



Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen, Tel. +41 (0)43 816 22 11, www.unique.ch

Corporate Communications, Jörn Wagenbach,
Tel. +41 (0)43 816 59 80, Fax +41 (0)43 816 46 15, joern.wagenbach@unique.ch

Investor Relations, Michael Ackermann,
Tel. +41 (0)43 816 76 98, Fax +41 (0)43 816 47 80, michael.ackermann@unique.ch

Unique (Flughafen Zürich AG) – einzigartiges Unternehmen mit wichtigem Auftrag

Unique (Flughafen Zürich AG) nimmt als Betreibergesellschaft des Flughafen Zürich die Führungsrolle für die interkontinentale Luftverkehrsdreh-scheibe der Schweiz ein. Sie koordiniert und steuert zusammen mit rund 1'500 Mitarbeitenden sowie rund 260 Partnerfirmen den Betrieb am Flughafen und ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Abläufe perfekt aufeinander abgestimmt sind. Die mehrfach durch Publikumspreise ausgezeichneten und im internationalen Vergleich hohen Qualitätsstandards des Flughafen Zürich unterstreichen, dass die Konsumenten im Mittelpunkt stehen. In- und ausländische Gäste schätzen die typisch schweizerischen Merkmale: Sauberkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Flughafen Zürich – ein bedeutender Schweizer Wirtschaftsstandort

Der Flughafen Zürich ist das Tor der Schweiz zur Welt und zum Alpen-raum. 20,7 Millionen Menschen sind im Jahr 2007 hier abgeflogen, ange-kommen oder umgestiegen und machen so die wichtigste Verkehrsdreh-scheibe auch zum bedeutendsten Begegnungszentrum der Region. Rund 260 Unternehmen beschäftigen knapp 21'000 Menschen am Wirtschafts-motor Flughafen Zürich – er leistet somit einen wichtigen Beitrag zur opti-malen Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft und an die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz.

→ Das Konzept – «Der Lauf der Dinge»

Der Geschäftsbericht 2007 der Flughafen Zürich AG zeigt die Rolle des Flughafen Zürich als bedeutenden Wirtschaftsstandort der Schweiz auf. Unter dem Titel «Der Lauf der Dinge» wird das Augenmerk einerseits auf die Menschen gerichtet, die daran beteiligt sind, den Flughafen Zürich mit all seinen Facetten erfolgreich zu betreiben. Andererseits werden Personen vorgestellt, die den Flughafen Zürich immer wieder als Ausgangspunkt für ihr eigenes wirtschaftliches Wirken nutzen.



Überblick	
Unique (Flughafen Zürich AG) kurz vorgestellt	5
Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)	8
Aktionärsadresse	11
Geschäftsjahr	
Flugverkehrsgeschäft (Aviation)	15
Kommerzielle Entwicklung (Non-Aviation)	18
Immobilien und Facility Management (Non-Aviation)	20
Public Affairs und Unternehmenskommunikation	21
Lärmmanagement und Anwohnerschutz	23
Internationale Aktivitäten	24
Chronik	26
Geschäftsverlauf und Entwicklungen	
Finanzkennzahlen (2-Jahres-Vergleich)	29
Verkehrsentwicklung	30
Umsatz- und Ertragsentwicklung	32
Konzerngewinn	36
Segmentberichterstattung	37
Beteiligungen	39
Vermögens- und Finanzlage	
Investitionen	41
Konzerngeldflussrechnung	42
Nominale Nettoverschuldung	43
Bilanzstruktur	43
Ausblick	44
Corporate Governance	47
Risk Management	59
Verkehrsstatistik	67
Finanzbericht	
Konzernrechnung gemäss IFRS	98
Bericht des Konzernprüfers	141
Jahresrechnung gemäss OR	144
Bericht der Revisionsstelle	159



Unique (Flughafen Zürich AG) kurz vorgestellt

Unique (Flughafen Zürich AG) ist Eigentümerin und Betreiberin des interkontinentalen Flughafens Zürich. Die Gesellschaft wurde in der heutigen Form am 1. Januar 2000 gegründet. Ihr Firmensitz befindet sich in Kloten in der Schweiz. Die Flughafen Zürich AG besitzt und betreibt gemeinsam mit lokalen Partnern auch Flughäfen im Ausland.

Strategie und Wertmanagement Strategische Ausrichtung und unternehmerisches Selbstverständnis

Der Flughafen Zürich ist eine internationale Verkehrsdrehscheibe und ein faszinierendes Einkaufs- und Begegnungszentrum.

Der Flughafen Zürich ist international, national und regional eng vernetzt. Als **Verkehrsdrehscheibe** stärkt er den Wirtschaftsstandort und das Tourismusland Schweiz im globalen Wettbewerb. Davon profitiert die Wirtschaft ebenso wie der Bildungs- und Forschungssektor, die Kultur, der Sport sowie die individuelle Lebens- und Freizeitgestaltung.

Als pulsierendes interkulturelles **Begegnungszentrum** bietet der Flughafen Zürich innovative sowie bedürfnis- und zukunftsorientierte Dienstleistungen mit internationaler Anziehungskraft und Schweizer Ausstrahlung.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG setzen ihr Wissen gezielt auf nationaler und internationaler Ebene ein. Sie entwickeln und realisieren ertragswirksame und nachhaltige Projekte.

Die Gesellschaft unterscheidet sich von ihren Mitbewerbern durch die konsequente Orientierung an schweizerischen Werten wie Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Als börsenkotiertes Unternehmen ist die Flughafen Zürich AG betriebswirtschaftlich ausgerichtet. Sie bietet ihren Aktionärinnen und Aktionären eine im Branchenvergleich attraktive Rendite.

Management sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sämtlicher Stufen arbeiten erfolgsorientiert und schaffen unternehmerischen Mehrwert. Unter Berücksichtigung des Konzessionsauftrags und der politischen Rahmenbedingungen nehmen sie bewusst ökologische und gesellschaftliche Verantwortung wahr.



Kompetente und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – der Schlüssel zum Erfolg

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG verhalten sich zielorientiert, respektvoll, loyal sowie diszipliniert und sind offen gegenüber anderen Kulturen. Diese Kernwerte der Unternehmenskultur werden ergänzt durch den Führungsgrundsatz, die richtigen Personen mit den richtigen Kompetenzen am richtigen Ort einzusetzen. Dazu wurde der «Navigator» entwickelt, ein Instrument zur Standort- und Richtungsbestimmung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Stufen. Es handelt sich dabei um einen Katalog von erfolgskritischen Mitarbeiterkompetenzen. Der Navigator schafft für das gesamte Unternehmen ein einheitliches Werteverständnis und gewährleistet die Verwendung einheitlicher Kriterien für die Rekrutierung, Beurteilung und Entwicklung sämtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Motivierte und kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Flughafen Zürich AG ein entscheidender Erfolgsfaktor. Ihre Anliegen sind wichtig. Mitarbeitermeinungen werden an Personal- und Führungsanlässen sowie regelmässig in einer Umfrage systematisch erhoben. Die im Sommer 2007 zum zweiten Mal nach 2005 durchgeführte Mitarbeiterumfrage ergab, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG durch eine hohe Arbeitszufriedenheit und ein überdurchschnittlich hohes Gefühl der Zugehörigkeit zum Unternehmen auszeichnen. Wo vereinzelt Handlungsbedarf festgestellt wurde, sind entsprechende Massnahmen definiert und eingeleitet worden.

Umweltschutz beginnt bei der Planung

Luftbelastung, Gewässerschutz, Energieverbrauch und Fluglärm sind die wichtigsten Umweltschutzthemen der Flughafen Zürich AG. Sie werden bereits in Bau- und Planungsprojekten berücksichtigt. Konkrete Erfahrungen aus den Bereichen Baulärm, Bodenschutz und Energie konnten beispielsweise in die Projekte «Pistensanierung 16/34» und «Zürich 2010» eingebracht werden (Infrastrukturanpassungen im Zusammenhang mit der Umsetzung von Schengen und den erweiterten Sicherheitsauflagen). Mehrere Massnahmen zur Reduktion von Baulärm und Energieverbrauch sowie zum Schutz der natürlichen Ressourcen zeigen auch unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Kriterien positive Wirkung.

Das Umweltdatenmanagement wurde auf der Basis neuer internationaler Anleitungen und bestehender internationaler Standards weiter verbessert. Gleichzeitig erfolgte eine Anpassung verschiedener dazu notwendiger Systeme. Die betriebenen Monitoringprogramme und weitere Untersuchungen über den Zustand der Umwelt sowie über die Wirksamkeit von Umweltmassnahmen brachten erneut wertvolle Erkenntnisse und führten zu entsprechenden Massnahmen.

Zur Steuerung aller Umweltaktivitäten setzt die Flughafen Zürich AG seit 2001 ein Umweltmanagementsystem nach der Norm ISO 14001 ein. Dieses wurde im November 2007 erfolgreich rezertifiziert. Gesetzliche Vorgaben und behördliche Auflagen im Umweltschutz werden eingehalten, beziehungsweise schrittweise umgesetzt, bestehende Umweltprozesse laufend optimiert.

Der detaillierte Umweltbericht mit den entsprechenden Kennzahlen für den gesamten Flughafen Zürich kann ab Mai 2008 unter www.unique.ch/umweltschutz bezogen werden.

Kennzahlen (5-Jahres-Vergleich)

Finanzkennzahlen

Alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards, IFRS.

(CHF in Tausend)	2007	2006	2005	2004	2003	
Umsatz	802'868	737'109	702'229	683'686	601'719	
Davon Aviation-Erträge	495'981	444'238	418'877	411'754	347'110	
Davon Non-Aviation-Erträge	306'887	292'871	283'352	271'932	254'609	
Betriebskosten	392'753	358'837	338'282	328'712	304'215	
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	410'115	378'272	363'947	354'974	297'504	
EBITDA-Marge (in %)	51,1	51,3	51,8	51,9	49,4	
Konzerngewinn	130'675	87'448	59'123	52'268	32'883	
Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben	130'675	87'448	59'123	52'406	32'935	
Davon den Minderheiten zuzuschreiben	0	0	0	(138)	(52)	
Investitionen	247'730	218'722	124'300	200'115	303'453	
Cashflow ¹⁾	337'527	300'148	259'748	239'418	196'493	
Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'629'505	2'614'618	2'569'922	2'644'421	2'638'304	
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %)	6,9	5,7	5,4	4,9	3,6	
Eigenkapital per 31.12.	1'373'384	1'230'464	805'999	756'446	708'687	
Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zurechenbar	1'373'384	1'230'464	805'999	750'126	702'634	
Davon den Minderheiten zurechenbar	0	0	0	6'320	6'053	
Eigenkapitalrendite (in %)	10,0	8,6	7,6	7,2	4,6	
Eigenkapitalquote (in %)	43,2	38,8	26,3	24,0	21,9	
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	918'833	1'177'985	1'745'299	1'770'910	1'930'572	
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA	2,24x	3,11x	4,80x	4,99x	6,49x	
Verzinsliches Kapital (netto, nominal)	1'077'445	1'290'360	1'786'198	1'919'134	1'987'191	
Verzinsliches Kapital (nominal)/EBITDA	2,56x	3,41x	4,91x	5,41x	6,68x	
Betriebliche Kennzahlen	2007	2006	2005	2004	2003	
Anzahl Passagiere	20'739'113	19'237'216	17'884'652	17'252'906	17'024'937	
Anzahl Flugbewegungen	268'476	260'786	267'363	266'660	269'392	
Fracht in Tonnen	374'264	363'325	372'415	363'537	389'843	
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'319	1'290	1'262	1'289	1'260	
Anzahl Mitarbeiter	1'552	1'523	1'470	1'478	1'425	
Kennzahlen für den Aktionär	2007	2006	2005	2004	2003	
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	4'912'300	4'912'300	4'912'300	
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	4.50	3.00	1.00	0.00	0.00	
Dividendenbetrag (CHF in Tausend)	27'632	18'421	4'912	0	0	
Payout Ratio (in %)	21,2	21,1	8,3	0,0	0,0	
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	223.66	200.39	164.08	153.99	144.27	
Gewinn pro Aktie (in CHF)	21.30	15.35	12.08	10.97	7.02	
Aktienkurs (in CHF)	Höchst	538.00	380.00	236.00	150.00	71.00
	Tiefst	383.00	235.00	147.00	66.75	18.00
			Valorennummer	Symbol SWX	Reuters	
Flughafen Zürich AG Namen			1'056'796	UZAN	UZAZn.S	

¹⁾ Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen (latente Steuern).

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt:

Ausgewählte Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss

(CHF in Tausend)	2007	2006	2005	2004	2003
Umsatz	748'564	686'933	656'031	637'313	561'599
Davon Aviation-Erträge	437'703	390'215	368'543	362'138	304'471
Davon Non-Aviation-Erträge	310'861	296'718	287'488	275'175	257'128
Betriebskosten	392'753	358'837	338'282	328'712	304'215
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	355'811	328'096	317'749	308'601	257'384
EBITDA-Marge (in %)	47,5	47,8	48,4	48,4	45,8
Konzerngewinn	83'495	46'952	21'045	16'104	3'463
Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben	83'495	46'952	21'045	16'242	3'515
Davon den Minderheiten zuzuschreiben	0	0	0	(138)	(52)
Investitionen	112'628	103'985	124'300	200'115	303'453
Cashflow ¹⁾	277'805	248'761	211'128	193'738	159'373
Gewinn pro Aktie (in CHF)	13.61	8.24	4.30	3.40	0.75

¹⁾ Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen (latente Steuern).



Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates



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

Das Jahr 2007 war für die Flughafen Zürich AG ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Aufgrund der guten Wirtschaftsentwicklung und der erfolgreichen Geschäftstätigkeit des Homecarriers Swiss lag die Zahl der Lokal- wie auch der Transferpassagiere über den Erwartungen des Unternehmens. Im Kommerzbe- reich konnte ein Rekordergebnis erzielt werden. So- wohl die Umsatzentwicklung der Kommerzpartner wie auch die Konzessionserträge der Gesellschaft stiegen überproportional zum Passagierwachstum. Mit einem Kommerzumsatz von 435 Millionen Fran- ken gehört der Flughafen Zürich zu den drei grössten Einkaufszentren der Schweiz. Trotz massiv höherer Sicherheitskosten erhöhte sich der Konzerngewinn um 49 Prozent auf 131 Millionen Franken. Der Ver- waltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 4.50 Franken pro Aktie vor, was einer Erhöhung von 1.50 Franken oder 50 Prozent entspricht.

Betrieb

Der Flughafen Zürich hat sich im Berichtsjahr unter den bedeutendsten europäischen Flughäfen bezüg- lich Pünktlichkeit im vorderen Drittel behaupten kön- nen – dies unter erschwerten Rahmenbedingungen, denn die einseitige deutsche Durchführungsverord- nung mit den Einschränkungen im süddeutschen Luftraum (DVO) wirkt sich unverändert negativ auf den Flugbetrieb aus. An Wochenenden und deut- schen Feiertagen sind diese Auswirkungen beson- ders deutlich zu spüren. Auf der Beliebtheitsskala der Passagiere steht der Flughafen Zürich ganz oben und konnte seine gute Platzierung gegenüber den Mitbewerbern behaupten: So wurde der Flughafen Zürich im März 2007 vom Airport Council Internatio- nal (ACI) mit dem renommierten ASQ-Award (Airport Service Quality) als bester Flughafen Europas punkto Servicequalität ausgezeichnet.

Die gestiegenen Sicherheitsauflagen führten zu deutlichem Mehraufwand und markant höheren Kos- ten. Insbesondere die seit dem 6. November 2006 geltende Flüssigkeitsbeschränkung für das Handge- päck zieht monatliche Mehrkosten von rund einer Million Franken nach sich. Auch die von der EU ge- forderte strengere Kontrolle der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter führt zu Mehrkosten und erschwert die Arbeitsabläufe.

Umsetzung Schengen

Im Berichtsjahr wurden die Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung des Schengen-Abkommens wei- tergeführt. Der Beitritt der Schweiz zum Schengen- Raum ist für Ende Oktober 2008 geplant. Die Flugha- fen Zürich AG investiert in den nächsten Jahren rund 430 Millionen Franken in die zur Trennung der Schengen- und Nicht-Schengen-Passagiere notwen- dige Erweiterung und den entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie in ein neues Gebäude für eine zentrale Sicherheitskontrolle mit zusätzlichen Räumlichkeiten für Büros und Gewerbe. Die Baube- willigungen für die gebäudetechnischen Anpassun- gen und für das neue Schengen-Busgate sind an- fangs 2008 eingetroffen, sodass die Infrastrukturen rechtzeitig auf den Flugplanwechsel Ende Oktober 2008 bereitstehen werden. Das als Eventdock ge- nutzte Dock B wird neu- bzw. umgebaut und voraus- sichtlich im Jahr 2010 wieder für den Flugbetrieb geöffnet.

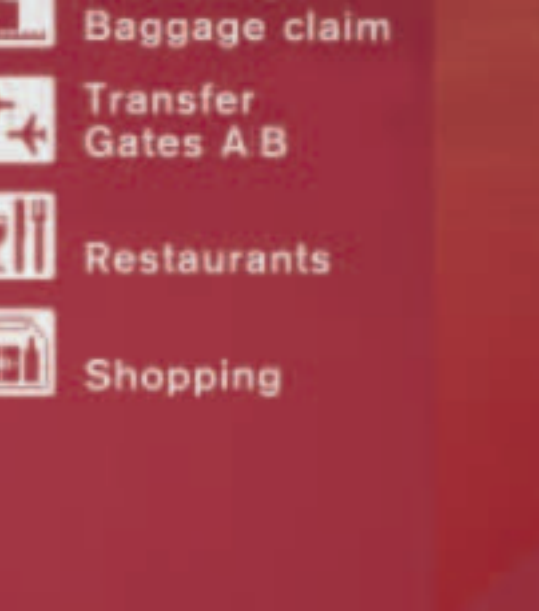
Positive Verkehrsergebnisse

Unsere grösste Kundin, die Swiss International Air Lines AG (Swiss), hat sich positiv entwickelt und ihr Streckennetz ab dem Flughafen Zürich kontinuierlich ausgebaut. Mit der indischen Destination Delhi, die seit November 2007 wieder direkt angeflogen wird, nahm die Swiss die erste neue Interkontinentalver- bindung seit ihrem Bestehen auf.

