Emissionsgebühren                                   | 2'855          | 2'912          | (2,0)            |
| Sicherheits-Gebühren                                | 1'030          | 1'197          | (14,0)           |
| Debitorenverluste Aviation                          | (884)          | 172            | n/a              |
| <b>Total Aviation-Erträge</b>                       | <b>444'238</b> | <b>418'877</b> | <b>6,1</b>       |

Die Erträge aus den **Passagiergebühren** sind um 6,8 Prozent auf 246 Millionen Franken gestiegen. Damit liegt das Wachstum bei den Passagiergebühren leicht unter der Passagierzunahme (plus 7,6 Prozent). Grund dafür ist das überproportionale Wachstum der Transferpassagiere, welche eine gegenüber den Lokalpassagieren tiefere Passagiergebühr entrichten.

Die **Landegebühren** erhöhten sich auf 71,6 Millionen Franken (plus 3,9 Prozent), dies trotz einer gleichzeitigen Reduktion der Flugbewegungen um 2,5 Prozent. Landegebühren werden auf dem maximalen Abfluggewicht der Flugzeuge erhoben. Dieses maximale Abfluggewicht hat aufgrund Veränderungen in der Flottenstruktur der Kunden des Flughafens zugenommen.

Die **Lärmgebühren** setzen sich aus dem Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühren und einem Anteil lärmabhängiger Landegebühren zusammen. Der Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühren beträgt sowohl beim Lokal- sowie beim Transferpassagier 5 Franken pro abfliegenden Passagier, die Zunahme der Erträge um 7,3 Prozent entspricht daher nahezu dem Passagierwachstum.

Das starke Ertragswachstum bei den **übrigen Erlösen** ist einerseits auf 0,7 Millionen Franken höhere aktivierte Eigenleistungen sowie rund 1,3 Millionen Franken für neue Dienstleistungen (Begleitservice und neue IT-Dienstleistungen) zurückzuführen.

Nicht in den Erlösen ausgewiesen sind rund 10 Millionen Franken aus **Nutzungsentgelten**, welche per 1. Januar 2006 eingeführt wurden. Diese fakturierten Erträge wurden zurückgestellt, da die Einführung dieser Nutzungsentgelte durch einzelne Partner rechtlich in Zweifel gezogen wurde. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2007 erwartet. Die Nutzungsentgelte wurden für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Entscheiden die Gerichte letztinstanzlich zugunsten der Gesellschaft werden die im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlöse als ausserordentlicher Ertrag der Erfolgsrechnung gutgeschrieben werden.

Die **Non-Aviation-Erträge** erhöhten sich von 283,4 Millionen Franken auf 292,8 Millionen Franken (plus 3,4 Prozent).

| (CHF in Tausend)                                         | 2006           | 2005           | Veränderung in % |
|----------------------------------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Retail und Duty Free                                     | 62'815         | 55'755         | 12,7             |
| Parkingserträge                                          | 58'197         | 55'118         | 5,6              |
| Werbeflächen und Promotion                               | 11'323         | 9'488          | 19,3             |
| Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc.) | 10'676         | 13'476         | (20,8)           |
| Restauration                                             | 9'855          | 9'485          | 3,9              |
| <b>Total Konzessions-Erträge</b>                         | <b>152'866</b> | <b>143'322</b> | <b>6,7</b>       |
| Mieterträge und Pachtzinsen                              | 81'036         | 82'403         | (1,7)            |
| Energie- und Nebenkostenverrechnung                      | 22'224         | 22'592         | (1,6)            |
| Reinigung                                                | 3'267          | 2'758          | 18,5             |
| Messen und Events                                        | 2'754          | 535            | n/a              |
| Dienstleistungserträge                                   | 1'281          | 2'452          | (47,8)           |
| <b>Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung</b>    | <b>110'562</b> | <b>110'740</b> | <b>(0,2)</b>     |
| Kommunikationsdienstleistungen                           | 9'853          | 9'897          | (0,4)            |
| Passagierdienste                                         | 6'157          | 5'793          | 6,3              |
| Aktivierte Eigenleistungen                               | 5'110          | 7'299          | (30,0)           |
| Conference Center                                        | 4'356          | 3'543          | 22,9             |
| Übrige Dienstleistungen und Diverses                     | 4'151          | 2'848          | 45,7             |
| Debitorenverluste Non-Aviation                           | (184)          | (90)           | n/a              |
| <b>Total Erträge aus Dienstleistungen</b>                | <b>29'443</b>  | <b>29'290</b>  | <b>0,5</b>       |
| <b>Total Non-Aviation Erträge</b>                        | <b>292'871</b> | <b>283'352</b> | <b>3,4</b>       |

Sehr erfreulich entwickelte sich im Berichtsjahr das Geschäft im Bereich **Retail, Duty Free und Restauration**. Sowohl die Kommerzumsatzentwicklung (netto) in den Läden und Restaurants unserer Kommerzpartner wie auch die Konzessionseinnahmen der Gesellschaft konnten überproportional zum Passagierwachstum, welches 7,6 Prozent betrug, gesteigert werden. Dies dank einer weiteren Erhöhung der durchschnittlichen Ausgaben pro Passagier auf 40.63 Franken (plus 3,9 Prozent).

| (CHF in Millionen)                                   | 2006      | 2005      | Veränderung in % |
|------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------|
| Kommerzumsatzentwicklung der Kommerzpartner          | 390,8     | 349,8     | +11,7            |
| Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG             |           |           |                  |
| – Retail und Duty Free                               | 62,8      | 55,8      | +12,7            |
| – Restauration                                       | 9,9       | 9,5       | +3,9             |
| Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegendem Passagier | CHF 40.63 | CHF 39.11 | +3,9             |

Trotz des am 6. November 2006 eingeführten Flüssigkeitsverbots durch die EU und die dadurch entstandene Verunsicherung bei den Passagieren konnte diese Steigerung erreicht werden.

Erfreulich entwickelten sich auch die **Parkingserträge**, welche um 3 Millionen auf 58,2 Millionen Franken (plus 5,6 Prozent) gesteigert werden konnten. Das Wachstum der Parkingserträge lag damit über dem Passagierwachstum der Lokalpassagiere (3,8 Prozent), was zeigt, dass der Flughafen vermehrt als Einkaufs- und Begegnungszentrum genutzt wurde.

Die Erträge aus **Werbeflächen und Promotionen** konnten dank der grossen Nachfrage nach «Mega-postern» und von Branding-Einnahmen der Smoking Lounges um 19,3 Prozent auf 11,3 Millionen Franken erhöht werden. Hingegen nahmen die Erträge bei den **übrigen Konzessionen** um 20,8 Prozent auf 10,7 Millionen Franken ab. Diese Reduktion ist begründet durch das Wegfallen von einmaligen Konzessionszahlungen, welche im Geschäftsjahr 2005 enthalten waren.

Die Erträge aus der **Liegenschaftsbewirtschaftung** lagen im Berichtsjahr mit 110,6 Millionen Franken (minus 0,2 Prozent) praktisch auf Vorjahresniveau. Die Erträge aus **Mieterträgen und Pachtzinsen** lagen mit 81 Millionen Franken rund 1,4 Millionen unter dem Vorjahr. Im Vorjahr war in dieser Position unter anderem eine einmalige Zahlung im Zusammenhang mit dem neuen Hotel enthalten. Die leicht tieferen Einnahmen aus der **Energie- und Nebenkostenverrechnung** sind unter anderem die Folge des Entschlusses der Gesellschaft, aufgrund der hohen Energiepreise auf die Eigenstromproduktion zu verzichten. Positiv entwickelten sich die Erträge aus Messen und Events aufgrund der erfreulichen Vermietung des Eventdocks B.

Die Erträge aus **Dienstleistungen** liegen im Berichtsjahr mit 29,4 Millionen Franken 0,2 Millionen über dem Vorjahreswert (plus 0.5 Prozent). Sämtliche Dienstleistungen entwickelten sich sehr erfreulich. Das Airport Conference Center konnte gar den besten Umsatz seit dessen Eröffnung erzielen. Einzig die aktivierten Eigenleistungen nahmen aufgrund der reduzierten Bautätigkeit am Flughafen ab.

Die **Betriebskosten** nahmen im Berichtsjahr um 6,1 Prozent von 338,3 Millionen auf 358,8 Millionen Franken zu. Ohne Berücksichtigung der anderen Aufwendungen/Erträge hätte die Zunahme der Betriebskosten 4,0 Prozent betragen.

| (CHF in Tausend)                     | 2006           | 2005           | Veränderung in % |
|--------------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Personalaufwand                      | 146'674        | 139'895        | 4,8              |
| Polizei und Sicherheit               | 82'907         | 78'336         | 5,8              |
| Unterhalt und Material               | 45'966         | 49'232         | (6,6)            |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung       | 36'363         | 32'592         | 11,6             |
| Energie und Abfall                   | 22'506         | 21'135         | 6,5              |
| Andere Betriebskosten                | 21'441         | 21'113         | 1,6              |
| Andere Aufwendungen / Erträge, netto | 2'980          | (4'021)        | n/a              |
| <b>Total Betriebskosten</b>          | <b>358'837</b> | <b>338'282</b> | <b>6,1</b>       |

Rund 41 Prozent der Betriebskosten entfallen auf den **Personalaufwand**. Dieser erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 4,8 Prozent auf 146,7 Millionen Franken.

| (CHF in Tausend)                     | 2006           | 2005           | Veränderung in % |
|--------------------------------------|----------------|----------------|------------------|
| Personalaufwand, ausgewiesen         | 146'674        | 139'895        | 4,8              |
| Veränderung Vorsorgeverpflichtung    | (449)          | (364)          | 23,4             |
| <b>«Bereinigter» Personalaufwand</b> | <b>146'225</b> | <b>139'531</b> | <b>4,8</b>       |

Die Flughafen Zürich AG gewährte ihren Mitarbeitenden im Berichtsjahr eine individuelle, leistungsabhängige Lohnerhöhung von durchschnittlich 2 Prozent. Darüber hinaus führte der Aufbau von insgesamt 28 Vollzeitstellen – überwiegend in den Bereichen Überwachung und Operationen – zu Mehrkosten im Personalaufwand. Zudem stiegen die Aufwendungen für Sozialleistungen leicht überdurchschnittlich an.

Per 31. Dezember 2006 beschäftigte die Flughafen Zürich AG 1'523 Mitarbeitenden (2005: 1'470 Personen), die sich auf 1'290 Vollzeitstellen (2005: 1'262 Vollzeitstellen) verteilen.

Im Bereich **Polizei und Sicherheit** stiegen die Kosten im Berichtsjahr erneut überproportional um 5,8 Prozent von 78,3 Millionen auf 82,9 Millionen Franken an.

| (CHF in Tausend)                    | 2006          | 2005          | Veränderung in % |
|-------------------------------------|---------------|---------------|------------------|
| Kantonspolizei Zürich               | 73'924        | 71'633        | 3,2              |
| Sicherheitskosten durch Dritte      | 8'983         | 6'703         | 34,0             |
| <b>Total Polizei und Sicherheit</b> | <b>82'907</b> | <b>78'336</b> | <b>5,8</b>       |

In der Kostensteigerung enthalten sind rund 2,5 Millionen Franken zusätzliche Kosten, welche allein in den Monaten November und Dezember aufgrund des am 6. November 2006 eingeführten Flüssigkeitsverbotes entstanden sind. Die notwendigen zusätzlichen personellen Ressourcen wurden zu einem wesentlichen Teil mit Sicherheitspersonal von Drittfirmen abgedeckt. Die restliche Kostensteigerung ist durch das Passagierwachstum begründet.

Die Kosten im Bereich **Unterhalt und Material** betragen 46 Millionen Franken und liegen 3,2 Millionen (minus 6,6 Prozent) unter dem Vorjahr und damit in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2004. Die Kosten liegen tiefer als von der Gesellschaft ursprünglich geplant. Aufgrund der schlechten Witterung im ersten Halbjahr 2006 konnten verschiedene Unterhaltsprojekte nicht wie vorgesehen realisiert werden.

Die Aufwendungen der Flughafen Zürich AG für **Verkauf, Marketing und Verwaltung** liegen bei 36,3 Millionen Franken (plus 11,6 Prozent oder 3,6 Millionen Franken). Die Zunahme der Kosten liegt hauptsächlich in verstärkten Marketingaktivitäten. Zudem haben die Projektarbeiten im Zusammenhang mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zu erheblichen Kosten geführt.

Die Kosten für **Energie und Abfall** stiegen von 21,1 Millionen Franken um 1,4 Millionen auf 22,5 Millionen Franken an. Grund für die erhebliche Kostensteigerung waren die massiv höheren Kosten für Heizöl und Erdgas.

Die **anderen Betriebskosten** erhöhten sich im Jahr 2006 um 0,3 Millionen Franken oder 1,6 Prozent auf neu 21,4 Millionen Franken. Durch die rege Eventtätigkeit stiegen die Mietkosten für die dazu benötigte technische Infrastruktur um 0,7 Millionen Franken an. Demgegenüber konnten die Kommunikationsaufwendungen um 0,4 Millionen Franken oder 17,6 Prozent gesenkt werden.

In den **anderen Aufwendungen/Erträgen, netto**, sind 0,2 Millionen Franken Einnahmen aus bereits in den Vorjahren abgeschrieben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie 1,2 Millionen Franken aus Buchverlusten von Anlageabgängen enthalten. Im Vorjahr war diese Position geprägt von einem ausserordentlichen Ertrag von rund 6,6 Millionen Franken aus der Rückzahlung von aufgelaufenen Projektkosten für das Projekt Bangalore.

Der **Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)** beträgt 378,3 Millionen Franken gegenüber 364 Millionen Franken im Vorjahr. Die EBITDA Marge beträgt 51,3 Prozent (Vorjahr 51,8 Prozent). Ohne Berücksichtigung der anderen Aufwendungen/Erträge hätte sich die EBITDA Marge von 51,3 Prozent im Vorjahr auf 51,7 Prozent verbessert.

Mit 188,9 Millionen Franken liegen die **Abschreibungen** auf gleicher Höhe wie im Vorjahr.

Der **Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT)** erhöhte sich um 14,4 Millionen von 175 Millionen Franken auf 189,4 Millionen Franken (plus 8,2 Prozent).

Das **Finanzergebnis** fiel mit 79,7 Millionen Franken um 29,8 Millionen Franken besser aus als im Vorjahr (minus 20,2 Prozent).

| (CHF in Tausend)                                                                | 2006          | 2005          | Veränderung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------|
| Finanzierungskosten                                                             | 88'268        | 103'272       | (14,5)           |
| Marktwertveränderung Zinsabsicherung                                            | (12'515)      | (8'472)       | 47,7             |
| Aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit                              | (99)          | (681)         | (85,5)           |
| Aufzinsung langfristige Rückstellung für Schallschutz und formelle Enteignungen | 4'022         | 5'694         | (29,4)           |
| <b>Finanzergebnis</b>                                                           | <b>79'676</b> | <b>99'813</b> | <b>(20,2)</b>    |

Die Finanzierungskosten konnten dank einer erheblichen Reduktion des verzinslichen Fremdkapitals um 14,5 Prozent reduziert werden.

Im Geschäftsjahr wurde:

- die Anleihe 1996 bis 2006 (90 Millionen Franken; Zinscoupon 4,625 Prozent) termingerecht zurückbezahlt;
- das Darlehen von 300 Millionen Franken an den Kanton Zürich (aus den Mitteln der im Mai 2006 durchgeführten Kapitalerhöhung) vorzeitig zurückbezahlt;
- vertragsgemäss eine weitere Rückzahlung des Car Park Lease von 45,9 Millionen Franken durchgeführt;
- eine neue Obligationsanleihe von 150 Millionen Franken und einem Zinscoupon von 3,125 Prozent aufgenommen (für die Finanzierung der Ausgliederung der liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund als separates Vermögen).

Erneut positiv beeinflusst wurde das Ergebnis durch die Marktwertveränderung der Zinsabsicherung.

Der ausgewiesene **Konzerngewinn** von 87,5 Millionen Franken (plus 48,0 Prozent) übertrifft die ursprünglichen Erwartungen der Flughafen Zürich AG. Höhere Erträge aufgrund des über den Erwartungen liegenden Verkehrswachstums und eine positive Entwicklung der Marktwertveränderung der Zinsabsicherung vermochten die nicht realisierten Einnahmen aus den Nutzungsentgelten zu kompensieren.

Der Konzerngewinn ohne Berücksichtigung der Lärmthematik konnte gar um 123,1 Prozent von 21 Millionen Franken auf 47 Millionen Franken gesteigert werden.

|                                                                              | 2006<br>mit Fluglärm | Elimination<br>Fluglärm | 2006<br>ohne Fluglärm | 2005<br>mit Fluglärm | Elimination<br>Fluglärm | 2005<br>ohne Fluglärm |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|
| (CHF in Tausend)                                                             |                      |                         |                       |                      |                         |                       |
| Aviation-Erträge                                                             | 444'238              | (54'023)                | 390'215               | 418'877              | (50'334)                | 368'543               |
| Non-Aviation-Erträge                                                         | 292'871              | 3'847                   | 296'718               | 283'352              | 4'138                   | 287'490               |
| <b>Total Erträge</b>                                                         | <b>737'109</b>       | <b>(50'176)</b>         | <b>686'933</b>        | <b>702'229</b>       | <b>(46'196)</b>         | <b>656'033</b>        |
| Betriebskosten                                                               | (358'837)            |                         | (358'837)             | (338'282)            |                         | (338'282)             |
| <b>Gewinn vor Kapitalkosten,<br/>Steuern und Abschreibungen<br/>(EBITDA)</b> | <b>378'272</b>       | <b>(50'176)</b>         | <b>328'096</b>        | <b>363'947</b>       | <b>(46'196)</b>         | <b>317'751</b>        |
| EBITDA Marge                                                                 | 51,3%                |                         | 47,8%                 | 51,8%                |                         | 48,4%                 |
| Abschreibungen                                                               | (188'856)            |                         | (188'856)             | (188'921)            |                         | (188'921)             |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen<br/>und Steuern (EBIT)</b>                    | <b>189'416</b>       |                         | <b>139'240</b>        | <b>175'026</b>       |                         | <b>128'830</b>        |
| EBIT Marge                                                                   | 25,7%                |                         | 20,3%                 | 24,9%                |                         | 19,6%                 |
| <b>Konzerngewinn</b>                                                         | <b>87'448</b>        | <b>(40'496)</b>         | <b>46'952</b>         | <b>59'123</b>        | <b>(38'078)</b>         | <b>21'045</b>         |
| Konzerngewinn in % der Erträge                                               | 11,9%                |                         | 6,8%                  | 8,4%                 |                         | 3,2%                  |

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 3.– Franken (Vorjahr 1.– Franken) pro Aktie vor.



Marcel Cohen  
Radio Engineering Projekt Manager

 **Information**



## Segmentberichterstattung

Unter Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Grundsätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung sind die Erläuterungen zur Segmentberichterstattung der Flughafen Zürich AG aufgeführt.

### Segmentkennzahlen Aviation Flugbetrieb

| (CHF in Millionen)                             | 2006         | 2005          | Veränderung in % |
|------------------------------------------------|--------------|---------------|------------------|
| Erträge mit Dritten                            | 390,2        | 368,5         | +5,9             |
| Intersegmentäre Erträge                        | 9,9          | 10,6          | (6,6)            |
| <b>Total Erträge</b>                           | <b>400,0</b> | <b>379,2</b>  | <b>+5,5</b>      |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern</b> | <b>(7,6)</b> | <b>(39,4)</b> | <b>n/a</b>       |
| <b>Total Segmentaktiven</b>                    | <b>916,7</b> | <b>955,8</b>  | <b>(4,1)</b>     |
| <b>Abschreibungen pro Jahr</b>                 | <b>55,1</b>  | <b>55,0</b>   | <b>+0,2</b>      |
| <b>Investitionen</b>                           | <b>34,5</b>  | <b>37,7</b>   | <b>(8,5)</b>     |
| <b>Vollzeitstellen per 31.12.</b>              | <b>586</b>   | <b>571</b>    | <b>+2,6</b>      |

Das Segmentergebnis vor Zinsen und Steuern ist mit einem Verlust von 8 Millionen Franken weiterhin negativ, obschon es gegenüber dem Vorjahr um rund 31 Millionen Franken verbessert werden konnte. Einerseits ist dieses Ergebnis auf die positive Verkehrsentwicklung im 2006 und somit höheren externen Erträgen (plus 22 Millionen Franken) zurückzuführen, andererseits fielen deutlich niedrigere intersegmentäre Kosten – insbesondere für die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Flächen – an (minus 18 Millionen Franken<sup>1)</sup>). Im Berichtsjahr konnten nach Vorliegen der definitiven Schlussabrechnungen der Bauten der 5. Bauetappe sämtliche Flächenzuordnungen – vor allem in den Terminal- und rückwärtigen Bereichen – bereinigt werden, was zur erwähnten Reduktion führte. Nebst den externen Mehrerträgen und internen Minderkosten fielen externe Mehrkosten von 9 Millionen Franken an.

<sup>1)</sup> Der Rückgang bei den intersegmentären Kosten und Umlagen setzt sich aus folgenden Kostengruppen zusammen:

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| Interne Flächenkosten:        | minus 14,5 Millionen Franken |
| Interne Reinigungskosten:     | minus 1 Millionen Franken    |
| Interne Kommunikationskosten: | minus 0,5 Millionen Franken  |
| Diverse Verwaltungsumlagen:   | minus 2 Millionen Franken    |

### Segmentkennzahlen Aviation Fluglärm

| (CHF in Millionen)                                                      | 2006         | 2005         | Veränderung in % |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| Erträge mit Dritten                                                     | 54,0         | 50,3         | +7,4             |
| Intersegmentäre Erträge                                                 | 0,0          | 0,0          | n/a              |
| <b>Total Erträge</b>                                                    | <b>54,0</b>  | <b>50,3</b>  | <b>+7,4</b>      |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern</b>                          | <b>50,2</b>  | <b>46,2</b>  | <b>+8,7</b>      |
| <b>Total Segmentaktiven</b>                                             | <b>197,5</b> | <b>1,5</b>   | <b>n/a</b>       |
| <b>Abschreibungen pro Jahr</b>                                          | <b>0,1</b>   | <b>0,1</b>   | <b>n/a</b>       |
| <b>Investitionen</b>                                                    | <b>114,7</b> | <b>0,0</b>   | <b>n/a</b>       |
| <b>Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen</b> | <b>131,9</b> | <b>137,1</b> | <b>(3,8)</b>     |
| <b>Vollzeitstellen per 31.12.</b>                                       | <b>10</b>    | <b>9</b>     | <b>+11,1</b>     |

Das um 4 Millionen Franken höhere Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern hat sich hauptsächlich aus der positiven Verkehrsentwicklung im 2006 ergeben. Im Weiteren haben vereinzelt Kosteneinsparungen das Segmentergebnis zusätzlich leicht verbessert.

#### Segmentkennzahlen Non-Aviation

| <b>(CHF in Millionen)</b>                      | <b>2006</b>    | <b>2005</b>    | <b>Veränderung in %</b> |
|------------------------------------------------|----------------|----------------|-------------------------|
| Erträge mit Dritten                            | 292,8          | 283,4          | +3,3                    |
| Intersegmentäre Erträge                        | 125,8          | 143,6          | (12,4)                  |
| <b>Total Erträge</b>                           | <b>418,6</b>   | <b>426,9</b>   | <b>(1,9)</b>            |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern</b> | <b>146,8</b>   | <b>168,2</b>   | <b>(12,7)</b>           |
| <b>Total Segmentaktiven</b>                    | <b>1'881,9</b> | <b>1'947,7</b> | <b>(3,4)</b>            |
| <b>Abschreibungen pro Jahr</b>                 | <b>133,6</b>   | <b>133,8</b>   | <b>(0,1)</b>            |
| <b>Investitionen</b>                           | <b>69,4</b>    | <b>86,7</b>    | <b>(20,0)</b>           |
| <b>Vollzeitstellen per 31.12.</b>              | <b>694</b>     | <b>682</b>     | <b>+1,8</b>             |

Trotz externer Mehrerträge von 10 Millionen Franken liegen die Gesamterträge um 8 Millionen Franken unter dem Vorjahreswert. Grund dafür sind die im Segment Aviation Flugbetrieb beschriebenen niedrigeren intersegmentären Erträge und Verrechnungen von 18 Millionen Franken. Nach Berücksichtigung der externen Mehrkosten von rund 14 Millionen Franken resultiert ein gegenüber dem Vorjahr um 22 Millionen Franken schlechteres Segmentergebnis von 147 Millionen. Die überproportionale Zunahme bei den Kosten gegenüber dem Vorjahr ist darauf zurückzuführen, dass im 2005 ein ausserordentlicher Ertrag von rund 6,6 Millionen Franken aus der Rückzahlung von aufgelaufenen Projektkosten für das Projekt Bangalore angerechnet wurde.

## Beteiligungen

### Bangalore (Indien)

Im Juni 2005 konnte die Projektphase für den neuen internationalen Flughafen in Bangalore mit dem Erreichen des Financial Close erfolgreich abgeschlossen werden. Die Bauarbeiten wurden Anfang Juli 2005 aufgenommen und der neue Flughafen wird im April 2008 in Betrieb genommen werden. Mit dem Erreichen des Financial Close flossen die bis zu diesem Datum aufgelaufenen Projektkosten in der Höhe von rund 6,6 Millionen Franken erfolgswirksam an die Gesellschaft zurück.

Eigentümer und Betreiber des neuen Flughafens in Bangalore ist die Bangalore International Airports Ltd. (BIAL), an welcher die Flughafen Zürich AG mit 17 Prozent am Aktienkapital beteiligt ist. Die Flughafen Zürich AG stellt über einen Operations-, Management- und Service-Level-Vertrag (OMSA) den Bau und den Betrieb des Flughafens sicher. Aus diesem Vertrag fließen der Flughafen Zürich AG seit Baubeginn entsprechende Erträge zu. Das Aktienkapital von BIAL wird über den Verlauf der Bauphase bis ins Jahr 2008 einbezahlt. Per Ende Geschäftsjahr hat die Flughafen Zürich AG Aktienkapital im Umfang von 8,9 Millionen Franken gezeichnet. Das gesamte Kapitalinvestment bis zum Abschluss der Bauphase wird rund 16 Millionen Franken betragen.

### Bogotá (Kolumbien)

Der Flughafen El Dorado in Bogotá/Kolumbien verzeichnete im Jahr 2006 rund 6 Millionen Passagiere. Internationale Studien gehen von einem jährlichen Wachstum von 4,7 Prozent aus und prognostizieren für das Jahr 2012 rund 13 Millionen Passagiere und für das Jahr 2027 rund 25 Millionen Passagiere.

Die Flughafen Zürich AG hält an der zu administrativen Zwecken gegründeten Gesellschaft Unique IDC Colombia S.A. 49,5 Prozent des Aktienkapitals; diese ist mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt.

### Chile

Der Verkehr bei den drei chilenischen Flughäfen in Puerto Montt, Calama und La Serena, an denen die Flughafen Zürich AG beteiligt ist, entwickelte sich positiv. Insgesamt lag das Passagieraufkommen im vergangenen Jahr mit knapp 1,1 Millionen Passagieren um 6,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Die drei Flughäfen arbeiten profitabel. Die Beteiligung der Flughafen Zürich AG liegt zurzeit bei 48 Prozent, wird aber im Jahr 2007 auf 20 Prozent reduziert.

### Honduras

Die Flughafen Zürich AG berät und unterstützt die Interairports S.A. im Rahmen eines Management Vertrages in operationellen und kommerziellen Themen. Interairports S.A. hält die Konzessionen für die vier internationalen Flughäfen in Tegucigalpa, San Pedro Sula, La Ceiba und Roatán. Die vier Flughäfen arbeiten profitabel und hatten im Jahr 2006 ein Aufkommen von 0,75 Millionen Passagieren.

Die Flughafen Zürich AG hält an der zu administrativen Zwecken gegründeten Gesellschaft Unique IDC S.A. de C.V. 49,5 Prozent des Aktienkapitals.

### Venezuela

Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2006 keine Zahlen vorgelegt werden.

Ziel ist es, die unbefriedigende Situation bis spätestens Mitte 2007 zu bereinigen.

### APT Airport Technologies AG

Die APT Airport Technologies AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG. Im Geschäftsjahr 2006 hat sie einen Umsatz von 13,7 Millionen Franken erzielt und ihr Angebot an Dienstleistungen weiter ausgebaut. Am 1. Juli 2006 wurden von der Flughafen Zürich AG die Telefoniedienstleistungen, die Airport Operational Database (AODB), das Flight Information Display System (FIDS) sowie die restlichen Netzwerkdienstleistungen vollständig übernommen. Diese Dienstleistungen werden nun den über 350 Kunden der APT Airport Technologies AG angeboten. Mit der Übernahme dieser Dienstleistungen wurde auch eine neue Internetseite ([www.airporttech.com](http://www.airporttech.com)) lanciert und am 1. Juli 2006 freigeschaltet. Mit der Einführung der neuen Dienstleistungen der Check-in-Selbstbedienungsautomaten am 1. August 2006 sowie dem Baggage Reconciliation System (BRTS) am 30. November 2006 konnten zwei weitere wichtige ICT-Dienstleistungen erfolgreich etabliert werden. Zudem konnten die Verträge mit der Jet Aviation und der Cargologic um weitere 3 bzw. 4 Jahre verlängert werden.

## Vermögens- und Finanzlage

### Investitionen

Im Jahr 2006 wurden 218,7 Millionen Franken investiert gegenüber 124,3 Millionen Franken im Vorjahr. Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

| (CHF in Millionen)                      | 2006         | 2005         |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|
| Mobile Sachanlagen                      | 11,5         | 9,8          |
| Projekte in Arbeit in Leasing           | 2,7          | 1,7          |
| Projekte in Arbeit                      | 85,5         | 105,1        |
| Assoziierte Beteiligungen               | 4,7          | 5,7          |
| Goodwill                                | 0,0          | 0,2          |
| Finanzanlagen                           |              |              |
| Airport Zurich Noise Fund <sup>1)</sup> | 114,3        | 0,0          |
| Übrige Finanzanlagen                    | 0,0          | 1,8          |
| <b>Total</b>                            | <b>218,7</b> | <b>124,3</b> |
| Davon 5. Bauetappe                      | 8,5          | 46,6         |

<sup>1)</sup> Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt.

Neben den Investitionen der 5. Bauetappe sind Aufwendungen für folgende Projekte enthalten:

- Diverse Sanierungsarbeiten in den Parkhäusern (7,8 Millionen Franken)
- Vorfelddsanierung (5,8 Millionen Franken)
- Neue Kreuzung vor dem Operations Center (4,2 Millionen Franken)
- Anschaffung von neuen Sicherheitskontrollgeräten (1,7 Millionen Franken)
- Ersatz von Flugfeldlöschfahrzeugen (1,4 Millionen Franken)
- Investitionen in IT-Projekte wie CUSS (Check-in-Selbstbedienungsautomaten; 1,5 Millionen Franken)

## Konzerngeldflussrechnung

| (CHF in Tausend)                                           | 2006             | 2005             | Veränderung in % |
|------------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>                    | <b>367'213</b>   | <b>338'285</b>   | <b>8,6</b>       |
| <b>Davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm</b>     | <b>36'922</b>    | <b>39'372</b>    | <b>(6,2)</b>     |
| Total Ertrag Lärmgebühren                                  | 46'106           | 50'334           | (8,4)            |
| Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen  | (9'184)          | (10'962)         | (16,2)           |
| <b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>                 | <b>(258'772)</b> | <b>(117'173)</b> | <b>n/a</b>       |
| <b>Davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm</b>  | <b>(176'634)</b> | <b>0</b>         | <b>n/a</b>       |
| Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund              | (114'313)        | 0                | n/a              |
| Total kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | (62'321)         | 0                | n/a              |
| <b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                | <b>(82'716)</b>  | <b>(230'165)</b> | <b>(64,1)</b>    |
| <b>Zu-/Abnahme flüssige Mittel</b>                         | <b>25'725</b>    | <b>(9'053)</b>   |                  |
| Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr              | 36'737           | 45'790           |                  |
| Zu-/Abnahme flüssige Mittel                                | 25'725           | (9'053)          |                  |
| <b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>          | <b>62'462</b>    | <b>36'737</b>    |                  |
| <b>Davon Airport Zurich Noise Fund</b>                     | <b>20'578</b>    | <b>0</b>         |                  |

Der Geldfluss aus Geschäftstätigkeit konnte im 2006 um 8,6 Prozent auf 367,2 Millionen Franken gesteigert werden. Davon beträgt der Geldfluss aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm 36,9 Millionen Franken (2005: 39,4 Millionen Franken). Die Investitionstätigkeit erhöhte sich um 142 Millionen Franken auf 258,8 Millionen, wovon 176,6 Millionen Franken für die Anlage der vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen verwendet wurden.

Am 12. April 2006 wurden die 4,625 Prozent Anleihe mit einer Laufzeit von 1996 bis 2006 im Nominalbetrag von 90 Millionen Franken und am 20. Dezember 2006 die zweite Rate von Bankverbindlichkeiten aus dem US Car Park Lease (3,606 Prozent, 45,9 Millionen Franken nominal) jeweils vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Am 10. Mai 2006 wurde das langfristige Darlehen des Kantons Zürich mit einer Laufzeit von 2002 bis 2012 (5,0 Prozent; 300 Millionen Franken) aus den der Gesellschaft zugeflossenen Mitteln (netto 310,3 Millionen Franken) aus der Aktienkapitalerhöhung vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt.

Am 14. Juni 2006 wurde eine Anleihe mit einer Laufzeit bis 2010 über nominal 150 Millionen Franken und einem Zinscoupon von 3,125 Prozent aufgenommen, um die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen anzulegen.  
Der Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich um 147,4 Millionen auf 82,7 Millionen Franken (2005: 230,1 Millionen Franken).  
Per Ende Geschäftsjahr weist die Gesellschaft flüssige Mittel von 62,5 Millionen aus (plus 25,8 Millionen Franken). Ein Anteil von 20,6 Millionen Franken betrifft die Anlage der vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen.

Die **nominale Nettoverschuldung (Net Debt)** reduzierte sich im Berichtsjahr auf 1'290 Milliarden Franken (minus 495,8 Millionen Franken). Bei der Berechnung der nominalen Nettoverschuldung werden die Fremdkapitalverbindlichkeiten zu den dank den Währungsabsicherungen effektiv anfallenden Werten in Schweizer Franken dargestellt.

| (CHF in Tausend)                  | 31.12.2006       | 31.12.2005       | Veränderung in % |
|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Finanzverbindlichkeiten nominal   | 1'526'351        | 1'819'695        | (16,1)           |
| Abzüglich flüssige Mittel         | (235'991)        | (33'497)         | n/a              |
| <b>Nominale Nettoverschuldung</b> | <b>1'290'360</b> | <b>1'786'198</b> | <b>(27,8)</b>    |
| Abnahme                           | (495'838)        | (132'936)        |                  |

#### Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Berichtsjahr um 111,1 Millionen auf 3'170,9 Millionen Franken, hauptsächlich begründet durch das höhere **Umlaufvermögen** (plus 102,8 Millionen Franken). Die **Anlagenintensität** reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr von 94,9 Prozent auf 91,9 Prozent.  
Das **Eigenkapital** konnte um 424,5 Millionen Franken gestärkt werden und beträgt neu 1'230,5 Millionen Franken, was einem Anteil von 38,8 Prozent (2005: 26,3 Prozent) entspricht.  
Hauptsächlich das langfristige Fremdkapital ging im 2006 markant zurück. Insgesamt kann eine Reduktion des gesamten Fremdkapitales um 313,4 Millionen Franken ausgewiesen werden.  
Die **Rendite des durchschnittlich eingesetzten Kapitals (ROCE)** konnte von 5,4 Prozent auf 5,7 Prozent gesteigert werden.  
Die **Eigenkapitalrendite** erhöhte sich trotz der im Frühjahr durchgeführten Kapitalerhöhung und dank dem höheren Jahresgewinn von 7,6 Prozent im Vorjahr auf 8,6 Prozent im Berichtsjahr.

#### Bilanzielle Kennzahlen

| (CHF in Tausend)                                          | in Prozent | 2006      | in Prozent | 2005      |
|-----------------------------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|
| Anlagevermögen                                            | 91,9%      | 2'913'241 | 94,9%      | 2'904'965 |
| Umlaufvermögen                                            | 8,1%       | 257'700   | 5,1%       | 154'884   |
| Bilanzsumme                                               | 100,0%     | 3'170'941 | 100,0%     | 3'059'849 |
| Eigenkapital                                              | 38,8%      | 1'230'464 | 26,3%      | 805'999   |
| Langfristiges Fremdkapital                                | 47,4%      | 1'504'113 | 59,6%      | 1'823'001 |
| Kurzfristiges Fremdkapital                                | 13,8%      | 436'364   | 14,1%      | 430'849   |
| Bilanzsumme                                               | 100,0%     | 3'170'941 | 100,0%     | 3'059'849 |
| Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Employed)  |            | 2'614'617 |            | 2'569'922 |
| Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE) | 5,7%       |           | 5,4%       |           |
| Eigenkapitalrendite                                       | 8,6%       |           | 7,6%       |           |
| Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)                |            | 1'177'985 |            | 1'745'299 |
| Verzinsliches Kapital (IFRS) / EBITDA                     |            | 3,11x     |            | 4,80x     |
| Verzinsliches Kapital (netto, nominal)                    |            | 1'290'360 |            | 1'786'198 |
| Verzinsliches Kapital (nominal) / EBITDA                  |            | 3,41x     |            | 4,91x     |



## Ausblick

### Allgemeine Branchen- und Marktentwicklung

Die wirtschaftlichen Aussichten der Schweiz für das Jahr 2007 werden positiv beurteilt. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) erwartet 2007 ein Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent. Die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz beeinflusst sowohl die Verkehrsentwicklung wie auch die Erträge im kommerziellen Bereich.

### Verkehrsentwicklung und Entwicklung

#### Aviation Erträge

Erfahrungsgemäss wächst der Lokalverkehr (Passagiere) am Flughafen Zürich rund doppelt so stark wie die Wirtschaft. Die Swiss als Hubcarrier hat ferner angekündigt, im Jahr 2007 verschiedene zusätzliche Flugzeuge in Betrieb zu nehmen, was insbesondere im Bereich der Transferpassagiere zu einem weiteren überproportionalen Wachstum führen dürfte.

Aufgrund dieser Markteinschätzung erwartet die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2007 ein ähnliches Verkehrswachstum wie im Vorjahr (plus 7,6 Prozent). Konkret werden für das Jahr 2007 rund 20,7 Millionen Passagiere erwartet (plus 7,6 Prozent), wobei das Wachstum bei den Transferpassagieren gegenüber den Lokalpassagieren erneut überproportional ausfallen dürfte. Den Transferanteil schätzt die Gesellschaft auf rund 33 Prozent.

Bei den Flugbewegungen erwartet die Flughafen Zürich AG aufgrund der Flottenentwicklung des Hubcarriers ein moderates Wachstum.

Zur Refinanzierung der massiven zusätzlichen Sicherheitskosten aufgrund der Umsetzung von EU-Vorschriften (unter anderem Liquidverbot, Einführung «Staff-Screening Phase III») plant die Gesellschaft per 1. Juli 2007 die Erhöhung der Sicherheitsgebühr um durchschnittlich 4 Franken pro abfliegendem Passagier (plus 4,50 Franken für Lokal- bzw. plus 3 Franken für Transferpassagiere).

#### Entwicklung Non-Aviation Erträge

Für das Jahr 2007 werden keine ausserordentlichen Entwicklungen bei den Kommerzerträgen erwartet. Das Wachstum der gesamten Non-Aviation Erträge dürfte sich unterproportional zum Verkehrswachstum entwickeln, da die Erträge aus dem Liegenschaften Management wie auch erhebliche Teile der übrigen Dienstleistungen weit-

gehend unabhängig vom Passagierwachstum sind. Durch grössere anstehende Mieterwechsel erwarten wir bei den Erträgen aus Festvermietungen im Bereich des Liegenschaften Managements zwischenzeitlich einen leichten Rückgang.

### Investitionen

Die Gesellschaft plant im Jahr 2007 Investitionen in der Grössenordnung von rund 180 Millionen Franken. Grösstes Einzelprojekt ist die geplante Sanierung der Piste 16/34 mit rund 45 Millionen Franken. Zudem werden rund 10 Millionen Franken in die Umsetzung der EU-Vorschriften investiert werden.

### Finanzierung

Im Jahr 2007 werden eine ausstehende Obligationsanleihe von 75 Millionen Franken (28. September 2007) und die Rückzahlung einer weiteren Tranche der Car-Park-Finanzierung von rund 43 Millionen Franken (20. Dezember 2007) fällig. Beide Rückzahlungen wie auch die geplanten Investitionen sollen aus bestehenden Mitteln finanziert werden. Die Nettoverschuldung kann somit weiter plangemäss reduziert werden.

### Ausblick zum Ergebnis

Die Unternehmung erwartet, die Gesamteinnahmen im nächsten Jahr um rund acht bis neun Prozent erhöhen zu können. Durch die Tatsache, dass die Kosten für die Umsetzung der EU-Vorschriften bereits von Beginn weg des Jahres 2007 anfallen, die entsprechende Refinanzierung über eine Anpassung der Sicherheitsgebühren jedoch erst per 1. Juli 2007 wirksam wird, werden die Betriebskosten voraussichtlich überproportional zu den Erträgen ansteigen. Die EBITDA-Marge wird damit gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich nicht gehalten werden können und dürfte rund 50 Prozent betragen. Aufgrund der höheren Erträge erwartet die Gesellschaft dennoch einen gegenüber dem Vorjahr um rund 20 Prozent höheren Konzerngewinn.

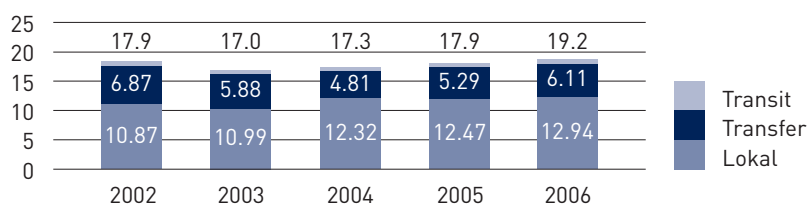
## Verkehrsstatistik



## Passagiere

|                                                              | 2006       | 2005       | 2004       | 2003       | 2002       |
|--------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Total Passagiere</b>                                      | 19'237'216 | 17'884'652 | 17'252'906 | 17'024'937 | 17'948'058 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 7,6        | 3,7        | 1,3        | (5,1)      | (14,6)     |
| <b>nach Art der Passagiere</b>                               |            |            |            |            |            |
| Airline Passagiere                                           | 19'185'989 | 17'835'291 | 17'206'742 | 16'976'860 | 17'902'073 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 7,6        | 3,7        | 1,4        | (5,2)      | (14,6)     |
| Lokal Passagiere                                             | 12'942'023 | 12'468'199 | 12'323'227 | 10'994'109 | 10'871'258 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 3,8        | 1,2        | 12,1       | 1,1        | (8,3)      |
| Transfer Passagiere                                          | 6'114'226  | 5'286'570  | 4'809'390  | 5'884'786  | 6'872'308  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 15,7       | 9,9        | (18,3)     | (14,4)     | (23,3)     |
| Transit Passagiere                                           | 129'740    | 80'522     | 74'125     | 97'965     | 158'507    |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 61,1       | 8,6        | (24,3)     | (38,2)     | 0,8        |
| General Aviation & andere Passagiere                         | 51'227     | 49'361     | 46'164     | 48'077     | 45'985     |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 3,8        | 6,9        | (4,0)      | 4,5        | 9,2        |
| <b>nach Art des Verkehrs</b>                                 |            |            |            |            |            |
| Linienverkehr                                                | 17'843'548 | 16'284'752 | 15'313'073 | 15'200'005 | 15'904'090 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 9,6        | 6,3        | 0,7        | (4,4)      | (15,9)     |
| Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften                     | 16'221'750 | 14'859'211 | 13'800'433 | 14'217'828 | 15'475'389 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 9,2        | 7,7        | (2,9)      | (8,1)      | (17,1)     |
| Low Cost Carriers                                            | 1'621'798  | 1'425'541  | 1'512'640  | 982'177    | 428'701    |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 13,8       | (5,8)      | 54,0       | 129,1      | 64,9       |
| Charterverkehr                                               | 1'342'441  | 1'550'539  | 1'893'669  | 1'776'855  | 1'997'983  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | (13,4)     | (18,1)     | 6,6        | (11,1)     | (2,7)      |
| General Aviation & übriger Verkehr                           | 51'227     | 49'361     | 46'164     | 48'077     | 45'985     |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 3,8        | 6,9        | (4,0)      | 4,5        | 9,2        |
| <b>nach Herkunft &amp; Ziel<br/>(nur Airline Passagiere)</b> |            |            |            |            |            |
| Europa                                                       | 14'752'426 | 13'559'627 | 12'835'196 | 12'495'246 | 12'716'552 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 8,8        | 5,6        | 2,7        | (1,7)      | (15,7)     |
| Interkontinental                                             | 4'433'563  | 4'275'664  | 4'371'546  | 4'481'614  | 5'185'521  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 3,7        | (2,2)      | (2,5)      | (13,6)     | (11,9)     |
| Nordamerika                                                  | 1'519'604  | 1'416'844  | 1'416'307  | 1'437'141  | 1'590'843  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 7,3        | 0,0        | (1,4)      | (9,7)      | (20,1)     |
| Asien                                                        | 1'935'510  | 1'851'763  | 1'882'254  | 1'896'692  | 2'101'857  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 4,5        | (1,6)      | (0,8)      | (9,8)      | (4,5)      |
| Afrika                                                       | 782'212    | 798'946    | 828'267    | 876'606    | 1'214'342  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | (2,1)      | (3,5)      | (5,5)      | (27,8)     | (11,9)     |
| Lateinamerika                                                | 196'237    | 208'111    | 244'718    | 271'175    | 278'479    |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | (5,7)      | (15,0)     | (9,8)      | (2,6)      | (13,4)     |
| <b>Sitzladefaktor (SLF)</b>                                  | 69,8%      | 66,7%      | 65,1%      | 64,8%      | 64,1%      |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 4,7        | 2,4        | 0,5        | 1,1        | 0,5        |
| <b>Passagiere pro Bewegung</b>                               |            |            |            |            |            |
| (nur Passagierflugzeugbewegungen)                            | 87,4       | 78,0       | 74,7       | 72,5       | 72,4       |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %                              | 12,2       | 4,4        | 3,0        | 0,1        | (5,6)      |

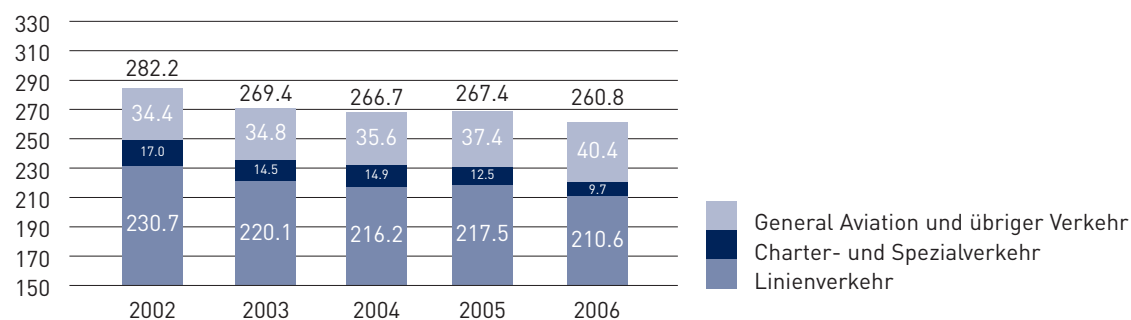
## Passagierentwicklung (in Millionen)



## Flugbewegungen

|                                          | 2006    | 2005    | 2004    | 2003    | 2002    |
|------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Total Flugbewegungen</b>              | 260'786 | 267'363 | 266'660 | 269'392 | 282'154 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (2,5)   | 0,3     | (1,0)   | (4,5)   | (8,8)   |
| <b>nach Betriebsart</b>                  |         |         |         |         |         |
| Linie & Charter                          | 220'342 | 229'980 | 231'086 | 234'627 | 247'720 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (4,2)   | (0,5)   | (1,5)   | (5,3)   | (9,6)   |
| Passagierflugzeuge                       | 219'436 | 228'781 | 230'370 | 234'084 | 247'107 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (4,1)   | (0,7)   | (1,6)   | (5,3)   | (9,6)   |
| Frachtflugzeuge                          | 906     | 1'199   | 716     | 543     | 613     |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (24,4)  | 67,5    | 31,9    | (11,4)  | (22,7)  |
| General Aviation & Übrige                | 40'444  | 37'383  | 35'574  | 34'765  | 34'434  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | 8,2     | 5,1     | 2,3     | 1,0     | (2,1)   |
| <b>nach Verkehrsart</b>                  |         |         |         |         |         |
| Linienverkehr                            | 210'634 | 217'494 | 216'224 | 220'130 | 230'699 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (3,2)   | 0,6     | (1,8)   | (4,6)   | (10,0)  |
| Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften | 192'161 | 198'320 | 194'263 | 208'873 | 226'145 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (3,1)   | 2,1     | (7,0)   | (7,6)   | (10,9)  |
| Low Cost Carriers                        | 18'473  | 19'174  | 21'961  | 11'257  | 4'554   |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (3,7)   | (12,7)  | 95,1    | 147,2   | 97,5    |
| Charterverkehr                           | 9'708   | 12'486  | 14'862  | 14'497  | 17'021  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (22,2)  | (16,0)  | 2,5     | (14,8)  | (4,4)   |
| General Aviation & Übrige                | 40'444  | 37'383  | 35'574  | 34'765  | 34'434  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | 8,2     | 5,1     | 2,3     | 1,0     | (2,1)   |
| <b>nach Herkunft &amp; Ziel</b>          |         |         |         |         |         |
| <b>(nur Bewegungen von Airlines)</b>     |         |         |         |         |         |
| Europa                                   | 193'221 | 203'670 | 204'890 | 207'255 | 217'032 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (5,1)   | (0,6)   | (1,1)   | (4,5)   | (9,1)   |
| Interkontinental                         | 27'121  | 26'310  | 26'196  | 27'372  | 30'688  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | 3,1     | 0,4     | (4,3)   | (10,8)  | (13,1)  |
| Nordamerika                              | 9'280   | 8'463   | 8'089   | 8'647   | 9'120   |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | 9,7     | 4,6     | (6,5)   | (5,2)   | (23,3)  |
| Asien                                    | 11'421  | 10'812  | 10'853  | 11'002  | 11'418  |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | 5,6     | (0,4)   | (1,4)   | (3,6)   | (9,5)   |
| Afrika                                   | 5'524   | 5'943   | 6'108   | 6'526   | 8'728   |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (7,1)   | (2,7)   | (6,4)   | (25,2)  | (5,3)   |
| Lateinamerika                            | 896     | 1'092   | 1'145   | 1'197   | 1'427   |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | (17,9)  | (4,6)   | (4,3)   | (16,1)  | (11,4)  |
| <b>Durchschnittliches MTOW</b>           |         |         |         |         |         |
| (maximales Abfluggewicht)                | 73,8    | 68,3    | 68,2    | 69,1    | 71,8    |
| Veränderung gegenüber Vorjahr %          | 8,1     | 0,1     | (1,3)   | (3,8)   | (6,1)   |

## Entwicklung der Flugbewegungen (in Tausend)



## Fracht und Post

|                                 | 2006    | 2005    | 2004    | 2003    | 2002    |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Fracht in Tonnen</b>         | 363'325 | 372'415 | 363'537 | 389'843 | 421'811 |
| Veränderung in %                | (2,4)   | 2,4     | (6,7)   | (7,6)   | (14,4)  |
| <b>nach Art des Transportes</b> |         |         |         |         |         |
| Luftfracht                      | 257'057 | 266'401 | 257'601 | 283'831 | 309'724 |
| Veränderung in %                | (3,5)   | 3,4     | (9,2)   | (8,4)   | (12,2)  |
| Camion Transport                | 106'268 | 106'015 | 105'936 | 106'012 | 112'087 |
| Veränderung in %                | 0,2     | 0,1     | (0,1)   | (5,4)   | (20,1)  |
| <b>Post in Tonnen</b>           | 22'853  | 21'475  | 22'963  | 21'650  | 22'990  |
| Veränderung in %                | 6,4     | (6,5)   | 6,1     | (5,8)   | 6,0     |

|                                  | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|
| <b>Anzahl Fluggesellschaften</b> |      |      |      |      |      |
| Linienverkehr                    | 73   | 78   | 76   | 67   | 61   |
| Charterverkehr                   | 30   | 42   | 42   | 41   | 51   |

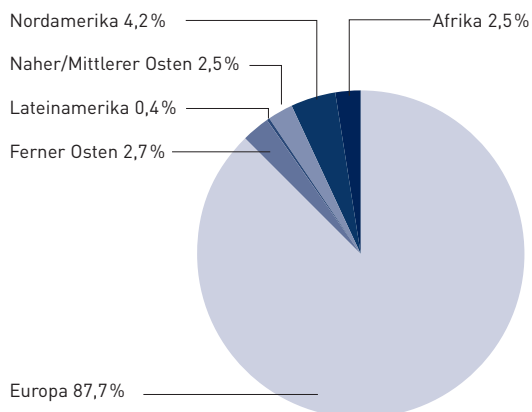
## Destinationen Linienverkehr (Städte)

|                         |            |            |            |            |            |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Europa                  | 106        | 100        | 91         | 88         | 86         |
| Afrika                  | 15         | 15         | 15         | 21         | 22         |
| Asien                   | 16         | 18         | 18         | 20         | 29         |
| Nordamerika             | 12         | 12         | 12         | 11         | 17         |
| Süd- und Zentralamerika | 2          | 3          | 3          | 3          | 10         |
| <b>Total</b>            | <b>151</b> | <b>148</b> | <b>139</b> | <b>143</b> | <b>164</b> |

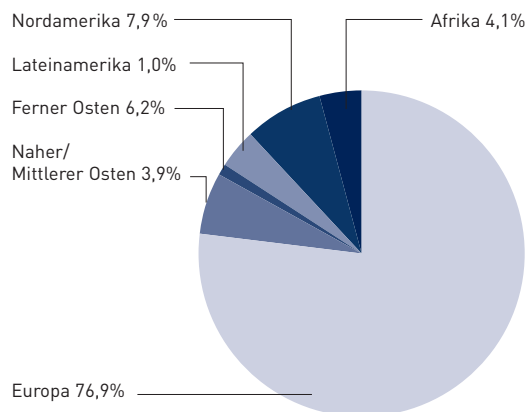
## Destinationen Linienverkehr (Länder)

|                         |           |           |           |           |           |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Europa                  | 35        | 35        | 35        | 34        | 34        |
| Afrika                  | 10        | 11        | 11        | 14        | 13        |
| Asien                   | 14        | 16        | 16        | 17        | 22        |
| Nordamerika             | 2         | 2         | 2         | 2         | 2         |
| Süd- und Zentralamerika | 2         | 3         | 3         | 2         | 5         |
| <b>Total</b>            | <b>63</b> | <b>67</b> | <b>67</b> | <b>69</b> | <b>76</b> |

## Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2006)



## Herkunft und Ziel nach Passagieren (2006)



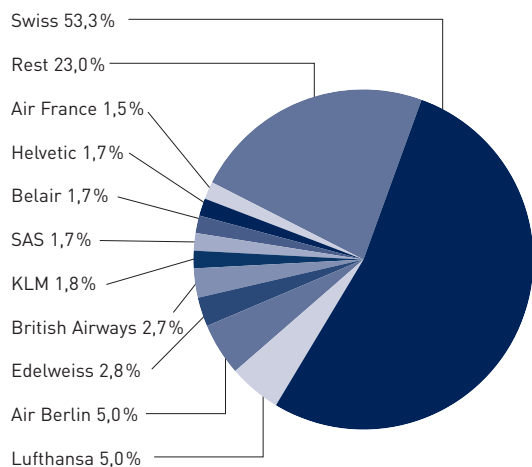
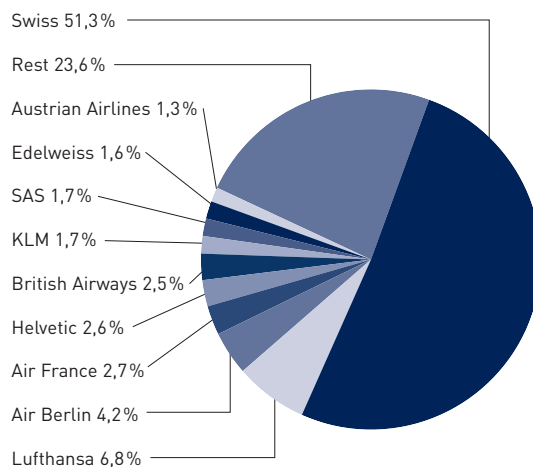
## Fluggesellschaften in Zürich 2006 (mehr als 5 Landungen im Berichtsjahr)