Erstmals seit dem Jahr 2001 zählte der Flughafen Zürich wieder mehr als 20 Millionen Passagiere. Am 13. Dezember 2007 konnten wir den 20-millionsten Fluggast in diesem Jahr begrüßen. Insgesamt be- nutzten 20,7 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich als Ausgangs-, Umsteige- oder Zielort ihrer Flugreise. Erstmals seit dem Jahr 2000 stieg die Zahl der Flugbewegungen leicht an und erreichte 268'476. Gründe für dieses Wachstum sind die steigende wirt- schaftliche Vernetzung, die gute Konjunktur, der Ausbau der Flotte der Swiss und der vermehrte An- flug des Flughafens Zürich durch weitere Fluggesell- schaften, die Zürich neu in ihr Streckennetz aufge- nommen haben.

Zukünftige Entwicklung

Unter der Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) wurden die Arbeiten im Rahmen des Sach- plans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) im Berichtsjahr weitergeführt. Im Sommer gab der Bund bekannt, welche Betriebsvarianten weiterverfolgt und opti- miert werden sollten. Es ist geplant, dass der Bund im ersten Halbjahr 2008 entscheidet, welche Be- triebsvariante(n) in das SIL-Objektblatt für den Flug- hafen Zürich aufgenommen werden soll(en).



Thomas E. Kern
Vorsitzender der Geschäftsleitung
seit dem 15. Januar 2008

Der Bundesrat wird das Objektblatt voraussichtlich im Jahr 2010 verabschieden. Dann wird feststehen, unter welchen raumplanerischen Rahmenbedingungen der Flughafen Zürich in Zukunft betrieben werden soll. Erst dann kann die seit Jahren geforderte Planungs- und Rechtssicherheit für die Bevölkerung sowie für unser Unternehmen erreicht werden. Dazu braucht es jedoch die Bereitschaft, die seit langem anstehenden langfristigen raumplanerischen Entscheide im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich jetzt zu fällen und nicht weiter aufzuschieben.

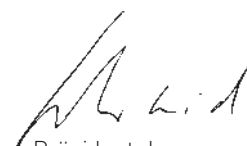
Einen wichtigen Entscheid für die künftige Entwicklung des Flughafens Zürich haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich am 25. November 2007 gefällt, indem sie die Plafonierungsinitiative klar verworfen haben. Stattdessen hat sich die Zürcher Bevölkerung deutlich für die moderatere der beiden Vorlagen ausgesprochen, den Gegenvorschlag des Kantons. Damit kann die Flughafen Zürich AG je nach Entwicklung der Bevölkerung in der Flughafenregion auch in den nächsten Jahren ihren Konzessionsauftrag erfüllen, nachfrageorientiert ein interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz zu betreiben und damit dem Mobilitätsbedürfnis von Bevölkerung, Wirtschaft und Tourismus gerecht werden.

Dank

Ein erfolgreiches Geschäftsergebnis ist nicht ohne die Unterstützung der Aktionäre möglich. Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre, gilt deshalb unser Dank für Ihr Engagement und Ihr Vertrauen in die Flughafen Zürich AG. Wir haben ein anspruchsvolles Jahr mit vielen Herausforderungen hinter uns. Es sind wichtige Entscheide gefällt worden, deren Realisierung uns auch über das Geschäftsjahr hinaus fordern wird. Wir danken auch unseren Partnern und Geschäftskunden für ihre Unterstützung und die gute Zusammenarbeit. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Zürich AG haben mit ihrem grossen Einsatz dazu beigetragen, dass wir als ein leistungsstarkes und einmaliges Unternehmen wahrgenommen werden. Ihnen gebührt unser spezieller Dank.

Zürich-Flughafen, 6. März 2008

Andreas Schmid


Präsident des
Verwaltungsrates

Josef Felder


Vorsitzender der
Geschäftsleitung

Wichtige personelle Veränderungen

Im August gab CEO Josef Felder seinen Rücktritt bekannt. Er trat im November 1998 in die damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) ein. Nach der Volksabstimmung über die Verselbständigung der Flughafendirektion Zürich (FDZ) führte Josef Felder erfolgreich die Fusion der FIG mit der FDZ durch. Im Anschluss daran brachte er das Unternehmen an die Börse. Josef Felder hat rund um die Ereignisse nach den Terroranschlägen in den USA im September 2001 und nach dem Grounding der Swissair Führungsgeschick und Sozialkompetenz bewiesen und sich durch die Bewältigung schwieriger unternehmerischer Situationen über die Landesgrenzen hinaus Anerkennung und Respekt verschafft. In seine Zeit als CEO fiel auch die Fertigstellung der 5. Bauetappe, die dem Flughafen Zürich sein heutiges Gesicht verlieh. Josef Felder hat massgeblich dazu beigetragen, dass der Flughafen Zürich bezüglich Kundenzufriedenheit und Qualität heute zu den beliebtesten Flughäfen Europas und der Welt zählt. Der Verwaltungsrat dankt ihm herzlich für sein persönliches und überdurchschnittliches Engagement in den letzten neun Jahren.

Im November gab Finanzchef Beat Spalinger bekannt, dass er das Unternehmen im Frühjahr 2008 verlassen wird. Beat Spalinger hat in einer anspruchsvollen Phase des Flughafens Zürich schwierige unternehmerische Aufgaben bewältigt und sich dadurch intern wie extern Anerkennung und Respekt verschafft. Hervorzuheben sind vor allem seine Leistungen bei der Finanzierung der 5. Bauetappe, bei der Finanzierungs- und Bilanzierungslösung für Verbindlichkeiten aufgrund allfälliger Fluglärmerschädigungen und beim Aufbau der internationalen Aktivitäten des Unternehmens. Für seine ausgezeichneten Leistungen dankt ihm der Verwaltungsrat herzlich.

Neuer CEO seit 15. Januar 2008

Wir freuen uns sehr, Thomas E. Kern als neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung und CEO begrüßen zu dürfen. Thomas E. Kern war seit April 2006 Mitglied des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG. Er stand von 2002 bis Ende 2006 der Globus Gruppe als CEO vor. Schon vor 2002 war er innerhalb der Globus Gruppe in verschiedenen Führungsfunktionen tätig. Von 1984 bis 1986 nahm er die Aufgabe als Expansionsleiter bei Interio AG wahr, wo er von 1986 bis Ende 2000 auch Unternehmensleiter war. Diese Funktion bekleidete er im Jahr 2001 auch bei Globus-Warenhäusern. Für die anspruchsvolle Aufgabe als Chief Executive Officer der Flughafen Zürich AG wünschen wir ihm viel Erfolg.

Änderung im Verwaltungsrat

Thomas E. Kern trat nach seiner Wahl zum CEO des Unternehmens am 22. November 2007 mit sofortiger Wirkung aus dem Verwaltungsrat aus. Der Verwaltungsrat wird der Generalversammlung am 17. April 2008 eine Persönlichkeit zur Zuwahl in den Verwaltungsrat vorschlagen.

Zürich-Flughafen, 6. März 2008

Andreas Schmid



Präsident des Verwaltungsrates



Hans Suter, 58, Dienstleiter Apron Control,
arbeitet seit 34 Jahren bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 77



Flugverkehrsgeschäft (Aviation)

Rahmenbedingungen und Infrastruktur

Die Anforderungen an den Flughafen Zürich ändern sich laufend. Damit werden immer wieder Anpassungen der Infrastruktur notwendig. Weitsicht und ein gutes Management der Anpassungsprozesse sind dabei entscheidend.

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL): Grundsätze für weiteres Vorgehen definiert

Dem Bund obliegt die Aufgabe, jene Gebiete raumplanerisch zu sichern, die für die künftige Entwicklung des Flughafens Zürich benötigt werden. Dazu dient ihm der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Zur Erstellung dieses Sachplans beziehungsweise des Objektblatts für den Flughafen Zürich arbeitet das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) seit längerem mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und der Flughafen Zürich AG zusammen.

Im Dezember 2006 stellte das BAZL der Öffentlichkeit 19 mögliche Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich vor. Am Koordinationsgespräch II vom 6. Juli 2007 nahmen die Kantone dazu Stellung. Gestützt darauf definierte der Bund Grundsätze für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess. Diese betreffen die auf dem bestehenden Pistensystem sowie auf einem System mit Pistenverlängerungen zu verfolgenden Varianten; ausserdem sollen die unmittelbaren Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem geprüft werden.

Nach einer Optimierungsphase wird das BAZL das Objektblatt für den Flughafen Zürich ausarbeiten und das formelle Verfahren einleiten. Die Verabschiedung durch den Bundesrat ist im Jahr 2010 geplant. Die Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion, das zu erwartende Verkehrswachstum und die lange Verfahrensdauer bis zur Inbetriebnahme eines veränderten Pistensystems drängen auf eine baldige Entscheidung.

«Zürich 2010»:

Infrastruktur wird neuen Vorschriften angepasst

Mit dem Projekt «Zürich 2010» soll die EU-Kompatibilität der Passagierinfrastruktur erreicht werden. Dies bedeutet einerseits eine weitgehende Zusammenlegung der Sicherheitskontrollen für Passagiere. Andererseits soll die Schengen-Tauglichkeit des Flughafens als eine der wenigen Schengen-Aussengrenzen der Schweiz sichergestellt werden. Die damit verbundene Trennung der Schengen-Passagiere von den Nicht-Schengen-Passagieren erfordert mehr Abfluggates. In einer ersten Phase wird dies mit zusätzlichen Busgates realisiert. In einer zweiten Phase wird das Dock B wiedereröffnet. Der Verwaltungsrat hat im Januar 2007 die Detailplanung für ein zusätzliches Busgate und den Um- bzw. Neubau des Docks B freigegeben.

Mit der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen wird der Flughafen Zürich für die Reisenden noch berechenbarer. Ziel ist eine Verkürzung der Wartezeiten an den Kontrollen bei gleichzeitiger Reduktion der Betriebskosten. Die Passagiere werden dadurch mehr Zeit haben, um das umfangreiche Einkaufs- und Gastronomieangebot zu nutzen. Im November 2007 hat der Verwaltungsrat entschieden, im neuen Gebäude für die Sicherheitskontrollen die zentrale Lage optimal zu nutzen und auf zusätzlichen Stockwerken Büros sowie ein Restaurant der gehobenen Klasse zu integrieren.

Die Planung des Projekts «Zürich 2010» ist weitgehend abgeschlossen. Die notwendigen Baugesuche wurden dem BAZL eingereicht. Der Baubeginn ist auf Frühjahr 2008 angesetzt, sodass die relevanten Bauwerke für die Schengen-Einführung termingerecht auf Herbst 2008 fertiggestellt sein werden. Das Dock B und die zentrale Sicherheitskontrolle werden voraussichtlich im Herbst 2010 in Betrieb genommen.

Staff Screening Phase III: Vorbereitungen in vollem Gange

Die bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU verpflichten den Flughafen Zürich, die EU-Verordnung «2320 Staff Screening» bis spätestens 1. Juli 2009 umzusetzen. Sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Waren und Fahrzeuge sind dabei an allen Zugängen zum Flughafenareal einer hundertprozentigen Kontrolle zu unterziehen. Dazu müssen alle Tore an den neuen Prozess angepasst und mit Sicherheitskontrollgeräten ausgerüstet werden. Ebenso sind sämtliche Durchgänge von den Gebäuden ins Flughafenareal hinein entweder zu schliessen oder mit Kontrollen auszustatten. Ein EU-Audit der Staff Screening Phase II im Dezember 2006 löste diverse Sofortmassnahmen aus – wie die Schliessung von rund hundert Durchgängen in den Terminals, die Einführung einer Stichprobenkontrolle des Personals bei den verbleibenden Durchgängen von der Transitzone zur Sicherheitszone sowie die Kontrolle des Personals beim Zugang zu den Fluggastbrücken während des Boardings. Die Flughafen Zürich AG strebt deshalb an, die Staff Screening Phase III (Durchführung der Sicherheitskontrollen an allen Aussentoren) bereits vorgezogen per 1. Juli 2008 umzusetzen. Die Planung ist weit fortgeschritten. Die Plangenehmigungsgesuche, insbesondere für den Umbau der Tore, sind eingereicht. Mit dem Umbau des Tores 101 wurde Ende Oktober 2007 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgt schrittweise im Jahr 2008.

Pistensanierung 16/34 genehmigt

Die Blindlandepiste 16/34 muss aufgrund ihres Alters und wegen starker Belastung durch Grossraumflugzeuge saniert werden. Das Bauprojekt für eine Mittelstreifensanierung wurde noch im Herbst 2006 dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eingereicht und am 19. Juni 2007 durch das UVEK genehmigt. Um Beeinträchtigungen im Flugverkehr und für die Bevölkerung durch unangenehme Änderungen des An- und Abflugregimes zu vermeiden, werden die Arbeiten nur während der Nichtbetriebszeiten (nachts) ausgeführt. Den Anliegen des Anwohner- und des Umweltschutzes trägt der Beizug der hausinternen Spezialisten Rechnung. Die Arbeiten an den Kabelkanälen begannen bereits 2007, die eigentliche Pistensanierung musste dagegen aufgrund ungünstiger Witterungsverhältnisse auf Frühjahr 2008 verschoben werden.

Gekröpfter Nordanflug

Die Flughafen Zürich AG reichte Ende 2004 beim BAZL die Gesuchsunterlagen für die Genehmigung eines neuen Verfahrens für Anflüge auf die Piste 14 im Schweizer Luftraum (gekröpfter Nordanflug) ein. Vom 9. Mai bis zum 7. Juni 2007 legte das Bundesamt die Gesuchsunterlagen öffentlich auf. Daraufhin gingen knapp 500 Einsprachen ein. Der Entscheid des BAZL über das Gesuch ist im Verlauf des Frühjahrs 2008 zu erwarten.

Betriebliche Neuerungen

Laufende Optimierungen im Flughafenbetrieb garantieren eine konstant hohe Qualität und eine gute Pünktlichkeitsquote.

Die Abflugpünktlichkeit lag im Jahr 2007 bei 75,1 Prozent. Damit wurde das Jahresziel (76,9 Prozent) um rund 1,8 Prozent verfehlt. Nachdem neben den Restriktionen der einseitigen deutschen Durchführungsverordnung (DVO) im ersten Halbjahr vor allem das schlechte Wetter und daraus folgende tiefere Anflugraten – insbesondere für die Piste 28 – die Pünktlichkeit beeinträchtigten, wirkte sich während der Verkehrsspitze im Sommer die Überlastung der Luftverkehrsinfrastruktur in Europa negativ auf alle Flughäfen des Kontinents aus. Trotz Verfehlers des gesetzten Ziels liegt der Flughafen Zürich im Pünktlichkeitsvergleich mit den 27 wichtigsten Flughäfen Europas im ersten Drittel und im Vergleich mit den direkten Wettbewerbern im Transferverkehr (Umsteige- und Flughäfen Frankfurt, München, London, Wien, Brüssel, Mailand Malpensa, Amsterdam, Kopenhagen, Paris und Madrid) hinter Brüssel und Wien auf dem dritten Platz.

Passagierfluss optimiert

Seit der Einführung der Flüssigkeitsbeschränkung im Handgepäck auf europäischen Flughäfen per 6. November 2006 werden täglich rund 950 Kilogramm Waren konfisziert. Trotz dieser Zusatzkontrollen konnten die Wartezeiten der Passagiere an den Sicherheitskontrollen im Vergleich zum Vorjahr verkürzt werden – dies dank erneuter Optimierungsmassnahmen (Installation zusätzlicher Kontrolllinien, Erhöhung des Bestandes des Sicherheitspersonals der Kantonspolizei Zürich, aktive Steuerung des Passagierflusses).

Die seit April 2007 praktizierte variable Ankündigungszeit der Abfluggates beeinflusst den Passagierfluss positiv. Dieses Instrument der aktiven und situativen Passagierflussteuerung trägt dazu bei, dass die Infrastruktur (z.B. Skymetro, Sicherheitskontrollen) gleichmässiger ausgelastet ist, was die Erfüllung der Qualitätsvorgaben möglich macht.

Um die Dienstleistungsqualität zu steigern, werden zudem seit Anfang dieses Jahres in Zusammenarbeit mit den beteiligten Flughafenpartnern die Wartezeiten der Passagiere an den Check-in-Schaltern (einschliesslich Check-in-Automaten) systematisch erhoben. Seit dem 1. Juni 2007 werden auch die Wartezeiten bei den Einreisepasskontrollen gemessen, damit – falls nötig – entsprechende Massnahmen ergriffen werden können. Ausserdem wurde die interne Qualitätskontrolle im Bereich Sicherheit intensiviert.

Berufsfeuerwehr und Rettungsdienst ausgegliedert

Die Stadt Zürich übernahm per 1. Januar 2008 die Rettungsorganisationen der Flughafen Zürich AG. Diese umfassen die Berufsfeuerwehr, den Rettungsdienst und die Einsatzleitzentrale des Flughafens Zürich. Sämtliche 159 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden von der Stadt Zürich übernommen und in die Dienstabteilung Schutz & Rettung integriert. Die Versorgung des Flughafens durch die Rettungsorganisationen wird über einen Dienstleistungsvertrag sichergestellt. Für die Flughafen Zürich AG resultieren daraus Kosteneinsparungen in der Höhe von rund 3 Millionen Franken pro Jahr. Für die Stadt Zürich entfällt der Bau der notwendigen Wache Nord. Die Flughafen Zürich AG bleibt als Konzessionärin des Bundes gegenüber der Aufsichtsbehörde (BAZL) verantwortlich für die Rettungs- und Notfallorganisation am Flughafen. Neben dem Vertragsabschluss wurden 2007 sämtliche notwendigen Arbeiten für die termingerechte Umsetzung erledigt.

Occurrence Reporting eingeführt

Zur weiteren Verbesserung der operationellen Sicherheit wurde ein Meldewesen für betriebliche Sicherheitshinweise (Occurrence Reporting) eingeführt. Es erlaubt der Flughafen Zürich AG, Sicherheitshinweise von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Flughafens Zürich zu erfassen, zu untersuchen sowie entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Das Occurrence Reporting trägt auch den Änderungen in der Luftfahrtverordnung (LFV) vom 1. April 2007 Rechnung.

Kommerzielle Entwicklung (Non-Aviation): die Konsumenten im Zentrum

Die Flughafen Zürich AG sorgt gemeinsam mit ihren Partnern für ein attraktives Angebot an Waren und Dienstleistungen am Flughafen Zürich. Das Angebot wird laufend den Bedürfnissen der Konsumenten angepasst. Dazu werden die Zielgruppen systematisch befragt sowie Qualitätskontrollen durchgeführt.

Der Flughafen Zürich soll die Kundenbedürfnisse befriedigen. Kontinuierliche Befragungen der unterschiedlichen Zielgruppen helfen, ihre Bedürfnisse genau kennen zu lernen und das Angebot entsprechend bereitzustellen. Aber auch Vergleiche mit anderen Flughäfen und Einkaufszentren in der Schweiz, konsequente Qualitätskontrollen sowie ein professionelles Beschwerdemanagement fördern ein bedürfnisorientiertes, innovatives und vielfältiges Angebot.