### Linienverkehr

|                                   |                                    |                                   |
|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Adria Airways                     | CSA, Czech Airlines                | Montenegro Airlines               |
| Aer Lingus                        | Cyprus Airways                     | Ostfriesische Lufttransport       |
| Aeroflot Russian Inter. Airlines  | Dauair **                          | Portugalia                        |
| Air Baltic *                      | Delta Air Lines                    | Qatar Airways Company             |
| Air Berlin                        | Deutsche Lufthansa                 | Royal Air Maroc                   |
| Air Bosna                         | EL AL, Israel Airlines             | Royal Jordanian Airlines          |
| Air Canada                        | Emirates                           | SAS, Scandinavian Airlines System |
| Air Enterprise Pulkova (saisonal) | European Air Express               | SATA International Azore          |
| Air Europa, Lineas Aéreas S.A.    | Finnair                            | Singapore Airlines                |
| Air France                        | Flybaboo **                        | South African Airways             |
| Air Malta                         | Fly Niki                           | Spanair *                         |
| Air Mauritius                     | Germanwings                        | Styrian Airways **                |
| Air Nostrum **                    | Hapag Lloyd Fluggesellschaft *     | Sun Express                       |
| Air Srpska (saisonal)             | Hamburg Internationale             | Swiss International Airlines      |
| Albanian Airlines **              | Luftfahrtsgesellschaft **          | TAP Portugal                      |
| Alitalia                          | Helvetic Airways                   | Thai Airways International        |
| American Airlines                 | Iberia                             | Tunis Air                         |
| Austrian Airlines                 | Icelandair (saisonal)              | Turkish Airlines                  |
| BA Connect                        | Intersky Luftfahrt GmbH (saisonal) | Ukraine International Airline     |
| Blue 1 *                          | Japan Air Lines                    | United Airlines                   |
| British Airways                   | Jat Airways                        |                                   |
| Bulgaria Air                      | KLM, Royal Dutch Airlines          | <b>Total 73 Gesellschaften</b>    |
| Cirrus Luftverkehrsgesellschaft   | Korean Air                         |                                   |
| City Airline                      | LOT, Polskie Linie Lotnicze        | * ) = Betrieb im Verlauf          |
| Clickair *                        | Macedonian Airlines                | 2006 aufgenommen (5)              |
| Continental Airlines              | Malaysia Airlines                  | ** ) = Betrieb im Verlauf         |
| Croatia Airlines                  | Malev, Hungarian Airlines          | 2006 eingestellt (6)              |

### Charter und Sonderverkehr

|                                        |                                         |                                   |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------|
| Aegean Aviation (Griechenland)         | DBA Luftfahrtgesellschaft (Deutschland) | Montenegro Airlines (Jugoslawien) |
| African Safari Airways (Kenia)         | Dubrovnik Airline (Kroatien)            | Onur Air (Türkei)                 |
| Air Adriatic (Italien)                 | Edelweiss Air (Schweiz)                 | Pegasus (Türkei)                  |
| Air Alps (Schweiz)                     | Farnair Hungary (Ungarn)                | Sky Airlines (Deutschland)        |
| Air Cairo (Ägypten)                    | Farnair Switzerland (Schweiz)           | Sun Express (Türkei)              |
| Aircraft Maintenance Company (Ägypten) | Free Bird Airlines (Türkei)             | Titan Airways (Grossbritannien)   |
| Air Europa (Spanien)                   | Futura Inter. Airways (Spanien)         | Uzbekistan Airways (Uzbekistan)   |
| Atlas International (Türkei)           | Hello AG (Schweiz)                      | WDL Flugdienst (Deutschland)      |
| Belair Airlines AG (Schweiz)           | Helvetic Airways (Schweiz)              |                                   |
| BH Air (Bulgarien)                     | Karthago Airlines (Tunesien)            | <b>Total 30 Gesellschaften</b>    |
| Darwin Airline (Schweiz)               | Luxair (Luxemburg)                      |                                   |

**Passagiere nach Fluggesellschaften 2006****Bewegungen pro Fluggesellschaft 2006**

## Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

|                               | Linienverkehr  | Charterverkehr | Total          | in %         |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| <b>Europa</b>                 |                |                |                |              |
| Albanien                      | 2              | 0              | 2              | 0,0          |
| Belgien                       | 4'160          | 3              | 4'163          | 1,9          |
| Bosnien/Herzegowina           | 333            | 0              | 333            | 0,2          |
| Bulgarien                     | 283            | 178            | 461            | 0,2          |
| Dänemark                      | 4'245          | 9              | 4'254          | 1,9          |
| Deutschland                   | 50'725         | 266            | 50'991         | 23,1         |
| Finnland                      | 2'018          | 4              | 2'022          | 0,9          |
| Frankreich                    | 13'213         | 72             | 13'285         | 6,0          |
| Griechenland                  | 2'864          | 1'315          | 4'179          | 1,9          |
| Grossbritannien               | 19'349         | 129            | 19'478         | 8,8          |
| Irland                        | 1'046          | 47             | 1'093          | 0,5          |
| Island                        | 24             | 21             | 45             | 0,0          |
| Italien                       | 13'558         | 211            | 13'769         | 6,2          |
| Jugoslawien                   | 3'523          | 1'464          | 4'987          | 2,3          |
| Kroatien                      | 1'372          | 160            | 1'532          | 0,7          |
| Lettland                      | 56             | 0              | 56             | 0,0          |
| Luxemburg                     | 1'431          | 6              | 1'437          | 0,7          |
| Malta                         | 450            | 0              | 450            | 0,2          |
| Mazedonien                    | 1'412          | 128            | 1'540          | 0,7          |
| Niederlande                   | 6'674          | 12             | 6'686          | 3,0          |
| Norwegen                      | 605            | 7              | 612            | 0,3          |
| Österreich                    | 8'104          | 56             | 8'160          | 3,7          |
| Polen                         | 3'833          | 1              | 3'834          | 1,7          |
| Portugal                      | 3'783          | 110            | 3'893          | 1,8          |
| Rumänien                      | 731            | 8              | 739            | 0,3          |
| Russische Föderation          | 2'819          | 9              | 2'828          | 1,3          |
| Schweden                      | 3'095          | 32             | 3'127          | 1,4          |
| Slowakei                      | 0              | 2              | 2              | 0,0          |
| Slowenien                     | 1'198          | 0              | 1'198          | 0,5          |
| Spanien                       | 14'325         | 1'452          | 15'777         | 7,2          |
| Tschechien                    | 3'623          | 0              | 3'623          | 1,6          |
| Türkei                        | 2'775          | 1'091          | 3'866          | 1,8          |
| Ukraine                       | 725            | 6              | 731            | 0,3          |
| Ungarn                        | 3'474          | 10             | 3'484          | 1,6          |
| Zypern                        | 664            | 76             | 740            | 0,3          |
| Landesinterner Verkehr        | 9'756          | 88             | 9'844          | 4,5          |
| <b>Total Europa</b>           | <b>186'248</b> | <b>6'973</b>   | <b>193'221</b> | <b>87,7</b>  |
| davon EU                      | 162'902        | 3'995          | 166'897        | 75,7         |
| <br>                          |                |                |                |              |
| Afrika                        | 3'512          | 2'012          | 5'524          | 2,5          |
| Naher/Mittlerer Osten         | 5'444          | 25             | 5'469          | 2,5          |
| Ferner Osten                  | 5'681          | 271            | 5'952          | 2,7          |
| Süd- und Zentralamerika       | 528            | 368            | 896            | 0,4          |
| Nordamerika                   | 9'221          | 59             | 9'280          | 4            |
| <br>                          |                |                |                |              |
| <b>Total Interkontinental</b> | <b>24'386</b>  | <b>2'735</b>   | <b>27'121</b>  | <b>12,3</b>  |
| <br>                          |                |                |                |              |
| <b>Gesamttotal</b>            | <b>210'634</b> | <b>9'708</b>   | <b>220'342</b> | <b>100,0</b> |



Walter Huber  
Leiter Cargo Betrieb

## Marktpositionierung



## Verkehrszahlen 2006

## Anzahl Passagiere

|                   | in Mio.     | Veränd. in % |
|-------------------|-------------|--------------|
| London Heathrow   | 67,5        | (0,6)        |
| Paris (CDG)       | 56,8        | 5,6          |
| Frankfurt         | 52,8        | 1,1          |
| Amsterdam         | 46,1        | 4,4          |
| Madrid            | 45,5        | 8,1          |
| London Gatwick    | 34,2        | 4,2          |
| München           | 30,8        | 7,5          |
| Rom               | 30,1        | 5,2          |
| Barcelona         | 30,0        | 10,5         |
| Paris (Orly)      | 25,6        | 3,1          |
| London Stansted   | 23,7        | 7,6          |
| Manchester        | 22,8        | 0,2          |
| Palma de Mallorca | 22,4        | 5,5          |
| Mailand           | 21,8        | 10,9         |
| Dublin            | 21,2        | 14,9         |
| Kopenhagen        | 20,8        | 4,5          |
| <b>Zürich</b>     | <b>19,2</b> | <b>7,6</b>   |

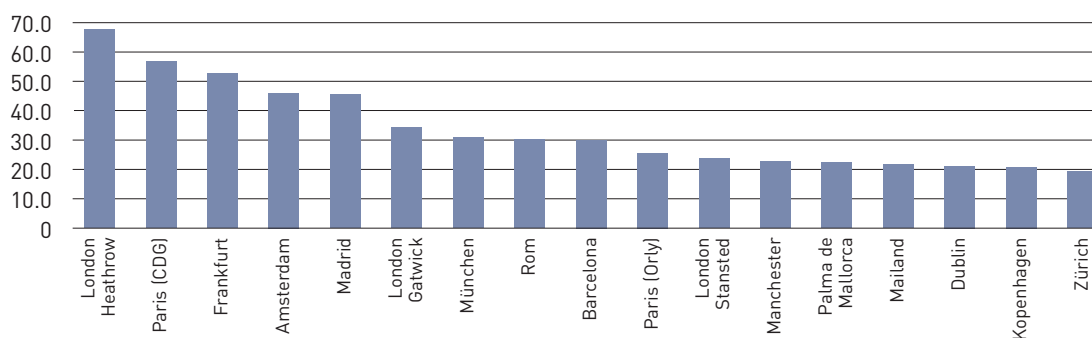
## Luftfracht (nur geflogene Fracht)

|                 | in 1000 t    | Veränd. in % |
|-----------------|--------------|--------------|
| Frankfurt       | 2'031,0      | 8,9          |
| Amsterdam       | 1'519,0      | 4,8          |
| London Heathrow | 1'264,0      | (3,2)        |
| Brüssel         | 681,0        | (0,3)        |
| Mailand         | 405,0        | 9,9          |
| Madrid          | 316,0        | (5,1)        |
| <b>Zürich</b>   | <b>257,0</b> | <b>(3,5)</b> |
| London Stansted | 228,0        | (4,4)        |
| München         | 224,0        | 10,6         |
| London Gatwick  | 212,0        | (4,8)        |
| Wien            | 188,0        | 12,2         |
| Manchester      | 150,0        | 1,0          |
| Kopenhagen      | 149,0        | 5,6          |
| Rom             | 123,0        | (5,1)        |
| Dublin          | 117,0        | (0,8)        |
| Helsinki        | 110,0        | (3,2)        |
| Athen           | 109,0        | 3,5          |

## Anzahl gewerbliche Bewegungen

|                 | in Tausend   | Veränd. in % |
|-----------------|--------------|--------------|
| Paris (CDG)     | 533,0        | 3,8          |
| Frankfurt       | 474,0        | 0,9          |
| London Heathrow | 471,0        | (0,3)        |
| Madrid          | 433,0        | 4,5          |
| Amsterdam       | 423,0        | 4,6          |
| München         | 386,0        | 3,1          |
| Barcelona       | 324,0        | 6,4          |
| Rom             | 310,0        | 2,3          |
| Kopenhagen      | 255,0        | (3,9)        |
| London Gatwick  | 254,0        | 0,9          |
| Mailand         | 247,0        | 8,7          |
| Wien            | 235,0        | 2,9          |
| Brüssel         | 232,0        | 0,3          |
| Paris (Orly)    | 229,0        | 2,9          |
| <b>Zürich</b>   | <b>223,0</b> | <b>(3,8)</b> |
| Stockholm       | 214,0        | (3,5)        |
| Manchester      | 214,0        | (2,0)        |

## Passagiere europäischer Flughäfen 2006 in Millionen



## Entwicklung der Verkehrsfrequenzen



## Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1980–2006

### Passagiere

| Jahr | Linienverkehr | Charterverkehr | General Aviation | Total      |
|------|---------------|----------------|------------------|------------|
| 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 |
| 2005 | 16'284'752    | 1'550'539      | 49'361           | 17'884'652 |
| 2006 | 17'843'548    | 1'342'441      | 51'227           | 19'237'216 |

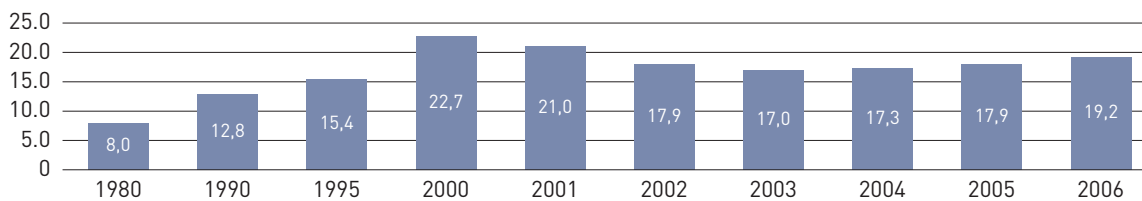
### Flugzeugbewegungen

| Jahr | Linienverkehr | Charterverkehr | General Aviation<br>+ übrige | Total   |
|------|---------------|----------------|------------------------------|---------|
| 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 |
| 2005 | 217'494       | 12'486         | 37'383                       | 267'363 |
| 2006 | 210'634       | 9'708          | 40'444                       | 260'786 |

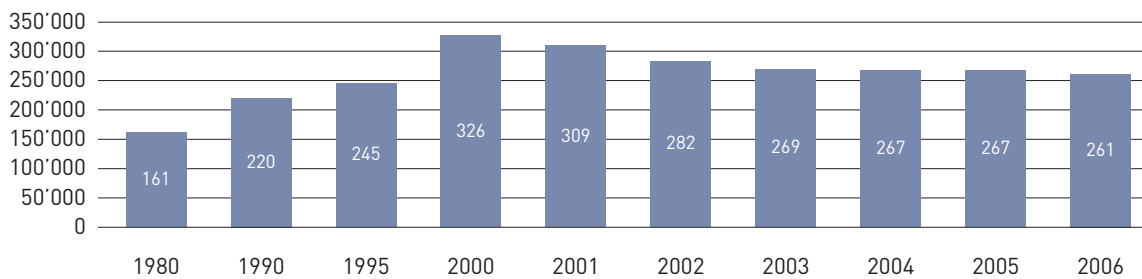
## Fracht

| Jahr | Luftfracht | LEV (Camion) | Total   |
|------|------------|--------------|---------|
| 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 |
| 2005 | 266'400    | 106'015      | 372'415 |
| 2006 | 257'057    | 106'268      | 363'325 |

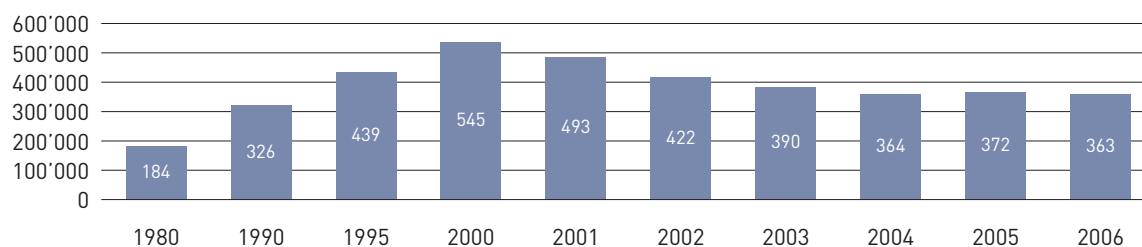
## Passagiere in Millionen



## Bewegungen in Tausend



## Fracht in Tonnen





Mirjam Stamm  
HR Assistentin / Verantwortliche Praktikanten

## Destinationen



## Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen 2006 Linienverkehr

|                |                      |                        |                                |
|----------------|----------------------|------------------------|--------------------------------|
| <b>Europa</b>  | Klagenfurt **        | Pula                   | Tunis                          |
| Alicante       | Köln                 | Rhodos *               | Yaounde                        |
| Amsterdam      | Kopenhagen           | Riga *                 |                                |
| Ankara         | Krakau **            | Reggio Calabria        | <b>Naher/Mittlerer Osten</b>   |
| Antalya        | Kuopio               | Reykjavik              | Amman                          |
| Arrecife *     | Lamezia              | Rimini                 | Doha                           |
| Athen          | Larnaca              | Rom                    | Dubai                          |
| Balaton        | Las Palmas **        | Rostock                | Jeddah                         |
| Barcelona      | Lissabon             | Rovaniemi              | Muskat                         |
| Bari *         | Ljubljana            | Salzburg **            | Riyadh                         |
| Basel          | London Heathrow      | Santiago de Compostela | Tel Aviv                       |
| Belgrad        | London Gatwick       | Sarajevo               |                                |
| Berlin (Tegel) | London City          | Skopje                 | <b>Ferner Osten</b>            |
| Birmingham     | London Luton **      | Sofia                  | Bangkok                        |
| Bremen         | Lugano               | Split                  | Bombay                         |
| Brindisi       | Luxemburg            | Stockholm              | Delhi                          |
| Bristol        | Lyon                 | St. Petersburg         | Hongkong                       |
| Brüssel        | Madrid               | Stuttgart              | Karachi **                     |
| Budapest       | Mailand              | Teneriffa *            | Kuala Lumpur                   |
| Bukarest       | Malaga               | Thessaloniki           | Seoul                          |
| Cagliari *     | Malta                | Tivat                  | Singapore                      |
| Catania        | Manchester           | Valencia               | Tokio                          |
| Dresden        | Moskau Domodedovo    | Venedig                |                                |
| Dortmund **    | Moskau Scheremetjewo | Warschau               | <b>Süd- und Zentralamerika</b> |
| Dublin         | München              | Wien                   | Santiago *                     |
| Düsseldorf     | Münster/Osnabrück    | Zadar                  | Sao Paulo                      |
| Elba           | Neapel               | Zagreb                 |                                |
| Frankfurt      | Niš                  |                        | <b>Nordamerika</b>             |
| Fuerteventura  | Nizza                | <b>Afrika</b>          | Atlanta                        |
| Funchal        | Nürnberg             | Agadir *               | Boston                         |
| Genf           | Ohrid                | Benghazi **            | Chicago                        |
| Göteborg       | Olbia *              | Casablanca             | Dallas                         |
| Graz **        | Oslo                 | Dar es Saalam          | Los Angeles                    |
| Hamburg        | Ostersund/Frosson    | Djerba                 | Miami                          |
| Hannover       | Palermo              | Douala                 | Montreal                       |
| Helsinki       | Palma de Mallorca    | Johannesburg           | New York                       |
| Heraklion *    | Paris (CDG)          | Kairo                  | Newark                         |
| Ibiza *        | Pisa *               | Malabo                 | San Francisco                  |
| Istanbul       | Porto                | Marrakesch             | Toronto                        |
| Izmir          | Podgorica            | Mauritius              | Washington                     |
| Kiew           | Prag                 | Nairobi                |                                |
| Kittila        | Pristina             | Tripoli                |                                |

\*) = Destinationen im Verlauf  
2006 aufgenommen (15)  
\*\*) = Destinationen im Verlauf  
2006 eingestellt (8)

## Angeflogene Flughäfen und Länder

|                         | Städte     | Länder    |
|-------------------------|------------|-----------|
| Europa                  | 106        | 35        |
| Afrika                  | 15         | 10        |
| Naher/Mittlerer Osten   | 7          | 6         |
| Ferner Osten            | 9          | 8         |
| Nordamerika             | 12         | 2         |
| Süd- und Zentralamerika | 2          | 2         |
| <b>Total</b>            | <b>151</b> | <b>63</b> |



Self Service Restaurant  
Shopping

Information

E  
Gates



## Konzernrechnung gemäss IFRS

---

99 Konzernerfolgsrechnung

100 Konzernbilanz

101 Veränderung des Konzerneigenkapitals

102 Konzerngeldflussrechnung

Anhang der Konzernrechnung

103 Segmentberichterstattung

104 Grundsätze der Konzernrechnungslegung

112 Erläuterungen zur Konzernrechnung

135 Bericht des Konzernprüfers

---

**Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2006 und 2005  
(gemäss IFRS)**

| (CHF in Tausend)                                               | Erläuterungen | 2006           | 2005           |
|----------------------------------------------------------------|---------------|----------------|----------------|
| Ertrag aus Lieferungen und Leistungen                          |               |                |                |
| – Aviation-Erträge                                             |               | 444'238        | 418'877        |
| – Non-Aviation-Erträge                                         |               | 292'871        | 283'352        |
| <b>Total Erträge</b>                                           | <b>(1)</b>    | <b>737'109</b> | <b>702'229</b> |
| Abschreibungen und Amortisation                                |               | (188'856)      | (188'921)      |
| Personalaufwand                                                | (2)           | (146'674)      | (139'895)      |
| Polizei und Sicherheit                                         |               | (82'907)       | (78'336)       |
| Unterhalt und Material                                         |               | (45'966)       | (49'232)       |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung                                 |               | (36'363)       | (32'592)       |
| Energie und Abfall                                             |               | (22'506)       | (21'135)       |
| Andere Betriebskosten                                          | (3)           | (21'441)       | (21'113)       |
| Andere Aufwendungen/Erträge, netto                             | (4)           | (2'980)        | 4'021          |
| <b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern</b>                 |               | <b>189'416</b> | <b>175'026</b> |
| Finanzierungsaufwendungen                                      | (5)           | (95'826)       | (109'509)      |
| Übrige Finanzerträge                                           | (5)           | 16'150         | 9'696          |
| Anteil am Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften       |               | (477)          | 239            |
| <b>Konzernergebnis vor Steuern</b>                             |               | <b>109'263</b> | <b>75'452</b>  |
| Ertragssteuern                                                 | (6)           | (21'815)       | (16'329)       |
| <b>Konzerngewinn</b>                                           |               | <b>87'448</b>  | <b>59'123</b>  |
| Anteiliger Konzerngewinn der Aktionäre der Flughafen Zürich AG |               | 87'448         | 59'123         |
| Minderheiten                                                   |               | 0              | 0              |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF                          | (14)          | 15.35          | 12.08          |
| Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF                            | (14)          | 15.34          | 12.06          |

**Konzernbilanz per 31. Dezember 2006 und 31. Dezember 2005**  
(gemäss IFRS)

| (CHF in Tausend)                                                 | Erläuterungen | 31.12.2006       | 31.12.2005       |
|------------------------------------------------------------------|---------------|------------------|------------------|
| <b>Aktiven</b>                                                   |               |                  |                  |
| Grundstücke                                                      | (7)           | 112'084          | 112'326          |
| Hochbauten, Tiefbauten                                           | (7)           | 2'452'402        | 2'530'474        |
| Anlagen in Leasing                                               | (7)           | 71'503           | 75'113           |
| Projekte in Arbeit                                               | (7)           | 33'112           | 39'908           |
| Projekte in Arbeit in Leasing                                    | (7)           | 2'112            | 1'181            |
| Mobile Sachanlagen                                               | (7)           | 101'087          | 98'081           |
| <b>Total Sachanlagen</b>                                         | <b>(7)</b>    | <b>2'772'300</b> | <b>2'857'083</b> |
| Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund             | (8)           | 112'927          | 0                |
| Immaterielle Anlagen                                             | (7)           | 17'326           | 24'958           |
| Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften                     | (9)           | 9'663            | 6'103            |
| Übrige Finanzanlagen                                             | (10)          | 1'025            | 16'821           |
| <b>Anlagevermögen</b>                                            |               | <b>2'913'241</b> | <b>2'904'965</b> |
| Warenlager                                                       |               | 4'665            | 3'198            |
| Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund             | (8)           | 62'321           | 0                |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                       | (11)          | 109'729          | 94'823           |
| Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen                     | (12)          | 15'402           | 19'771           |
| Laufende Steuerguthaben                                          |               | 3'121            | 355              |
| Flüssige Mittel                                                  | (13)          | 62'462           | 36'737           |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                            |               | <b>257'700</b>   | <b>154'884</b>   |
| <b>Total Aktiven</b>                                             |               | <b>3'170'941</b> | <b>3'059'849</b> |
| <b>Passiven</b>                                                  |               |                  |                  |
| Aktienkapital                                                    |               | 307'019          | 245'615          |
| Eigene Aktien                                                    |               | (693)            | (1'735)          |
| Kapitalreserven                                                  |               | 588'473          | 338'535          |
| Hedging Reserven, netto                                          |               | (81'683)         | (112'874)        |
| Verkehrswertreserven, netto                                      |               | (1'386)          | 0                |
| Umrechnungsdifferenzen                                           |               | (437)            | (168)            |
| Übrige Gewinnreserven                                            |               | 419'171          | 336'626          |
| <b>Eigenkapital Aktionäre Flughafen Zürich AG</b>                |               | <b>1'230'464</b> | <b>805'999</b>   |
| Minderheitsanteile                                               |               | 0                | 0                |
| <b>Eigenkapital</b>                                              |               | <b>1'230'464</b> | <b>805'999</b>   |
| Anleihen und langfristige Darlehen                               | (15)          | 1'219'436        | 1'565'813        |
| Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen | (16)          | 131'929          | 137'091          |
| Langfristige Leasingverbindlichkeiten                            | (15)          | 72'063           | 73'721           |
| Verbindlichkeiten für latente Steuern                            | (18)          | 68'416           | 44'572           |
| Langfristige Rückstellungen                                      | (19)          | 10'016           | 0                |
| Vorsorgeverpflichtungen                                          | (20)          | 2'253            | 1'804            |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                                |               | <b>1'504'113</b> | <b>1'823'001</b> |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                 |               | 30'902           | 30'005           |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                             | (15)          | 122'477          | 139'262          |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen     | (21)          | 282'985          | 261'582          |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                                |               | <b>436'364</b>   | <b>430'849</b>   |
| <b>Total Fremdkapital</b>                                        |               | <b>1'940'477</b> | <b>2'253'850</b> |
| <b>Total Passiven</b>                                            |               | <b>3'170'941</b> | <b>3'059'849</b> |

## Veränderung des Konzerneigenkapitals (gemäss IFRS)

| (CHF in Tausend)                           | Aktienkapital  | Eigene Aktien  | Kapitalreserven | Hedging Reserven, netto | Verkehrswertreserven, netto | Umrechnungsdifferenzen | Übrige Gewinnreserven | Eigenkapital Aktionäre Flughafen Zürich AG | Minderheitsanteile am Eigenkapital | Eigenkapital     |
|--------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|------------------------------------|------------------|
| <b>Bilanz per 31.12.2004</b>               | <b>245'615</b> | <b>(2'328)</b> | <b>337'844</b>  | <b>(107'632)</b>        | <b>0</b>                    | <b>(877)</b>           | <b>277'504</b>        | <b>750'126</b>                             | <b>6'320</b>                       | <b>756'446</b>   |
| Marktwertanpassung Cross                   |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Currency Interest Rate Swaps <sup>1)</sup> |                |                |                 | 83'713                  |                             |                        |                       | 83'713                                     |                                    | 83'713           |
| Cross Currency Interest Rate Swaps;        |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Umbuchung in Erfolgsrechnung <sup>1)</sup> |                |                |                 | (88'955)                |                             |                        |                       | (88'955)                                   |                                    | (88'955)         |
| Umrechnungsdifferenzen                     |                |                |                 |                         |                             | 248                    |                       | 248                                        |                                    | 248              |
| Effekt aus Teilverkauf                     |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Tochtergesellschaft                        |                |                |                 |                         | 462                         |                        | 462                   |                                            | 462                                |                  |
| <b>Direkt im Eigenkapital</b>              |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| <b>erfasste Gewinne und Verluste</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>(5'242)</b>          | <b>0</b>                    | <b>710</b>             | <b>0</b>              | <b>(4'533)</b>                             | <b>0</b>                           | <b>(4'533)</b>   |
| Konzerngewinn                              |                |                |                 |                         |                             |                        | 59'123                | 59'123                                     |                                    | 59'123           |
| <b>Gesamtergebnis</b>                      | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>(5'242)</b>          | <b>0</b>                    | <b>710</b>             | <b>59'123</b>         | <b>54'590</b>                              | <b>0</b>                           | <b>54'590</b>    |
| Effekt aus Teilverkauf                     |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Tochtergesellschaft                        |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            | (6'320)                            | (6'320)          |
| Erwerb eigene Aktien                       |                | (7'982)        |                 |                         |                             |                        |                       | (7'982)                                    |                                    | (7'982)          |
| Verkauf eigene Aktien                      |                | 7'409          | 508             |                         |                             |                        |                       | 7'917                                      |                                    | 7'917            |
| Abgabe eigene Aktien                       |                | 1'166          | (631)           |                         |                             |                        |                       | 535                                        |                                    | 535              |
| Aktienbasierte Vergütungen                 |                |                | 814             |                         |                             |                        |                       | 814                                        |                                    | 814              |
| <b>Bilanz per 31.12.2005</b>               | <b>245'615</b> | <b>(1'735)</b> | <b>338'535</b>  | <b>(112'874)</b>        | <b>0</b>                    | <b>(168)</b>           | <b>336'626</b>        | <b>805'999</b>                             | <b>0</b>                           | <b>805'999</b>   |
| Marktwertanpassung Cross                   |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Currency Interest Rate Swaps <sup>1)</sup> |                |                |                 | (30'593)                |                             |                        |                       | (30'593)                                   |                                    | (30'593)         |
| Cross Currency Interest Rate Swaps;        |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Umbuchung in Erfolgsrechnung <sup>1)</sup> |                |                |                 | 61'784                  |                             |                        |                       | 61'784                                     |                                    | 61'784           |
| Marktwertanpassung zum Verkauf             |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| gehaltene Wertschriften <sup>2)</sup>      |                |                |                 |                         | (1'386)                     |                        |                       | (1'386)                                    |                                    | (1'386)          |
| Umrechnungsdifferenzen                     |                |                |                 |                         |                             | (269)                  |                       | (269)                                      |                                    | (269)            |
| <b>Direkt im Eigenkapital</b>              |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| <b>erfasste Gewinne und Verluste</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>31'191</b>           | <b>(1'386)</b>              | <b>(269)</b>           | <b>0</b>              | <b>29'536</b>                              | <b>0</b>                           | <b>29'536</b>    |
| Konzerngewinn                              |                |                |                 |                         |                             |                        | 87'448                | 87'448                                     |                                    | 87'448           |
| <b>Gesamtergebnis</b>                      | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>31'191</b>           | <b>(1'386)</b>              | <b>(269)</b>           | <b>87'448</b>         | <b>116'984</b>                             | <b>0</b>                           | <b>116'984</b>   |
| Dividendenausschüttung                     |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Geschäftsjahr 2005                         |                |                |                 |                         |                             |                        | (4'903)               | (4'903)                                    |                                    | (4'903)          |
| Aktienkapitalerhöhung,                     |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Nennwert <sup>3)</sup>                     | 61'404         |                |                 |                         |                             |                        |                       | 61'404                                     |                                    | 61'404           |
| Aktienkapitalerhöhung, Agio <sup>3)</sup>  |                |                | 264'036         |                         |                             |                        |                       | 264'036                                    |                                    | 264'036          |
| Aktienkapitalerhöhung,                     |                |                |                 |                         |                             |                        |                       |                                            |                                    |                  |
| Transaktionskosten <sup>3)</sup>           |                |                | (15'120)        |                         |                             |                        |                       | (15'120)                                   |                                    | (15'120)         |
| Erwerb eigene Aktien                       |                | (47'940)       |                 |                         |                             |                        |                       | (47'940)                                   |                                    | (47'940)         |
| Verkauf eigene Aktien                      |                | 48'027         | 359             |                         |                             |                        |                       | 48'386                                     |                                    | 48'386           |
| Abgabe eigene Aktien                       |                | 955            | (412)           |                         |                             |                        |                       | 543                                        |                                    | 543              |
| Aktienbasierte Vergütungen                 |                |                | 1'075           |                         |                             |                        |                       | 1'075                                      |                                    | 1'075            |
| <b>Bilanz per 31.12.2006</b>               | <b>307'019</b> | <b>(693)</b>   | <b>588'473</b>  | <b>(81'683)</b>         | <b>(1'386)</b>              | <b>(437)</b>           | <b>419'171</b>        | <b>1'230'464</b>                           | <b>0</b>                           | <b>1'230'464</b> |

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

<sup>1)</sup> Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

<sup>2)</sup> Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund.

<sup>3)</sup> Die der Gesellschaft zugeflossenen Mittel aus der Aktienkapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto CHF 310,3 Mio. wurden gleichentags zur vorzeitigen Rückzahlung – ohne Zusatzkosten – des langfristigen Darlehens des Kantons Zürich (Laufzeit 2002 bis 2012) über CHF 300 Mio. verwendet (siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten).

## Konzerngeldflussrechnung (gemäss IFRS)

| (CHF in Tausend)                                                                                                            | Erläuterungen | 2006             | 2005             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------|------------------|
| Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern                                                                                     |               | 189'416          | 175'026          |
| Abschreibungen/Amortisation – Hoch- und Tiefbauten                                                                          | (7)           | 158'058          | 160'102          |
| – Mobile Sachanlagen                                                                                                        | (7)           | 18'093           | 15'952           |
| – Immaterielle Anlagen                                                                                                      | (7)           | 10'327           | 11'077           |
| – Goodwill (Impairment)                                                                                                     | (7)           | 0                | 179              |
| – Anlagen im Leasing                                                                                                        | (7)           | 5'399            | 5'210            |
| Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand auf Hoch- und Tiefbauten                                                    | (7)           | (3'021)          | (3'599)          |
| Wertberichtigungen von assoziierten Beteiligungen                                                                           | (9)           | 614              | 0                |
| Buchverluste netto aus Abgängen von Sachanlagen                                                                             | (4) (7)       | 1'259            | 2'325            |
| Aufwand aktienbasierte Vergütungen                                                                                          |               | 1'618            | 1'349            |
| Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen |               | (11'988)         | 360              |
| Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                                    |               | 4'894            | (13'100)         |
| Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen                                                                                 | (20)          | 449              | 364              |
| Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital ohne Finanzverbindlichkeiten                                         | (19)          | 10'016           | 0                |
| Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen                                                                   | (16)          | (9'184)          | (10'962)         |
| Geldabfluss aus Ertragssteuern                                                                                              |               | (8'737)          | (5'998)          |
| <b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>                                                                                     |               | <b>367'213</b>   | <b>338'285</b>   |
| <b>Davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm</b>                                                                      | <b>(17)</b>   | <b>36'922</b>    | <b>39'372</b>    |
| <i>Total Ertrag Lärmgebühren</i>                                                                                            | <i>(17)</i>   | <i>46'106</i>    | <i>50'334</i>    |
| <i>Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen</i>                                                            | <i>(17)</i>   | <i>(9'184)</i>   | <i>(10'962)</i>  |
| Investitionen in Projekte in Arbeit                                                                                         | (7)           | (96'651)         | (115'485)        |
| Abgänge von Sachanlagen – Hoch- und Tiefbauten                                                                              | (7)           | 1'187            | 2'017            |
| – Mobile Sachanlagen                                                                                                        | (7)           | 31               | 0                |
| – Grundstücke                                                                                                               | (7)           | 748              | 927              |
| Geldfluss aus Teilverkauf Tochtergesellschaften                                                                             |               | 0                | (850)            |
| Geldfluss aus Kapitalreduktion Tochtergesellschaft                                                                          | (9)           | 547              | 0                |
| Kapitaleinzahlung an assoziierte Beteiligungen                                                                              | (9)           | (4'854)          | (4'354)          |
| Investitionen in langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                                                       | (8)           | (114'313)        | 0                |
| Investitionen in kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                                                       | (8)           | (62'321)         | 0                |
| Investitionen in übrige Finanzanlagen                                                                                       |               | 0                | (889)            |
| Abgänge von übrigen Finanzanlagen                                                                                           | (10)          | 15'765           | 463              |
| Zinseinnahmen                                                                                                               | (5)           | 1'089            | 998              |
| <b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>                                                                                  |               | <b>(258'772)</b> | <b>(117'173)</b> |
| <b>Davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm</b>                                                                   | <b>(8)</b>    | <b>(176'634)</b> | <b>0</b>         |
| <i>Total langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</i>                                                           | <i>(8)</i>    | <i>(114'313)</i> | <i>0</i>         |
| <i>Total kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</i>                                                           | <i>(8)</i>    | <i>(62'321)</i>  | <i>0</i>         |
| Rückzahlung Darlehen Kanton Zürich                                                                                          | (15)          | (300'000)        | 0                |
| Rückzahlung ausstehende Anleihe                                                                                             | (15)          | (90'000)         | (82'000)         |
| Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease                                                                           | (15)          | (45'865)         | (44'359)         |
| Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten                                                                                        | (15)          | (4'358)          | (4'344)          |
| Aufnahme neue Anleihe                                                                                                       | (15)          | 148'540          | 0                |
| Rückzahlung bzw. Aufnahme KK Personalfonds der Flughafen Zürich AG                                                          | (12) (15)     | (32)             | 0                |
| Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2005                                                                                |               | (4'903)          | 0                |
| Aktienkapitalerhöhung, Nennwert                                                                                             |               | 61'404           | 0                |
| Aktienkapitalerhöhung, Agio                                                                                                 |               | 264'036          | 0                |
| Aktienkapitalerhöhung, Transaktionskosten                                                                                   |               | (15'120)         | 0                |
| Erwerb eigene Aktien                                                                                                        |               | (47'940)         | (7'982)          |
| Verkauf eigene Aktien                                                                                                       |               | 48'386           | 7'917            |
| Zinszahlungen                                                                                                               | (5)           | (96'962)         | (100'078)        |
| Aktivierte Fremdkapitalkosten                                                                                               | (5)           | 98               | 681              |
| <b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                                                                                 |               | <b>(82'716)</b>  | <b>(230'165)</b> |
| <b>Zu-/Abnahme flüssige Mittel</b>                                                                                          | <b>(13)</b>   | <b>25'725</b>    | <b>(9'053)</b>   |
| Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr                                                                               | (13)          | 36'737           | 45'790           |
| Zu-/Abnahme flüssige Mittel                                                                                                 | (13)          | 25'725           | (9'053)          |
| <b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>                                                                           | <b>(13)</b>   | <b>62'462</b>    | <b>36'737</b>    |
| Zusammensetzung der flüssigen Mittel – Kassenbestände, Post- und Bankguthaben                                               | (13)          | 9'843            | 12'497           |
| – Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen                                                                        | (13)          | 50'900           | 21'000           |
| – Cash Collateral                                                                                                           | (13)          | 1'719            | 3'240            |
| <b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>                                                                           | <b>(13)</b>   | <b>62'462</b>    | <b>36'737</b>    |
| <b>Davon Airport Zurich Noise Fund</b>                                                                                      | <b>(13)</b>   | <b>20,578</b>    | <b>0</b>         |
| <i>Kassenbestände, Post- und Bankguthaben</i>                                                                               | <i>(13)</i>   | <i>678</i>       | <i>0</i>         |
| <i>Kurzfristige Geldanlagen, fällig innerhalb 90 Tagen</i>                                                                  | <i>(13)</i>   | <i>19,900</i>    | <i>0</i>         |

## Anhang der Konzernrechnung

### Segmentberichterstattung für die Jahre 2006 und 2005 (gemäss IFRS)

|                                                                          | Aviation<br>Flugbetrieb |               | Aviation<br>Fluglärm |              | Non-<br>Aviation |                | Eliminie-<br>rungen |                | Konsolidiert   |                |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------|----------------------|--------------|------------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|
| (CHF in Millionen)                                                       | 2006                    | 2005          | 2006                 | 2005         | 2006             | 2005           | 2006                | 2005           | 2006           | 2005           |
| Erträge mit Dritten                                                      | 390,2                   | 368,5         | 54,0                 | 50,3         | 292,8            | 283,4          |                     |                | 737,1          | 702,2          |
| Intersegmentäre Erträge                                                  | 9,9                     | 10,6          |                      |              | 125,8            | 143,6          | (135,7)             | (154,2)        | 0,0            | 0,0            |
| <b>Erträge Total</b>                                                     | <b>400,0</b>            | <b>379,2</b>  | <b>54,0</b>          | <b>50,3</b>  | <b>418,6</b>     | <b>426,9</b>   | <b>(135,7)</b>      | <b>(154,2)</b> | <b>737,1</b>   | <b>702,2</b>   |
| <b>Segmentergebnis</b>                                                   | <b>(7,6)</b>            | <b>(39,4)</b> | <b>50,2</b>          | <b>46,2</b>  | <b>146,8</b>     | <b>168,2</b>   |                     |                | <b>189,4</b>   | <b>175,0</b>   |
| Nicht zugeordnete<br>Aufwendungen                                        |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | 0,0            | 0,0            |
| <b>Betriebsergebnis vor<br/>Zinsen und Steuern</b>                       |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | <b>189,4</b>   | <b>175,0</b>   |
| Finanzierungs-<br>aufwendungen                                           | (2,2)                   | (1,8)         | (4,0)                | (5,7)        | (13,0)           | (14,6)         |                     |                | (19,2)         | (22,1)         |
| Nicht zugeordnete Finan-<br>zierungsaufwendungen                         |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | (76,6)         | (87,4)         |
| Übrige Finanzerträge                                                     |                         |               | 2,6                  |              |                  |                |                     |                | 2,6            | 0,0            |
| Nicht zugeordnete<br>übrige Finanzerträge                                |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | 13,5           | 9,7            |
| Anteil an Gewinn/Verlust<br>an assoziierten<br>Gesellschaften            | (0,5)                   | 0,2           |                      |              |                  |                |                     |                | (0,5)          | 0,2            |
| Nicht zugeordnete<br>Ertragssteuern                                      |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | (21,8)         | (16,3)         |
| <b>Konzerngewinn</b>                                                     |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | <b>87,4</b>    | <b>59,1</b>    |
| Total Sachanlagen und<br>immaterielle Anlagen                            | 906,0                   | 932,9         | 1,7                  | 1,5          | 1'881,9          | 1'947,7        |                     |                | 2'789,6        | 2'882,1        |
| Finanzanlagen                                                            | 1,0                     | 16,8          | 112,9                |              |                  |                |                     |                | 113,9          | 16,8           |
| Anteile an assoziierten<br>Unternehmen                                   | 9,7                     | 6,1           |                      |              |                  |                |                     |                | 9,7            | 6,1            |
| Kurzfristige Finanzan-<br>lagen und flüssige Mittel                      |                         |               | 82,9                 |              |                  |                |                     |                | 82,9           | 0,0            |
| <b>Total Segmentaktiven</b>                                              | <b>916,7</b>            | <b>955,8</b>  | <b>197,5</b>         | <b>1,5</b>   | <b>1'881,9</b>   | <b>1'947,7</b> |                     |                | <b>2'996,1</b> | <b>2'905,0</b> |
| Nicht zugeordnete kurz-<br>fristige Finanzanlagen<br>und flüssige Mittel |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | 41,9           | 36,7           |
| Nicht zugeordnete<br>Vermögenswerte                                      |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | 132,9          | 118,2          |
| <b>Konsolidierte<br/>Vermögenswerte</b>                                  |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | <b>3'170,9</b> | <b>3'059,9</b> |
| <b>Total Segmentschulden</b>                                             | <b>76,7</b>             | <b>78,3</b>   | <b>131,9</b>         | <b>137,1</b> | <b>280,6</b>     | <b>346,7</b>   |                     |                | <b>489,1</b>   | <b>562,1</b>   |
| Nicht<br>zugeordnete Schulden                                            |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | 1'451,3        | 1'691,8        |
| <b>Total Fremdkapital</b>                                                |                         |               |                      |              |                  |                |                     |                | <b>1'940,5</b> | <b>2'253,9</b> |
| <b>Total Investitionen</b>                                               | <b>34,5</b>             | <b>37,7</b>   | <b>114,7</b>         |              | <b>69,4</b>      | <b>86,7</b>    |                     |                | <b>218,7</b>   | <b>124,3</b>   |
| Abschreibungen und<br>Amortisation                                       | 55,1                    | 55,0          | 0,1                  | 0,1          | 133,6            | 133,8          |                     |                | 188,9          | 188,9          |
| Andere nicht cash-<br>wirksame Aufwendungen                              |                         |               | 4,0                  | 5,7          |                  |                |                     |                | 4,0            | 5,7            |
| <b>Vollzeitstellen per 31.12.</b>                                        | <b>586</b>              | <b>571</b>    | <b>10</b>            | <b>9</b>     | <b>694</b>       | <b>682</b>     |                     |                | <b>1'290</b>   | <b>1'262</b>   |

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

## 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. Ausnahmen dazu bilden die Bilanzierung der derivativen Finanzinstrumente und die Bewertung von assoziierten Gesellschaften. Die Konsolidierung erfolgt aufgrund der geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember.

Die Rechnungslegung nach IFRS erfordert vom Management Einschätzungen und Annahmen sowie eine Ermessensausübung bei der Anwendung der Rechnungslegungsgrundsätze. Dies kann die ausgewiesenen Erträge, Aufwendungen, Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zum Zeitpunkt der Bilanzierung beeinflussen. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt derartige Einschätzungen und Annahmen, welche vom Management zum Zeitpunkt der Bilanzierung nach bestem Wissen getroffen wurden, von den tatsächlichen Gegebenheiten abweichen, werden die ursprünglichen Einschätzungen und Annahmen in jenem Berichtsjahr entsprechend angepasst, in dem sich die Gegebenheiten geändert haben. Wesentliche Annahmen, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Einschätzungen, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche Anpassungen notwendig sein werden, sind in den Erläuterungen zur Konzernrechnung, Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen, enthalten.

### Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Rechnungslegungsgrundsätze wurden gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der nachfolgenden Änderungen unverändert angewendet. Im Jahr 2005 publizierte das International Accounting Standards Board (IASB) den Standard IFRS 6 «Erforschung und Auswertung natürlicher Ressourcen», revidierte Versionen von IAS 19 «Leistungen an Arbeitnehmer: Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, gemeinschaftliche Pläne und Offenlegung», IAS 21 «Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse» sowie IAS 39 «Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung (Absicherung von Zahlungsströmen aus konzerninternen Transaktionen; Wahlrecht zur Verkehrswertbewertung; finanzielle Garantieverträge)». Im Weiteren veröffentlichte das IASB folgende Interpretationen: IFRIC 4 «Beurteilung, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis darstellt» und IFRIC 6 «Verpflichtungen aus Geschäftstätigkeit in einem bestimmten Markt – Entsorgung elektrischer und elektronischer Geräte».

Die Standards und Interpretationen müssen im Geschäftsjahr 2006 erstmals angewendet werden. Wie bereits im Geschäftsbericht 2005 erläutert, haben die erwähnten Standards und Interpretationen keine unmittelbare Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG. Der revidierte Standard IAS 19 hatte dabei nur einen Einfluss auf die Offenlegung.

### Einführung von neuen Standards in 2007/2008/2009

Die folgenden neuen und revidierten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2006 verabschiedet worden, treten aber erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet. Ihre Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG wurden noch nicht systematisch analysiert, so dass die erwarteten Effekte, wie sie am Fusse der Tabelle offen gelegt werden, lediglich eine erste Einschätzung der Konzernleitung darstellen.

| Standard / Interpretation                                                                        |     | Inkraftsetzung   | Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------|--------------------------------------------------|
| IFRS 7 – Finanzinstrumente: Offenlegung                                                          | **  | 1. Januar 2007   | Geschäftsjahr 2007                               |
| Anpassungen von IAS 1 – Darstellung des Abschlusses: Erläuterungen zum Eigenkapital              | **  | 1. Januar 2007   | Geschäftsjahr 2007                               |
| IFRS 8 – Operative Segmente                                                                      | *** | 1. Januar 2009   | Geschäftsjahr 2009                               |
| IFRIC 7 – Anwendung des Korrekturansatzes unter IAS 29 – Rechnungslegung in Hochinflationländern | *   | 1. März 2006     | Geschäftsjahr 2007                               |
| IFRIC 8 – Anwendbarkeit von IFRS 2                                                               | *   | 1. Mai 2006      | Geschäftsjahr 2007                               |
| IFRIC 9 – Erneute Beurteilung eingebetteter Derivate                                             | *   | 1. Juni 2006     | Geschäftsjahr 2007                               |
| IFRIC 10 – Zwischenberichterstattung und Wertminderung                                           | *   | 1. November 2006 | Geschäftsjahr 2007                               |
| IFRIC 11 – Konzerninterne Geschäfte und Geschäfte mit eigenen Anteilen nach IFRS 2               | *   | 1. März 2007     | Geschäftsjahr 2008                               |
| IFRIC 12 – Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen                                              | *   | 1. Januar 2008   | Geschäftsjahr 2008                               |

\* Es werden keine nennenswerten Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG erwartet.

\*\* Es werden vor allem zusätzliche Offenlegungen in der Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG erwartet.

\*\*\* Die Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG sind noch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmbar.

### Konsolidierungskreis und -methoden

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG und alle in- und ausländischen Gesellschaften, welche die 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, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten der übernommenen Gesellschaft zum Erwerbszeitpunkt zu Verkehrswerten bewertet und der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem sich ergebenden Eigenkapital nach Neubewertung als Goodwill aktiviert. Die Goodwill-Positionen werden jährlich mittels eines Impairment-Tests auf ihre Werthaltigkeit geprüft. Im Laufe des Jahres erworbene oder veräusserte Konzerngesellschaften werden vom Zeitpunkt der Kontrollübernahme an konsolidiert und ab dem Zeitpunkt der Kontrollabgabe aus dem Konsolidierungskreis ausgeschlossen.

### 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.

### Umsatzerfassung

Erträge werden in der Periode der Dienstleistungserfüllung erfasst.

### 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.

### Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich aus den Zinszahlungen auf Fremdkapital basierend auf der Effektivzinsmethode (ohne Fremdkapitalkosten auf Bauten in Arbeit), Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen, Zinserträgen, Dividendenerträgen, Fremdwährungsgewinnen und -verlusten und erfolgswirksam erfassten Gewinnen/Verlusten auf Absicherungsinstrumenten zusammen. Zinsertrag wird gemäss der Effektivzinsmethode über die Erfolgsrechnung erfasst. Dividendenerträge werden am Datum der Fälligkeit erfolgswirksam erfasst.

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.

### Grundstücke

Grundstücke werden zu Anschaffungskosten bilanziert.

Das gesamte Flughafenareal von 8'150'100 m<sup>2</sup> ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Im Zusammenhang mit der Entstehung der 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 m<sup>2</sup> für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2 pro m<sup>2</sup> für Naturschutzgebiet.

Der Gesamtwert der Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit CHF 100 Mio. enthalten. Diese Bewertung wurde einmalig im Zeitpunkt der Privatisierung als Grundlage für die angenommenen Anschaffungskosten verwendet.

### 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 Zürich am 31.12.1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine Eigenleistungen und Fremdfinanzierungskosten, da ein Restatement für die Flughafen Zürich AG einen unverhältnismässigen Aufwand bedeutet hätte. Seit dem 1.1.2000 werden sämtlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen belastet.

Komponenten einer Sachanlage mit unterschiedlichen Nutzungsdauern werden einzeln erfasst und separat abgeschrieben. Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen werden im Buchwert der Sachanlage aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Flughafen Zürich AG daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird. Eigentliche Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet.

Anlageobjekte, welche über langfristige Leasingverträge finanziert sind, werden zum Barwert der Mindestleasingraten oder zum 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 der 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 Vermögenswerte und Goodwill

Immaterielle Vermögenswerte werden grundsätzlich zum Anschaffungswert abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisation bilanziert. Die Amortisation erfolgt nach der linearen Methode.

Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung dieses Rechts erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird. Dieser Zeitpunkt kann je nach Flughafenregion unterschiedlich sein. Mit der Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert der zu erwartenden Kosten wird ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert. Allfällige künftige Anpassungen der einmal aktivierten und passivierten Gesamtkosten werden bilanzwirksam (Aktiven und Passiven) erfasst. Der immaterielle Vermögenswert wird über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis 2051) linear amortisiert. Goodwill aus Unternehmenszusammenschlüssen wird zu Anschaffungskosten bilanziert und nicht planmässig amortisiert, sondern jährlich mittels eines Impairment-Tests auf dessen Werthaltigkeit geprüft.

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.

Die Flughafen Zürich AG hält keine immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer.

### **Finanzanlagen**

Die Finanzanlagen enthalten zum Verkauf gehaltene Wertschriften des Airport Zurich Noise Fund. Diese werden zum Marktwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne und Verluste im Eigenkapital (Verkehrswertreserven, netto) erfasst und ausgewiesen werden; bei Veräusserung oder im Falle eines Impairments werden diese in die Erfolgsrechnung übertragen. Die Finanzanlagen beinhalten im Weiteren Darlehen, welche zu fortgeführten Anschaffungskosten 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 Konzernrechnung einbezogen. Die Beteiligung wird zum Wert des anteiligen Eigenkapitals erfasst und der anteilige Gewinn oder Verlust der assoziierten Gesellschaft wird erfolgswirksam erfasst. Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an welchen die Unternehmung unter 20 Prozent hält, jedoch aber massgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden ebenfalls gemäss der Equity-Methode in die Konzernrechnung einbezogen. 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.

### **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 Reserven, netto) 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.

### **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. Für die Bewertung wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

### **Forderungen**

Forderungen werden zum Nominalwert abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen bewertet (bezüglich Wertberichtigungen siehe Rechnungslegungsgrundsatz Wertbeeinträchtigungen).

### **Flüssige Mittel**

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

### **Wertbeeinträchtigungen**

Die Buchwerte des Konzernvermögens mit Ausnahme der Vorräte und der latenten Steuern (vgl. separate Rechnungslegungsgrundsätze) werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Für Goodwill, andere immaterielle Anlagen mit unbestimmter Nutzungsdauer und immaterielle Anlagen, die noch nicht für die Nutzung zur Verfügung stehen, wird der realisierbare Wert jährlich ermittelt, auch wenn keine Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen. Übersteigt der Buchwert eines Aktivums oder der Zahlungsmittel generierenden Einheit (cash generating unit), zu der das Aktivum gehört, den realisierbaren Wert, erfolgt eine erfolgswirksame Wertanpassung. Der erzielbare Wert von Forderungen und Darlehen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. Der erzielbare Wert der übrigen Vermögenswerte ist der grössere Wert von Verkehrswert abzüglich Verkaufskosten und Nutzwert. Zur Bestimmung des Nutzwertes werden die geschätzten zukünftigen Cashflows abdiskontiert, wobei als Diskontsatz ein Vorsteuersatz benutzt wird, der die Risiken des entsprechenden Vermögenswertes reflektiert. Wenn ein Vermögenswert keine mehrheitlich unabhängigen Geldzuflüsse erzielt, wird der erzielbare Wert für die Zahlungsmittel generierende Einheit bestimmt, zu der der Vermögenswert gehört. Wertminderungen auf Forderungen und Darlehen werden rückgängig gemacht, wenn die Erhöhung des erzielbaren Wertes auf ein Ereignis zurückgeführt werden kann, das in einer Periode nach Erfassung der Wertminderung eingetreten ist. Eine Wertaufholung auf Goodwill erfolgt nicht. Wertminderungen auf den übrigen Aktiven können rückgängig gemacht werden, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass die Wertminderung sich reduziert hat oder nicht mehr vorhanden ist und wenn sich die Schätzungen, die in die Berechnung des erzielbaren Wertes eingeflossen sind, verändert haben. Die Erhöhung des Buchwerts ist auf den Wert beschränkt, der sich ergeben hätte, wenn für den Vermögenswert in den Vorjahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

**Eigenkapital****Aktienkapital**

Aktien sind Bestandteil des Eigenkapitals, da sie nicht rückzahlbar sind und Dividendenausschüttungen im Ermessen des Unternehmens liegen.

**Eigene Aktien**

Die Anschaffungskosten (Kaufpreis und direkt zurechenbare Transaktionskosten) eigener Aktien werden mit dem Eigenkapital verrechnet.

**Dividenden**

Dividenden werden als Verbindlichkeit ausgewiesen, sobald sie von der Generalversammlung beschlossen wurden.

**Finanzverbindlichkeiten**

Finanzverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung zum Verkehrswert abzüglich Transaktionskosten bilanziert. Die Differenz zwischen dem Rückzahlungsbetrag und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Effektivzinsmethode amortisiert.

**Rückstellungen**

Rückstellungen werden für gegenwärtige Verpflichtungen, welche Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet, sofern der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten wahrscheinlich ist und zuverlässig abgeschätzt werden kann. Sofern der Effekt wesentlich ist, erfolgt die Bilanzierung zum Barwert.