Uneingeschränkter Konsumentenfokus bei Produkten und Dienstleistungen

Im Sinn der Kundenorientierung wurden 2007 einige Optimierungen vorgenommen. Im öffentlich zugänglichen Airport Shopping haben die Geschäfte ihre Öffnungszeiten am Abend neu um eine Stunde verlängert. Somit sind alle Produkte und Dienstleistungen mindestens von 08.00 bis 21.00 Uhr an 7 Tagen in der Woche verfügbar.

Seit dem 1. Januar 2007 ist der Flughafen Zürich rauchfrei. Erst wenige öffentlich zugängliche Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz haben diesen Schritt gewagt. Für Raucher stehen über den ganzen Flughafen verteilt komfortable «Smoking Lounges» zur Verfügung. Die Art und Weise der Umsetzung sowie die enge Zusammenarbeit mit einem Tabakkonzern gelten in der Industrie als vorbildlich.

Das Gastronomieangebot erlebte insgesamt einen Aufschwung. Die bediente Restauration und die Anzahl Sitzplätze wurden an verschiedenen Standorten erweitert. In den Wartezonen vor den Gates konnte mit verschiedenen Massnahmen nicht nur das Erscheinungsbild der Geschäfte, sondern auch die Angebotsvielfalt verbessert werden, was zu einem erheblichen Mehrumsatz führte.

Eine Verdoppelung der Nutzung des VIP-Services und ein prozentual hohes, zweistelliges Wachstum im Airport Conference Center bestätigen die ungebrochene Nachfrage nach diesen Angeboten.

Nach dem Nationalrat hat am 26. September 2007 auch der Ständerat eine Motion für «Arrival Duty Free» überwiesen. Damit soll der Verkauf von zoll- und abgabenfreien Waren an aus dem Ausland ankommende Passagiere erlaubt werden. Das Eidgenössische Finanzdepartement ist nun damit beauftragt, eine entsprechende gesetzliche Vorlage auszuarbeiten. Neben dem attraktiven Service für die Reisenden würde die Einführung von «Arrival Duty Free» auf Schweizer Flughäfen rund 60 bis 80 neue Arbeitsplätze schaffen und dazu beitragen, Einkäufe vom Ausland in die Schweiz zu verlagern.

Emotionen und Events steigern die Attraktivität

Das vielseitige und attraktive Angebot am Flughafen Zürich wurde bei den potenziellen Konsumenten wiederum mit intensiven Werbe- und Verkaufsförderungsmassnahmen bekannt gemacht. Vor Ort am Flughafen Zürich setzten spezielle Promotionen zusätzliche Kaufanreize. Begeistert zeigte sich das Publikum von ausgestellten Oldtimern aus der Mille Miglia Collection – und ebenso von einer Ausstellung über das Montreux Jazz Festival. Höhepunkt der Besucherattraktionen am Flughafen war allerdings die zweite «Best of Switzerland»-Themenpromotion mit dem Titel «Exciting Times»: Während sechs Wochen erlebten die Gäste am Flughafen Zürich in einer einmaligen Ausstellung die Faszination des Themas «Zeit» und die Kunst des Schweizer Uhrenhandwerks. Mit solchen Aktionen erhöht die Flughafen Zürich AG nicht nur die Verweilqualität der Passagiere, sie differenziert den Flughafen Zürich damit auch klar von anderen Verkehrsknotenpunkten der Luftfahrt.

Europe's Leading Airport

Die hohe Attraktivität des Flughafens Zürich als Verkehrsdrehscheibe und als Begegnungszentrum wird durch zahlreiche Auszeichnungen von Konsumenten, Kunden und Geschäftspartnern gewürdigt: Der Award «Best European Airport» aus Sicht der Reisenden, die Auszeichnungen für die besten Marketingoffensiven im Bereich «Travel Retail» und der zum vierten Mal an den Flughafen Zürich verliehene World Travel Award als «Europe's Leading Airport» für die Qualität des Flughafens und die Betreuung der Reiseindustrie bestätigen die gewählte Marketingstrategie. Positive Rückmeldungen aus direkten Konsumentenreaktionen sind weitere Zeichen dafür, dass die Flughafen Zürich AG die Bedürfnisse der Konsumenten erfüllt.

Strategische Partnerschaften gefestigt und Quellmarktbearbeitung erweitert

Für eine erfolgreiche Vermarktung des Flughafens im In- und Ausland ist die Flughafen Zürich AG strategische Partnerschaften mit Schweiz Tourismus und mit der Swiss eingegangen. Im Berichtsjahr konnten diese Partnerschaften um weitere drei Jahre verlängert werden. Zentral im Beziehungsmarketing ist die individuelle Kundenpflege. Über persönliche Beratung, Versand, Präsentationen im In- und Ausland, aber auch im Rahmen des Beschwerdemanagements hat die Flughafen Zürich AG ihre Geschäftsbeziehungen zu wichtigen Multiplikatoren ausgebaut und sich so erneut Marktnähe gesichert. Ferner wurden zahlreiche Seminare im In- und Ausland durchgeführt, um den Flughafen Zürich als «Gateway to the Alps» und als «Tor zur Welt» bekannt zu machen. Auch die Tagungen für Mieter und Kommerzpartner waren wertvolle Anlässe, um Partner aus erster Hand zu informieren, Beziehungen zu pflegen und zu stärken.

Immobilien und Facility Management (Non-Aviation)

Zu einem pulsierenden Ort gehören bauliche Veränderungen. Damit der Flughafenbetrieb trotzdem reibungslos funktioniert, bedarf es einer guten Planung und einer sorgfältigen Umsetzung der Bauprojekte. Auch bei der Vermarktung des Flughafenareals ist Engagement gefragt.

Die Flughafen Zürich AG ist mit ihren 1,2 Millionen Quadratmetern Geschossfläche eine der grössten Infrastrukturanbieterinnen der Schweiz. Das Angebot ist umfassend und reicht von Logistik- und Lagerflächen über Flugbetriebsinfrastrukturen bis hin zu Büroräumen und Parkplätzen. Das Marktumfeld 2007 war geprägt von Überkapazitäten an Büroräumen, was zu einem Preiskampf unter den Anbietern führte. Die für 2007 angestrebte maximale Leerstandsquote konnte dennoch eingehalten werden. Der Leerstand beträgt bei den kommerziell genutzten Flächen weniger als 2 Prozent und bei den Büroflächen weniger als 10 Prozent. Dies obwohl Swiss als Grossmieterin sich dafür entschieden hat, ihre Verwaltungstätigkeiten in Räumlichkeiten ausserhalb des Flughafens zu konzentrieren.

Swiss übernahm trotz ihrem Wegzug weitere Flächen in der Ausreisehalle 1, um ihr Check-in-Angebot auszubauen, sowie nahezu 800 Quadratmeter Fläche zur Erweiterung des Lounge-Angebots. Auch Emirates Airlines mietete 750 Quadratmeter Fläche im Dock E für eine eigene Lounge. Ferner unterzeichneten die Schweizerischen Bundesbahnen SBB 2007 einen Mietvertrag, ebenso wie die Unternehmensberatung McKinsey & Company, die am Flughafen verkehrstechnisch ideal gelegene Räumlichkeiten für ihren Schweizer Hauptsitz fand.

Bauliche Aktivitäten

Der Baubeginn im öffentlich zugänglichen Airport Shopping zur Aufwertung der Bahnhofsebene erfolgte planmässig im Juli 2007. Bis April 2008 entsteht auf zusätzlichen 4'000 Quadratmetern ein neues Einkaufserlebnis mit Ladeneinheiten und Gastronomieangeboten. Sämtliche Ladeneinheiten konnten bereits an bekannte Markenanbieter vermietet werden.

Das Richtfest des Radisson SAS Airport Hotel erfolgte wie vorgesehen im Oktober 2007. Die Hoteleroöffnung ist für Juli 2008 vorgesehen. Die Inbetriebnahme der kreuzungsfreien Zufahrt zu Abflug und Ankunft sowie zum Parkhaus 6 erfolgte ebenfalls wie geplant im Oktober 2007.

Public Affairs und Unternehmenskommunikation

Die Flughafen Zürich AG legt Wert auf eine offene und transparente Kommunikation mit allen Anspruchsgruppen.

Die Vielfalt der Themen rund um den Flughafen Zürich erforderte auch im Berichtsjahr eine rege Informationstätigkeit und einen intensiven Austausch mit Medienschaffenden. Für die Informationsvermittlung nach aussen wurden hauptsächlich die Kanäle Medienmitteilungen und Medienkonferenzen genutzt. Bereits etabliert haben sich zudem die regelmässig stattfindenden informellen Gespräche zwischen Journalisten und Mitgliedern der Geschäftsleitung. Geschätzt werden die regelmässigen Besuche bei den Chefredaktionen verschiedener Print- und elektronischer Medien.

Plafonierungsinitiative vom Stimmvolk abgelehnt

Im Kanton Zürich fand am 25. November 2007 die Abstimmung über die Plafonierungsinitiative und den Gegenvorschlag des Kantons statt. Die Plafonierungsinitiative, welche die jährliche Zahl von Flugbewegungen des Flughafens Zürich auf 250'000 beschränken wollte und eine Nachtflugsperre von mindestens 9 Stunden forderte, wurde von den stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürgern des Kantons Zürich deutlich abgelehnt.

Gegenvorschlag des Kantons Zürich befürwortet

Der Gegenvorschlag des Kantons Zürich wurde mit 63 Prozent der Stimmen deutlich angenommen. Er sieht eine siebenstündige Nachtsperrezeit vor (bzw. mit Verspätungsabbau sechseinhalb Stunden). Werden 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrats Beschluss darüber, ob der Kanton Zürich im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG oder beim Bund auf Massnahmen hinwirken soll. Zusätzlich legt der Regierungsrat einen Richtwert fest, um die Anzahl Personen zu begrenzen, die vom Fluglärm stark gestört werden. Nach der für den Flughafen günstig verlaufenen Abstimmung ist der Kanton Zürich nun angehalten, durch geeignete Massnahmen das Überschreiten des Richtwerts zu verhindern. Dazu zählen im Besonderen eine zukunftsorientierte Raumplanung und das Verhindern nicht zonenkonformer Bauten in Flughafennähe.

Personentransporte in Tourismusgebiete als Neuheit

Aufgrund von zwei im Juni 2007 von den eidgenössischen Räten angenommenen Motionen ist der Bundesrat beauftragt, die rechtlichen Rahmenbedingungen für gewerbsmässige Personentransporte zwischen den Schweizer Flughäfen und Tourismusgebieten zu schaffen. Über dieses attraktive Angebot sollten die anreisenden Touristen direkt und bequem in die schweizerischen Wintertourismusgebiete gelangen können. Ein wichtiges Gästesegment kann somit erhalten oder gar entwickelt werden. Die bisherige Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Schweizer Flughäfen und den Flughäfen im nahen Ausland wird beseitigt.

Erfolgreiche Positionierung des Begegnungszentrums mit Eventdock und Areal 102

Seit seiner Eröffnung im Jahr 2005 entwickelte sich das 8'000 Quadratmeter umfassende Eventdock zusammen mit dem 12'000 Quadratmeter grossen Open Air Areal 102 zu einer festen Grösse in den Veranstaltungskalendern vieler Firmen. Das Areal 102 wird ab Beginn 2008 wieder für den Flugbetrieb genutzt. Dort wird bis Herbst 2008 ein neues Busgate entstehen, das für die Umsetzung des Schengen-Abkommens erforderlich ist. Ab Mitte 2008 wird auch das Eventdock aufgrund des Beitritts der Schweiz zum Schengen-Abkommen und des damit verbundenen Bedarfs an Platz zur Trennung der Passagierströme für Events geschlossen und nach entsprechenden Um- und Neubauten voraussichtlich ab Herbst 2010 wieder für den Passagierverkehr genutzt.



Die Erfahrungen mit dem Pilotprojekt Events sind durchaus positiv. So liessen sich steigende Besucherzahlen am Flughafen feststellen, insbesondere zu frequenz- und verkehrsschwachen Zeiten. Der interessante kommerzielle Zusatznutzen, die Umsatzfördernde Wirkung auf periphere Angebote am Flughafen sowie die erfolgreiche Positionierung des Flughafens Zürich als Begegnungs- und Unterhaltungsstätte sind zusammenfassend die wichtigsten Pluspunkte.

Rundfahrten und Führungen immer beliebter

Die Organisationseinheit Visitor Services betreut sämtliche Führungen und Rundfahrten am Flughafen Zürich. Sie übernimmt auch die Koordinationsaufgaben für verschiedene Flughafenunternehmen, die neben der Flughafen Zürich AG Besucherangebote bereithalten. Im Berichtsjahr besuchten rund 310'000 Gäste die Zuschauerterrassen B und E. Zirka 70'000 vom Flughafen faszinierte Besucher aus der ganzen Schweiz sowie zahlreiche Schulklassen buchten eine Rundfahrt oder eine Führung. Das bereits traditionelle Terrassenfest unter dem Motto «Faszination Fliegen» zog 15'000 Besucherinnen und Besucher an. Der Aus- und Weiterbildung der Flughafenführer wurde im Berichtsjahr erneut grosse Beachtung geschenkt, vor allem auch im Hinblick auf die stets strenger werdenden Sicherheitsbestimmungen.



Lärmmanagement und Anwohnerschutz

In der Diskussion um den Fluglärm geht es darum, mehrheitsfähige Lösungen zu finden, die von den verschiedenen Interessenvertretern akzeptiert werden.

Das vergangene Jahr war erneut geprägt von vielfältigen Diskussionen um die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Zürich. Seit längerem ein Thema ist das Vorgehen zur Entschädigung von Minderwerten wegen übermässigen Fluglärms oder direkten Überflügen. Im Berichtsjahr wurden die Fälle von 18 Liegenschaften in Opfikon an das Bundesgericht überwiesen. Sie dienen als Pilotfälle für formelle Enteignungen. Rechtsgültige Entscheide in diesen Fällen werden im Jahr 2008 erwartet. Sie werden wegweisend sein für die Behandlung der weiteren hängigen Wertminderungsklagen.

Die Vorbereitungsarbeiten für den Bau einer neuen Schallschutzanlage, die den Lärm von Flugzeugstandläufen eindämmen soll, sind weit fortgeschritten. Aller Voraussicht nach kann im 2008 mit dem Bau der neuen, U-förmigen Anlage begonnen werden. Über ihre Nutzung wurde Ende 2007 mit den hauptsächlich betroffenen Nachbargemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang eine Vereinbarung abgeschlossen.

Die Abteilung Lärmmanagement und Anwohnerschutz veröffentlicht regelmässig die Lärmmesswerte der zehn permanenten Messstationen in Form von monatlichen Bulletins im Internet. Darüber hinaus wird überprüft, ob sämtliche Abflüge die vorgesehenen Abflugkorridore einhalten. Piloten, die beim Abflug die ihnen zugewiesenen Korridore verlassen, werden in Absprache mit der Fachstelle Flughafen und Luftverkehr des Kantons Zürich konsequent zur Rechenschaft gezogen.

Umgang mit Beschwerden

Im vergangenen Jahr wurden über die Lärmhotline oder schriftlich rund 4'000 Anfragen und Klagen entgegengenommen und beantwortet. Zusätzlich veröffentlichte die Flughafen Zürich AG auf ihrer Internetseite permanent detaillierte Angaben zur Lärmsituation am Flughafen Zürich. Im Rahmen des Schallschutzprogramms 2010 wurden bislang rund 92 Millionen Franken für den Einbau von Lärmschutzfenstern in den am stärksten vom Fluglärm betroffenen Anrainergemeinden eingesetzt. Die verbleibenden Kosten auf der Basis des am 31. Dezember 2003 eingereichten vorläufigen Betriebsreglements werden auf rund 148 Millionen Franken geschätzt.

Internationale Aktivitäten

Die Flughafen Zürich AG konzentrierte sich mit ihren internationalen Aktivitäten weiterhin auf die attraktiven Märkte Indien und Lateinamerika. In beiden Regionen ist die Flughafen Zürich AG etabliert. Sie arbeitet mit starken lokalen Partnern zusammen. Eine Expansion in weitere Märkte wird geprüft.

Im indischen Bangalore sowie an verschiedenen regionalen Flughäfen in Kolumbien, Venezuela, Chile und Honduras nimmt die Flughafen Zürich AG internationale Marktchancen wahr.

Bangalore (Indien)

Im indischen Markt, der ein grosses Wachstumspotenzial bietet, ist die Flughafen Zürich AG mit 17 Prozent an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) beteiligt. BIAL verantwortet seit Juli 2005 den Bau eines neuen interkontinentalen Flughafens am Standort Bangalore. Die Bauarbeiten befinden sich in der Schlussphase.

Die Flughafen Zürich AG unterstützt BIAL bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb des Flughafens. Dies auf der Basis eines Vertrags für die Bereiche Operation, Management und Service, der für rund zehn Jahre abgeschlossen wurde. Der Flugverkehr in Indien hat in den vergangenen Jahren ein enormes Wachstum erlebt; der bestehende Flughafen in Bangalore verzeichnete allein 2007 ein Wachstum von 35 Prozent. Aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen konnte BIAL feststellen, dass der im Bau befindliche, neue internationale Flughafen von Bangalore bereits zu klein ausgelegt war, um das künftige Verkehrsvolumen abwickeln zu können. Zeitgleich mit dem Bau des Basisprojekts musste daher eine Erweiterung des Flughafens in verschiedenen Etappen vorgenommen werden. Die verschiedenen Erweiterungen werden im bestehenden Projektzeitplan integriert. Der Flughafen soll wie geplant Ende März 2008 den Betrieb aufnehmen. Bereits im ersten Betriebsjahr wird mit rund 10 bis 11 Millionen Passagieren gerechnet.

Stärkung der Marktstellung in Lateinamerika

Am 14. Dezember 2007 ging die Flughafen Zürich AG mit der brasilianischen Camargo Corrêa Group ein Joint Venture zum Bau und zum Betrieb von Flughäfen in Lateinamerika ein. Im Rahmen dieses Joint Ventures gründet die Flughafen Zürich AG zusammen mit Camargo Corrêa Group und der chilenischen Gestión e Ingeniería IDC S.A. (IDC) die Firma A-Port mit Sitz in São Paulo (Brasilien). A-Port wird in den Bau und den Betrieb von Flughafenprojekten sowie von flughafennahen Infrastrukturen in Lateinamerika investieren. Die Flughafen Zürich AG wird mit einem 15-Prozent-Anteil Minderheitsaktionärin von A-Port sein, der Anteil der IDC am Joint Venture beträgt 5 Prozent.

Die Flughafen Zürich AG und die IDC bringen alle gemeinsamen lateinamerikanischen Beteiligungen und Managementverträge – mit Ausnahme der venezolanischen – in A-Port ein. Die operative Umsetzung des Joint Ventures ist in der ersten Jahreshälfte 2008 vorgesehen.

Die Flughafen Zürich AG ist zusammen mit der IDC bei folgenden Flughafenprojekten in Lateinamerika engagiert:

Bogotá (Kolumbien)

Am 20. Januar 2007 übernahm das Konsortium OPAIN S.A., in dem die Flughafen Zürich AG und die IDC im Rahmen eines Managementvertrags mitwirken, den Betrieb des Flughafens El Dorado in Bogotá. El Dorado zählte im Jahr 2007 rund 12 Millionen Passagiere und ist damit der drittgrösste Flughafen in Lateinamerika – in Bezug auf das Frachtvolumen sogar der grösste. Erste Verbesserungsmassnahmen im Rahmen des rund 650 Millionen US-Dollar umfassenden Modernisierungs- und Ausbauprogramms wurden im zweiten Halbjahr 2007 bereits eingeleitet.

Chile

In Chile ist die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit der IDC an den Konzessionen für die Terminalnutzung sowie die landseitige Nutzung der drei Regionalflughäfen Puerto Montt, Calama und La Serena beteiligt. Alle drei Flughäfen sind gewinnbringend und weisen steigende Verkehrszahlen aus. Die Konzession für den Flughafen Puerto Montt konnte im Oktober 2007 um 15 Jahre verlängert werden.

Honduras

Im Frühling 2006 hat das Konsortium Flughafen Zürich AG/IDC in Honduras mit der InterAirports S.A. (Aeropuertos de Honduras) einen Managementvertrag für die Flughäfen in Tegucigalpa, San Pedro Sula, La Ceiba und Roatán abgeschlossen. Die vier internationalen Flughäfen mit einem Passagieraufkommen von total 1,7 Millionen pro Jahr werden im Moment modernisiert. Die Finanzierung der Projekte ist durch verschiedene lokale Investoren sichergestellt.

Venezuela

Die Flughafen Zürich AG und die IDC sind Betreiberinnen des Flughafens auf der Isla de Margarita auf der Basis einer Konzession der Provinz Nueva Esparta. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum

zweiten Mal. Seither wird der Flughafen von einer «junta interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Das entsprechende letztinstanzliche Urteil des Bundesgerichts wird seit letztem Herbst erwartet. Das Unternehmen hat Signale, dass das Urteil für die Flughafen Zürich AG positiv sein wird. Aufgrund dieses Gerichtsurteils wird eine definitive Lösung im Verlaufe des Jahres 2008 erwartet.

Weitere Projekte in Bearbeitung

Neben den zuvor beschriebenen Engagements prüft die Flughafen Zürich AG weitere Projekte, insbesondere in Indien und Lateinamerika. So beteiligt sie sich an den Ausschreibungen für die Privatisierung der Flughäfen Amritsar und Udaipur in Indien.

Chronik

1. Januar

Der Flughafen Zürich ist in allen öffentlich zugänglichen Zonen rauchfrei. Den Rauchern stehen Smoking Lounges zur Verfügung.

15. bis 19. Januar

Erster Seilwechsel der Skymetro. Was bei Seilbahnen im Durchschnitt alle 50 Jahre gemacht werden muss, ist aufgrund der Dauerbelastung am Flughafen Zürich schon nach drei Jahren notwendig.

18. Januar

Der Flughafen Zürich wird mit dem Business Traveler Award 2006 als bester europäischer Gross- und Umsteigeflughafen ausgezeichnet. In der Kategorie «Bester Flughafen weltweit» belegt der Flughafen Zürich den dritten Platz.

20. Januar

Das von der Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Beratungsvertrags in allen operativen und kommerziellen Themen unterstützte Konsortium OPAIN S.A. übernimmt den Betrieb für den Flughafen El Dorado in Bogotá.

Im Januar

Die strategische Partnerschaft mit Schweiz Tourismus wird für weitere drei Jahre vertraglich geregelt.

12. März

Bei der Verleihung des ASQ-Awards 2006 (Airport Service Quality Award) anlässlich der ACI World Business & Trinity Conference in Dubai wird der Flughafen Zürich mit dem ersten Rang als «Best European Airport» sowie mit dem dritten Rang in der Kategorie «Best Worldwide Airport, Size 15–25 Mio. Passengers» ausgezeichnet.

10. April

Die kantonale Volksinitiative «Für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich» (Verteilungsinitiative) wird eingereicht.

19. April

Ordentliche Generalversammlung. Im Rahmen der Erneuerungswahlen in den Verwaltungsrat werden alle bisherigen Mitglieder im Amt bestätigt.

3. Mai

Das BAZL legt das Gesuch der Flughafen Zürich AG zur Einführung des gekröpften Nordanflugs öffentlich auf.

10. Mai

Bekanntgabe der Ausgliederung der Rettungsdienste zur Abteilung Schutz & Rettung der Stadt Zürich auf den 1. Januar 2008.

1. Juli

Baubeginn Redesign Airport Shopping/Bahnhofsebene.

6. Juli

Am Koordinationsgespräch II des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich legt der Bund Grundsätze für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess fest. Für die Optimierungsphase wird der Variantenfächer von 19 auf 3 Varianten reduziert.

22. August

An der Medienkonferenz zum Halbjahresabschluss gibt Josef Felder seinen Rücktritt als CEO bekannt.

24. September

Am Routes Development Forum in Stockholm kann die Flughafen Zürich AG die Auszeichnung für ihr Aviation-Marketing entgegennehmen. Die Gewinner dieses Preises werden mittels einer Onlineumfrage bei Netzwerkplanern weltweit tätiger Fluggesellschaften ermittelt.

24. September

Am Flughafen Zürich findet die gross angelegte ICAO-Notfallübung «Flamingo 2007» mit 600 Beteiligten statt.

25. September

Die Motion zum «Arrival Duty Free» wird vom Ständerat ohne Gegenstimme angenommen.

10. Oktober

Richtfest Radisson SAS Airport Hotel.

10. Oktober

Zum vierten Mal in Folge wird der Flughafen Zürich mit dem World Travel Award als Europas führender Flughafen ausgezeichnet. Über die Platzierungen entscheiden über 150'000 Fachleute der Tourismusbranche, die ihre Stimmen über das Internet abgeben.

15. bis 23. Oktober

Das gesamte Sicherheitssystem wird durch ICAO-Inspektoren auditiert und positiv beurteilt.

18. Oktober

Die Konzession der Flughafen Zürich AG/Gestión e Ingeniería IDC S.A. für den Betrieb des Flughafens El Tepual in Puerto Montt, Chile, wird vom zuständigen Ministerium für öffentliche Bauten um 15 Jahre verlängert.

19. Oktober

Die neue, kreuzungsfreie Zufahrts- und Verbindungsbrücke vor dem Operations Center und dem Parkhaus 6 wird eröffnet.

1. November

Verlängerung der Ladenöffnungszeiten im Airport Shopping um eine Stunde bis 21.00 Uhr.

5. November

Eröffnung der Umweltausstellung Flughafen Zürich.

23. November

Die Wahl von Thomas E. Kern als CEO-Nachfolger von Josef Felder wird der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Gleichzeitig wird kommuniziert, dass CFO Beat Spalinger auf die Generalversammlung 2008 hin das Unternehmen verlassen wird. Nachfolger wird Daniel Schmucki, bisher Leiter Controlling Treasury & Investor Relations.

23. November

Rezertifizierung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001.

25. November

Das Zürcher Stimmvolk lehnt die Plafonierungsinitiative mit 63 Prozent ab. Der Gegenvorschlag ZFI+ wird mit 63 Prozent der Stimmen angenommen.

13. Dezember

Die Flughafen Zürich AG begrüsst den 20-millionsten Passagier in diesem Jahr.

14. Dezember

Abschluss eines Joint Ventures mit der brasilianischen Unternehmensgruppe Camargo Corrêa Group und der chilenischen Gestión e Ingeniería IDC S.A. für den Bau und den Betrieb von Flughäfen und flughafen Infrastrukturen in Lateinamerika.

17. Dezember

Der Flughafen Zürich wird mit einem der Condé Nast Traveller Readers' Travel Awards 2007 ausgezeichnet und zum besten Flughafen für Essen und Restaurants ernannt.

25



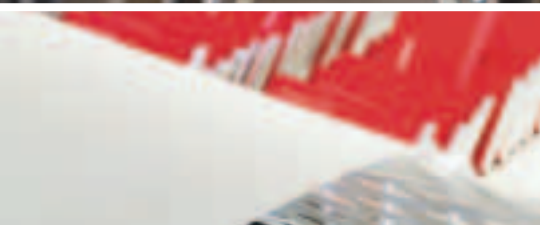
Felice Albert, 40, Geschäftsführer
arbeitet seit Mai 2000 bei iGuzzini illuminazione Schweiz AG
→ ab Seite 77

Finanzkennzahlen

Alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards, IFRS.

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %	
Umsatz	802'868	737'109	8,9	
Davon Aviation-Erträge	495'981	444'238	11,6	
Davon Non-Aviation-Erträge	306'887	292'871	4,8	
Betriebskosten	392'753	358'837	9,5	
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	410'115	378'272	8,4	
EBITDA-Marge (in %)	51,1	51,3		
Konzerngewinn	130'675	87'448	49,4	
Investitionen	247'730	218'722	13,3	
Cashflow ¹⁾	337'527	300'148	12,5	
Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'629'505	2'614'618	0,6	
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %)	6,9	5,7		
Eigenkapital per 31.12.	1'373'384	1'230'464	11,6	
Eigenkapitalrendite (in %)	10,0	8,6		
Eigenkapitalquote (in %)	43,2	38,8		
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	918'833	1'177'985	(22,0)	
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA	2,24x	3,11x		
Verzinsliches Kapital (netto, nominal)	1'077'445	1'290'360	(16,5)	
Verzinsliches Kapital (nominal)/EBITDA	2,56x	3,41x		
Betriebliche Kennzahlen	2007	2006	Veränderung in %	
Anzahl Passagiere	20'739'113	19'237'216	7,8	
Anzahl Flugbewegungen	268'476	260'786	2,9	
Fracht in Tonnen	374'264	363'325	3,0	
Anzahl Vollzeitstellen per 31.12.	1'319	1'290	2,2	
Anzahl Mitarbeiter	1'552	1'523	1,9	
Kennzahlen für den Aktionär	2007	2006	Veränderung in %	
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	n/a	
Dividende (vorgeschlagen/ausbezahlt) pro Aktie (in CHF)	4.50	3.00	50,0	
Dividendenbetrag (CHF in Tausend)	27'632	18'421	50,0	
Payout Ratio (in %)	21,2	21,1		
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	223.66	200.39	11,6	
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	21.30	15.35	38,8	
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	21.28	15.34	38,7	
Aktienkurs (in CHF)	Höchst	538.00	380.00	41,6
	Tiefst	383.00	235.00	63,0
	Valoren-			
	nummer	Symbol SWX	Reuters	
Flughafen Zürich AG Namen	1'056'796	UZAN	UZAzn.S	

¹¹ Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen (latente Steuern).



Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen in Zürich ist gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Millionen Passagiere oder 7,8 Prozent auf 20,7 Millionen gestiegen. Die Anzahl der Transferpassagiere, die den Flughafen Zürich als Drehscheibe für ihre Reise wählten, ist überproportional gestiegen (plus 14,3 Prozent). Der Anteil am gesamten Passagieraufkommen hat per Ende 2007 33,8 Prozent erreicht. Die Steigerung um 1,9 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr weist auf eine weitere Stärkung des Hubs Zürich hin.

Auch die Zunahme der Lokalpassagiere beschleunigte sich gegenüber dem Vorjahr und betrug per Ende Kalenderjahr 5,4 Prozent. Mit 13,6 Millionen Lokalpassagieren wurde ein neuer Höchststand erreicht. Die grössten Passagierzunahmen verzeichnete Swiss, gefolgt von Air Berlin, Emirates, Clickair, Hello und US Air. Insgesamt liegt das Passagierwachstum 2007 in Zürich mit 7,8 Prozent über dem europäischen Durchschnitt von 5,6 Prozent (Quelle: ACI, Airports Council International). In Zürich entwickelte sich der Low-Cost-Verkehr mit plus 28,8 Prozent positiv. Der Low-Cost-Anteil stieg von 7,1 auf 8,5 Prozent¹⁾. Der Hubcarrier Swiss konnte seine Marktstellung im Jahr 2007 weiter ausbauen und den an Passagieren gemessenen Marktanteil von 53 auf 55 Prozent erhöhen.

Die Anzahl aller Flugbewegungen erhöhte sich gegenüber 2006 um 2,9 Prozent auf 268'476, im Linien- und Charterverkehr betrug die Zunahme 1,5 Prozent, in der General Aviation und im übrigen Verkehr 10,6 Prozent. Während die durchschnittliche Anzahl Linien- und Charterpassagiere pro Flug um 6 Prozent (von 87 auf 93 Passagiere) zunahm, stieg die durchschnittliche Anzahl Sitze pro Flug um 5,2 Prozent (von 126 auf 133 Sitze). Die durchschnittliche Sitzauslastung erhöhte sich aufgrund des kräftig gestiegenen Sitzangebots um nur 0,4 Prozent.

Das durchschnittliche maximale Abfluggewicht (MTOW) erhöhte sich um 3,7 Prozent. Gründe für die Erhöhung der angebotsseitigen Kennzahlen sind unter anderem die Umstuhlung der Swiss-A320-Flotte und die vollständige Ersetzung der Embraer-50-Plätze durch schwerere Avro-100-Plätze.

¹⁾ Im Geschäftsbericht 2006 wurde ein Low-Cost-Anteil von 8,5 Prozent ausgewiesen. Seit 2007 wird Helvetic Airways nicht mehr und Aer Lingus neu zu den Low-Cost-Airlines gezählt. Rückwirkend ergibt dies einen Low-Cost-Anteil von 7,1 Prozent für 2006.

Der Luftfrachturnschlag steigerte sich um 3 Prozent auf 374'264 Tonnen. Der Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse entwickelte sich leicht stärker (plus 3,2 Prozent) als die geflogene Fracht (plus 2,9 Prozent).

Insgesamt bedienten vom Flughafen Zürich aus 72 Linienfluggesellschaften 108 europäische und 51 interkontinentale Destinationen: das sind je 2 Destinationen mehr als im Vorjahr. Neu angeflogen wurden unter anderem Edinburgh, Jersey, Philadelphia und Vilnius. Die Verbindungen nach Bristol, Dallas und Münster wurden eingestellt.

Die detaillierte Verkehrsstatistik des Flughafens finden Sie auf den Seiten 67 bis 75 dieses Geschäftsberichtes.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis nicht verändert.

Neuerungen in der Rechnungslegung

Die Flughafen Zürich AG hat in der Konzernrechnung gemäss IFRS des vorliegenden Geschäftsberichtes erstmals die Anforderungen gemäss IFRS 7 umgesetzt. Dabei geht es um eine weitergehende Offenlegung zum Thema Finanzinstrumente. Betroffen sind insbesondere die Positionen wie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen sowie beim finanziellen Risk Management. Durch die Anwendung des neuen Standards müssen verschiedene Positionen wesentlich umfassender dargestellt werden als in den Vorjahren.

Das Unternehmen ist der Ansicht, dass dieser neue Standard bezüglich Detaillierungsgrad in die falsche Richtung geht. Es ist der Flughafen Zürich AG ein Anliegen, einem grossen Kreis von interessierten Le-

sern die Finanzzahlen in einer transparenten, kompakten und verständlichen Darstellung vorzulegen. Die laufende Entwicklung von IFRS geht jedoch aus Sicht der Gesellschaft in die entgegengesetzte Richtung. Um einem sehr kleinen Kreis von spezialisierten Finanzanalysten eine immer umfassendere Menge von Detailinformationen zur Verfügung zu stellen, wird in Kauf genommen, dass ein interessierter Bilanzleser die Übersicht verliert. Diese Entwicklung ist nicht im Sinne der Gesellschaft. Die Flughafen Zürich AG entschuldigt sich bei der grossen Mehrheit der Leser für die aus ihrer Sicht entstehende Verschlechterung der Lesequalität der Konzernrechnung gemäss IFRS.

Kommentar zum Ergebnis Umsatz- und Ertragsentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr konnten die Erträge von 737,1 Millionen auf 802,9 Millionen Franken gesteigert werden (plus 8,9 Prozent).

Die **Aviation-Erträge** betragen neu 496 Millionen Franken (plus 11,6 Prozent).

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %
Passagiergebühren	167'881	157'640	6,5
Sicherheitsgebühren	117'936	88'314	33,5
Landegebühren	74'580	71'550	4,2
Lärmgebühren	58'278	54'023	7,9
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	24'684	22'806	8,2
Übrige Erträge	14'344	13'956	2,8
Flugzeugenergieversorgungsanlage	10'564	9'766	8,2
Frachterträge	8'257	7'672	7,6
Treibstoffgebühren	6'201	6'039	2,7
Parkgebühren	4'780	4'658	2,6
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'565	4'813	(5,2)
Emissionsgebühren	2'808	2'855	(1,6)
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'062	1'030	3,1
Debitorenverluste	41	(884)	n/a
Total Aviation-Erträge	495'981	444'238	11,6

Die Erträge aus den **Passagiergebühren** sind um 6,5 Prozent auf 167,9 Millionen Franken gestiegen. Diese Steigerung liegt leicht unter derjenigen der Passagierzahlen (plus 7,8 Prozent). Grund dafür ist die überproportionale Zunahme der Transferpassagiere, diese entrichten eine tiefere Passagiergebühr als die Lokalpassagiere.

Erstmals wird die pro abfliegenden Passagier zu entrichtende und in der Passagiergebühr enthaltene **Sicherheitsgebühr** separat ausgewiesen. Die Sicherheitsgebühr ist im Geschäftsjahr überproportional um 33,5 Prozent auf 117,9 Millionen Franken gestiegen. Diese Steigerung ist auf die Erhöhungen der Sicherheitsgebühr per 1. Januar und per 1. Juli 2007 zurückzuführen. Die massiven Zusatzkosten, verursacht durch das im November 2006 eingeführte Flüssigkeitsverbot und die Umsetzung zusätzlicher EU-Sicherheitsauflagen, haben diese Erhöhung erforderlich gemacht.