Rückstellungen für **Lärmschutzmassnahmen** werden für faktische Verpflichtungen aufgrund des Umweltschutzgesetzes gebildet, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

Rückstellungen für **formelle Enteignungen** werden gebildet für Entschädigungsleistungen, sobald die voraussichtlichen Gesamtkosten aufgrund der letztinstanzlichen Gerichtsentscheide zuverlässig abschätzbar werden (siehe immaterielle Vermögenswerte und Goodwill).

**Vorsorgeverpflichtungen**

a) Hauptvorsorgeplan Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich

Seit dem 1.1.2000 ist die gesamte Belegschaft der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen. Aktive Versicherte und Rentner der ehemaligen Flughafendirektion Zürich waren schon seit jeher in dieser Vorsorgeeinrichtung, während die von Flughafen-Immobilien-

Gesellschafts-Seite zur Flughafen Zürich AG gekommenen MitarbeiterInnen auf den 1.1.2000 in die BVK übergetreten sind. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für über 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 31.12.2006 einen Deckungsgrad von 101,43 Prozent auf.

Bis Ende 2002 wurde der Vorsorgeplan mit der BVK als leistungsorientierter Plan (Defined benefit plan) ausgelegt; unter Berufung auf IAS 19.30, hat die 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 der Flughafen Zürich AG mit der BVK dahingehend geändert, dass die Flughafen Zürich AG im Falle einer Unterdeckung keine zusätzlichen Beiträge zu leisten hat. Bei Verletzung dieser Bestimmung kann die Flughafen Zürich AG den Anschlussvertrag kündigen, ohne einen allfälligen versicherungstechnischen Fehlbetrag finanzieren zu müssen. Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hält fest, dass er zur Behebung einer Unterdeckung der Vorsorgeeinrichtung in keinem Falle Sanierungsbeiträge leisten wird. Der Verwaltungsrat der 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 der Flughafen Zürich AG an die BVK bezahlten beziehungsweise geschuldeten Beiträge, welche erfolgswirksam erfasst werden, beschränken.

Sollte der Kanton Zürich die Rolle als Hauptaktionär der Flughafen Zürich AG aufgeben und das Flughafengesetz entsprechend geändert werden, so wäre die 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 vergangene Arbeitsleistungen 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.

**Aktienbasierte Vergütung**

Im Rahmen des Bonus- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramms gibt die Flughafen Zürich AG Aktien an eigene Mitarbeiter ab. Die aktienbasierten Vergütungen werden über den Leistungszeitraum verteilt als Aufwand erfasst und das Eigenkapital entsprechend erhöht. Die Bewertung erfolgt zum Verkehrswert am Gewährungszeitpunkt.

**Ertragssteuern**

Die Ertragssteuern beinhalten sowohl laufende als auch latente Ertragssteuern. Sie werden erfolgswirksam erfasst, mit Ausnahme von Ertragssteuern auf direkt im Eigenkapital erfassten Transaktionen. In diesen Fällen werden die Ertragssteuern ebenfalls im Eigenkapital verbucht.

Die laufenden Ertragssteuern umfassen die erwarteten geschuldeten Steuern auf dem steuerlich massgeblichen Ergebnis, berechnet mit den am Bilanzstichtag geltenden bzw. angekündigten Steuersätzen.

Latente Steuern werden gemäss der Balance-Sheet-Liability-Methode auf temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Steuerbilanz und der Konzernbilanz abgegrenzt. In folgenden Fällen werden keine latenten Steuern auf temporären Differenzen erfasst: erstmalig erfasster Goodwill, Ersterfassung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit einer Transaktion, die weder das Konzernergebnis noch das steuerliche Ergebnis beeinflusst, und Beteiligungen an Tochtergesellschaften, falls es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufhebt. Die Bemessung der latenten Steuern berücksichtigt den erwarteten Zeitpunkt und die erwartete Art und Weise der Realisation bzw. Tilgung der betroffenen Aktiven und Verbindlichkeiten. Dabei werden die Steuersätze herangezogen, die zum Bilanzstichtag gelten bzw. angekündigt sind.

Aktive latente Steuern werden nur soweit berücksichtigt, als es wahrscheinlich ist, dass die temporären Differenzen mit zukünftigen Gewinnen verrechnet werden können.

**Zur Veräusserung gehaltene, langfristige Vermögenswerte**

Langfristige Vermögenswerte sowie Gruppen von Vermögenswerten inkl. direkt zurechenbaren Verbindlichkeiten (sog. «Verkaufsgruppen» oder «Disposal groups») werden als «zum Verkauf gehalten» klassiert und in der Bilanz in einer separaten Position in den Aktiven bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen, wenn der Buchwert nicht durch die Nutzung, sondern durch den Verkauf der Vermögensgegenstände eingebracht werden soll. Voraussetzung ist, dass der Verkauf hoch wahrscheinlich ist und die Vermögensgegenstände für einen unmittelbaren Verkauf in ihrem gegenwärtigen Zustand bereit sind. Damit ein Verkauf als hoch wahrscheinlich eingestuft werden kann, ist die Erfüllung verschiedener Kriterien notwendig, u.a. muss er erwartungsgemäss innerhalb eines Jahres stattfinden.

Unmittelbar bevor langfristige Vermögenswerte als zur Veräusserung klassifiziert werden, werden die Buchwerte in Anwendung der entsprechenden IFRS-Standards bewertet. Nach der Umklassierung erfolgt die Bewertung zum tieferen von Buchwert und Verkehrswert abzüglich Verkaufskosten. Abzuschreibende Vermögenswerte werden ab dem Zeitpunkt der Umklassierung nicht mehr abgeschrieben.

### Segmentberichterstattung

Die Flughafen Zürich AG ist grundsätzlich funktional organisiert. Für die primäre Segmentberichterstattung wird unterschieden zwischen den Bereichen «Aviation» und «Non-Aviation», welche den Funktionen Operations bzw. Marketing & Real Estate und damit der internen Berichterstattungsstruktur entsprechen. Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2006 wurden CHF 1,6 Mio. (2005: CHF 0,8 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Aufgrund der unwesentlichen Auslandaktivitäten wird auf eine Segmentierung nach geografischen Regionen verzichtet.

#### Aviation

Das Segment Aviation beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Flughafenbetriebsinfrastruktur. Dazu gehören sämtliche den Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellte Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche die Flughafen Zürich AG in der Funktion der Flughafenbetreiberin anbietet. Dies sind unter anderem 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 Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichtes der Flugzeuge.

Zudem werden sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen innerhalb des Aviation-Segments separat ausgewiesen. In den Erläuterungen zur Konzernrechnung wird ausserdem eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung der Fluglärmthematik dargestellt, weil der Airport Zurich Noise Fund rückwirkend per 1. Januar 2004 aufgelöst wurde. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung aus den verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärmschutzmassnahmen und Betriebskosten (siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

#### Non-Aviation

Das Segment Non-Aviation beinhaltet sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen. Das sind sämtliche Retail-Aktivitäten des Flughafens, die Erträge aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (unter anderem Energie), die Parkererträge sowie eine breite Palette von durch die 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 werden, werden 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.

#### Grundsätze der Segmentberichterstattung

Den beiden Segmenten werden diejenigen Aktiven und Verbindlichkeiten zugeordnet, die entweder in einem direkten Zusammenhang stehen oder auf einer vernünftigen Grundlage zugeordnet werden können. Nicht zugeordnet werden grundsätzlich Finanzinstrumente (einschliesslich flüssiger Mittel und verzinslicher Schulden) sowie Ertragssteuerepositionen. Die Kunden und Lieferanten der Flughafen Zürich AG pflegen grösstenteils Geschäftsbeziehungen sowohl mit dem Segment Aviation als auch mit dem Segment Non-Aviation. Eine Aufteilung in Total Aktiven und Total Verbindlichkeiten pro Segment ist mit vernünftigem Aufwand nicht möglich. Die zugeordneten Segmentschulden beschränken sich auf die Verpflichtungen in Bezug auf die Lärmthematik, die dem Segment Aviation zugeordnet werden sowie direkt auf Segmente zuordenbare Finanzverbindlichkeiten. Die intersegmentären Erträge setzen sich im Wesentlichen zusammen aus der Verrechnung von Mietkosten aus dem Bereich Non-Aviation für Hochbauflächen, die durch den Bereich Aviation beansprucht werden. 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 diese Aktiven nutzenden Bereiche dar. Die Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) werden den beiden Segmenten zugeordnet.

## **Erläuterungen zur Konzernrechnung**

### **Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen**

#### **Werthaltigkeit der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte**

Die Unternehmung besitzt Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von CHF 2,9 Mia. Die Sachanlagen werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Wertebusse vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Für Goodwill, andere immaterielle Anlagen mit unbestimmter Nutzungsdauer und immaterielle Anlagen, die noch nicht für die Nutzung zur Verfügung stehen, wird der realisierbare Wert jährlich ermittelt, auch wenn keine Anzeichen für eine Wertminderung vorliegen. Als Grundlage dienen dabei die erwarteten zukünftigen Free-Cashflows der Flughafen Zürich AG. Zur Schätzung der zukünftigen Cashflows sind verschiedene Annahmen zu treffen. Die effektiven Cashflows können durch folgende Risikofaktoren wesentlich negativ beeinflusst werden (siehe auch Ziffer 7, Entwicklung Anlagevermögen):

#### **• Weiterhin steigende Sicherheitsvorschriften**

Behördlich angeordnete zusätzliche Sicherheitsauflagen können auch in Zukunft zu steigenden Sicherheitskosten und reduzierten Erträgen im Kommerzgeschäft führen. Insbesondere aufgrund der Zeitverzögerung zwischen dem Anfall der Kosten und der frühestmöglichen Refinanzierung über höhere Sicherheitsgebühren kann ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen werden.

#### **• Hubcarrier**

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist die Flughafen Zürich AG in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hubcarriers abhängig.

#### **• Rechtliche Rahmenbedingungen**

Verschiedene innen- und aussenpolitische Restriktionen könnten dazu führen, dass die 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
- SIL-Prozess (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An-/Abflugverfahren
- Einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO).

#### **• 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 zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

#### **• Eventualverpflichtungen**

Es sind verschiedene Gerichtsverfahren und Forderungen gegenüber der Flughafen Zürich AG im Gange, welche unter Ziffer 22.4, Eventualverpflichtungen, erläutert werden. Die Gesellschaft hat dafür keine Rückstellungen gebildet. Je nach Ausgang der Gerichtsverfahren ist jedoch nicht auszuschliessen, dass der Flughafen Zürich AG ein wesentlicher Aufwand entstehen kann.

- **Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik**

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik ist von hoher Komplexität und erfordert wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen. Die Komplexität ergibt sich aus der Vielzahl der rechtlich relevanten Grundlagen, der unsicheren bzw. noch pendenten Rechtsprechung und der politischen Diskussion sowie den daraus folgenden Interpretationsfragen in Bezug auf die Anwendung von IFRS.

Die Gesellschaft ist nach vertieften Abklärungen zum Schluss gekommen, dass die Kosten für formelle Enteignungen grundsätzlich aktivierbar sind, während die Kosten für Lärmschutz grundsätzlich erfolgswirksam erfasst werden. Grosses Ermessen bedingt die Beurteilung des Zeitpunktes der Aktivierung bzw. Rückstellung solcher Kosten. Die Kosten für Lärmschutzmassnahmen werden zurückgestellt, sofern sie unbestritten sind bzw. die Gesellschaft eine faktische Verpflichtung eingegangen ist, diese durchzuführen. Die Kosten der formellen Enteignungen werden aktiviert bzw. zurückgestellt, sobald aufgrund letztinstanzlicher Gerichtsentscheide die voraussichtlichen Gesamtkosten zuverlässig abschätzbar werden. Es wird auf die entsprechenden Grundsätze der Konzernrechnung verwiesen.

Per 31. Dezember 2006 hat die Gesellschaft noch keine Kosten für formelle Enteignungen aktiviert bzw. passiviert, während CHF 131,9 Mio. für Lärmschutzverpflichtungen zurückgestellt wurden (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen).

#### **Änderung im Konsolidierungskreis**

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

##### **Zugänge**

Am 8. März 2006 gründete die Flughafen Zürich AG zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. die Firma Unique IDC Colombia S.A., an welcher die Flughafen Zürich AG 49,5 Prozent hält.

Am 4. September 2006 gründete die Flughafen Zürich AG zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. die Firma Unique IDC S.A. de C.V., an welcher die Flughafen Zürich AG 49,5 Prozent hält.

Beide Gesellschaften werden seit dem Gründungszeitpunkt per Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

##### **Abgänge**

Im Geschäftsjahr 2006 haben keine Abgänge stattgefunden.

## Konzernerfolgsrechnung

### 1) Erträge aus Lieferungen und Leistungen

| (CHF in Tausend)                                         | 2006           | 2005           |
|----------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Passagiergebühren                                        | 245'954        | 230'328        |
| Landegebühren                                            | 71'550         | 68'842         |
| Lärmgebühren                                             | 54'023         | 50'334         |
| Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage                    | 22'806         | 21'248         |
| Übrige Erträge                                           | 13'956         | 11'834         |
| Flugzeugenergieversorgungsanlage                         | 9'766          | 9'178          |
| Frachterträge                                            | 7'672          | 7'687          |
| Treibstoffgebühren                                       | 6'039          | 5'725          |
| CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)      | 4'813          | 4'693          |
| Parkgebühren                                             | 4'658          | 4'727          |
| Emissionsgebühren                                        | 2'855          | 2'912          |
| Sicherheits-Gebühren                                     | 1'030          | 1'197          |
| Debitorenverluste Aviation                               | (884)          | 172            |
| <b>Total Aviation-Erträge</b>                            | <b>444'238</b> | <b>418'877</b> |
| Retail und Duty Free                                     | 62'815         | 55'755         |
| Parkingerträge                                           | 58'197         | 55'118         |
| Werbeflächen und Promotion                               | 11'323         | 9'488          |
| Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc.) | 10'676         | 13'476         |
| Restauration                                             | 9'855          | 9'485          |
| <b>Total Konzessions-Erträge</b>                         | <b>152'866</b> | <b>143'322</b> |
| Mieterträge und Pachtzinsen                              | 81'036         | 82'403         |
| Energie- und Nebenkostenverrechnung                      | 22'224         | 22'592         |
| Reinigung                                                | 3'267          | 2'758          |
| Messen und Events                                        | 2'754          | 535            |
| Dienstleistungserträge                                   | 1'281          | 2'452          |
| <b>Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung</b>    | <b>110'562</b> | <b>110'740</b> |
| Kommunikationsdienstleistungen                           | 9'853          | 9'897          |
| Passagierdienste                                         | 6'157          | 5'793          |
| Aktivierte Eigenleistungen <sup>1)</sup>                 | 5'110          | 7'299          |
| Conference Center                                        | 4'356          | 3'543          |
| Übrige Dienstleistungserträge und Diverses               | 4'151          | 2'848          |
| Debitorenverluste Non-Aviation                           | (184)          | (90)           |
| <b>Total Erträge aus Dienstleistungen</b>                | <b>29'443</b>  | <b>29'290</b>  |
| <b>Total Non-Aviation-Erträge</b>                        | <b>292'871</b> | <b>283'352</b> |
| <b>Total Erträge</b>                                     | <b>737'109</b> | <b>702'229</b> |

<sup>1)</sup> 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)                                                              | 2006           | 2005           |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Löhne und Gehälter                                                            | 114'846        | 110'695        |
| Personalvorsorgekosten                                                        |                |                |
| – für leistungsorientierte Pläne <sup>1)</sup>                                | 70             | 70             |
| – für beitragsorientierte Pläne                                               | 10'034         | 9'555          |
| Sozialversicherungsbeiträge                                                   | 12'914         | 11'626         |
| Übriger Personalaufwand                                                       | 8'810          | 7'949          |
| <b>Total Personalaufwand</b>                                                  | <b>146'674</b> | <b>139'895</b> |
| <b>Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeiter (Vollzeitstellen)</b> | <b>1'283</b>   | <b>1'258</b>   |
| <b>Personalbestand per 31.12. (Vollzeitstellen)</b>                           | <b>1'290</b>   | <b>1'262</b>   |
| <b>Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle</b>                    | <b>114</b>     | <b>111</b>     |

<sup>1)</sup> siehe Ziffer 20, Vorsorgeverpflichtungen.

**Mitarbeiterbeteiligungsprogramm**

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitern eine Gratisaktie ab, welche das erste Dienstjahr beendet haben.

**Bonusprogramm Geschäftsleitung und Kader**

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einem Bonusanteil zusammen. Dieser basiert auf dem Unternehmensergebnis und auf dem Erreichungsgrad der persönlichen Ziele. Messkriterium für das Unternehmensergebnis ist der Erreichungsgrad des budgetierten Airport Value Added (AVA – siehe Jahresbericht 2006, Strategie und Wertmanagement, finanzielles Wertmanagement) respektive die Abweichung des tatsächlich erreichten gegenüber dem budgetierten AVA-Wert. Die Beurteilung des Erreichungsgrades der persönlichen Ziele erfolgt im Rahmen des jährlich durchgeführten Management by Objectives-Prozesses. Sowohl der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad Unternehmensergebnis wie auch jener über die Erreichung der persönlichen Ziele für das abgelaufene Geschäftsjahr werden vom Nomination & Compensation Committee jeweils im neuen Geschäftsjahr gefällt respektive genehmigt (Gewährungszeitpunkt). Der erfolgsabhängige Teil wird zu zwei Dritteln in bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet (siehe auch Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

| Empfänger                                                         | 2006<br>CHF in Tausend | 2005<br>CHF in Tausend | 2005<br>Stück | Durchschnittlicher<br>Wert pro Aktie für<br>Geschäftsjahr 2005 |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------|
| Mitarbeiter                                                       | 36                     | 35                     | 175           | 201.26                                                         |
| Mitglieder der Geschäftsleitung                                   | 302                    | 299                    | 2'095         | 262.65                                                         |
| Mitglieder des Kaders                                             | 494                    | 480                    | 1'795         | 262.65                                                         |
| Anpassung Ausgabewert im<br>Folgejahr an Börsenkurs <sup>1)</sup> | 243                    | 0                      |               |                                                                |
| <b>Total</b>                                                      | <b>1'075</b>           | <b>814</b>             | <b>4'065</b>  | <b>260.01</b>                                                  |

<sup>1)</sup> Der Ausgabewert der Aktien für den Bonusanteil des Geschäftsjahres 2005 lag im April 2006 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 0,2 Mio. höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusanteils für das Geschäftsjahr 2005 per Jahresende 2005 (beste Schätzung).

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Erreichungsgrad des Unternehmensergebnisses respektive der persönlichen Zielerreichung wurde der Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2006 berechnet (beste Schätzung) und abgegrenzt. Die Anzahl Aktien kann jedoch noch nicht berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 2'154 Aktien vergütet werden müssen.

**Bonusprogramm Verwaltungsrat**

Für die Mitglieder des Verwaltungsrates besteht kein Bonusprogramm. Die Entschädigung setzt sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen (siehe auch Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

**Optionsprogramm**

Bei der Flughafen Zürich AG besteht kein Optionsprogramm.

### 3) Andere Betriebskosten

| (CHF in Tausend)                                    | 2006          | 2005          |
|-----------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Versicherungen                                      | 5'783         | 5'779         |
| CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents) | 4'347         | 4'320         |
| Miet- und Benutzungsaufwendungen                    | 3'895         | 3'164         |
| Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung          | 2'809         | 2'907         |
| Weitere Betriebskosten                              | 2'198         | 2'127         |
| Kommunikationsaufwendungen                          | 1'991         | 2'416         |
| Passagierdienste                                    | 418           | 400           |
| <b>Total andere Betriebskosten</b>                  | <b>21'441</b> | <b>21'113</b> |

### 4) Andere Aufwendungen/Erträge, netto

| (CHF in Tausend)                                | 2006           | 2005         |
|-------------------------------------------------|----------------|--------------|
| Andere Erträge                                  | 1'388          | 6'750        |
| Andere Aufwendungen                             | (4'368)        | (2'729)      |
| <b>Total andere Aufwendungen/Erträge, netto</b> | <b>(2'980)</b> | <b>4'021</b> |

Die anderen Erträge 2006 beinhalten unter anderem:

- CHF 0,2 Mio. Einnahmen aus in den Vorjahren bereits abgeschriebenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die anderen Erträge 2005 beinhalten unter anderem:

- CHF 6,6 Mio. aperiodische Rückerstattung von aufgelaufenen Projektkosten für das Projekt Bangalore, welche in der Vergangenheit direkt der Erfolgsrechnung belastet wurden.

Die anderen Aufwendungen 2006 beinhalten unter anderem:

- CHF 1,2 Mio. aus Buchverlusten von Anlageabgängen.

Die anderen Aufwendungen 2005 beinhalten unter anderem:

- CHF 2,3 Mio. aus Buchverlusten von Anlageabgängen.

### 5) Finanzergebnis

| (CHF in Tausend)                                                  | 2006            | 2005           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|
| Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen               | 73'382          | 86'300         |
| Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit      | (98)            | (681)          |
| <b>Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto</b> | <b>73'284</b>   | <b>85'619</b>  |
| Zinsdifferenz Zins-Absicherung                                    | 9'744           | 11'396         |
| Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellung                  |                 |                |
| Schallschutz und formelle Enteignungen                            | 4'022           | 5'694          |
| Übriger Finanzaufwand                                             | 3'734           | 2'563          |
| Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten                              | 2'362           | 2'274          |
| Leasingzins                                                       | 2'213           | 1'844          |
| Zinsaufwand auf Bankkrediten                                      | 431             | 63             |
| Übrige Zinsaufwendungen                                           | 36              | 55             |
| <b>Finanzierungsaufwendungen</b>                                  | <b>95'826</b>   | <b>109'509</b> |
| Marktwertveränderung Zins-Absicherung                             | (12'515)        | (8'472)        |
| Zinsertrag auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund            | (2'572)         | (0)            |
| Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben/Darlehen                    | (920)           | (1'051)        |
| Kursgewinne, Verzugszinsen                                        | (143)           | (173)          |
| <b>Übrige Finanzerträge</b>                                       | <b>(16'150)</b> | <b>(9'696)</b> |
| <b>Total Finanzergebnis</b>                                       | <b>79'676</b>   | <b>99'813</b>  |

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2006 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,63 Prozent und im 2005 von 5,65 Prozent errechnet.

Die Unternehmung hält einen Zinssatz-Swap über CHF 300 Mio. Der Zinssatz-Swap erfüllt die Anforderungen an einen Cashflow Hedge nicht. Die Veränderung des Marktwertes des Zinssatz-Swap (CHF 12,5 Mio.; 2005 CHF 8,5 Mio.) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht.

## 6) Ertragssteuern

| (CHF in Tausend)            | 2006          | 2005          |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Laufende Ertragssteuern     | 6'357         | 3'666         |
| Latente Ertragssteuern      | 15'458        | 12'663        |
| <b>Total Ertragssteuern</b> | <b>21'815</b> | <b>16'329</b> |

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

| (CHF in Tausend)                                                | 2006          | 2005          |
|-----------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Gewinn vor Ertragssteuern                                       | 111'195       | 75'452        |
| Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz <sup>1)</sup>           | 23'351        | 15'845        |
| Verschiedene Überleitungsposten                                 | 443           | 361           |
| Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten     | 48            | 564           |
| Auflösung Steuerabgrenzung aus Vorjahren                        | (1'932)       | 0             |
| Steuereffekt auf eigene Aktien                                  | (95)          | (132)         |
| Verrechnung Jahresgewinn mit nicht aktivierten Verlustvorträgen | 0             | (309)         |
| <b>Total Ertragssteuern</b>                                     | <b>21'815</b> | <b>16'329</b> |

<sup>1)</sup> Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

## Konzernbilanz

### 7) Entwicklung Anlagevermögen

| (CHF in Millionen)                         | Grundstücke | Tiefbauten | Hochbauten | Anlagen in Leasing | Projekte in Arbeit | Projekte in Arbeit in Leasing | Mobile Sachanlagen | Total Sachanlagen | Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | Immaterielle Anlagen | Beteiligung an assoziierten Gesellschaften | Übrige Finanzanlagen | Goodwill | Total   |
|--------------------------------------------|-------------|------------|------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------|------------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------|----------------------|----------|---------|
| <b>Anschaffungswerte</b>                   |             |            |            |                    |                    |                               |                    |                   |                                                      |                      |                                            |                      |          |         |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2004</b>        | 112,3       | 1'224,7    | 3'524,3    | 87,4               | 65,6               | 0,2                           | 203,6              | 5'218,0           | 0,0                                                  | 61,2                 | 0,4                                        | 16,0                 | 31,0     | 5'326,7 |
| Restatement IFRS 3                         |             |            |            |                    |                    |                               |                    |                   |                                                      |                      |                                            |                      | (28,8)   | (28,8)  |
| <b>Eröffnungsbilanz per 1.1.2005</b>       | 112,3       | 1'224,7    | 3'524,3    | 87,4               | 65,6               | 0,2                           | 203,6              | 5'218,0           | 0,0                                                  | 61,2                 | 0,4                                        | 6,0                  | 2,2      | 5'297,9 |
| Effekt aus Teilverkauf Tochtergesellschaft |             |            | (16,2)     | (0,6)              |                    |                               | (0,2)              | (17,0)            |                                                      | (0,1)                |                                            | (1,0)                | (2,2)    | (20,2)  |
| Zugänge                                    |             |            |            |                    | 114,9              | 1,7                           |                    | 116,6             |                                                      |                      | 5,7                                        | 1,8                  | 0,2      | 124,3   |
| Abgänge                                    | (1,3)       | (3,4)      | (28,3)     |                    |                    |                               | (7,2)              | (40,3)            |                                                      | (0,3)                |                                            |                      |          | (40,6)  |
| Transfers                                  | 1,4         | 30,3       | 73,8       | 0,8                | (140,5)            | (0,8)                         | 24,1               | (10,9)            |                                                      | 10,9                 |                                            |                      |          | 0,0     |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2005</b>        | 112,3       | 1'251,6    | 3'553,6    | 87,5               | 40,0               | 1,2                           | 220,3              | 5'266,5           | 0,0                                                  | 71,8                 | 6,1                                        | 16,8                 | 0,2      | 5'361,4 |
| Zugänge                                    |             |            |            |                    | 97,0               | 2,7                           |                    | 99,7              | 114,3                                                |                      | 4,7                                        |                      |          | 218,7   |
| Abgänge                                    | (0,7)       |            | (7,2)      |                    |                    |                               | (6,4)              | (14,3)            |                                                      |                      | (1,2)                                      | (15,8)               |          | (31,4)  |
| Transfers                                  | 0,5         | 31,9       | 46,7       | 1,8                | (103,8)            | (1,8)                         | 22,0               | (2,7)             |                                                      | 2,7                  |                                            |                      |          | 0,0     |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2006</b>        | 112,1       | 1'283,5    | 3'593,1    | 89,3               | 33,2               | 2,1                           | 235,9              | 5'349,2           | 114,3                                                | 74,4                 | 9,7                                        | 1,0                  | 0,2      | 5'548,8 |
| <b>Wertberichtigungen</b>                  |             |            |            |                    |                    |                               |                    |                   |                                                      |                      |                                            |                      |          |         |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2004</b>        | 0,0         | 479,9      | 1661,6     | 7,2                | 0,0                | 0,0                           | 113,6              | 2'262,5           | 0,0                                                  | 35,8                 | 0,0                                        | 0,0                  | 28,8     | 2'327,1 |
| Restatement IFRS 3                         |             |            |            |                    |                    |                               |                    |                   |                                                      |                      |                                            |                      | (28,8)   | (28,8)  |
| <b>Eröffnungsbilanz per 1.1.2005</b>       | 0,0         | 479,9      | 1661,6     | 7,2                | 0,0                | 0,0                           | 113,6              | 2'262,5           | 0,0                                                  | 35,8                 | 0,0                                        | 0,0                  | 0,0      | 2'298,3 |
| Effekt aus Teilverkauf Tochtergesellschaft |             |            | (8,3)      |                    |                    |                               | (0,1)              | (8,4)             |                                                      |                      |                                            |                      |          | (8,4)   |
| Zugänge                                    |             | 37,7       | 122,4      | 5,2                |                    |                               | 15,9               | 181,2             |                                                      | 11,2                 |                                            |                      | 0,2      | 192,6   |
| Abgänge                                    |             | (2,0)      | (26,1)     |                    |                    |                               | (7,2)              | (35,3)            |                                                      | (0,1)                |                                            |                      |          | (35,4)  |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2005</b>        | 0,0         | 515,7      | 1'749,6    | 12,4               | 0,0                | 0,0                           | 122,3              | 2'400,0           | 0,0                                                  | 46,8                 | 0,0                                        | 0,0                  | 0,2      | 2'447,0 |
| Zugänge                                    |             | 39,4       | 118,6      | 5,4                |                    |                               | 18,0               | 181,5             |                                                      | 10,3                 |                                            |                      |          | 191,8   |
| Wertanpassung                              |             |            |            |                    |                    |                               |                    |                   | 1,4                                                  |                      |                                            |                      |          | 1,4     |
| Abgänge                                    |             |            | (5,6)      |                    |                    |                               | (5,5)              | (11,1)            |                                                      |                      |                                            |                      |          | (11,1)  |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2006</b>        | 0,0         | 555,1      | 1'862,7    | 17,8               | 0,0                | 0,0                           | 134,8              | 2'570,3           | 1,4                                                  | 57,1                 | 0,0                                        | 0,0                  | 0,2      | 2'629,1 |
| <b>Zuwendungen der öffentlichen Hand</b>   |             |            |            |                    |                    |                               |                    |                   |                                                      |                      |                                            |                      |          |         |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2004</b>        | 0,0         | 0,6        | 12,4       | 0,0                | 0,0                | 0,0                           | 0,0                | 13,0              | 0,0                                                  | 0,0                  | 0,0                                        | 0,0                  | 0,0      | 13,0    |
| Abgänge                                    |             | (0,2)      | (3,4)      |                    |                    |                               |                    | (3,6)             |                                                      |                      |                                            |                      |          | (3,6)   |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2005</b>        | 0,0         | 0,4        | 9,0        | 0,0                | 0,0                | 0,0                           | 0,0                | 9,4               | 0,0                                                  | 0,0                  | 0,0                                        | 0,0                  | 0,0      | 9,4     |
| Abgänge                                    |             | (0,2)      | (2,9)      |                    |                    |                               |                    | (3,0)             |                                                      |                      |                                            |                      |          | (3,0)   |
| <b>Schlussbilanz per 31.12.2006</b>        | 0,0         | 0,2        | 6,1        | 0,0                | 0,0                | 0,0                           | 0,0                | 6,4               | 0,0                                                  | 0,0                  | 0,0                                        | 0,0                  | 0,0      | 6,4     |
| <b>Nettobuchwert per 31.12.2004</b>        | 112,3       | 744,2      | 1'850,3    | 80,2               | 65,5               | 0,2                           | 90,0               | 2'942,6           | 0,0                                                  | 25,5                 | 0,4                                        | 16,0                 | 2,2      | 2'986,6 |
| <b>Nettobuchwert per 31.12.2005</b>        | 112,3       | 735,5      | 1'795,0    | 75,1               | 39,9               | 1,2                           | 98,1               | 2'857,1           | 0,0                                                  | 25,0                 | 6,1                                        | 16,8                 | 0,0      | 2'905,0 |
| <b>Nettobuchwert per 31.12.2006</b>        | 112,1       | 728,1      | 1'724,3    | 71,5               | 33,1               | 2,1                           | 101,1              | 2'772,3           | 112,9                                                | 17,3                 | 9,7                                        | 1,0                  | 0,0      | 2'913,2 |

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

### Hochbauten

Im Jahre 2003 hat die 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 2006 von CHF 172,2 Mio. (31.12.2005 CHF 177,9 Mio.) bleibt während der gesamten Laufzeit bei der Gesellschaft. Die Rückzahlung (Amortisation) des zugeflossenen Kapitals erfolgt ab dem Jahr 2005 in nahezu identischen jährlichen Tranchen bis ins Jahr 2012. Nach vollständiger Amortisation fallen die Nutzungsrechte an die 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.