Die Sicherheitskosten an Flughäfen steigen wegen der immer strenger werdenden Sicherheitsvorschriften überproportional an. Mit der erstmaligen separaten Darstellung

im Teilsegment «Aviation Sicherheit» (siehe Segmentberichterstattung) stellt die Flughafen Zürich AG die Auswirkungen der Sicherheitsthematik auf das Ergebnis des Unternehmens transparent dar.

Die **Landegebühren** erhöhten sich auf 74,6 Millionen Franken (plus 4,2 Prozent). Neben der Zunahme der Flugbewegungen um 2,9 Prozent hat das um 3,7 Prozent höhere durchschnittliche maximale Abfluggewicht (MTOW) zu dieser Ertragssteigerung beigetragen.

Die **Lärmgebühren** setzten sich aus dem Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühren und einem Anteil lärmabhängiger Landegebühren zusammen. Der Lärmzuschlag als Teil der Passagiergebühren beträgt sowohl beim Lokal- als auch beim Transferpassagier 5 Franken pro abfliegenden Passagier, das Ertragswachstum von 7,9 Prozent entspricht daher nahezu der Zunahme der Passagiere.

Der Ertragsrückgang bei den **CUTE-Gebühren** ist auf reduzierte Verrechnungspreise an die Kunden zurückzuführen.

Die **Non-Aviation-Erträge** erhöhten sich von 292,9 Millionen Franken auf 306,9 Millionen Franken (plus 4,8 Prozent).

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %
Retail und Duty Free	71'355	62'815	13,6
Parkingerträge	61'596	58'197	5,8
Werbeflächen und Promotion	12'410	11'323	9,6
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc)	11'734	10'676	9,9
Restauration	10'171	9'855	3,2
Total Konzessionserträge	167'266	152'866	9,4
Mieterträge und Pachtzinsen	78'073	81'036	(3,7)
Energie- und Nebenkostenverrechnung	20'258	22'224	(8,8)
Reinigung	3'259	3'267	(0,2)
Dienstleistungserträge	2'858	1'281	n/a
Messen und Events	2'695	2'754	(2,1)
Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	107'143	110'562	(3,1)
Kommunikationsdienstleistungen	10'584	9'853	7,4
Passagierdienste	7'532	6'157	22,3
Übrige Dienstleistungen und Diverses	5'154	4'151	24,2
Conference Center	5'150	4'356	18,2
Aktivierte Eigenleistungen	4'261	5'110	(16,6)
Debitorenverluste	(203)	(184)	10,3
Total Erträge aus Dienstleistungen	32'478	29'443	10,3
Total Non-Aviation-Erträge	306'887	292'871	4,8

Sehr erfreulich entwickelte sich im Berichtsjahr das Geschäft im Bereich **Retail und Duty Free**. Sowohl die Kommerzumsatzentwicklung unserer Kommerzpartner wie auch die Konzessionseinnahmen der Gesellschaft konnten überproportional zum Passagierwachstum, das 7,8 Prozent betrug, gesteigert werden: dies dank einer weiteren Erhöhung der durchschnittlichen Ausgaben pro abfliegenden Passagier auf 41.95 Franken (plus 3,2 Prozent).

(CHF in Millionen)	2007	2006	Veränderung in %
Umsatzentwicklung der Kommerzpartner	435,1	390,8	11,3
Konzessionseinnahmen Flughafen Zürich AG			
Retail und Duty Free	71,4	62,8	13,6
Restauration	10,2	9,9	3,2
Durchschnittliche Ausgabe pro abfliegenden Passagier (in CHF)	41.95	40.63	3,2

Die Umsatzsteigerung ist besonders erfreulich, konnte sie doch trotz des am 6. November 2006 eingeführten Flüssigkeitsverbots durch die EU und der dadurch entstandenen Verunsicherung bei den Passagieren erreicht werden.

Erfreulich entwickelten sich auch die **Parkingerträge**: sie konnten um 3,4 Millionen auf 61,6 Millionen Franken (plus 5,8 Prozent) gesteigert werden. Die Steigerung ist ausschliesslich auf eine höhere Auslastung zurückzuführen: die Preise der Parkhäuser wurden im Geschäftsjahr nicht angepasst und sind im Vergleich mit denjenigen in der Stadt Zürich wettbewerbsfähig. An einigen Spitzentagen war die mit dem Neubau des Parkhauses 3 im Rahmen der 5. Bauetappe geschaffene zusätzliche Kapazität bereits voll ausgelastet. Die Parkingerträge nahmen damit erneut stärker zu als die Zahl der Lokalpassagiere (5,4 Prozent), was zeigt, dass einerseits Flugpassagiere das Parkplatzangebot nutzen und andererseits der Flughafen vermehrt als Einkaufs- und Begegnungszentrum geschätzt wird.

Die Erträge bei den **übrigen Konzessionen** konnten um 9,9 Prozent auf 11,7 Millionen Franken gesteigert werden. Einzelne Konzessionsgruppen wie die Autovermieter oder

die Taxis verzeichneten gar zweistellige Wachstumsraten. Die Erträge aus der **Liegenschaftsbewirtschaftung** lagen im Berichtsjahr mit 107,1 Millionen um rund 3,5 Millionen Franken (minus 3,1 Prozent) unter denjenigen des Vorjahres. Der grösste Rückgang um rund 3 Millionen Franken (minus 3,7 Prozent) betrifft die **Mieterträge und Pachtzinsen**. Die durch den Auszug der Swiss aus dem Operations Center frei werdende Fläche wurde nicht neu vermietet. Sie dient bis Sommer 2009 den bisherigen Mietern des Bürogebäudes Fracht als provisorische Büroräume. In dieser Zeit wird das Bürogebäude Fracht vollständig saniert. Um rund 2 Millionen Franken reduzierten sich die Einnahmen aus der **Energie- und Nebenkostenverrechnung**. Diese tieferen Erträge sind durch ebenfalls rückläufige Kosten für Energie und Abfall nahezu kompensiert. Hauptgrund für den Ertragsrückgang ist das Klima: der milde Winter 2006/07 und der kühle Sommer 2007 hatten grossen Einfluss auf den Wärme- und Kälteverbrauch, teilweise auch auf den Wasser- und Stromverbrauch. Das starke Ertragswachstum bei den **Dienstleistungserträgen** ist auf einen hohen Anstieg der Bautätigkeiten zurückzuführen, die die Unternehmung im Auftrag von Kunden ausgeführt hat.

Die **Erträge aus Dienstleistungen** konnten im Berichtsjahr um rund 3 Millionen (plus 10,3 Prozent) auf 32,5 Millionen Franken gesteigert werden. Sämtliche Dienstleistungen entwickelten sich sehr erfreulich. Bei den Passagierdiensten konnten durch zusätzliche Einsätze die Erträge unserer Rettungsorganisation um mehr als 1 Million Franken gesteigert werden. Das Airport Conference Center erzielte erneut einen Rekordumsatz.

Die **Betriebskosten** nahmen im Berichtsjahr um 9,5 Prozent von 358,8 Millionen auf 392,8 Millionen Franken zu. Ohne Berücksichtigung der anderen Aufwendungen/Erträge hätte die Zunahme der Betriebskosten 11,6 Prozent betragen. Diese überproportionale Kostensteigerung ist hauptsächlich durch die massiv gestiegenen Sicherheitskosten begründet, die sich nicht nur in der Position Polizei und Sicherheit, sondern auch im Personalaufwand auswirken.

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %
Personalaufwand	160'042	146'674	9,1
Polizei und Sicherheit	108'538	82'907	30,9
Unterhalt und Material	47'727	45'966	3,8
Verkauf, Marketing, Verwaltung	40'767	36'363	12,1
Energie und Abfall	20'806	22'506	(7,6)
Andere Betriebskosten	19'095	21'441	(10,9)
Andere Aufwendungen/Erträge, netto	[4'222]	2'980	n/a
Total Betriebskosten	392'753	358'837	9,5

Rund 41 Prozent der Betriebskosten entfallen auf den Personalaufwand. Dieser erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 9,1 Prozent auf 160 Millionen Franken.

Die wesentlichen Kostentreiber des erhöhten Personalaufwandes sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Millionen)	2007	Veränderung in %
Personalaufwand 2006	146,7	
Höhere variable Salärbestandteile	ca. 5,0	3,4
Anpassungen Basissaläre	ca. 2,7	1,9
Mehrkosten durch Personalaufbau	ca. 1,8	1,2
Erhöhung Rückstellungen Ferien/Überzeit	ca. 1,0	0,7
Diverses (inkl. externe Aushilfen)	ca. 2,8	2,1
Personalaufwand	160,0	9,1

Im Geschäftsjahr 2007 haben 393 Mitarbeitende des Unternehmens über einen höheren variablen Salärbestandteil vom guten Geschäftsergebnis profitiert. Der Personalaufbau 2007 war unter anderem bedingt durch zusätzlichen Personalbedarf im Rahmen der verschärften Sicherheitsauflagen.

Per 31. Dezember 2007 beschäftigte die Flughafen Zürich AG 1'552 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2006: 1'523 Personen), die sich auf 1'319 Vollzeitstellen (2006: 1'290 Vollzeitstellen) verteilten.

Geradezu explodiert sind die Kosten im Bereich **Polizei und Sicherheit**: sie stiegen um 25,6 Millionen auf 108,5 Millionen Franken.

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %
Kantonspolizei Zürich	88'232	73'924	19,4
Sicherheitskosten durch Dritte	20'306	8'983	n/a
Total Polizei und Sicherheit	108'538	82'907	30,9

Die massive Kostensteigerung ist weitgehend zurückzuführen auf das am 6. November 2006 eingeführte Flüssigkeitsverbot im Handgepäck sowie auf die Umsetzung von EU-Sicherheitsauflagen. Teile dieser Kosten fielen bereits im ersten Halbjahr 2007 an, die entsprechende Refinanzierung über eine um durchschnittlich 3 Franken höhere Sicherheitsgebühr konnte jedoch erst per 1. Juli 2007 umgesetzt werden.

Die Kosten im Bereich **Unterhalt und Material** betragen 47,7 Millionen und liegen um 1,7 Millionen Franken (plus 3,8 Prozent) über denjenigen des Vorjahres (46 Millionen Franken). Die Schwankungen in den einzelnen Jahren sind unter anderem auf Wettereinflüsse zurückzuführen, welche die einzelnen Unterhaltsarbeiten beschleunigen oder verzögern können.

Die Aufwendungen der Flughafen Zürich AG für **Verkauf, Marketing und Verwaltung** liegen bei 40,8 Millionen Franken (plus 12,1 Prozent oder 4,4 Millionen Franken). Die IT-Kosten für Hard- und Software haben dabei im Geschäftsjahr um 1,8 Millionen Franken zugenommen. Der Hauptgrund liegt darin, dass Ende August die bisher geleaste CUTE-Infrastruktur (Check-in-System für Handling-Agents) gekauft wurde. Somit werden die Wartungskosten dieser Infrastruktur neu in diesem Kostenblock ausgewiesen und nicht mehr in den anderen Betriebskosten (als Teil der Leasinggebühr). Gegenüber dem Vorjahr wurden ferner die Aufwendungen für Marketing (Aviation und Kommerz) um 2,4 Millionen Franken erhöht. In dieser Position enthalten sind zudem die extern angefallenen Kosten für die Projektarbeiten im Zusammenhang mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), die rund 3 Millionen Franken betragen.

Die Kosten für **Energie und Abfall** nahmen von 22,5 Millionen auf 20,8 Millionen Franken ab (minus 1,7 Millionen Franken). Dies ist vor allem auf Wettereinflüsse zurückzuführen (milder Winter, kühler Sommer).

Die **anderen Betriebskosten** reduzierten sich im Jahr 2007 um 2,4 Millionen Franken oder 10,9 Prozent auf neu 19,1 Millionen Franken. Die Reduktion ist etwa zu gleichen Teilen begründet durch tiefere Kosten für Schneeräumung, reduzierte Leasingkosten für das CUTE-System (der Leasing-Vertrag lief Ende August aus, siehe auch Verkauf, Marketing und Verwaltung) sowie eine Reduktion der Versicherungsprämien aufgrund von Neuverhandlungen der Konditionen.

In den **anderen Aufwendungen/Erträgen, netto**, sind 6,4 Millionen Franken Erträge aufgrund der Auflösung einer nicht mehr benötigten Abgrenzung von Erträgen aus Nut-

zungsentgelten enthalten. Die Flughafen Zürich AG hat im Geschäftsjahr 2006 rund 10 Millionen Franken Nutzungsentgelte an die verschiedenen Nutzer des Flughafens in Rechnung gestellt. Die Einführung dieser Nutzungsentgelte wurde von einzelnen Partnern rechtlich in Zweifel gezogen. Ein rechtskräftiger Entscheid dazu ist im Jahr 2007 weitgehend zugunsten der Gesellschaft ergangen, wonach die Nutzungsentgelte von Unternehmen, die in der Bodenabfertigung tätig sind, rechtmässig erhoben wurden. Rund 1,1 Millionen Franken werden von einem Nutzer nach wie vor bestritten: die entsprechenden Rechtsprozesse laufen. In den anderen Aufwendungen und Erträgen sind unter anderem rund 2 Millionen Franken Sonderabschreibungen aus Buchverlusten von Anlageabgängen enthalten, die im Zusammenhang mit dem Umbau der Kommerzflächen im landseitigen Shoppingcenter angefallen sind.

Der **Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)** beträgt 410,1 Millionen gegenüber 378,3 Millionen Franken im Vorjahr. Die EBITDA-Marge beträgt 51,1 Prozent (Vorjahr 51,3 Prozent).

Mit 180,9 Millionen Franken liegen die **Abschreibungen** rund 8 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr. Diese Reduktion ist grösstenteils bedingt durch Gebäudeteile der Docks A und B, die das Ende der buchhalterischen Nutzungsdauer erreicht haben (die Aktivierung der zwei Gebäude erfolgte am 1. Januar 1977 bzw. am 1. Januar 1987).

Ein höherer EBITDA sowie tiefere Abschreibungen führten zu einer Verbesserung des **Betriebserfolgs vor Zinsen und Steuern (EBIT)** um 39,8 Millionen auf 229,2 Millionen Franken (plus 21 Prozent).

Das **Finanzergebnis** fiel mit 64,6 Millionen um 15,1 Millionen Franken oder 18,9 Prozent besser aus als im Vorjahr.

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %
Finanzierungskosten	73'635	88'268	(16,6)
Marktwertveränderung Zinsabsicherung	(6'993)	(12'515)	(44,1)
Aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(388)	(99)	n/a
Aufzinsung langfristige Rückstellung für Schallschutz und formelle Enteignungen	(1'665)	4'022	n/a
Finanzergebnis	64'589	79'676	(18,9)

Die Finanzierungskosten reduzierten sich aufgrund weiterer Rückzahlungen des verzinslichen Fremdkapitals um 16,6 Prozent. Im Geschäftsjahr wurden die Anleihe mit einer Laufzeit von 1995 bis 2007 (75 Millionen Franken; Zinscoupon 5 Prozent) sowie eine weitere Tranche des US Car Park Lease von 47,4 Millionen Franken vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückerstattet.

Die Marktwertveränderung auf der Zinsabsicherung ist abhängig von Währungs- und Zinsänderungen am Kapitalmarkt und kann vom Unternehmen nicht beeinflusst werden. Das positive Ergebnis von 1,7 Millionen Franken aus der Aufzinsung der langfristigen Rückstellung für Schallschutz und formelle Enteignungen ist bedingt durch eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Schallschutz bis Ende 2015.

Konzerngewinn

Der ausgewiesene **Konzerngewinn** von 130,7 Millionen Franken (plus 49,4 Prozent) übertrifft die ursprünglichen Erwartungen der Flughafen Zürich AG.

Aufgrund der guten Wirtschaftsentwicklung und der erfolgreichen Geschäftstätigkeit des Homecarriers Swiss lag die Zahl der Lokal- wie auch der Transferpassagiere über den Erwartungen des Unternehmens. Im Kommerzbereich konnte ein Rekordergebnis erzielt werden. Sowohl die Umsatzentwicklung der Kommerzpartner wie auch die Kon-

zessionserträge der Gesellschaft stiegen überproportional zum Passagierwachstum. Mit diesen höheren Erträgen konnten die massiv höheren Sicherheitskosten kompensiert werden. Die Auflösung der nicht mehr benötigten Abgrenzung von Erträgen von Nutzungsentgelten hat mit 6,4 Millionen Franken ebenfalls zum guten Ergebnis beigetragen.

Der Konzerngewinn ohne Berücksichtigung der Lärmthematik konnte gar um 77,8 Prozent von 47 Millionen auf 83,5 Millionen Franken gesteigert werden.

(CHF in Tausend)	2007 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2007 ohne Fluglärm	2006 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	2006 ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	495'981	(58'278)	437'703	444'238	(54'023)	390'215
Non-Aviation-Erträge	306'887	3'974	310'861	292'871	3'847	296'718
Total Erträge	802'868	(54'304)	748'564	737'109	(50'176)	686'933
Betriebskosten	(392'753)		(392'753)	(358'837)		(358'837)
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	410'115	(54'304)	355'811	378'272	(50'176)	328'096
EBITDA-Marge (in %)	51,1		47,5	51,3		47,8
Abschreibungen	(180'913)		(180'913)	(188'856)		(188'856)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	229'202		174'898	189'416		139'240
EBIT-Marge (in %)	28,5		23,4	25,7		20,3
Konzerngewinn	130'675	(47'180)	83'495	87,448	(40'496)	46'952
Konzerngewinn in % der Erträge	16,3		11,2	11,9		6,8

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 4.50 Franken (Vorjahr 3 Franken) pro Aktie vor.

Segmentberichterstattung

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

Die Sicherheitskosten an Flughäfen steigen aufgrund der immer strenger werdenden Sicherheitsvorschriften überproportional an. Mit der erstmaligen separaten Darstellung im Teilsegment «Aviation Sicherheit» stellt die Flughafen Zürich AG die Auswirkungen der Sicherheitsthematik auf das Ergebnis der Unternehmung transparent dar.

Aviation Flugbetrieb

(CHF in Millionen)	2007	2006	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	318,7	300,9	5,9
Intersegmentäre Erträge	10,1	9,9	2,0
Total Erträge	328,8	310,7	5,8
Segmentergebnis	19,6	10,3	90,9
Total Segmentaktiven	880,5	887,3	(0,8)
Abschreibungen pro Jahr	50,7	51,9	(2,2)
Investitionen	44,8	30,0	49,2
Vollzeitstellen per 31.12.	585	573	2,1

In der Darstellung früherer Geschäftsjahre beinhaltete das Teilsegment «Aviation Flugbetrieb» auch die Sicherheitsthematik und wies ein negatives Segmentergebnis aus. Durch die Abtrennung des Teilsegments «Aviation Sicherheit» weist «Aviation Flugbetrieb» nun erstmals ein positives Ergebnis von 19,6 Millionen Franken aus. Dies entspricht einer Verbesserung um 9,3 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr.

Die gegenüber dem Vorjahr um 18,1 Millionen Franken höheren Erträge wurden teilweise kompensiert durch höhere Kosten, insbesondere für die Verwaltung (beispielsweise den SIL-Prozess), für Marketingaktivitäten sowie im Personalbereich.

Aviation Sicherheit

(CHF in Millionen)	2007	2006	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	119,0	89,3	33,2
Intersegmentäre Erträge	0,0	0,0	n/a
Total Erträge	119,0	89,3	33,2
Segmentergebnis	(14,3)	(17,9)	20,0
Total Segmentaktiven	30,6	29,5	4,0
Abschreibungen pro Jahr	4,7	3,2	45,6
Investitionen	4,4	4,6	(3,7)
Vollzeitstellen per 31.12.	11	13	(11,1)

Die Erhöhung der Segmenterträge um 29,9 Millionen Franken begründen sich einerseits mit den per 1. Januar und per 1. Juli 2007 erhöhten Sicherheitsgebühren und andererseits mit der positiven Passagierentwicklung. Die Zusatzaufwendungen aus der Umsetzung des Flüssig-

keitsverbotes im Handgepäck sowie die Kosten der kurz- und mittelfristigen Massnahmen als Folge der EU-Inspektion vom Dezember 2006 sind die Hauptgründe der Kostensteigerung.

Aviation Fluglärm

(CHF in Millionen)	2007	2006	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	58,3	54,0	8,0
Intersegmentäre Erträge	0,0	0,0	n/a
Total Erträge	58,3	54,0	8,0
Segmentergebnis	54,3	50,2	8,2
Total Segmentaktiven	249,9	197,5	26,5
Abschreibungen pro Jahr	0,1	0,1	n/a
Investitionen	135,1	114,7	17,8
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	123,5	131,9	(6,4)
Vollzeitstellen per 31.12.	12	10	20,4

Die um 4,3 Millionen Franken höheren Segmenterträge sind ausschliesslich auf die positive Verkehrsentwicklung zurückzuführen. Bedingt durch vereinzelte leicht höhere Kosten verbesserte sich das Segmentergebnis um 4,1 Millionen Franken.

Non-Aviation

(CHF in Millionen)	2007	2006	Veränderung in %
Erträge mit Dritten	306,9	292,8	4,8
Intersegmentäre Erträge	125,3	125,8	(0,4)
Total Erträge	432,2	418,6	3,3
Segmentergebnis	169,6	146,8	15,5
Total Segmentaktiven	1'803,8	1'881,9	(4,2)
Abschreibungen pro Jahr	125,4	133,6	(6,1)
Investitionen	63,5	69,4	(8,6)
Vollzeitstellen per 31.12.	711	694	2,5

Das Segmentergebnis «Non-Aviation» ist hauptsächlich geprägt durch die Zunahme der Erträge mit Dritten um 14 Millionen Franken. Hauptgründe für diese Zunahme sind die bedeutend höheren Konzessionserträge sowie die Erhöhung der anderen Erträge aus Dienstleistungen. Die intersegmentären Erträge sind stabil geblieben, da sich der grösste intern verrechnete Ertrag – die intern

generierten Mieterträge aus den anderen Segmenten – nur unwesentlich verändert hat.

Aufgrund tieferer Abschreibungen und tieferer Energiekosten hat sich das Segmentergebnis überproportional stark auf 169,6 Millionen Franken erhöht.

Beteiligungen

Bangalore (Indien)

Eigentümer und Betreiber des neuen Flughafens in Bangalore ist die Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), an deren Aktienkapital die Flughafen Zürich AG mit 17 Prozent 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. Zu Beginn des Geschäftsjahres hatte die Flughafen Zürich AG Aktienkapital im Umfang von 15,9 Millionen Franken gezeichnet. Die verschiedenen Erweiterungen werden sowohl durch Fremd- wie auch durch Eigenkapital finanziert. Die Flughafen Zürich AG hat dazu zusätzliches Eigenkapital von rund 2,8 Millionen Franken gezeichnet. Das gesamte Kapitalinvestment bis zur Eröffnung des Flughafens Ende März 2008 beträgt für die Flughafen Zürich AG rund 18,7 Millionen Franken.

Bogotá (Kolumbien)

Der Flughafen El Dorado in Bogotá (Kolumbien) verzeichnete im Jahr 2007 rund 12 Millionen Passagiere. Die Flughafen Zürich AG hält an der zu administrativen Zwecken gegründeten Gesellschaft Unique IDC Colombia S.A. 49,5 Prozent (CHF 18'000) des Aktienkapitals und ist mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt.

Chile

Der Verkehr an 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 gut 1,3 Millionen deutlich über dem Vorjahreswert. Die drei Flughäfen arbeiten profitabel. Die Beteiligung der Flughafen Zürich AG an den drei Flughäfen liegt zurzeit bei 16 Prozent (CHF 571'000), wird aber im Verlauf des Jahres 2008 weiter reduziert.

Honduras

Die Flughafen Zürich AG berät und unterstützt die InterAirports S.A. im Rahmen eines Managementvertrages in operationellen und kommerziellen Bereichen.

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 2007 ein Aufkommen von 1,7 Millionen Passagieren. Die Flughafen Zürich AG hält an der zu administrativen Zwecken gegründeten Gesellschaft Unique IDC S.A. de C.V. 49,5 Prozent (CHF 3'000) des Aktienkapitals.

Venezuela

Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2007 keine Zahlen vorgelegt werden. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal. Seither wird der Flughafen von einer «junta interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium

den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Das entsprechende letztinstanzliche Urteil des Bundesgerichts wird seit letztem Herbst erwartet. Das Unternehmen hat Signale, dass das Urteil für die Flughafen Zürich AG positiv sein wird. Aufgrund dieses Gerichtsurteils wird eine definitive Lösung im Verlaufe des Jahres 2008 erwartet.

APT Airport Technologies AG

Die APT Airport Technologies AG ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG. Im Geschäftsjahr 2007 erzielte sie einen Umsatz von 19,3 Millionen Franken und baute ihr Angebot an Dienstleistungen weiter aus.

Im Berichtsjahr konnten drei weitere Fluggesellschaften für die Nutzung der Check-in-Selbstbedienungsautomaten (CUSS) gewonnen werden. Gesamthaft sind 14 Fluggesellschaften an das CUSS-Angebot angeschlossen, womit mehr als 80 Prozent aller abfliegenden Passagiere diesen Service nutzen können. Dazu wurden 12 zusätzliche Check-in-Selbstbedienungsautomaten in allen drei Check-in-Zonen installiert. Im Weiteren konnte die erste Etappe der Einführung einer hochmodernen «Voice over IP»-Telefonanlage mit mehr als 500 Endgeräten erfolgreich abgeschlossen werden.

Im Herbst 2007 wurde die gesamte Gate-Infrastruktur mit 2D-Barcode-Lesern ausgerüstet. So können Bordkarten, die Passagiere zu Hause ausdrucken, am Gate automatisch gelesen werden. Diese neuen Geräte erlauben in Zukunft den Verzicht auf Bordkarten mit Magnetstreifen.

Mit der Einführung der neuen Dienstleistungen des SAP-Outsourcings in Zusammenarbeit mit dem Partner SBS Consulting sowie dem Rent a Server wurden zwei wichtige ICT-Dienstleistungen etabliert. Mit dem Kernkraftwerk Laufenburg konnte auch bereits ein wichtiger Kunde gewonnen werden.



**Yu Tang, Chikage Lee, Ann Lu, Chaofan Kong,
Yingyi Liu, Touristengruppe,**
seit einer Woche in Zürich
→ ab Seite 77



Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Jahr 2007 wurden 247,7 Millionen Franken investiert gegenüber 218,7 Millionen Franken im Vorjahr. Aufgeteilt auf die verschiedenen Anlageklassen zeigt sich folgendes Bild:

(CHF in Millionen)	2007	2006
Mobile Sachanlagen	3,0	11,5
Projekte in Arbeit in Leasing	0,2	2,7
Projekte in Arbeit	102,3	85,5
Assoziierte Beteiligungen	7,5	4,7
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	134,5	114,3
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung ¹⁾	0,2	0,0
Total	247,7	218,7
Davon 5. Bauetappe	0,0	8,5

¹⁾ Im Jahr 2007 wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon von den Parteien an das Bundesgericht weitergezogen. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von 240'000 Franken entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise Anfang 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007. Ab 1. Januar 2008 wird der immaterielle Vermögenswert linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession bis 2051 amortisiert. Siehe dazu auch Risk Management, Lärmentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen.

Neben den Investitionen für die Sanierung der Piste 16/34 (15,9 Millionen Franken) sind Aufwendungen für folgende Projekte enthalten:

- Neue Kreuzung vor dem Operations Center (9,7 Millionen Franken)
- Erweiterung der Kommerzfläche im Airport Shopping (7 Millionen Franken)
- Vorfelddsanierung (5,3 Millionen Franken)
- Ersatz von Winterdienstfahrzeugen (3,1 Millionen Franken)
- Investitionen in IT-Projekte wie für die Ablösung des Zutrittserfassungssystems (2,7 Millionen Franken)
- Projekt «Zürich 2010» (2,3 Millionen Franken)
- Erhöhte Instandhaltung Piste 14 (2 Millionen Franken)

Konzerngeldflussrechnung

(CHF in Tausend)	2007	2006	Veränderung in %
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	410'911	367'213	11,9
Davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm	50'705	36'922	37,3
Total Einnahmen Lärmgebühren	57'743	46'106	25,2
Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(7'038)	(9'184)	(23,4)
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(147'339)	(258'772)	(43,1)
Davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	(52'606)	(176'634)	(70,2)
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(134'506)	(114'313)	17,7
Total kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	81'900	(62'321)	n/a
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(223'778)	(82'716)	n/a
Zunahme flüssige Mittel	39'794	25'725	54,7
Bestand flüssige Mittel Anfang Geschäftsjahr ¹⁾	42'562	16'837	
Zunahme flüssige Mittel	39'794	25'725	
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr¹⁾	82'356	42'562	
Davon Airport Zurich Noise Fund	2'620	678	

¹⁾ Kurzfristige Geldanlagen Airport Zurich Noise Fund werden neu unter kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ausgewiesen. Zu Vergleichszwecken wurde das Vorjahr angepasst.

Der Geldfluss aus Geschäftstätigkeit konnte im Jahr 2007 um 11,9 Prozent auf 410,9 Millionen Franken gesteigert werden. Davon beträgt der Geldfluss aus der Geschäftstätigkeit Fluglärm 50,7 Millionen Franken (2006: 36,9 Millionen Franken). Die Investitionstätigkeit reduzierte sich um 111,4 Millionen auf 147,3 Millionen Franken, wovon 52,6 Millionen Franken für die Anlage der vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund als separates Vermögen verwendet wurden.

Am 28. September 2007 wurde die 5-Prozent-Anleihe mit einer Laufzeit von 1997 bis 2007 im Nominalbetrag von 75 Millionen Franken und am 20. Dezember 2007 die dritte

Rate von Bankverbindlichkeiten aus dem US Car Park Lease (3,606 Prozent, 47,4 Millionen Franken nominal) jeweils vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Der Geldabfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 141,1 Millionen auf 223,8 Millionen Franken (2006: 82,7 Millionen Franken).

Per Ende Geschäftsjahr weist die Gesellschaft flüssige Mittel von 82,4 Millionen aus (plus 39,8 Millionen Franken). Ein Anteil von 2,6 Millionen Franken betrifft die flüssigen Mittel des Airport Zurich Noise Fund.

Nominale Nettoverschuldung

Die nominale Nettoverschuldung (Net Debt) reduzierte sich im Berichtsjahr auf 1,077 Milliarden Franken (minus 212,9 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)	31.12.2007	31.12.2006	Veränderung in %
Finanzverbindlichkeiten nominal	1'399'797	1'399'797	[8,3]
Abzüglich flüssige Mittel	[322'352]	[235'991]	36,6
Nominale Nettoverschuldung	1'077'445	1'290'360	(16,5)
Abnahme	[212'915]	[495'838]	

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um 9,4 Millionen auf 3'180,3 Millionen Franken, begründet durch das höhere Umlaufvermögen (plus 79,6 Millionen Franken) sowie das tiefere Anlagevermögen (minus 10,2 Millionen Franken). Die Anlagenintensität reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr von 91,9 Prozent auf 89,4 Prozent.

Das Eigenkapital konnte um 142,9 Millionen Franken gestärkt werden und beträgt neu 1'373,4 Millionen Franken, was einem Anteil von 43,2 Prozent (2006: 38,8 Prozent) entspricht.

Das Fremdkapital reduzierte sich im Berichtsjahr um 133,5 Millionen Franken und beträgt neu 1'807 Millionen Franken.

Die Rendite des durchschnittlich eingesetzten Kapitals (ROCE) konnte von 5,7 auf 6,9 Prozent gesteigert werden.

Die Eigenkapitalrendite erhöhte sich trotz der Dividendenausschüttung im Frühjahr 2007 für das Geschäftsjahr 2006 von 18,4 Millionen Franken und dank dem höheren Jahresgewinn von 8,6 auf 10 Prozent.

Bilanzkennzahlen

(CHF in Tausend)	in %	2007	in %	2006
Anlagevermögen	89,4	2'843'032	91,9	2'913'241
Umlaufvermögen	10,6	337'316	8,1	257'700
Bilanzsumme	100,0	3'180'348	100,0	3'170'941
Eigenkapital	43,2	1'373'384	38,8	1'230'464
Langfristiges Fremdkapital	44,5	1'416'647	47,4	1'504'113
Kurzfristiges Fremdkapital	12,3	390'317	13,8	436'364
Bilanzsumme	100,0	3'180'348	100,0	3'170'941
Durchschnittlich investiertes Kapital (Capital Employed)		2'629'505		2'614'617
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)	6,9		5,7	
Eigenkapitalrendite	10,0		8,6	
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)		918'833		1'177'985
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA		2,24x		3,11x
Verzinsliches Kapital (netto, nominal)		1'077'445		1'290'360
Verzinsliches Kapital (nominal)/EBITDA		2,56x		3,41x



Ausblick

Wichtigste Veränderungen in den Geschäftsfeldern des Unternehmens im Geschäftsjahr 2008

Verschiedene Veränderungen der Geschäftsaktivitäten des Unternehmens werden sich im Geschäftsjahr 2008 auf die Kosten- und Ertragsstruktur des Unternehmens auswirken.

- Am 1. Januar 2008 wurden die Rettungsorganisationen von der Flughafen Zürich AG mit ihren 159 Mitarbeitenden an die Stadt Zürich übertragen. Damit gingen die Aufgaben der Berufsfeuerwehr, des Rettungsdienstes sowie der Einsatzzentrale des Flughafens Zürich auf die Stadt Zürich über, die basierend auf einem langfristigen Dienstleistungsvertrag mit detailliertem Leistungsauftrag die entsprechenden Leistungen erbringt. Die jährlichen Kosten für den Dienstleistungsvertrag werden sich auf 21,1 Millionen Franken belaufen, die als Betriebskosten ausgewiesen werden. Durch die Ausgliederung fallen auf verschiedenen anderen Kostenarten Aufwendungen weg – insbesondere bei den Personalkosten. Per Saldo erwartet die Flughafen Zürich AG Einsparungen von rund 3 Millionen Franken jährlich.
- Im Sommer 2008 wird das neue Flughafenhotel eröffnet. Die Flughafen Zürich AG ist Baurechtgeberin für das Hotel und hat für drei Bürogeschosse sowie für ein Geschoss für Nebennutzungen ein Nutzungsrecht über die gesamte Baurechtsdauer: sie vermietet diese Flächen an Dritte weiter. Mit der Eröffnung wird das bisher von der Flughafen Zürich AG betriebene Airport Conference Center geschlossen. Es wird neu durch SAS Radisson im neuen Flughafenhotel betrieben. Für das Geschäftsjahr 2008 wird die Betriebsaufnahme des Flughafenhotels auf den Unternehmensgewinn noch keinen signifikanten Einfluss ausüben.

Allgemeine Branchen- und Marktentwicklung

Die wirtschaftlichen Aussichten der Schweiz für das Jahr 2008 werden trotz Subprime-Krise verhalten positiv beurteilt. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) geht von einer absehbaren wirtschaftlichen Abschwächung aus und erwartet für 2008 ein Wirtschaftswachstum von 1,9 Prozent (2007 rund 2,8 Prozent).

Die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz beeinflusst sowohl die Verkehrsentwicklung (insbesondere das Lokalpassagieraufkommen) wie auch die Erträge im kommerziellen Bereich.

Verkehrsentwicklung und Entwicklung

Aviation-Erträge

Erfahrungsgemäss wächst das lokale Passagieraufkommen am Flughafen Zürich rund doppelt so kräftig wie die Wirtschaft. Zudem hat Swiss als Hubcarrier angekündigt, im Jahr 2008 die Kapazitäten nochmals leicht zu erhöhen.

Aufgrund dieser Markteinschätzung erwartet die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2008 ein Verkehrswachstum von rund 4 bis 5 Prozent. Konkret werden für das Jahr 2008 rund 21,5 bis 21,7 Millionen Passagiere erwartet, wobei das Wachstum bei den Transferpassagieren gegenüber den Lokalpassagieren erneut überproportional ausfallen dürfte. Den Transferanteil schätzt die Gesellschaft auf leicht über 34 Prozent.

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

Entwicklung Non-Aviation-Erträge

Im April 2008 wird das neue Ladengeschoss im landseitigen Airport Shopping den Betrieb aufnehmen. Aufgrund dieses erweiterten Flächenangebotes erwartet die Gesellschaft im Kommerzbereich auch im Geschäftsjahr 2008 ein über dem Passagierwachstum liegendes Umsatzwachstum.

Betriebskosten

Für das Geschäftsjahr 2008 wird bei den Unterhalts- und den Energiekosten ein überproportionales Wachstum erwartet. Sofern keine weiteren Sicherheitsauflagen umgesetzt werden müssen, wird die Erhöhung der Sicherheitskosten voraussichtlich deutlich unter der Kostensteigerung des Geschäftsjahres 2007 liegen.

Investitionen

Die Gesellschaft plant 2008 Investitionen in der Grössenordnung von rund 250 Millionen bis 280 Millionen Franken. Die grössten Einzelprojekte sind die Sanierung der Piste 16/34 (rund 50 Millionen Franken), Investitionen im Rahmen der Umsetzung der EU-Vorschriften (rund 90 Millionen Franken) sowie die Zentralisierung der Sicherheit (rund 15 Millionen Franken).