### Leasing GSA/EVA

Die 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 Jahren 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 bis siebten Tranche ist per 31. Januar 2004 (CHF 1,8 Mio.), per 31. Juli 2004 (CHF 0,5 Mio.), per 31. Januar 2005 (CHF 0,4 Mio.), per 31. Juli 2005 (CHF 0,4 Mio.), per 31. Januar 2006 (CHF 1,2 Mio) sowie per 31. Juli 2006 (CHF 0,6 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 bilanziert. Die dem Betrieb zur Verfügung stehenden, geleasteten Anlagen wurden ab Zeitpunkt der Fertigstellung abgeschrieben.

### Impairment-Berechnung

Die Gesellschaft überprüfte die Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte per Bilanzstichtag auf deren Werthaltigkeit (Impairment-Test). Als Grundlage dienten dabei die erwarteten zukünftigen Free Cashflows der Flughafen Zürich AG, welche die kleinste geldgenerierende Einheit (cash-generating unit) bildet. Die Nutzwertberechnung per 31. Dezember 2006 zeigte, dass keine Impairment-Abschreibungen notwendig sind.

Der Impairment-Berechnung liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- ein Diskontierungszinssatz von 7 Prozent
- Zürich behält den Hub-Status
- das Lokal-Passagieraufkommen wächst doppelt so schnell wie das prognostizierte Bruttoinlandprodukt (BIP) der Schweiz
- das Wachstum bei den Flugbewegungen verläuft unterproportional zum Passagierwachstum
- mit den Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens soll mindestens der heutige Qualitätsstandard sichergestellt werden.

### Abschreibungen und Amortisation

Mit den Abschreibungen und der Amortisation von CHF 191,8 Mio. wurden die Auflösungen der Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 3 Mio. verrechnet.

## 8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

| (CHF in Tausend)                                     | 31.12.2006     |  |
|------------------------------------------------------|----------------|--|
| Zum Verkauf gehaltene Wertschriften (langfristig)    | 112'927        |  |
| Zum Verkauf gehaltene Wertschriften (kurzfristig)    | 62'321         |  |
| <b>Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</b> | <b>175'248</b> |  |

Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

Die Mittel werden von professionellen Anlageberatern auf der Basis einer konservativen, geldmarkt-orientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis).

## 9) Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

| (CHF in Tausend)                                                                                          | 31.12.2006   | 31.12.2005   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Bangalore International Airport Ltd.,<br>Indien, Bet.quote 17%, Nom. AK 3'850 Mio. INR <sup>1)</sup>      | 8'944        | 4'359        |
| Unique Chile S.A.,<br>Chile, Bet.quote 48,0%, Nom. AK 244 Mio. CLP                                        | 549          | 1'118        |
| Anteiliger Gewinn 2005                                                                                    | 12           | 12           |
| Anteiliger Gewinn 2006                                                                                    | 36           | 1'130        |
| Administradora Unique IDC S.A.,<br>Venezuela, Bet.quote 49,5%, Nom. AK 25 Mio. VEB <sup>2)</sup>          | 2            | 2            |
| Anteiliger Gewinn 2004                                                                                    | 384          | 384          |
| Anteiliger Gewinn 2005                                                                                    | 227          | 227          |
| Anteiliger Gewinn 2006                                                                                    | 0            | 613          |
| Wertberichtigung 2006                                                                                     | (613)        | 0            |
| Aeropuertos Asociados de Venezuela S.A.,<br>Venezuela, Bet.quote 49,5%, Nom. AK 10 Mio. VEB <sup>2)</sup> | 1            | 1            |
| Wertberichtigung 2006                                                                                     | (1)          | 0            |
| Unique IDC S.A. de C.V.,<br>Honduras, Bet.quote 49,5%, Nom. AK 40'000 HNL <sup>3)</sup>                   | 3            |              |
| Anteiliger Gewinn 2006                                                                                    | 76           | 79           |
| Unique IDC Colombia S.A.,<br>Kolumbien, Bet.quote 49,5%, Nom. AK 34 Mio. COP <sup>4)</sup>                | 18           |              |
| Anteiliger Gewinn 2006                                                                                    | 25           | 43           |
| <b>Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften</b>                                                 | <b>9'663</b> | <b>6'103</b> |

<sup>1)</sup> An der ausgewiesenen Beteiligung der Bangalore International Airport Ltd. hält die Flughafen Zürich AG 17 Prozent des Aktienkapitals. Da die Flughafen Zürich AG aufgrund der Zugehörigkeit zum Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan, durch die Teilnahme an den Entscheidungsprozessen, durch den Austausch von Führungspersonal sowie durch die Bereitstellung von bedeutenden technischen Informationen auf die Bangalore International Airport Ltd. massgeblichen Einfluss ausüben kann, wird die Beteiligung mittels der Equity-Methode bewertet.

Per 31. Dezember 2006 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der Bangalore International Airport Ltd. über CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio. (31.12.2005: CHF 11,9 Mio. bzw. INR 406,6 Mio., siehe Ziffer 22.3, Investitionsverpflichtungen).

<sup>2)</sup> Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2006 keine Zahlen vorgelegt werden. Diese unbefriedigende Situation in Venezuela soll bis spätestens Mitte 2007 bereinigt werden. Aufgrund der aktuellen Beurteilung der Situation durch das Management der Flughafen Zürich AG wurden die Werte der zwei assoziierten Gesellschaften per 31. Dezember 2006 zu 100 Prozent wertberichtigt.

<sup>3)</sup> Im Frühling 2006 hat das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. in Honduras mit der InterAirports S.A. (Aeropuertos de Honduras) einen Managementvertrag für die Flughäfen Toncontín, Ramón Villeda Morales, El Golosón und Juan Manuel Gálvez abgeschlossen. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. zu administrativen Zwecken am 8. März 2006 die Firma Unique IDC S.A. de C.V. gegründet. Die Flughafen Zürich AG hält an dieser 49,5 Prozent.

<sup>4)</sup> Im Ausschreibungsverfahren für eine Konzession für den Flughafen von Bogotá hat das Konsortium OPAIN S.A., in dem die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Managementvertrages mitwirkt, den Zuschlag erhalten. Die Übernahme des Flughafens vom kolumbianischen Staat erfolgte am 20. Januar 2007. Der Operator-Vertrag zwischen dem Konsortium und dem kolumbianischen Staat ist auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. zu administrativen Zwecken am 4. September 2006 die Firma Unique IDC Colombia S.A. gegründet; diese ist mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt. Die Flughafen Zürich AG hält an der Unique IDC Colombia S.A. 49,5 Prozent.

Siehe auch Ziffer 22.6, Gruppengesellschaften.

**10) Übrige Finanzanlagen**

| (CHF in Tausend)                                        | 31.12.2006   | 31.12.2005    |
|---------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| Darlehen Swiss International Air Lines AG <sup>1)</sup> | 0            | 15'000        |
| Darlehen Swissport Zürich AG                            | 593          | 889           |
| Darlehen Dritttaktionäre Unique Chile SA                | 432          | 932           |
| <b>Total übrige Finanzanlagen</b>                       | <b>1'025</b> | <b>16'821</b> |

<sup>1)</sup> Per 31. Januar 2006 erfolgte die vorzeitige Rückzahlung des Darlehens von CHF 15 Mio. durch die Swiss International Air Lines AG.

**11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

| (CHF in Tausend)                                               | 31.12.2006     | 31.12.2005    |
|----------------------------------------------------------------|----------------|---------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1)</sup>       | 110'481        | 95'503        |
| Wertberichtigung                                               | (752)          | (680)         |
| <b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto</b> | <b>109'729</b> | <b>94'823</b> |

<sup>1)</sup> In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss International Air Lines AG von CHF 35,4 Mio. (2005: CHF 30,8 Mio.) enthalten (siehe auch Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen, Werthaltigkeit der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte, Hubcarrier, sowie Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, Kreditrisiken). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2006 hat die Swiss International Air Lines AG die per 31. Dezember 2006 bestehenden Forderungen bis auf CHF 0,5 Mio. beglichen.

**12) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen**

| (CHF in Tausend)                                          | 31.12.2006    | 31.12.2005    |
|-----------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Aktive Rechnungsabgrenzung                                | 10'437        | 14'366        |
| Vorauszahlungen an Lieferanten                            | 2'585         | 2'702         |
| Steuerrückforderungen (MwSt/VSt)                          | 1'763         | 2'024         |
| Sonstige Forderungen                                      | 597           | 679           |
| Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG        | 20            | 0             |
| <b>Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b> | <b>15'402</b> | <b>19'771</b> |

**13) Flüssige Mittel**

| (CHF in Tausend)                                    | 31.12.2006    | Davon AZNF <sup>1)</sup> | 31.12.2005    |
|-----------------------------------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| Kassenbestände, Post- und Bankguthaben              | 9'843         | 678                      | 12'497        |
| Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen               | 31'000        |                          | 21'000        |
| Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen <sup>2)</sup> | 1'719         |                          | 3'240         |
| Kurzfristige Geldanlagen, fällig innerhalb 90 Tagen | 19'900        | 19'900                   | 0             |
| <b>Total flüssige Mittel</b>                        | <b>62'462</b> | <b>20'578</b>            | <b>36'737</b> |

<sup>1)</sup> Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

<sup>2)</sup> Betreffend Collateral siehe Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

## 14) Aktienkapital und Reserven

| Anzahl                                      | Ausgegebene Namenaktien<br>(Nominalwert CHF 50.-) | Eigene<br>Aktien | Total<br>Aktien im Umlauf |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------|---------------------------|
| <b>Anfangsbestand 1.1.2006</b>              | <b>4'912'300</b>                                  | <b>11'841</b>    | <b>4'900'459</b>          |
| Ausgabe neue Aktien (Aktienkapitalerhöhung) | 1'228'075                                         |                  | 1'228'075                 |
| Erwerb von eigenen Aktien                   |                                                   | 182'366          | (182'366)                 |
| Verkauf von eigenen Aktien                  |                                                   | (182'293)        | 182'293                   |
| Abgabe an Mitarbeiter und Dritte            |                                                   | (6'524)          | 6'524                     |
| <b>Schlussbestand 31.12.2006</b>            | <b>6'140'375</b>                                  | <b>5'390</b>     | <b>6'134'985</b>          |

### Aktienkapitalerhöhung

Am 8. März 2006 wurde zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich ein Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 unterzeichnet, welcher die Risiken der Gesellschaft im Zusammenhang mit Fluglärm nachhaltig reduzieren und beschränken soll. Die Gesellschaft verpflichtete sich damit Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund 1,1 Milliarden Franken geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund CHF 300 Mio., um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto CHF 310,3 Mio. zu (siehe Veränderung des Konzerneigenkapitals, Seite 101).

### Aktienrechte

Jede eingetragene 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 (siehe Ziffer 2, Personalaufwand und Ziffer 22.5, 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 154,2 Mio.

### Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2006 vor, eine Dividende von brutto CHF 3,00 pro Aktie auszuzahlen. Dies ergibt ein Dividendenerfordernis von total CHF 18,4 Mio. Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 11. April 2006 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2005 eine Dividende von CHF 4,9 Mio. respektive von brutto CHF 1,00 pro Aktie (2004: CHF 0,00 pro Aktie) ausbezahlt.

### Gewinn je Aktie

Die für die Berechnung des Gewinns und des verwässerten Gewinns pro Aktie verwendeten Ergebnis- und Aktiendaten per 31. Dezember setzen sich wie folgt zusammen:

|                                                                 | 2006       | 2005       |
|-----------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF                        | 87'448'070 | 59'122'725 |
| Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien             | 5'695'977  | 4'895'048  |
| Einfluss der verwässernden Aktien                               | 3'534      | 7'578      |
| Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien | 5'699'511  | 4'902'626  |
| Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF                           | 15.35      | 12.08      |
| Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF                             | 15.34      | 12.06      |

**Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung**

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

|                                               | 2006   | 2005   |
|-----------------------------------------------|--------|--------|
| Öffentliche Hand                              | 38,60% | 51,00% |
| Private                                       | 2,92%  | 3,78%  |
| Unternehmungen                                | 1,59%  | 2,78%  |
| Pensionskassen                                | 1,08%  | 1,10%  |
| Finanzinstitute                               | 28,25% | 13,51% |
| Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre | 27,56% | 27,83% |
| Anzahl Aktionäre                              | 3'773  | 3'841  |

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

|                                                    | 2006   | 2005   |
|----------------------------------------------------|--------|--------|
| Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)    | 33,42% | 45,60% |
| Stadt Zürich (inkl. Städtische Versicherungskasse) | 5,06%  | 5,38%  |

**15) Finanzverbindlichkeiten**

| (CHF in Tausend)                                         | 31.12.2006       | 31.12.2005       |
|----------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Japanisches Private Placement                            | 374'958          | 406'830          |
| US Private Placement                                     | 330'668          | 354'941          |
| Anleihen                                                 | 276'208          | 202'087          |
| Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease | 237'602          | 301'955          |
| Langfristige Leasingverbindlichkeiten                    | 72'063           | 73'721           |
| Langfristiges Darlehen Kanton Zürich                     | 0                | 300'000          |
| <b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>              | <b>1'291'499</b> | <b>1'639'534</b> |
| Anleihe (Rückzahlung 28.9.2007/12.4.2006)                | 74'926           | 89'959           |
| Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease | 42'961           | 44'721           |
| Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten                    | 4'590            | 4'570            |
| KK Personalfonds der Flughafen Zürich AG                 | 0                | 12               |
| <b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>              | <b>122'477</b>   | <b>139'262</b>   |
| <b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>                     | <b>1'413'976</b> | <b>1'778'796</b> |

Am 12. April 2006 wurden die Anleihe mit der Laufzeit von 1996 bis 2006 (CHF 90 Mio. nominal) und am 20. Dezember 2006 die zweite Rate von Bankverbindlichkeiten aus dem US Car Park Lease (CHF 45,9 Mio. nominal) jeweils vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Am 10. Mai 2006 wurde das langfristige Darlehen des Kantons Zürich mit einer Laufzeit von 2002 bis 2012 (CHF 300 Mio. nominal) aus den der Gesellschaft zugeflossenen flüssigen Mitteln (netto CHF 310,3 Mio.) aus der Aktienkapitalerhöhung (siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals, Seite 101 und Ziffer 14, Aktienkapital und Reserven) vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt.

Am 14. Juni 2006 wurde eine Anleihe mit einer Laufzeit bis 2010 über nominal CHF 150 Mio. und einem Zinscoupon von 3,125 Prozent aufgenommen, um die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen anzulegen (siehe auch Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, Ziffer 13, Flüssige Mittel und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

Per Bilanzstichtag bestehen folgende fest verzinsliche **langfristige Finanzverbindlichkeiten**:

| Finanzver-<br>bindlichkeit                     | Nominalbetrag<br>in Tausend<br>31.12.2006 | Buchwert<br>CHF in Tausend<br>31.12.2006 | Laufzeit                | Zinssatz | Vorzeitige<br>Kündigung/<br>Amortisation | Zins-<br>zahlungs-<br>termine      |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------|----------|------------------------------------------|------------------------------------|
| Anleihen                                       | CHF 75'000                                | 74'926                                   | 1995–2007 <sup>1)</sup> | 5,000%   | nein                                     | 28. Sept.                          |
|                                                | CHF 128'000                               | 127'479                                  | 2001–2009               | 4,250%   | nein                                     | 26. März                           |
|                                                | CHF 150'000                               | 148'729                                  | 2006–2010               | 3,125%   | nein                                     | 14. Juni                           |
| <b>Zwischentotal Anleihen</b>                  | <b>CHF 353'000</b>                        | <b>351'134</b>                           |                         |          |                                          |                                    |
| Japanisches<br>Private Placement               | JPY 37'000'000                            | 374'958                                  | 2003–2024               | 5,730%   | nein                                     | 23. Mai/<br>23. Nov.<br>11. April/ |
| US Private Placement                           | USD 275'000                               | 330'668                                  | 2003–2015               | 4,7525%  | ab 2011                                  | 11. Okt.                           |
| Bankverbindlichkeiten<br>aus US Car Park Lease | USD 236'000                               | 42'961 <sup>2)</sup>                     | 2003–2012               | 3,606%   | ab 2005                                  | 20. Dez.                           |

<sup>1)</sup> Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die Rückzahlung am 28. September 2007 erfolgt.

<sup>2)</sup> Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die dritte Rückzahlung am 20. Dezember 2007 erfolgt.

Zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung hält die Flughafen Zürich AG folgende derivative Finanzinstrumente:

| Derivative<br>Finanzinstrumente                                           | Laufzeit  | Kontraktwert    | Negativer Verkehrs-<br>wert 31.12.2006<br>CHF in Tausend | Negativer Verkehrs-<br>wert 31.12.2005<br>CHF in Tausend |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Cross Currency Interest<br>Rate Swap für Japanisches<br>Private Placement | 2003–2024 | JPY 37'000 Mio. | 106'180                                                  | 97'663                                                   |
| Cross Currency Interest<br>Rate Swap für<br>US Private Placement          | 2003–2015 | USD 275 Mio.    | 50'928                                                   | 34'012                                                   |
| Cross Currency Interest<br>Rate Swap für<br>US Car Park Lease             | 2003–2012 | USD 236 Mio.    | 36'908                                                   | 23'616                                                   |
| <b>Total</b>                                                              |           |                 | <b>194'016</b>                                           | <b>155'291</b>                                           |

Die Verkehrswerte der derivativen Finanzinstrumente sind in der Position Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen bilanziert (siehe auch Ziffer 21, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen).

Die obigen Absicherungsgeschäfte werden als Cashflow Hedge eingestuft. Entsprechend werden Marktwertveränderungen der Absicherungsinstrumente im Eigenkapital (siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals, Seite 101) ausgewiesen:

| (CHF in Tausend)                                                   | 2006             | 2005             | Veränderung netto |
|--------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>Stand 1.1. brutto</b>                                           | <b>(155'291)</b> | <b>(261'257)</b> |                   |
| (Verlust)/Gewinn Marktwert Zins- und<br>Fremdwährungsabsicherungen | (38'725)         | 105'966          |                   |
| <b>Stand 31.12. brutto</b>                                         | <b>(194'016)</b> | <b>(155'291)</b> |                   |
| Abzüglich latente Steuern                                          | 40'743           | 32'611           |                   |
| <b>Stand 31.12. netto</b>                                          | <b>(153'273)</b> | <b>(122'680)</b> | <b>(30'593)</b>   |

Die kumulierten Verluste auf den Absicherungsinstrumenten haben sich im Berichtsjahr von CHF 122,7 Mio. um CHF 30,6 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 153,3 Mio. erhöht. Demgegenüber haben sich die kumulierten Fremdwährungsschwankungen auf den abgesicherten Finanzverbindlichkeiten im Berichtsjahr von CHF 9,8 Mio. um die Umbuchung in die Erfolgsrechnung von CHF 61,8 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 71,6 Mio. erhöht.

Weisen die Cross Currency Interest Rate Swaps 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) | 31.12.2006 | 31.12.2005 |
|------------------|------------|------------|
| Flüssige Mittel  | 1'719      | 3'240      |
| Letter of Credit | 142'000    | 116'000    |

Die Unternehmung hält im Weiteren einen Zinssatz-Swap von CHF 300 Mio. mit einer Laufzeit von 2000 bis 2009, welcher die Anforderungen an einen Cashflow Hedge nicht erfüllt.

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, welche per Bilanzstichtag eingehalten sind.

Im Weiteren besteht eine per Bilanzstichtag unbenützte Darlehenslimite des Kantons Zürich über CHF 717,8 Mio. (siehe Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Die Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

| (CHF in Tausend)                     | 31.12.2006       | 31.12.2005       |
|--------------------------------------|------------------|------------------|
| Fällig innerhalb 1 Jahr              | 122'477          | 139'262          |
| Fällig zwischen 2 und 5 Jahren       | 549'124          | 418'319          |
| Fällig über 5 Jahre                  | 742'375          | 1'221'215        |
| <b>Total Finanzverbindlichkeiten</b> | <b>1'413'976</b> | <b>1'778'796</b> |

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

Leasingverbindlichkeiten:

| (CHF in Tausend)                                | 31.12.2006    | 31.12.2005    |
|-------------------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Zukünftige Minimumleasingzahlungen</b>       |               |               |
| Fällig innerhalb 1 Jahr                         | 7'010         | 6'345         |
| Fällig zwischen 2 und 5 Jahren                  | 28'041        | 25'381        |
| Fällig über 5 Jahre                             | 59'698        | 60'588        |
| <b>Total zukünftige Minimumleasingzahlungen</b> | <b>94'749</b> | <b>92'314</b> |
| <br>Zukünftige Zinsen                           | <br>18'096    | <br>14'023    |
| <b>Barwert der Leasingverbindlichkeiten</b>     | <b>76'653</b> | <b>78'291</b> |
| Fällig innerhalb 1 Jahr                         | 4'590         | 4'570         |
| Fällig innerhalb 2 und 5 Jahren                 | 19'913        | 19'381        |
| Fällig über 5 Jahre                             | 52'150        | 54'340        |

Die Leasingverbindlichkeiten sind mit einem Satz von 3,25 Prozent (2005: 2,32 Prozent) verzinslich. Der Zinssatz ist variabel; er kann jedoch jederzeit in einen fixen Zinssatz umgewandelt werden.

## 16) Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen

### Rückstellung für noch ausstehende Schallschutzkosten

Die Gesellschaft hat sich aufgrund bereits vorgenommener und angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärmschutzmassnahmen in der Höhe von rund CHF 240 Mio. faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft CHF 85,4 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im untenstehenden Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz beträgt 4 Prozent.

| (CHF in Tausend)                   | Schallschutz   | Formelle Enteignungen | Total          |
|------------------------------------|----------------|-----------------------|----------------|
| <b>Rückstellung per 31.12.2004</b> | <b>142'359</b> | <b>0</b>              | <b>142'359</b> |
| Auszahlung                         | (10'962)       | 0                     | (10'962)       |
| Auflösung                          | 0              | 0                     | 0              |
| Bildung                            | 0              | 0                     | 0              |
| Zinsaufwand Aufzinsung             | 5'694          | 0                     | 5'694          |
| <b>Rückstellung per 31.12.2005</b> | <b>137'091</b> | <b>0</b>              | <b>137'091</b> |
| Auszahlung                         | (9'184)        | 0                     | (9'184)        |
| Auflösung                          | 0              | 0                     | 0              |
| Bildung                            | 0              | 0                     | 0              |
| Zinsaufwand Aufzinsung             | 4'022          | 0                     | 4'022          |
| <b>Rückstellung per 31.12.2006</b> | <b>131'929</b> | <b>0</b>              | <b>131'929</b> |

### Rückstellung für formelle Enteignungen

Bis zum Bilanzstichtag sind noch keine formellen Enteignungsverfahren für die Entschädigung von Minderwerten wegen übermässigem Fluglärm oder direkten Überflügen höchstrichterlich entschieden worden. Es sind jedoch zahlreiche Verfahren hängig. Die ersten Einigungsverhandlungen haben für 18 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon im November 2005 stattgefunden. Es wurden keine Einigungen erzielt. Die Schätzungsverhandlungen in diesen Fällen haben in den Monaten März und April 2006 stattgefunden. Die Eidgenössische Schätzungskommission hat die schriftlichen Entscheide in diesen Pilotfällen im Dezember 2006 veröffentlicht (erstinstanzliche Entscheide). Die Schätzungskommission hat festgehalten, dass in 3 der 18 Pilotfälle eine Entschädigung zu zahlen sei. Die 18 Pilotfälle werden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Ein entsprechender Entscheid des Bundesgerichtes wird frühestens Ende 2007 erwartet.

Eine zuverlässige Schätzung der aus diesen Verfahren zu erwartenden Kosten ist für das Management zum heutigen Zeitpunkt – das heisst vor den abschliessenden Entscheiden des Bundesgerichtes – nicht möglich, da:

- die Gesetzgebung unvollständig ist;
- die Rechtsprechung zu vielen Grundsatzfragen noch nicht vorliegt und bestehende Entscheide teilweise widersprüchlich sind;
- der Einfluss der politischen Diskussion nicht abgeschätzt werden kann;
- die Kosten vom zukünftigen – noch nicht vorliegenden – definitiven Betriebsreglement beeinflusst werden.

Das Management geht davon aus, dass eine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Kosten möglich sein wird, wenn das Bundesgericht die im Rahmen der Pilotfälle Opfikon aufgebrachten offenen Grundsatzfragen letztinstanzlich entschieden hat.

Für interne Szenarienrechnungen zur Abschätzung der Risiken sowie für die Festlegung von Massnahmen für die Reduktion dieser Risiken hat die Flughafen Zürich AG zahlreiche Schätzungen erstellt. Aufgrund der unsicheren Ausgangslage hat sich gezeigt, dass eine sehr grosse Anzahl verschiedener Szenarien denkbar ist. Keines dieser Szenarien erreicht dabei eine signifikante mathematische Eintretenswahrscheinlichkeit.

Die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken sind aus heutiger Sicht als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten. Sollte das Bundesgericht die Einschätzungen der Eidgenössischen Schätzungskommission vollständig übernehmen, könnte mit Kosten von unter 800 Millionen Franken gerechnet werden.