Finanzierung

Im Jahr 2008 wird eine weitere Tranche aus den Bankverbindlichkeiten des US Car Park Lease von 49 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig (20. Dezember 2008). Sowohl die Investitionen wie auch die Rückzahlung dieser Tranche sollen aus bestehenden Mitteln finanziert werden.

Ausblick zum Ergebnis

Das Unternehmen erwartet, die Gesamteinnahmen im nächsten Jahr um rund 5 Prozent erhöhen zu können. Die EBITDA-Marge wird in ähnlicher Höhe wie im Vorjahr erwartet. Die Abschreibungen werden voraussichtlich höher ausfallen als im Geschäftsjahr 2007, dies aufgrund der erstmaligen Amortisation der voraussichtlich im Jahr 2008 aktivierten immateriellen Vermögenswerte aus dem Recht zu formellen Enteignungen sowie der verstärkten Bautätigkeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sicherheitsvorschriften und von Schengen. Ohne ausserordentliche Ereignisse erwartet die Gesellschaft aus heutiger Sicht einen gegenüber dem Vorjahr um rund 5 Prozent höheren Konzerngewinn.



Roger Berger, 41, Frachtmitarbeiter
ist seit 14 Jahren bei Unique (Flughafen Zürich AG)
→ ab Seite 77

Corporate Governance

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

Konzern- und Kapitalstruktur

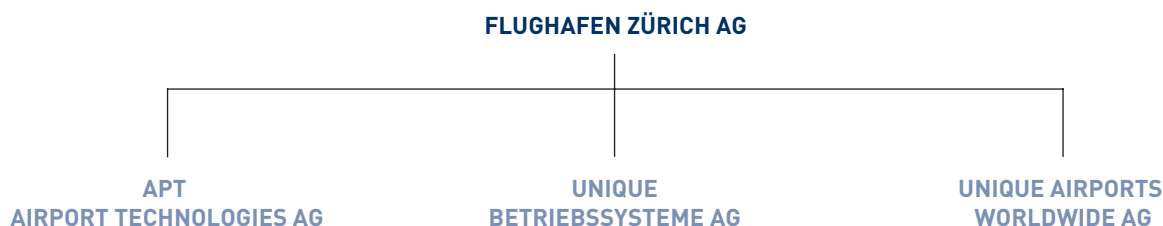
Konzernstruktur

Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die Segmentberichterstattung verwiesen (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung nach IFRS, Grund-

sätze der Konzernrechnungslegung, Segmentberichterstattung).

Nebst der an der SWX kotierten Flughafen Zürich AG, Kloten (Valorennummer 1'056'796), mit einer Börsenkapitalisierung von CHF 2,8 Milliarden Franken per Stichtag, gehören keine weiteren börsenkotierte 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 entsprechend 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)	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2005
Aktienkapital	307'019	307'019	245'615
Gesetzliche Reserven			
Agio	533'290	533'290	269'254
Allgemeine Reserven	19'060	19'060	19'060
Reserve für eigene Aktien	650	693	1'735
Freie Reserven	80'208	80'165	79'123
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	47'373	25'712	13'392
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2006/2005	(18'405)	(4'903)	0
Jahresgewinn	60'597	26'564	12'320
Total Eigenkapital	1'029'792	987'600	640'499

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 2007 besitzt der Kanton Zürich 33,33 Prozent 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, welche den Grenzwert, bei dessen Überschreitung gemäss Börsengesetz eine Angebotspflicht besteht, auf 49 Prozent hinaufsetzt.

Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

Beschränkung der Übertragbarkeit von Aktien und Nominee-Eintragungen

Der Eintrag mit Stimmrecht ist auf 5 Prozent des Aktienkapitals beschränkt, wobei die Limite sowohl für Einzelaktionäre als auch für verbundene Gruppen gilt. Davon ausgenommen 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 Verwaltungsratsmandats an der Generalversammlung jenes Jahres stattfindet, in welchem ein Mitglied sein 70. Altersjahr vollendet.

Dem Kanton Zürich steht statutarisch das Recht zu, drei von sieben oder acht bzw. vier von neun Mitgliedern gemäss Art. 762 OR in den Verwaltungsrat zu delegieren. Die fünf durch die Generalversammlung zu wählenden Mitglieder wurden im Berichtsjahr im Einzelwahlverfahren gewählt.

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 Barry Callebaut AG, seit Dezember 2005 Vizepräsident des Verwaltungsrates Barry Callebaut AG sowie seit Dezember 2007 Präsident des Verwaltungsrates Oettinger Imex AG (Oettinger Davidoff Group); Präsident des Verwaltungsrates seit GV 2000.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Seit Dezember 2007 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Symrise AG sowie Vizepräsident und Independent Lead Director des Verwaltungsrates der Gate Gourmet Group Holding LLC.

Lukas Briner

Schweizer; Jahrgang 1947; Dr. iur., Berufstätigkeit als Gerichtsschreiber in Uster (bis 1979), juristischer Mitarbeiter, stv. Direktor und seit 2001 Direktor der Zürich 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 und Bergbahnen Engadin St. Moritz 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 Schweizerischer Schiesssportverband

Thomas E. 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 als CEO der Globus Gruppe (2002 bis 2006); Verwaltungsrat seit GV 2006 bis 22. November 2007 (siehe auch nachstehend unter «Wesentliche Änderungen seit Bilanzstichtag»).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrates der AG Zentrum Glatt, Verwaltungsratsmitglied bei Magazine zum Globus AG, Interio AG, Office World AG und Lorze AG

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).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrates EMIG (Engros-Markthalle)

Kaspar Schiller

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

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

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



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 sitzt, hat der Gesellschaft vertraglich eine subsidiäre Übernahme von Vorfinanzierungsleistungen für «alte» Fluglärmentschädigungen zugesichert (siehe dazu Risk Management, Lärmentschädigungen 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. Bauetappe, bereinigt um die auf diesen Investitionen vorzunehmenden Abschreibungen. Die Darlehenslimite beläuft sich demgemäss per Stichtag 31. Dezember 2007 auf 698,4 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 E. Kern¹⁾, 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.

¹⁾ Siehe auch nachstehend unter «Wesentliche Änderungen seit Bilanzstichtag».

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 je ca. drei Sitzungen pro Jahr mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von ca. zwei bis drei Stunden. Im Berichtsjahr tagte das Nomination & Compensation Committee im Hinblick auf die anstehende Neubesetzung der Position des CEO allerdings wesentlich häufiger. 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 Beschlüsse.

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 und 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 wesentliche 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 Update 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 AG, teilweise auch in Zusammenarbeit mit der internen Revision, während der Zwischenrevision diverse Bereiche 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 Auftragsvergabe und Kostencontrolling Gebäudetechnik im Technical Facility Management oder Angemessenheit und Effektivität des Unique Risk Managements. Ebenfalls erfolgten Follow-up-Aktivitäten zu früheren Prüfungen. Der interne Revisor rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committees.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Josef Felder¹⁾

Schweizer; Jahrgang 1961;
Vorsitzender der Geschäftsleitung (CEO)
Dipl. Buchhalter/Controller; ab 1989 Berufstätigkeit bei Crossair AG, bis 1993 als Leiter Accounting und Administration, bis 1996 als Leiter Marketing und bis 1998 als Leiter Product-Management; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG (bzw. damals FIG) im November 1998.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

¹⁾ Siehe auch nachstehend unter «Wesentliche Änderungen seit Bilanzstichtag».

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.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

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.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Rainer Hildebrand

Schweizer; Jahrgang 1954;
Leiter Geschäftsbereich Operations
Linienpilotenausbildung SLS; seit 1978 Berufstätigkeit als Linienpilot (DC 9, MD 80, MD11, A320, A330) bei Swissair, ab 1999 Chefpilot gesamte Swissair-Flotte; Eintritt bei der Flughafen Zürich AG im April 2002.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Beat Spalinger¹⁾

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.

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

¹⁾ Siehe auch nachstehend unter «Wesentliche Änderungen seit Bilanzstichtag».

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 Entschädigungen der Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich aus einem festen Lohnanteil und einem erfolgsabhängigen, zu einem erheblichen Teil in mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft bestehenden variablen Anteil zusammen. Diese Entschädigungen werden vom Verwaltungsrat, auf Antrag des Nomination & Compensation Committee, festgesetzt.

Zum Umfang der im Berichtsjahr ausgerichteten Entschädigungen siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften sowie Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Aktienzuteilung und -besitz

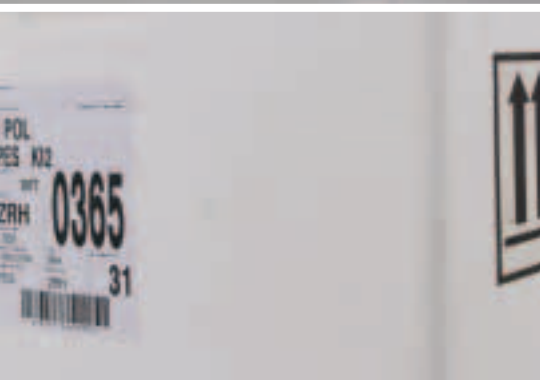
Die Mitglieder der Geschäftsleitung haben für das Berichtsjahr als Lohnbestandteil Aktien der Gesellschaft im Gegenwert von 1'865'100 Franken (Vorjahr 302'000 Franken) zugute. Die Anzahl Aktien kann jedoch noch nicht berechnet werden, da der Ausgabe- wert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so wären 3'997 Aktien der Gesellschaft zugeteilt worden (siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften sowie Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

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

Von Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31. Dezember 2007 insgesamt 15'840 Aktien der Gesellschaft gehalten.

Von Mitgliedern des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen werden per 31. Dezember 2007 insgesamt 523 Aktien der Gesellschaft gehalten. Darin nicht enthalten sind die oben unter «Bedeutende Aktionäre» ausgewiesenen Anteile des Kantons und der Stadt Zürich. Siehe dazu Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften sowie Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften.

Es bestehen keine Optionen auf die Aktien der Gesellschaft.



Zusätzliche Honorare und Vergütungen

Kein Mitglied des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung hat im Berichtsjahr für zusätzliche Dienstleistungen zugunsten der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften Vergütungen bezogen, deren Summe die Hälfte der ordentlichen Entschädigungssumme der betreffenden Organperson erreichen oder überschreiten würde.

Organdarlehen

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

Revisionsstelle

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu beschlossen. Die erstmalige Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle erfolgte vor 1992, also noch unter altem Aktienrecht, als sogenannter «unabhängiger Büchersachverständiger» für die damalige Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG. Der derzeitige leitende Revisor ist im Berichtsjahr erstmals für das Mandat verantwortlich.

Das von der Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr für das Mandat in Rechnung gestellte Honorar beläuft sich auf 308'000 Franken (2006: 363'000 Franken). Für zusätzliche Dienstleistungen ausserhalb des Revisionsstellenmandates stellte die Revisionsgesellschaft im Berichtsjahr insgesamt 39'400 Franken (2006: 353'500 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.

Kontaktadressen:

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

Investor Relations:

Michael Ackermann, michael.ackermann@unique.ch

Corporate Communications:

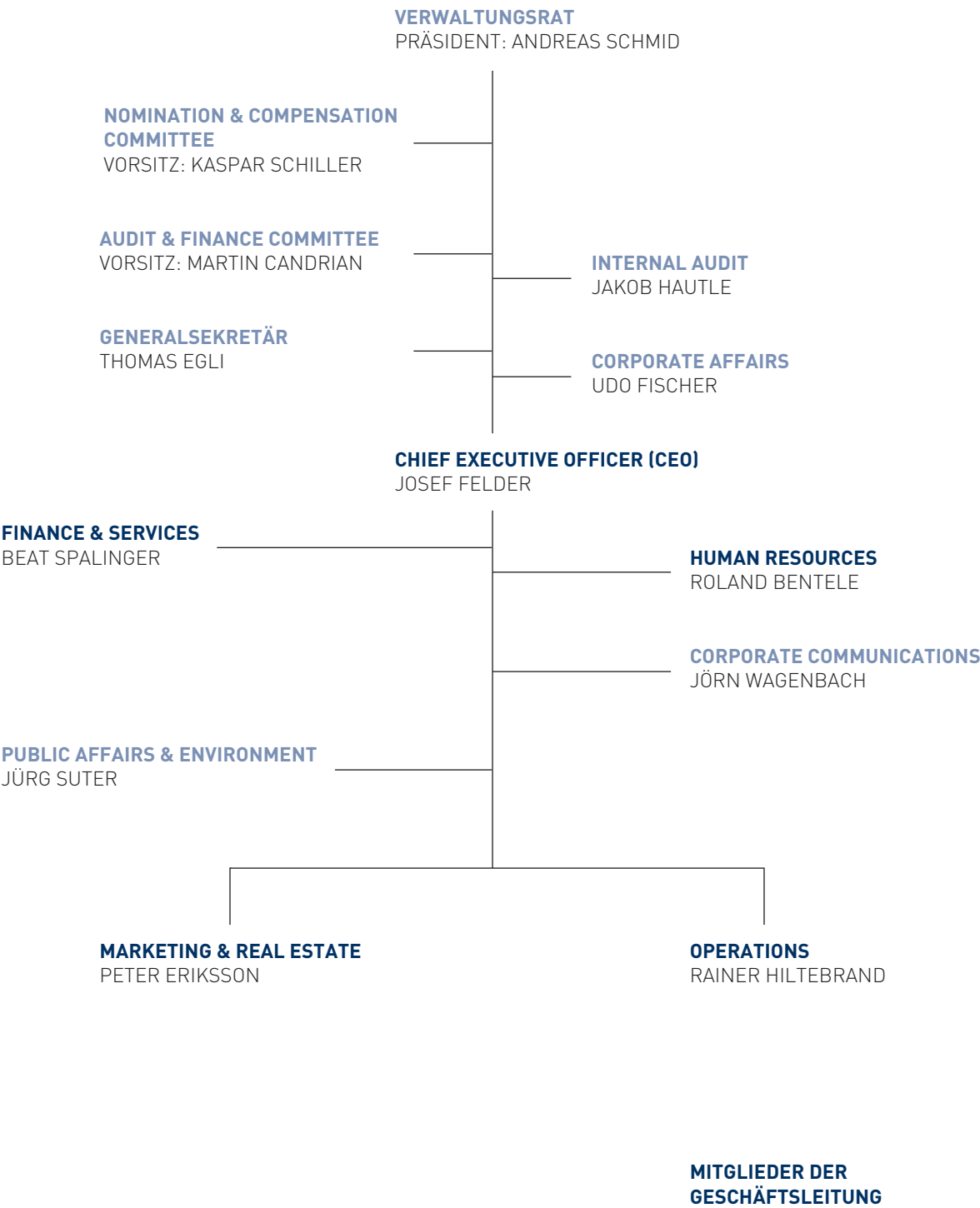
Jörn Wagenbach, joern.wagenbach@unique.ch

Wesentliche Änderungen seit Bilanzstichtag

Per 15. Januar 2008 wurde in der Position des Vorsitzenden der Geschäftsleitung (CEO) ein personeller Wechsel vollzogen. Anstelle des bisherigen Funktionsinhabers, Josef Felder, welcher auf diesen Zeitpunkt aus der Unternehmung ausscheidet, übernimmt Herr Thomas E. Kern die Aufgabe als CEO. Herr Kern war seit der GV 2006 Mitglied des Verwaltungsrates und des Nomination & Compensation Committee. Er hat diese Mandate unmittelbar nach seiner Wahl zum neuen CEO am 22. November 2007 mit sofortiger Wirkung niedergelegt.

Per 19. April 2008 wird in der Position des Leiter Finance & Services (CFO) ein personeller Wechsel vollzogen. Anstelle des bisherigen Funktionsinhabers, Beat Spalinger, welcher auf diesen Zeitpunkt aus der Unternehmung ausscheidet, übernimmt Herr Daniel Schmucki die Aufgabe als CFO. Herr Schmucki war bisher Leiter Controlling, Treasury & Investor Relations.

Organisation



Verwaltungsrat und Management**Präsident**

Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates der
Oettinger Imex AG (Oettinger Davidoff Group)

Vizepräsident

Dr. Lukas Briner
Direktor der Zürcher Handelskammer; vom Zürcher
Regierungsrat in den Verwaltungsrat delegiert

Mitglieder

Martin Candrian
Präsident des Verwaltungsrates der
Candrian Catering AG

Rita Fuhrer
Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektorin des
Kantons Zürich; vom Zürcher Regierungsrat in den
Verwaltungsrat delegiert

Thomas E. Kern (bis 22. November 2007)
Verwaltungsrat in diversen Gesellschaften der
Globus Gruppe

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

Generalsekretär

Thomas Egli



Roland Lieberherr, 27, Koch,
kocht seit 2 ½ Jahren im Restaurant «Italian»
→ ab Seite 77

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:

1. 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.

2. Hubcarrier

Die nationale Fluggesellschaft Swiss ist der bedeutendste Kunde der Flughafen Zürich AG. Swiss trägt am Flughafen Zürich mit rund 52 (2006: 51) Prozent der Flugbewegungen und mit ca. 55 (2006: 53) Prozent der Passagiere zum Verkehrsaufkommen bei. Rund 11 (2006: 13) Prozent des gesamten Umsatzes (exklusive Passagier- und Sicherheitsgebühren) 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.

3. 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:

3.1. Plafonierungsinitiative im Kanton Zürich

Am 25. November 2007 hat das Zürcher Stimmvolk über die Plafonierungsinitiative abgestimmt und sich dabei für den ZFI+ entschieden, welcher maximal 320'000 Flugbewegungen, 47'000 Lärmbetroffene und 7 Stunden Nachtruhe vorsieht. Bei Überschreitung der Marke von 320'000 Flugbewegungen soll die Regierung geeignete Massnahmen prüfen bzw. kann eine Volksbefragung erfolgen. Der letzte Entscheid aber liegt beim Bund, welcher sich in seiner Luftfahrtpolitik vom Dezember 2004 bei den Landesflughäfen grundsätzlich für eine nachfrageorientierte Entwicklung ausgesprochen hat, 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 im Jahr 2010 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.

3.2. 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 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.

3.3. 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.

3.4. 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.

4. 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.

5. 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. Das Handelsgericht hat mit Urteil vom 19. November 2007 zu Gunsten der Flughafen Zürich AG entschieden und die Klage der Swissair abgewiesen. Die Swissair hat jedoch das Urteil des Handelsgerichts ans Bundesgericht als letzte Instanz weitergezogen, sodass das Verfahren noch nicht beendet ist.

6. 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 (lärmabhängige Landetaxe und spezieller Zuschlag auf Passagiergebühren) zu refinanzieren.

6.1. 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 Schallschutzmassnah-

men 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 92 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 148 Millionen Franken betragen.

6.2. 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 wurden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Infolge Rückzuges der Beschwerde einer Partei liegt zur Zeit ein rechtskräftiges Urteil der Schätzungskommission vor (vgl. weitere Ausführungen am Ende dieses Abschnittes). Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten. Weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon (vgl. weitere Ausführungen am Ende dieses Abschnittes sowie Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 22.8., Ereignisse nach dem Bilanzstichtag und Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 16, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag). Entscheide des Bundesgerichtes für die verbleibenden 16 Pilotfälle werden im Jahr 2008 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 Rechtssprechung 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.

Wie weiter oben erwähnt wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle von den Parteien an das Bundesgericht weitergezogen. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein

Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von 240'000 Franken entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise Anfang 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde in der vorliegenden Jahresrechnung bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007 sowohl im Konzernabschluss nach International Financial Accounting Standards (IFRS) als auch im Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR). Ab 1. Januar 2008 wird der immaterielle Vermögenswert im Konzernabschluss nach IFRS linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession bis 2051 amortisiert. Die Gesamtamortisation im Einzelabschluss nach OR bemisst sich ab 1. Januar 2008 mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Darüber hinaus werden im Einzelabschluss nach OR fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, in dem die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten (siehe auch Abschnitt Behandlung der Lärmthematik in der Konzernrechnung nach International Financial Accounting Standards [IFRS] sowie im Einzelabschluss nach Obligationenrecht [OR]).

Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt 150'000 Franken. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken als vorsichtige und konservative Schät-

zung zu betrachten sind (siehe auch Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 22.8., Ereignisse nach dem Bilanzstichtag und Finanzbericht, Jahresrechnung gemäss OR, Anhang der Jahresrechnung, Ziffer 16, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

6.3. Refinanzierung und Wettbewerbsfähigkeit

Die Refinanzierung der Kosten aus Fluglärm erfolgt über lärmrelevante Gebühren. Wichtigste Gebühr für die Refinanzierung ist die lärmabhängige Passagier-tax 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.

6.4. 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.

6.4.1. Lärmschutzmassnahmen

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

6.4.2. 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 eines definitiven Urteils eine gegenwärtige Verpflichtung entsteht bzw. 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 2008 letztinstanzliche Gerichtsentscheide vorliegen werden, die eine Aktivierung bzw. eine Rückstellung auslösen werden.

6.5. 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.

6.6. 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:

6.6.1. 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.

6.6.2. 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.

6.7. 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:

6.7.1. 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, 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.

6.7.2. 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.

6.7.3. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 6.7.2. 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.

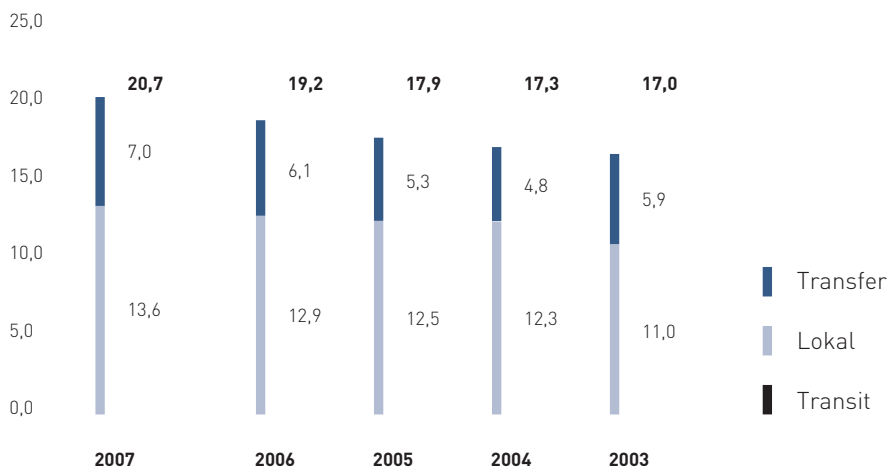


Laila Pfenninger, 28, Flight Attendant,
seit 8 Jahren bei Swiss International Air Lines AG
→ ab Seite 77



Passagiere

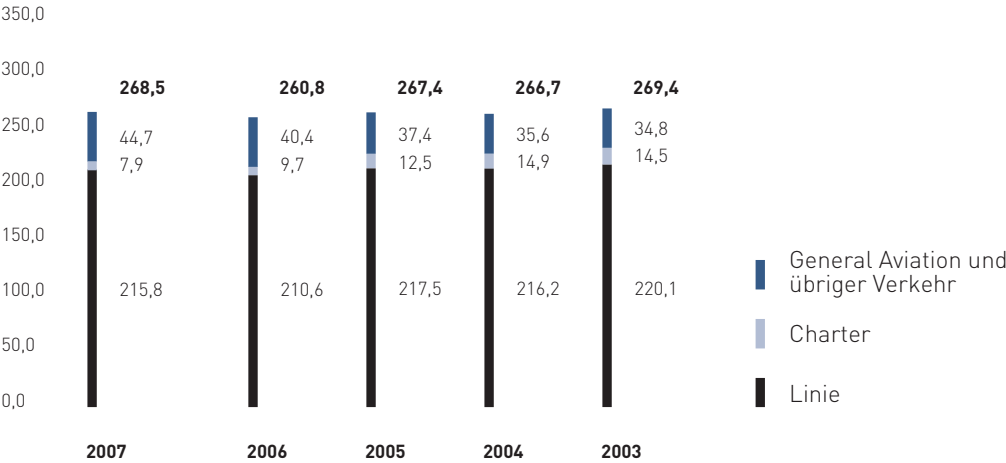
	2007	2006	2005	2004	2003
Total Passagiere	20'739'113	19'237'216	17'884'652	17'252'906	17'024'937
Veränderung in %	7,8	7,6	3,7	1,3	(5,1)
Nach Art der Passagiere					
Airline Passagiere	20'682'094	19'185'989	17'835'291	17'206'742	16'976'860
Veränderung in %	7,8	7,6	3,7	1,4	(5,2)
Lokal Passagiere	13'643'601	12'942'023	12'468'199	12'323'227	10'994'109
Veränderung in %	5,4	3,8	1,2	12,1	1,1
Transfer Passagiere	6'989'922	6'114'226	5'286'570	4'809'390	5'884'786
Veränderung in %	14,3	15,7	9,9	(18,3)	(14,4)
Transit Passagiere	48'571	129'740	80'522	74'125	97'965
Veränderung in %	(62,6)	61,1	8,6	(24,3)	(38,2)
General Aviation & andere Passagiere	57'019	51'227	49'361	46'164	48'077
Veränderung in %	11,3	3,8	6,9	(4,0)	4,5
Nach Art des Verkehrs					
Linienverkehr	19'534'395	17'843'548	16'284'752	15'313'073	15'200'005
Veränderung in %	9,5	9,6	6,3	0,7	(4,4)
Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften	17'780'637	16'221'750	14'859'211	13'800'433	14'217'828
Veränderung in %	7,9	9,2	7,7	(2,9)	(8,1)
Low Cost Carriers	1'753'758	1'361'168	1'425'541	1'512'640	982'177
Veränderung in %	28,8	(4,5)	(5,8)	54,0	129,1
Charterverkehr	1'147'699	1'342'441	1'550'539	1'893'669	1'776'855
Veränderung in %	(14,5)	(13,4)	(18,1)	6,6	(11,1)
General Aviation & übriger Verkehr	57'019	51'227	49'361	46'164	48'077
Veränderung in %	11,3	3,8	6,9	(4,0)	4,5
Nach Herkunft & Ziel (nur Airline Passagiere)					
Europa	15'937'891	14'752'426	13'559'627	12'835'196	12'495'246
Veränderung in %	8,0	8,8	5,6	2,7	(1,7)
Interkontinental	4'744'203	4'433'563	4'275'664	4'371'546	4'481'614
Veränderung in %	7,0	3,7	(2,2)	(2,5)	(13,6)
Nordamerika	1'665'942	1'519'604	1'416'844	1'416'307	1'437'141
Veränderung in %	9,6	7,3	0,0	(1,4)	(9,7)
Asien	2'044'548	1'935'510	1'851'763	1'882'254	1'896'692
Veränderung in %	5,6	4,5	(1,6)	(0,8)	(9,8)
Afrika	813'397	782'212	798'946	828'267	876'606
Veränderung in %	4,0	(2,1)	(3,5)	(5,5)	(27,8)
Lateinamerika	220'316	196'237	208'111	244'718	271'175
Veränderung in %	12,3	(5,7)	(15,0)	(9,8)	(2,6)
Sitzladefaktor (SLF, in %)	70,1	69,8	66,7	65,1	64,8
Veränderung in %	0,4	4,7	2,4	0,5	1,1
Passagiere pro Bewegung (nur Passagierflugzeugbewegungen)	92,7	87,4	78,0	74,7	72,5
Veränderung in %	6,0	12,2	4,4	3,0	0,1

Passagierentwicklung
(Passagiere in Millionen)


Flugbewegungen

	2007	2006	2005	2004	2003
Total Flugbewegungen	268'476	260'786	267'363	266'660	269'392
Veränderung in %	2,9	(2,5)	0,3	(1,0)	(4,5)
Nach Betriebsart					
Linie & Charter	223'745	220'342	229'980	231'086	234'627
Veränderung in %	1,5	(4,2)	(0,5)	(1,5)	(5,3)
Passagierflugzeuge	223'043	219'436	228'781	230'370	234'084
Veränderung in %	1,6	(4,1)	(0,7)	(1,6)	(5,3)
Frachtflugzeuge	702	906	1'199	716	543
Veränderung in %	(22,5)	(24,4)	67,5	31,9	(11,4)
General Aviation & Übrige	44'731	40'444	37'383	35'574	34'765
Veränderung in %	10,6	8,2	5,1	2,3	1,0
Nach Verkehrsart					
Linienverkehr	215'774	210'634	217'494	216'224	220'130
Veränderung in %	2,4	(3,2)	0,6	(1,8)	(4,6)
Traditionelle Luftverkehrsgesellschaften	199'921	192'161	198'320	194'263	208'873
Veränderung in %	4,0	(3,1)	2,1	(7,0)	(7,6)
Low Cost Carriers	15'853	13'266	19'174	21'961	11'257
Veränderung in %	19,5	(30,8)	(12,7)	95,1	147,2
Charterverkehr	7'971	9'708	12'486	14'862	14'497
Veränderung in %	(17,9)	(22,2)	(16,0)	2,5	(14,8)
General Aviation & Übrige	44'731	40'444	37'383	35'574	34'765
Veränderung in %	10,6	8,2	5,1	2,3	1,0
Nach Herkunft & Ziel (nur Bewegungen von Airlines)					
Europa	195'527	193'221	203'670	204'890	207'255
Veränderung in %	1,2	(5,1)	(0,6)	(1,1)	(4,5)
Interkontinental	28'218	27'121	26'310	26'196	27'372
Veränderung in %	4,0	3,1	0,4	(4,3)	(10,8)
Nordamerika	10'052	9'280	8'463	8'089	8'647
Veränderung in %	8,3	9,7	4,6	(6,5)	(5,2)
Asien	11'628	11'421	10'812	10'853	11'002
Veränderung in %	1,8	5,6	(0,4)	(1,4)	(3,6)
Afrika	5'534	5'524	5'943	6'108	6'526
Veränderung in %	0,2	(7,1)	(2,7)	(6,4)	(25,2)
Lateinamerika	1'004	896	1'092	1'145	1'197
Veränderung in %	12,1	(17,9)	(4,6)	(4,3)	(16,1)
Durchschnittliches MTOW (maximales Abfluggewicht)	76,6	73,8	68,3	68,2	69,1
Veränderung in %	3,7	8,1	0,1	(1,3)	(3,8)

Entwicklung der Flugbewegungen
(Flugbewegungen in Tausend)

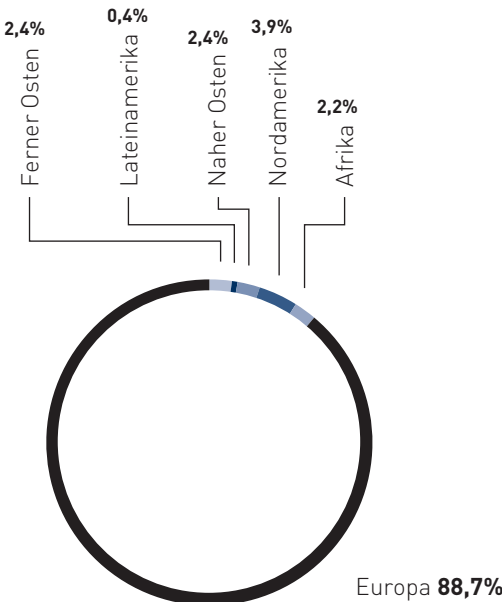


Fracht und Post

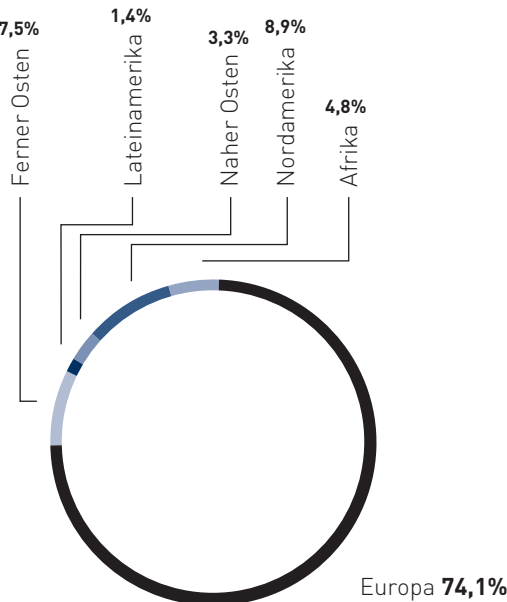
	2007	2006	2005	2004	2003
Fracht in Tonnen	374'264	363'325	372'415	363'537	389'843
Veränderung in %	3,0	(2,4)	2,4	(6,7)	(7,6)
Nach Art des Transportes					
Luftfracht	264'615	257'057	266'401	257'601	283'831
Veränderung in %	2,9	(3,5)	3,4	(9,2)	(8,4)
Camion Transport	109'649	106'268	106'015	105'936	106'012
Veränderung in %	3,2	0,2	0,1	(0,1)	(5,4)
Post in Tonnen	25'343	22'853	21'475	22'963	21'650
Veränderung in %	10,9	6,4	(6,5)	6,1	(5,8)

	2007	2006	2005	2004	2003
Anzahl Fluggesellschaften					
Linienverkehr	72	73	78	76	67
Charterverkehr	28	30	42	42	41
Destinationen Linienverkehr (Städte)					
Europa	108	106	100	91	88
Afrika	20	15	15	15	21
Asien	16	16	18	18	20
Nordamerika	13	12	12	12	11
Süd-/Zentralamerika	2	2	3	3	3
Total	159	151	148	139	143
Destinationen Linienverkehr (Länder)					
Europa	36	35	35	35	34
Afrika	10	10	11	11	14
Asien	14	14	16	16	17
Nordamerika	2	2	2	2	2
Süd-/Zentralamerika	2	2	3	3	2
Total	64	63	67	67	69

Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen



Herkunft und Ziel nach Passagieren



Fluggesellschaften in Zürich (mehr als 5 Landungen im Berichtsjahr)

Linienverkehr

Adria Airways
Aer Lingus
Aeroflot Russian International Airlines
Air Baltic
Air Berlin
Air Bosna
Air Canada
Air Enterprise Pulkova (saisonal)
Air Europa, Lineas Aéreas S.A. (saisonal)
Air France
Air Malta
Air Mauritius
Air One*
Alitalia
American Airlines
Austrian Airlines
BA Cityflyer*
Blue 1
Blue Islands*
British Airways
BMI Regional*
Bulgaria Air
Cirrus Luftverkehrsgesellschaft
City Airline
Clickair
Continental Airlines

Croatia Airlines
CSA, Czech Airlines
Cyprus Airways
Delta Air Lines
Deutsche Lufthansa
Easyjet*
EL AL, Israel Airlines
Emirates
European Air Express**
Finnair
Fly Niki
Germanwings
Helvetic Airways
Iberia
Icelandair (saisonal)
Jat Airways
KLM, Royal Dutch Airlines
Korean Air
LOT, Polskie Linie Lotnicze
Macedonian Airlines
Malaysia Airlines
Malev, Hungarian Airlines
Montenegro Airlines
Norwegian Air Shuttle*
OLT Ostfriesische Lufttransport
Pegasus*

Portugalia***
Qatar Airways
Robin Hood Aviation*
Royal Air Maroc
Royal Jordanian Airlines
South African Airways**
SAS, Scandinavian Airlines System
Singapore Airlines
Spanair
Sun Express
Swiss International Air Lines
TAP Portugal
Thai Airways International
Tuifly
Tunisair
Turkish Airlines
Ukraine International Airline
United Airlines
US Airways*

Total 72 Gesellschaften

*) = Betrieb im Verlauf 2007 aufgenommen

**) = Betrieb im Verlauf 2007 eingestellt

***) = Fusion mit TAP Portugal

Charter und Sonderverkehr

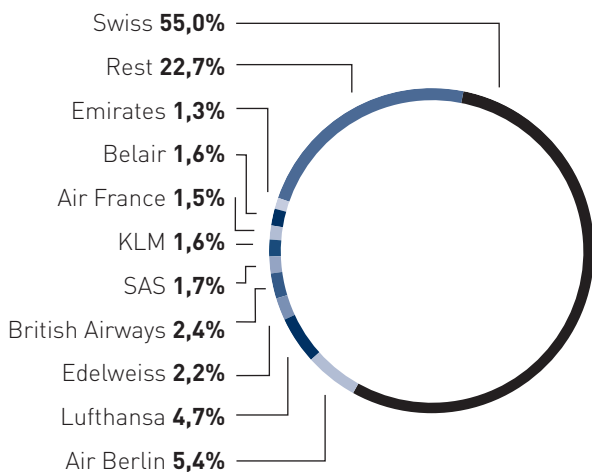
Aegean Aviation (Griechenland)
African Safari Airways (Kenia)
Atlas International (Türkei)
Belair Airlines AG (Schweiz)
BH Air (Bulgarien)
Blue Line (Frankreich)
Bulgarian Air Charter (Bulgarien)
Cityline Hungary (Ungarn)
Darwin Airline (Schweiz)
Dubrovnik Airline (Kroatien)

Edelweiss Air (Schweiz)
Farnair