Die effektiven Kosten können jedoch sowohl im positiven wie auch im negativen Sinn deutlich von den oben erwähnten Kosten abweichen.

Die Flughafen Zürich AG geht davon aus, dass diese Kosten – sofern sie überhaupt in dieser Grössenordnung zur Zahlung fällig werden – über einen Zeitraum von mehreren Jahren anfallen.

#### **Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik**

Die Flughafen Zürich AG hat das Recht, die im Zusammenhang mit Fluglärm anfallenden Kosten über Gebühren zu refinanzieren. Langfristig ist damit die Refinanzierbarkeit der Kosten gewährleistet.

Bis Mitte 2006 bestanden für die Gesellschaft in diesem Zusammenhang jedoch zwei Risiken:

##### **Das Risiko einer Finanzierungslücke:**

Erfolgt der zeitliche Anfall der Lärmkosten schneller als von der Flughafen Zürich AG geplant, oder fallen die Kosten höher aus als erwartet, kann eine Finanzierungslücke entstehen, welche die Flughafen Zürich AG allenfalls nicht mit den vorhandenen Kreditlimiten abdecken könnte.

##### **Das Risiko der Auswirkungen der Lärmthematik auf die Konzernrechnung:**

Je nach Höhe der effektiven Kosten sowie bei allfälligen zukünftigen Änderungen von Rechnungslegungsstandards könnte die Konzernrechnung (IFRS) der Gesellschaft negativ beeinflusst werden. In Bezug auf den Konzernabschluss könnten solche negativen Einflüsse die Einhaltung der abgegebenen marktüblichen Finanzkennzahlen auf einzelnen Fremdverbindlichkeiten gefährden.

#### **Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm**

Am 8. März 2006 wurde zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich ein Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 unterzeichnet, welcher die oben dargestellten Risiken der Gesellschaft im Zusammenhang mit Fluglärm nachhaltig reduzieren und beschränken soll. Die wesentlichen Elemente dieses Vertrages beinhalten:

1. Die Gesellschaft verpflichtete sich Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund 1,1 Milliarden Franken geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund 300 Millionen Franken, um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto 310,3 Millionen Franken zu. Da die Gesellschaft bis auf weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte – ein effektiver Mittelabfluss aufgrund von formellen Enteignungen wird nicht vor Ende 2007 erwartet – konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von 300 Millionen Franken vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von 200 Millionen Franken beschaffen.
2. Besteht bei Auszahlung der ersten formellen Enteignungen das Risiko, dass die gesamten im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten) den Betrag von 1,1 Milliarden Franken übersteigen (Schwellenwert), so übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten. «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, welche vor dem Juni 2001 entstanden sind. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Kanton Zürich Inhaber der Betriebskonzession. Für solche Forderungen haftet der Kanton Zürich nach wie vor im Aussenverhältnis, im Innenverhältnis wurden diese Verpflichtungen mit dem Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 von der Gesellschaft übernommen. Diese allgemeine Verpflichtung aus dem Fusionsvertrag wird mit der nun getroffenen Lösung präzisiert und im Detail geregelt. Für die Finanzierung der mit dieser Übernahme entstehenden Kosten erhält der Kanton Zürich einen nach einem definierten Schlüssel zu bestimmenden Teil der Lärmgebühren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese Entschädigungen. Sie werden somit auch nicht mehr aktiviert.
3. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 2 erwähnte Risiko unter den Betrag von 1,1 Milliarden Franken, übernimmt die Flughafen Zürich AG die verbleibenden «alten» Lärmverbindlichkeiten und die damit verbundenen Gebühren zurück.

Das Ziel dieser Vereinbarung ist somit, das Gesamtrisiko der Flughafen Zürich AG in Bezug auf die Lärmthematik auf «neue» Lärmverbindlichkeiten zu beschränken. Mit der durchgeführten Kapitalerhöhung und der Bereitstellung einer speziellen Kreditlimite wurde gleichzeitig die bilanzielle und finanzielle Voraussetzung geschaffen, um allfällige Lärmverbindlichkeiten bis zu 1,1 Milliarden Franken zu tragen.

## 17) Airport Zurich Noise Fund (AZNF)

Die Flughafen Zürich AG refinanziert sämtliche im Zusammenhang mit Fluglärm entstehenden Kosten über spezielle Lärmgebühren. Mit dieser Refinanzierung wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen. Im Sinne der Transparenz werden die Kosten und Erträge im Zusammenhang mit Fluglärm in der Rechnung des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) dargestellt. Der Airport Zurich Noise Fund stellt eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung dar. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung der erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärmschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm. Die Darstellung ist von der Rechnungslegung unabhängig. Die wesentlichen Zahlen der Fondsrechnung sind in der untenstehenden Tabelle dargestellt.

Weist die Fondsrechnung einen kumulierten Ertragsüberschuss aus, so werden die entsprechenden Mittel auf einem speziellen Anlagekonto ausgesondert. Die Mittel werden von professionellen Anlageberatern auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt; der aus den Anlagen fliessende Ertrag wird der Fondsrechnung gutgeschrieben.

Für den Fall, dass die kumulierten Kosten höher sein werden als die kumulierten Erträge (Finanzierungslücke) steht der Flughafen Zürich AG eine Kreditlimite (committed credit line) von 200 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Kreditlimite ist ausschliesslich für die Finanzierung einer solchen Finanzierungslücke aus der Fluglärmthematik reserviert. Sie steht bis ins Jahr 2015 zur Verfügung. Die Kosten für die Bereitstellung dieser Kreditlimite werden der Fondsrechnung belastet und sind in der Position operative Kosten enthalten. Sämtliche aus der Deckung einer allfälligen Finanzierungslücke entstehenden zukünftigen Kosten werden der Fondsrechnung belastet.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offen gelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement über den Airport Zurich Noise Fund ist unter [www.unique.ch/aznf](http://www.unique.ch/aznf) abrufbar.

Die Situation dieses Fonds präsentiert sich wie folgt:

| (CHF in Tausend)                                                | 2006           | 2005           |
|-----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Airport Zurich Noise Fund per 1.1.</b>                       | <b>161'273</b> | <b>118'341</b> |
| Total Einnahmen Lärmgebühren <sup>1)</sup>                      | 46'106         | 50'334         |
| Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen            | (9'184)        | (10'963)       |
| <b>Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten</b> | <b>198'195</b> | <b>157'712</b> |
| Operative Kosten                                                | (3'847)        | (4'136)        |
| Kalkulatorische Verzinsung (bis 14.6.2006)                      | 3'921          | 7'697          |
| Zinsertrag aus Finanzanlagen                                    | 127            | 0              |
| Marktwertveränderung Finanzanlagen                              | (1'386)        | 0              |
| <b>Airport Zurich Noise Fund per 31.12.</b>                     | <b>197'010</b> | <b>161'273</b> |

<sup>1)</sup> Seit dem 1. Januar 2006 werden nur die vereinnahmten Erträge ausgewiesen.

### Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

| (CHF in Tausend)                                                        | 31.12.2006     |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Flüssige Mittel (siehe Ziffer 13, Flüssige Mittel)                      | 20'578         |
| Finanzanlagen (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund) | 175'248        |
| Verpflichtung Flughafen Zürich AG <sup>1)</sup>                         | 1'184          |
| <b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>               | <b>197'010</b> |

<sup>1)</sup> Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung der Flughafen Zürich AG. Im Folgemonat erfolgt jeweils der liquiditätsmässige Ausgleich.

## 18) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Die Flughafen Zürich AG geht von einem Steuersatz von 21 Prozent aus (2005: 21 Prozent). Der erwartete Steuersatz bemisst sich aufgrund der am Sitz der Flughafen Zürich AG in Kloten (Kanton Zürich) massgebenden und gerundeten Steuerbelastung.

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

| (CHF in Tausend)                                                 | 2006          | 2005          |
|------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.</b>          | <b>44'572</b> | <b>32'868</b> |
| Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency            |               |               |
| Interest Rate Swaps, über Hedging Reserve gebucht                | 16'424        | (23'646)      |
| Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung | (8'132)       | 22'253        |
| Veränderung gemäss Erfolgsrechnung                               | 15'458        | 12'663        |
| Andere Effekte                                                   | 94            | 434           |
| <b>Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31.12.</b>        | <b>68'416</b> | <b>44'572</b> |

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

| (CHF in Tausend)                                | Aktiven       | Passiven       | Aktiven       | Passiven      |
|-------------------------------------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
|                                                 |               | 31.12.2006     |               | 31.12.2005    |
| Hochbauten und mobile Sachanlagen               |               | 48'695         |               | 48'322        |
| Erneuerungsfonds                                |               | 22'596         |               | 21'441        |
| Fluglärmthematik                                |               | 15'843         |               | 5'078         |
| Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten      |               | 4'176          |               | 4'557         |
| Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten         |               | 1'098          |               | 200           |
| Marktwertanpassung                              |               |                |               |               |
| Cross Currency Interest Rate Swaps              | 40'743        |                | 32'611        |               |
| Zinssatz-Swap                                   | 2'747         |                | 5'375         |               |
| Fremdwährungsschwankungen                       |               |                |               |               |
| Cross Currency Interest Rate Swaps              |               | 19'031         |               | 2'607         |
| Diverse Positionen                              |               | 467            |               | 353           |
| <b>Latente Steueraktiven/-verbindlichkeiten</b> | <b>43'490</b> | <b>111'906</b> | <b>37'986</b> | <b>82'558</b> |
| Verrechnung von Aktiven und Passiven            | (43'490)      | 43'490         | (37'986)      | 37'986        |
| <b>Latente Steuerverbindlichkeiten, netto</b>   | <b>0</b>      | <b>68'416</b>  | <b>0</b>      | <b>44'572</b> |

Per 31. Dezember 2006 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von CHF 5,855 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 0,520 Mio. im Jahr 2009, CHF 2,564 Mio. im Jahr 2010, CHF 0,378 Mio. im Jahr 2011, CHF 2,389 Mio. im Jahr 2012 und CHF 0,002 Mio. im Jahr 2013.

## 19) Langfristige Rückstellungen

### Rückstellung Nutzungsentgelte

Nicht in den Erträgen ausgewiesen sind CHF 10 Mio. aus fakturierten **Nutzungsentgelten**, welche per 1. Januar 2006 eingeführt wurden. Diese fakturierten Erträge wurden zurückgestellt, da die Einführung dieser Nutzungsentgelte durch einzelne Partner rechtlich in Zweifel gezogen wurde. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2007 erwartet. Die Nutzungsentgelte wurden für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Entscheiden die Gerichte letztinstanzlich zugunsten der Gesellschaft werden die im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlöse als andere Aufwendungen/Erträge, netto dannzumal der Erfolgsrechnung gutgeschrieben werden.

| (CHF in Tausend)                   | Nutzungsentgelte |
|------------------------------------|------------------|
| <b>Rückstellung per 31.12.2005</b> | <b>0</b>         |
| Auszahlung                         | 0                |
| Auflösung                          | 0                |
| Bildung                            | 10'016           |
| <b>Rückstellung per 31.12.2006</b> | <b>10'016</b>    |

## 20) Vorsorgeverpflichtungen

Die dargestellte Vorsorgeverpflichtung bezieht sich auf den besonderen Plan mit der BVK für Entschädigungen bei vorzeitigen Pensionierungen.

### Bilanz

| (CHF in Tausend)                                             | 31.12.2006   | 31.12.2005   |
|--------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Vorsorgeverpflichtungen, Barwert                             | 3'478        | 2'609        |
| Nicht erfasste versicherungsmathematische (Verluste)/Gewinne | (53)         | 110          |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand                        | (1'172)      | (915)        |
| <b>Verpflichtung in der Bilanz</b>                           | <b>2'253</b> | <b>1'804</b> |

### Erfolgsrechnung

| (CHF in Tausend)                                                            | 2006      | 2005      |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Zinsaufwand                                                                 | 70        | 70        |
| <b>Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge</b> | <b>70</b> | <b>70</b> |

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

### Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz

| (CHF in Tausend)                                | 31.12.2006   | 31.12.2005   |
|-------------------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Vorsorgeverpflichtungen per 1.1.</b>         | <b>1'804</b> | <b>1'440</b> |
| Total Kosten, siehe oben                        | 70           | 70           |
| Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen      | (536)        | (436)        |
| Erfassung nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 915          | 730          |
| <b>Vorsorgeverpflichtungen per 31.12.</b>       | <b>2'253</b> | <b>1'804</b> |

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

|                                         | 2006  | 2005  |
|-----------------------------------------|-------|-------|
| Abzinsungssatz                          | 2,90% | 2,90% |
| Erwartete zukünftige Rentensteigerungen | 1,0%  | 1,0%  |

## 21) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

| (CHF in Tausend)                                                          | 31.12.2006     | 31.12.2005     |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps <sup>1)</sup>                | 194'016        | 155'291        |
| Passive Rechnungsabgrenzung                                               | 47'941         | 53'534         |
| Marktwert Zinssatz-Swap                                                   | 22'561         | 35'993         |
| Personal Guthaben (Ferien und Überzeit; Bonusbank)                        | 7'637          | 9'034          |
| An- und Vorauszahlungen von Kunden                                        | 6'516          | 4'142          |
| Kurzfristige Rückstellungen                                               | 2'400          | 2'400          |
| Sozialversicherungsbeiträge                                               | 1'342          | 568            |
| Andere Verpflichtungen                                                    | 572            | 620            |
| <b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b> | <b>282'985</b> | <b>261'582</b> |

<sup>1)</sup> Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

## 22) Weitere Angaben

### 22.1) Finanzielles Risk Management

**Ausserbilanzgeschäfte:** Die Gesellschaft verwendet mit Ausnahme der unter Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten, dargestellten Währungs- und Zinsabsicherungen keine derivativen Finanzinstrumente.

**Währungsrisiken:** Die Flughafen Zürich AG ist dem Währungsrisiko namentlich bei Finanztransaktionen in US-Dollar und Yen ausgesetzt und verwendet Finanzinstrumente (siehe Ziffer 15, 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 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 International Airlines AG (Swiss) bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 35,4 Mio. (2005: CHF 30,8 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 11, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2006 hat die Swiss die per 31. Dezember 2006 bestehenden Forderungen bis auf CHF 0,5 Mio. beglichen. 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.

### 22.2) Operatives Leasing

Es bestehen für die Flughafen Zürich AG folgende Verpflichtungen aus nicht kündbaren Mietverpflichtungen:

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

| (CHF in Tausend)                         | 31.12.2006   | 31.12.2005   |
|------------------------------------------|--------------|--------------|
| Fällig innerhalb 1 Jahr                  | 2'898        | 4'347        |
| Fällig zwischen 2 und 5 Jahren           | 0            | 2'898        |
| Fällig über 5 Jahre                      | 0            | 0            |
| <b>Total zukünftige Leasingzahlungen</b> | <b>2'898</b> | <b>7'245</b> |

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

#### Fixmietverträge

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

#### Umsatzmietverträge

Für alle 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.

### **22.3) Investitionsverpflichtungen**

Per Bilanzstichtag sind keine Sachanlageinvestitionen aus Schlussabrechnungen der verschiedenen Bauten der 5. Bauetappe mehr ausstehend.

Die Flughafen Zürich AG hält im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Bangalore (Indien) 17 Prozent (Total rund CHF 16 Mio.; per 31. Dezember 2006 waren CHF 8,944 Mio. investiert) an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL). Per 31. Dezember 2006 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der BIAL über CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio. (31.12.2005: CHF 11,9 Mio. bzw. INR 406,6 Mio., siehe Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften). Dabei handelt es sich um die zukünftig noch zu leistenden Eigenkapitalanteile.

Im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Venezuela wird das Konsortium, an welchem die 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 tätigenen Investitionen, welche nur ausgelöst werden müssen, wenn gewisse Rahmenbedingungen erfüllt sind, werden weitestgehend durch die erwarteten, operativen Cashflows finanziert (siehe auch Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften).

### **22.4) Eventualverpflichtungen**

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

Die Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft (nachstehend Swissair) bezahlte am 4. Oktober 2001 die Flughafengebühren für den Monat Juli 2001 von 21,8 Millionen Franken an die Flughafen Zürich AG. Am 2. Oktober 2001 hatte die Swissair den Flugbetrieb mangels Liquidität bereits eingestellt. Im Anschluss stellte die Swissair ein Begehren um Nachlassstundung, dem am 5. Oktober 2001 stattgegeben wurde. Am 23. Mai 2005 focht der Liquidator der Swissair in Nachlassliquidation die erwähnte Zahlung an und forderte den Betrag zurück, weil die Flughafen Zürich AG gegenüber anderen Gläubigern dadurch begünstigt worden sei. Die Flughafen Zürich AG beurteilt die Zahlung aus heutiger Sicht als rechtmässig. Am 17. November 2005 wurde die Klage der Swissair, vertreten durch den Liquidator, fristgerecht beim Handelsgericht eingereicht. Ein Entscheid des Handelsgerichts wird im Laufe des Jahres 2007 erwartet.

### **22.5) Nahestehende Personen und Gesellschaften**

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung

Der Kanton Zürich hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für «alte» Fluglärmerschädigungen zugesichert. Zudem gewährt er der Flughafen Zürich AG eine Darlehenslimite mit einer Laufzeit von 10 Jahren, welche in einem Kreditrahmenvertrag geregelt ist. Der zur Verfügung stehende Darlehensbetrag beläuft sich im Maximum auf die Summe der Investitionen in die Tiefbauten der 5. Bauetappe, bereinigt um die auf diesen Investitionen vorzunehmenden Abschreibungen. Die Darlehenslimite beläuft sich demgemäss per Stichtag 31. Dezember 2006 auf CHF 717,8 Mio. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

Im Geschäftsjahr 2006 wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften folgende Vergütungen bezahlt:

| (CHF in Tausend)                                                                       | 2006         | 2005         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Verwaltungsrat und Geschäftsleitung                                                    |              |              |
| – Honorare/Löhne                                                                       | 2'507        | 2'412        |
| – Aufwendungen für Pensionen                                                           | 137          | 149          |
| – aktienbasierte Vergütungen                                                           | 302          | 299          |
| – Abgangsentschädigungen                                                               | 0            | 0            |
| – andere langfristige Vergütungen                                                      | 0            | 0            |
| <b>Total Verwaltungsrat und Geschäftsleitung</b>                                       | <b>2'946</b> | <b>2'860</b> |
| <b>MWV Bauingenieure AG; Ingenieurhonorare</b>                                         |              |              |
| <b>(Mitinhaber war VR-Mitglied bis Generalversammlung 2006)</b>                        | 91           | 62           |
| <b>Kanton Zürich (Kantonspolizei gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen)</b> | 73'924       | 71'633       |

Im Rahmen des Bonusprogrammes wurden 2'095 Aktien an die Geschäftsleitung abgegeben. Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt. Für den Verwaltungsrat bestehen weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand).

## 22.6) Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis im Berichtsjahr umfasst die folgenden Gesellschaften:

| Gesellschaft                            | Domizil           | Aktienkapital  | Beteiligung in %   | Konsolidierung |
|-----------------------------------------|-------------------|----------------|--------------------|----------------|
| Flughafen Zürich AG                     | Kloten            | TCHF 307'019   | Muttergesellschaft | K              |
| Unique Betriebssysteme AG               | Kloten            | TCHF 100       | 100%               | K              |
| APT Airport Technologies AG             | Kloten            | TCHF 1'800     | 100%               | K              |
| Unique Airports Worldwide AG            | Kloten            | TCHF 100       | 100%               | K              |
| BIAL Bangalore                          |                   |                |                    |                |
| International Airport Ltd.              | Bangalore         | Mio. INR 3'850 | 17%                | E              |
| Unique Chile S.A.                       | Santiago de Chile | Mio. CLP 244   | 48%                | E              |
| Inversiones Aeroportuarias IDC S.A.     | Santiago de Chile | Mio. CLP 1'462 | 31,58%             | E              |
| Aeropuertos Asociados de Chile S.A.     | Santiago de Chile | Mio. CLP 5'373 | 20%                | E              |
| Administracion de Concesiones IDC S.A.  | Santiago de Chile | Mio. CLP 185   | 20%                | E              |
| Concesion Aeropuerto El Loa S.A.        | Santiago de Chile | Mio. CLP 563   | 16%                | E              |
| Concesion Aeropuerto La Florida S.A.    | Santiago de Chile | Mio. CLP 843   | 20%                | E              |
| Concesion Aeropuerto El Tepual S.A.     | Santiago de Chile | Mio. CLP 895   | 16%                | E              |
| Administradora Unique IDC S.A.          | Porlamar          | Mio. VEB 25    | 49,5%              | E              |
| Aeropuertos Asociados de Venezuela S.A. | Porlamar          | Mio. VEB 10    | 49,5%              | E              |
| Unique IDC S.A. de C.V.                 | Tegucigalpa       | HNL 40'000     | 49,5%              | E              |
| Unique IDC Colombia S.A.                | Bogota            | Mio. COP 34    | 49,5%              | E              |

Legende: K = Vollkonsolidierte Gesellschaft  
E = Equity-Methode

## **22.7) Erläuterungen zu Dienstleistungslizenzen**

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK erteilte der Flughafen Zürich AG die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich für die Dauer von 50 Jahren, vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051.

### **Massgebende Bestimmungen**

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

Die Flughafen Zürich AG ist berechtigt und verpflichtet, den Flughafen während der gesamten Dauer der Konzession zu betreiben und die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu halten. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben. Ausserdem ist die 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. Die 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 Benutzbarkeit 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 wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind.

Die Auflage, wonach die Konzessionärin sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland überbunden werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG als gegenstandslos erklärt.

## **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. Die Grundlagen zur Erteilung von Berechtigungen (Zulassungen) für die Ausübung der Bodenabfertigungstätigkeiten sind im Betriebsreglement der Flughafen Zürich AG geregelt. Demgemäss wurden die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in jenen Bereichen, in welchen die Anzahl der zur Bodenabfertigung Zugelassenen beschränkt werden muss, mittels Ausschreibungsverfahren mit einer Laufzeit bis Ende 2011 vergeben.

## **22.8) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2006 am 8. März 2007 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2006 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offen gelegt werden müssten.

## Konzernrechnung gemäss IFRS

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

Als Konzernprüfer haben wir die auf den Seiten 99 bis 134 wiedergegebene Konzernrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Veränderung des Eigenkapitals, Geldflussrechnung und Anhang) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2006 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 Schweizer Prüfungsstandards 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 zu «Bewertungsunsicherheiten und wesentliche Ermessensfragen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen» auf Seite 112 im Anhang der Konzernrechnung. Die erwähnten Sachverhalte können erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

KPMG AG

Roger Neininger  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
Leitender Revisor

Marc Ziegler  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 8. März 2007



**Jahresrechnung gemäss  
Schweizer Obligationenrecht (OR)**

---

|     |                 |
|-----|-----------------|
| 138 | Erfolgsrechnung |
| 139 | Bilanz          |

---

Anhang der Jahresrechnung

|     |                                  |
|-----|----------------------------------|
| 140 | Rechnungslegungsgrundsätze       |
| 144 | Erläuterungen zur Jahresrechnung |

|     |                                                                       |
|-----|-----------------------------------------------------------------------|
| 150 | Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung<br>des Bilanzgewinnes 2006 |
| 151 | Bericht der Revisionsstelle                                           |

---

**Erfolgsrechnung für die Jahre 2006 und 2005**  
**(Handelsrechtlicher Abschluss der Flughafen Zürich AG)**

| <b>(CHF in Tausend)</b>                           | <b>Erläuterungen</b> | <b>2006</b>    | <b>2005</b>    |
|---------------------------------------------------|----------------------|----------------|----------------|
| Erträge aus Lieferungen und Leistungen            |                      | 730'921        | 699'176        |
| <b>Total Erträge</b>                              |                      | <b>730'921</b> | <b>699'176</b> |
| Abschreibungen und Amortisation                   |                      | (192'303)      | (184'299)      |
| Personalaufwand                                   |                      | (146'019)      | (141'160)      |
| Polizei und Sicherheit                            |                      | (82'907)       | (78'336)       |
| Kosten Schallschutzaufwendungen und               |                      |                |                |
| Erhöhung Rückstellung für Fluglärm                | (9)                  | (54'023)       | (50'334)       |
| Unterhalt                                         |                      | (34'058)       | (36'169)       |
| Verkauf, Marketing, Verwaltung                    |                      | (33'645)       | (31'641)       |
| Energie und Abfall                                |                      | (22'506)       | (21'136)       |
| Andere Betriebsaufwendungen                       |                      | (18'712)       | (17'477)       |
| Material                                          |                      | (11'788)       | (13'086)       |
| Einlage in den Erneuerungsfonds                   |                      | (5'500)        | (5'500)        |
| <b>Ordentlicher Gewinn vor Zinsen und Steuern</b> |                      | <b>129'460</b> | <b>120'038</b> |
| Finanzaufwand/-ertrag, netto                      | (1)                  | (92'785)       | (107'305)      |
| Ausserordentliches Ergebnis, netto                | (2)                  | (2'964)        | 4'182          |
| <b>Gewinn vor Steuern</b>                         |                      | <b>33'711</b>  | <b>16'915</b>  |
| Steuern                                           |                      | (7'147)        | (4'595)        |
| <b>Jahresgewinn</b>                               |                      | <b>26'564</b>  | <b>12'320</b>  |

**Bilanz per 31. Dezember 2006 und 31. Dezember 2005**  
**(Handelsrechtlicher Abschluss der Flughafen Zürich AG)**

| (CHF in Tausend)                                     | Erläuterungen | 31.12.2006       | 31.12.2005       |
|------------------------------------------------------|---------------|------------------|------------------|
| <b>Aktiven</b>                                       |               |                  |                  |
| Grundstücke                                          |               | 112'084          | 112'326          |
| Hochbauten, Tiefbauten                               |               | 2'218'726        | 2'301'149        |
| Projekte in Arbeit                                   |               | 30'655           | 39'866           |
| Mobile Sachanlagen                                   |               | 92'704           | 90'773           |
| <b>Total Sachanlagen</b>                             | <b>(3)</b>    | <b>2'454'169</b> | <b>2'544'114</b> |
| Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | (4)           | 112'927          | 0                |
| Immaterielle Anlagen                                 |               | 25'567           | 24'911           |
| Übrige Finanzanlagen und Beteiligungen               | (5)           | 24'457           | 33'976           |
| <b>Anlagevermögen</b>                                |               | <b>2'617'120</b> | <b>2'603'001</b> |
|                                                      |               |                  |                  |
| Warenlager                                           |               | 4'665            | 3'198            |
| Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund | (4)           | 62'321           | 0                |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen           |               | 107'802          | 93'787           |
| Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen         | (6)           | 19'095           | 20'593           |
| Flüssige Mittel und Wertschriften                    | (7)           | 62'804           | 33'160           |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                |               | <b>256'687</b>   | <b>150'738</b>   |
|                                                      |               |                  |                  |
| <b>Total Aktiven</b>                                 |               | <b>2'873'807</b> | <b>2'753'739</b> |
| <b>Passiven</b>                                      |               |                  |                  |
| Aktienkapital                                        |               | 307'019          | 245'615          |
| Gesetzliche Reserven                                 |               |                  |                  |
| – Agio                                               |               | 533'290          | 269'254          |
| – Allgemeine Reserven                                |               | 19'060           | 19'060           |
| – Reserve für eigene Aktien                          | (7)           | 693              | 1'735            |
| Freie Reserven                                       |               | 80'165           | 79'123           |
| Bilanzgewinn                                         |               |                  |                  |
| – Gewinnvortrag                                      |               | 20'809           | 13'392           |
| – Jahresgewinn                                       |               | 26'564           | 12'320           |
| <b>Eigenkapital</b>                                  |               | <b>987'600</b>   | <b>640'499</b>   |
|                                                      |               |                  |                  |
| Anleihen und langfristige Darlehen                   | (8)           | 1'327'276        | 1'599'698        |
| Rückstellung für Fluglärm                            | (9)           | 207'372          | 161'273          |
| Erneuerungsfonds                                     |               | 107'602          | 102'102          |
| Langfristige Rückstellungen                          | (10)          | 13'769           | 3'304            |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                    |               | <b>1'656'019</b> | <b>1'866'377</b> |
|                                                      |               |                  |                  |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen     |               | 30'326           | 29'222           |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten                 | (11)          | 122'422          | 135'877          |
| Übriges kurzfristiges Fremdkapital und               |               |                  |                  |
| Rechnungsabgrenzungen                                |               | 69'231           | 72'683           |
| Kurzfristige Rückstellungen                          | (12)          | 8'209            | 9'081            |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                    |               | <b>230'188</b>   | <b>246'863</b>   |
|                                                      |               |                  |                  |
| <b>Total Fremdkapital</b>                            |               | <b>1'886'207</b> | <b>2'113'240</b> |
|                                                      |               |                  |                  |
| <b>Total Passiven</b>                                |               | <b>2'873'807</b> | <b>2'753'739</b> |

## **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. Januar 2000 einschliesslich latenter Steuern) nicht relevant.

#### **Erneuerungsfonds**

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

#### **Eigene Aktien**

Im Gegensatz zur Konzernrechnung gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2006 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 31.12.2006 wie bis anhin der Erfolgsrechnung belastet.

#### **Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe von neuen Aktien (Aktienkapitalerhöhung)**

Im handelsrechtlichen Abschluss werden die Transaktionskosten aktiviert und über drei Jahre linear abgeschrieben und nicht wie im IFRS-Abschluss mit dem Agio verrechnet.

#### **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.

#### **Lärmthematik**

Die Kosten für die formellen Enteignungen qualifizieren nach OR als immaterieller Vermögenswert. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Spätestens in diesem Zeitpunkt erfolgt eine Passivierung in gleicher Höhe. Für die Verpflichtungen aus Lärmschutzmassnahmen werden angemessene Rückstellungen gebildet. Die Gesamtamortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Darüber hinaus werden fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, als die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Kosten (Lärmschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten) verbleibender Saldo von Gebühreneinnahmen wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt.

## Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

- **Weiterhin steigende Sicherheitsvorschriften**

Behördlich angeordnete zusätzliche Sicherheitsauflagen können auch in Zukunft zu steigenden Sicherheitskosten und reduzierten Erträgen im Kommerzgeschäft führen. Insbesondere aufgrund der Zeitverzögerung zwischen dem Anfall der Kosten und der frühestmöglichen Refinanzierung über höhere Sicherheitsgebühren kann ein negativer Einfluss auf das Ergebnis nicht ausgeschlossen werden.

- **Hubcarrier**

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Wie jeder andere Umsteigeflughafen ist die Flughafen Zürich AG in erheblichem Masse von der betrieblichen und finanziellen Entwicklung seines Hubcarriers abhängig.

- **Rechtliche Rahmenbedingungen**

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

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

- **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 zu einem Nachfragerückgang am Flughafen Zürich führen.

- **Rückzahlung der Swissair-Zahlung vom 4. Oktober 2001 (Sachwalter-Forderung)**

Die Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft (nachstehend Swissair) bezahlte am 4. Oktober 2001 die Flughafengebühren für den Monat Juli 2001 von 21,8 Millionen Franken an die Flughafen Zürich AG. Am 2. Oktober 2001 hatte die Swissair den Flugbetrieb mangels Liquidität bereits eingestellt. Im Anschluss stellte die Swissair ein Begehren um Nachlassstundung, dem am 5. Oktober 2001 stattgegeben wurde. Am 23. Mai 2005 focht der Liquidator der Swissair in Nachlassliquidation die erwähnte Zahlung an und forderte den Betrag zurück, weil die Flughafen Zürich AG gegenüber anderen Gläubigern

dadurch begünstigt worden sei. Die Flughafen Zürich AG beurteilt die Zahlung aus heutiger Sicht als rechtmässig. Am 17. November 2005 wurde die Klage der Swissair, vertreten durch den Liquidator, fristgerecht beim Handelsgericht eingereicht. Ein Entscheid des Handelsgerichts wird im Laufe des Jahres 2007 erwartet.

- **Formelle Enteignungen**

Bis zum Bilanzstichtag sind noch keine formellen Enteignungsverfahren für die Entschädigung von Minderwerten wegen übermässigem Fluglärm oder direkten Überflügen höchststrichterlich entschieden worden. Es sind jedoch zahlreiche Verfahren hängig. Die ersten Einigungsverhandlungen haben für 18 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon im November 2005 stattgefunden. Es wurden keine Einigungen erzielt. Die Schätzungsverhandlungen in diesen Fällen haben in den Monaten März und April 2006 stattgefunden. Die Eidgenössische Schätzungskommission hat die schriftlichen Entscheide in diesen Pilotfällen im Dezember 2006 veröffentlicht (erstinstanzliche Entscheide). Die Schätzungskommission hat festgehalten, dass in 3 der 18 Pilotfälle eine Entschädigung zu zahlen sei. Die 18 Pilotfälle werden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsinstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Ein entsprechender Entscheid des Bundesgerichtes wird frühestens Ende 2007 erwartet.

Eine zuverlässige Schätzung der aus diesen Verfahren zu erwartenden Kosten ist für das Management zum heutigen Zeitpunkt – das heisst vor den abschliessenden Entscheiden des Bundesgerichtes – nicht möglich, da:

- a) die Gesetzgebung unvollständig ist;
- b) die Rechtsprechung zu vielen Grundsatzfragen noch nicht vorliegt und bestehende Entscheide teilweise widersprüchlich sind;
- c) der Einfluss der politischen Diskussion nicht abgeschätzt werden kann;
- d) die Kosten vom zukünftigen – noch nicht vorliegenden – definitiven Betriebsreglement beeinflusst werden.

Das Management geht davon aus, dass eine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Kosten möglich sein wird, wenn das Bundesgericht die im Rahmen der Pilotfälle Opfikon aufgebrachten offenen Grundsatzfragen letztinstanzlich entschieden hat.

Für interne Szenarienrechnungen zur Abschätzung der Risiken sowie für die Festlegung von Massnahmen für die Reduktion dieser Risiken hat die Flughafen Zürich AG zahlreiche Schätzungen erstellt. Aufgrund der unsicheren Ausgangslage hat sich gezeigt, dass eine sehr grosse Anzahl verschiedener Szenarien denkbar ist. Keines dieser Szenarien erreicht dabei eine signifikante mathematische Eintretenswahrscheinlichkeit.

Die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offengelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken sind aus heutiger Sicht als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten. Sollte das Bundesgericht die Einschätzungen der Eidgenössischen Schätzungskommission vollständig übernehmen, könnte mit Kosten von unter 800 Millionen Franken gerechnet werden.

Die effektiven Kosten können jedoch sowohl im positiven wie auch im negativen Sinn deutlich von den oben erwähnten Kosten abweichen.

Die Flughafen Zürich AG geht davon aus, dass diese Kosten – sofern sie überhaupt in dieser Grössenordnung zur Zahlung fällig werden – über einen Zeitraum von mehreren Jahren anfallen.

#### **Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik**

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

Bis Mitte 2006 bestanden für die Gesellschaft in diesem Zusammenhang jedoch zwei Risiken:

##### **Das Risiko einer Finanzierungslücke:**

Erfolgt der zeitliche Anfall der Lärmkosten schneller als von der Flughafen Zürich AG geplant, oder fallen die Kosten höher aus als erwartet, kann eine Finanzierungslücke entstehen, welche die Flughafen Zürich AG allenfalls nicht mit den vorhandenen Kreditlimiten abdecken könnte.

##### **Das Risiko der Auswirkungen der Lärmthematik auf den Einzelabschluss:**

Je nach Höhe der effektiven Kosten sowie bei allfälligen zukünftigen Änderungen von Rechnungslegungsstandards könnte der Einzelabschluss (OR) der Gesellschaft negativ beeinflusst werden. In Bezug auf den Konzernabschluss könnten solche negativen Einflüsse die Einhaltung der abgegebenen marktüblichen Finanzkennzahlen auf einzelnen Fremdverbindlichkeiten gefährden.

#### **Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm**

Am 8. März 2006 wurde zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich ein Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 unterzeichnet, welcher die oben dargestellten Risiken der Gesellschaft im Zusammenhang mit Fluglärm nachhaltig reduzieren und beschränken soll. Die wesentlichen Elemente dieses Vertrages beinhalten:

1. Die Gesellschaft verpflichtete sich Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund 1,1 Milliarden Franken geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund 300 Millionen Franken, um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto 310,3 Millionen Franken zu. Da die Gesellschaft bis auf weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte – ein effektiver Mittelabfluss aufgrund von formellen Enteignungen wird nicht vor Ende 2007 erwartet – konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von 300 Millionen Franken vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von 200 Millionen Franken beschaffen.
2. Besteht bei Auszahlung der ersten formellen Enteignungen das Risiko, dass die gesamten im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten) den Betrag von 1,1 Milliarden Franken übersteigen (Schwellenwert), so übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten. «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, welche vor dem Juni 2001 entstanden sind. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Kanton Zürich Inhaber der Betriebskonzession. Für solche Forderungen haftet der Kanton Zürich nach wie vor im Aussenverhältnis, im Innenverhältnis wurden diese Verpflichtungen mit dem Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 von

der Gesellschaft übernommen. Diese allgemeine Verpflichtung aus dem Fusionsvertrag wird mit der nun getroffenen Lösung präzisiert und im Detail geregelt. Für die Finanzierung der mit dieser Übernahme entstehenden Kosten erhält der Kanton Zürich einen nach einem definierten Schlüssel zu bestimmenden Teil der Lärmgebühren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese Entschädigungen. Sie werden somit auch nicht mehr aktiviert.

3. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 2 erwähnte Risiko unter den Betrag von 1,1 Milliarden Franken, übernimmt die Flughafen Zürich AG die verbleibenden «alten» Lärmverbindlichkeiten und die damit verbundenen Gebühren zurück.

Das Ziel dieser Vereinbarung ist somit, das Gesamtrisiko der Flughafen Zürich AG in Bezug auf die Lärmthematik auf «neue» Lärmverbindlichkeiten zu beschränken. Mit der durchgeführten Kapitalerhöhung und der Bereitstellung einer speziellen Kreditlimite wurde gleichzeitig die bilanzielle und finanzielle Voraussetzung geschaffen, um allfällige Lärmverbindlichkeiten bis zu 1,1 Milliarden Franken zu tragen.

Das Unternehmen beurteilt die vorerwähnten Risiken und möglichen Auswirkungen auf die 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)                                                  | 2006           | 2005           |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen               | 73'381         | 86'300         |
| Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit      | (98)           | (681)          |
| <b>Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto</b> | <b>73'283</b>  | <b>85'619</b>  |
| Zinsdifferenz Zins-Absicherung                                    | 9'744          | 11'396         |
| Übrige Zinsaufwendungen                                           | 6'529          | 7'752          |
| Übriger Finanzaufwand                                             | 3'667          | 2'551          |
| Leasingzins                                                       | 2'213          | 1'844          |
| Emissionskosten Aufnahme Anleihe                                  | 1'460          | 0              |
| Zinsaufwand auf Bankkrediten                                      | 431            | 64             |
| Wertanpassungen Beteiligungen                                     | 262            | 0              |
| <b>Finanzaufwand</b>                                              | <b>97'589</b>  | <b>109'226</b> |
| Zinserträge und realisierte Kursgewinne aus                       |                |                |
| Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund                           | (2'572)        | 0              |
| Zinsertrag auf Post-, Bank- und Darlehensguthaben                 | (1'648)        | (1'121)        |
| Wertanpassung Finanzanlagen                                       | (454)          | (630)          |
| Kursgewinne, Verzugszinsen                                        | (130)          | (170)          |
| <b>Finanzertrag</b>                                               | <b>(4'804)</b> | <b>(1'921)</b> |
| <b>Total Finanzaufwand/-ertrag, netto</b>                         | <b>92'785</b>  | <b>107'305</b> |

Die **aktivierten Fremdkapitalzinsen** für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2006 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,63 Prozent und im 2005 von 5,65 Prozent errechnet.

#### 2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

| (CHF in Tausend)                          | 2006           | 2005         |
|-------------------------------------------|----------------|--------------|
| Ausserordentlicher Ertrag                 | 597            | 6'762        |
| Ausserordentlicher Aufwand                | (3'561)        | (2'580)      |
| <b>Ausserordentliches Ergebnis, netto</b> | <b>(2'964)</b> | <b>4'182</b> |

Im ausserordentlichen Ertrag 2006 sind diverse aperiodische Erträge enthalten:

- CHF 0,2 Mio. Einnahmen aus in den Vorjahren bereits abgeschriebenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Im ausserordentlichen Ertrag 2005 sind diverse aperiodische Erträge enthalten:

- CHF 6,6 Mio. Rückerstattung von aufgelaufenen Projektkosten für das Projekt Bangalore, welche in der Vergangenheit direkt der Erfolgsrechnung belastet wurden.

Im ausserordentlichen Aufwand 2006 sind diverse aperiodische Aufwände enthalten:

- CHF 1,0 Mio. Buchverluste von Anlageabgängen.

Im ausserordentlichen Aufwand 2005 sind diverse aperiodische Aufwände enthalten:

- CHF 2,1 Mio. Buchverluste von Anlageabgängen.

**Bilanz****3) Brandversicherungswerte der Sachanlagen**

| (CHF in Tausend)          | 31.12.2006 | 31.12.2005 |
|---------------------------|------------|------------|
| Gebäude inkl. Ladebrücken | 3'049'751  | 2'772'149  |
| Fahrhabe                  | 697'742    | 697'742    |

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 solche Gebäude aufgrund von Schätzungen der GVZ definitiv versichert.

**4) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund**

| (CHF in Tausend)                                     | 31.12.2006     |  |
|------------------------------------------------------|----------------|--|
| Langfristige Finanzanlagen                           | 112'927        |  |
| Kurzfristige Finanzanlagen                           | 62'321         |  |
| <b>Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</b> | <b>175'248</b> |  |

Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 9, Rückstellung für Fluglärm und Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund). Die Mittel werden von professionellen Anlageberatern auf der Basis einer konservativen, geldmarkt-orientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 1, Finanzaufwand/-ertrag, netto).

**5) Übrige Finanzanlagen und Beteiligungen**

| (CHF in Tausend)                                    |                                      | 31.12.2006    | 31.12.2005    |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|
| APT Airport Technologies AG, Kloten                 | Bet.quote 100% Nom. AK 1,8 Mio. CHF  | 1'800         | 1'800         |
| APT Airport Technologies AG, Kloten                 | Darlehen <sup>1)</sup>               | 7'873         | 5'979         |
| Unique Betriebssysteme AG, Kloten                   | Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF  | 100           | 100           |
| Unique Betriebssysteme AG, Kloten                   | Darlehen                             | 9             | 9             |
| Unique Airports Worldwide AG, Kloten                | Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF  | 100           | 100           |
| Unique Airports Worldwide AG, Kloten                | Darlehen <sup>1)</sup>               | 5'038         | 5'743         |
| Bangalore International Airport Ltd.                | Bet.quote 17% Nom. AK 3'850 Mio. INR | 8'923         | 4'353         |
| Swiss International Air Lines AG                    | Darlehen <sup>2)</sup>               | 0             | 15'000        |
| Swissport Zürich AG                                 | Darlehen                             | 593           | 889           |
| Administradora Unique IDC S.A., Venezuela           | Bet.quote 49,5% Nom. AK 25 Mio. VEB  | 0             | 2             |
| Aeropuertos Asociados de Venezuela S.A., Venezuela  | Bet.quote 49,5% Nom. AK 10 Mio. VEB  | 0             | 1             |
| Unique IDC S.A. de C.V., Honduras                   | Bet.quote 49,5% Nom. AK 40'000 HNL   | 3             | 0             |
| Unique IDC Colombia S.A., Kolumbien                 | Bet.quote 49,5% Nom. AK 34 Mio. COP  | 18            | 0             |
| <b>Total übrige Finanzanlagen und Beteiligungen</b> |                                      | <b>24'457</b> | <b>33'976</b> |

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

<sup>2)</sup> Per 31. Januar 2006 erfolgte die vorzeitige Rückzahlung des Darlehens von CHF 15 Mio. durch die Swiss International Air Lines AG.

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

Die Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur.

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

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

Die Flughafen Zürich AG hält im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Bangalore (Indien) 17 Prozent (Total rund CHF 16 Mio.; per 31. Dezember 2006 waren CHF 8,92 Mio. investiert) an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL). BIAL ist eine öffentlich-private Partnerschaft, an der private Investoren mit 74 Prozent und der indische Staat und der lokale Staat von Karnataka mit je 13 Prozent beteiligt sind. Die Flughafen Zürich AG unterstützt BIAL bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb des Flughafens auf der Basis eines Operation-, Management- und Service-Vertrages, der für rund 10 Jahre abgeschlossen wurde. Per 31. Dezember 2006 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der Bangalore International Airport Ltd. über CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio. (31.12.2005: CHF 11,9 Mio. bzw. INR 406,6 Mio.; siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften). Dabei handelt es sich um die zukünftig noch zu leistenden Eigenkapitalanteile.

Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2006 keine Zahlen vorgelegt werden. Diese unbefriedigende Situation in Venezuela soll bis spätestens Mitte 2007 bereinigt werden. Aufgrund der aktuellen Beurteilung der Situation durch das Management der Flughafen Zürich AG wurden die Werte der zwei assoziierten Gesellschaften Administradora Unique IDC S.A. und Aeropuertos Asociados de Venezuela S.A. per 31. Dezember 2006 zu 100 Prozent wertberichtigt.

Im Frühling 2006 hat das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. in Honduras mit der InterAirports S.A. (Aeropuertos de Honduras) einen Managementvertrag für die Flughäfen Toncontín, Ramón Villeda Morales, El Golosón und Juan Manuel Gálvez abgeschlossen. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. zu administrativen Zwecken am 8. März 2006 die Firma Unique IDC S.A. de C.V. gegründet. Die Flughafen Zürich AG hält an dieser 49,5 Prozent.

Im Ausschreibungsverfahren für eine Konzession für den Flughafen von Bogotá hat das Konsortium OPAIN S.A., in dem die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Managementvertrages mitwirkt, den Zuschlag erhalten. Die Übernahme des Flughafens vom kolumbianischen Staat erfolgte am 20. Januar 2007. Der Operator-Vertrag zwischen dem Konsortium und dem kolumbianischen Staat ist auf die Dauer von 20 Jahren abgeschlossen. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit dem chilenischen Partner Administración de Concesiones IDC S.A. zu administrativen Zwecken am 4. September 2006 die Firma Unique IDC Colombia S.A. gegründet; diese ist mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt. Die Flughafen Zürich AG hält an der Unique IDC Colombia S.A. 49,5 Prozent.

## 6) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

Darin enthalten ist gemäss Konzernrechnung IFRS, Ziffer 12, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, u.a. auch folgende Position:

| <b>(CHF in Tausend)</b>                                          | <b>31.12.2006</b> | <b>31.12.2005</b> |
|------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG <sup>1)</sup> | 20                | 0                 |

<sup>1)</sup> Siehe auch Ziffer 11, Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten.

Die Verzinsung des Kontokorrents erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

**7) Flüssige Mittel und Wertschriften**

| (CHF in Tausend)                               | 31.12.2006    | Davon AZNF <sup>1)</sup> | 31.12.2005    |
|------------------------------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
| Flüssige Mittel                                | 42'211        | 678                      | 31'425        |
| Eigene Aktien                                  | 693           |                          | 1'735         |
| Kurzfristige Geldanlagen                       | 19'900        | 19'900                   | 0             |
| <b>Total flüssige Mittel und Wertschriften</b> | <b>62'804</b> | <b>20'578</b>            | <b>33'160</b> |

<sup>1)</sup> Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 9, Rückstellung für Fluglärm und Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

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

| Anzahl                                       | 2006          | 2005          |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres</b> | <b>11'841</b> | <b>20'407</b> |
| Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)           | 182'366       | 50'033        |
| Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)          | (182'293)     | (50'605)      |
| Unentgeltliche Abgabe                        | (6'524)       | (7'994)       |
| <b>Bestand am Ende des Geschäftsjahres</b>   | <b>5'390</b>  | <b>11'841</b> |

Davon beträgt der Treasurybestand an eigenen Aktien per 31.12.2006 null Stück (31.12.2005: 0 Stück).

**8) Anleihen und langfristige Darlehen**

| (CHF in Tausend)                                | 31.12.2006       | 31.12.2005       |
|-------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Japanisches Private Placement                   | 421'173          | 421'173          |
| US Private Placement                            | 365'750          | 365'750          |
| Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease     | 262'353          | 309'775          |
| Anleihen                                        | 278'000          | 203'000          |
| Langfristiges Darlehen Kanton Zürich            | 0                | 300'000          |
| <b>Total Anleihen und langfristige Darlehen</b> | <b>1'327'276</b> | <b>1'599'698</b> |

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

| Finanzver-<br>bindlichkeit                     | Nominalbetrag<br>in CHF in Tausend<br>31.12.2006 | Laufzeit                | Zinssatz | Vorzeitige<br>Kündigung/<br>Amortisation | Zinszahlungs-<br>termine  |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------|----------|------------------------------------------|---------------------------|
| Anleihen                                       | 75'000                                           | 1995–2007 <sup>1)</sup> | 5,000%   | nein                                     | 28. September             |
|                                                | 128'000                                          | 2001–2009               | 4,250%   | nein                                     | 26. März                  |
|                                                | 150'000                                          | 2006–2010               | 3,125%   | nein                                     | 14. Juni                  |
| <b>Zwischentotal Anleihen</b>                  | <b>353'000</b>                                   |                         |          |                                          |                           |
| Japanisches Private<br>Placement               | 421'173                                          | 2003–2024               | 5,730%   | nein                                     | 23. Mai/<br>23. November  |
| Bankverbindlichkeiten aus<br>US Car Park Lease | 262'353                                          |                         |          |                                          |                           |
|                                                | 47'422 <sup>2)</sup>                             | 2003–2012               | 3,606%   | ab 2005                                  | 20. Dezember              |
| US Private Placement                           | 365'750                                          | 2003–2015               | 4,7525%  | ab 2011                                  | 11. April/<br>11. Oktober |

<sup>1)</sup> Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die Rückzahlung am 28. September 2007 erfolgt.

<sup>2)</sup> Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die dritte Rückzahlung am 20. Dezember 2007 erfolgt.

## 9) Rückstellung für Fluglärm

| (CHF in Tausend)                                                            | 31.12.2006     | 31.12.2005     |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Rückstellung für Fluglärm per 1.1.                                          | 161'273        | 118'341        |
| Total Ertrag Lärmgebühren 54'023                                            |                | 50'334         |
| Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen (9'184)                |                | (10'963)       |
| Erhöhung Rückstellung für Fluglärm                                          | 44'839         | 39'371         |
| <b>Rückstellung für Fluglärm vor operativen und kalkulatorischen Kosten</b> | <b>206'112</b> | <b>157'712</b> |
| Operative Kosten                                                            | (3'847)        | (4'136)        |
| Kalkulatorische Verzinsung (bis 14.6.2006)                                  | 3'921          | 7'697          |
| Erträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund <sup>1)</sup>           | 2'572          | 0              |
| Wertanpassungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund <sup>1)</sup>       | (1'386)        | 0              |
| <b>Total Rückstellung für Fluglärm per 31.12.</b>                           | <b>207'372</b> | <b>161'273</b> |

<sup>1)</sup> Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 4, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund und Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund). Die Mittel werden von professionellen Anlageberatern auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 1, Finanzaufwand/-ertrag, netto).

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch Anhang zur Jahresrechnung, Rechnungslegungsgrundsätze, Lärmthematik.

Die aktuelle Risikosituation bezüglich formeller Enteignungen und Lärmthematik ist im Anhang der Jahresrechnung, aktuelle Risikosituation, formelle Enteignungen und Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik sowie Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm ausführlich dargestellt.

Die gesamten Aufwendungen für Schallschutz setzen sich wie folgt zusammen:

| (CHF in Tausend)                                     | 2006          | 2005          |
|------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen | 9'184         | 10'963        |
| Erhöhung Rückstellung für Fluglärm                   | 44'839        | 39'371        |
| <b>Total Schallschutzaufwendungen</b>                | <b>54'023</b> | <b>50'334</b> |

## 10) Langfristige Rückstellungen

| (CHF in Tausend)                         | 31.12.2006    | 31.12.2005   |
|------------------------------------------|---------------|--------------|
| Nutzungsentgelte <sup>1)</sup>           | 10'016        | 0            |
| Pensionsverpflichtungen                  | 2'253         | 1'804        |
| Provisorische Mietverhältnisse           | 1'500         | 1'500        |
| <b>Total langfristige Rückstellungen</b> | <b>13'769</b> | <b>3'304</b> |

<sup>1)</sup> Nicht in den Erträgen ausgewiesen sind CHF 10 Mio. aus fakturierten Nutzungsentgelten, welche per 1. Januar 2006 eingeführt wurden. Diese fakturierten Erträge wurden zurückgestellt, da die Einführung dieser Nutzungsentgelte durch einzelne Partner rechtlich in Zweifel gezogen wurde. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2007 erwartet. Die Nutzungsentgelte wurden für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Entscheiden die Gerichte letztinstanzlich zugunsten der Gesellschaft werden die im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlöse im ausserordentlichen Ergebnis, netto dann zumal der Erfolgsrechnung gutgeschrieben werden.

**11) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten**

| (CHF in Tausend)                                             | 31.12.2006     | 31.12.2005     |
|--------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Anleihe (Rückzahlung 28.9.2007/12.4.2006)                    | 75'000         | 90'000         |
| Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease     | 47'422         | 45'865         |
| Kontokorrent Personalfonds Flughafen Zürich AG <sup>1)</sup> | 0              | 12             |
| <b>Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>            | <b>122'422</b> | <b>135'877</b> |

<sup>1)</sup> Siehe auch Ziffer 6, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen.

Die Verzinsung des Kontokorrents erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

**12) Kurzfristige Rückstellungen**

| (CHF in Tausend)                                  | 31.12.2006   | 31.12.2005   |
|---------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Personalguthaben (Ferien und Überzeit; Bonusbank) | 7'637        | 8'509        |
| Andere Verpflichtungen                            | 572          | 572          |
| <b>Total kurzfristige Rückstellungen</b>          | <b>8'209</b> | <b>9'081</b> |

**13) Weitere Angaben****Bedeutende Aktionäre**

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

|                                                    | 2006   | 2005   |
|----------------------------------------------------|--------|--------|
| Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)    | 33,42% | 45,60% |
| Stadt Zürich (inkl. Städtische Versicherungskasse) | 5,06%  | 5,38%  |

**14) Diverse Angaben**

| (CHF in Tausend)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2006   | 2005   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| Nicht bilanzierte Finanz-Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 76'653 | 78'291 |
| 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 Japanisches Private Placement bestehen per Bilanzstichtag Collaterals in Form von flüssigen Mitteln von CHF 1,7 Mio. (31.12.2005: CHF 3,2 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 142 Mio. (31.12.2005: CHF 116 Mio.).                                                             |        |        |
| Per 31. Dezember 2006 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der Bangalore International Airport Ltd. über CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio. (31.12.2005: CHF 11,9 Mio. bzw. INR 406,6 Mio., siehe Ziffer 5, Finanzanlagen und Beteiligungen). Dabei handelt es sich um die zukünftig noch zu leistenden Eigenkapitalanteile. |        |        |

<sup>1)</sup> Siehe Rechnungslegungsgrundsätze Ziffer 2, Bewertungsgrundsätze, Finance Leasing.

**15) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Der Verwaltungsrat hat den Einzelabschluss 2006 gemäss Obligationenrecht am 8. März 2007 zur Veröffentlichung genehmigt. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zwischen dem 31. Dezember 2006 und dem Datum der Genehmigung des vorliegenden Einzelabschlusses gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine Ereignisse eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Einzelabschlusses gemäss OR zur Folge hätten oder an dieser Stelle offen gelegt werden müssten.

## Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung des Bilanzgewinnes 2006

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 47'373'041 wie folgt zu verwenden:

**(CHF)**

|                                                              |                   |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|
| Einlage in die gesetzlichen Reserven <sup>1)</sup>           | 0                 |
| Auszahlung einer Dividende von brutto CHF 3,00 <sup>2)</sup> | 18'421'125        |
| Vortrag auf neue Rechnung                                    | 28'951'916        |
| <b>Total verfügbarer Bilanzgewinn</b>                        | <b>47'373'041</b> |

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

<sup>2)</sup> Das Dividendenerfordernis deckt alle ausstehenden Namenaktien ab. Die sich zum Zeitpunkt der Dividendenerklärung im Eigentum der Gesellschaft befindenden Titel sind jedoch nicht dividendenberechtigt. Damit kann sich das ausgewiesene Dividendenerfordernis entsprechend reduzieren.

Bei Genehmigung dieser Anträge beträgt die Dividende für das Jahr 2006 brutto CHF 3,00 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35 Prozent steht den Aktionären eine Nettodividende von CHF 1,95 zur Verfügung.

## 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 138 bis 150) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2006 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 Schweizer Prüfungsstandards, 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 141 im Anhang der Jahresrechnung. Die erwähnten Sachverhalte können erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

KPMG AG

Roger Neininger  
dipl. Wirtschaftsprüfer  
Leitender Revisor

Marc Ziegler  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 8. März 2007





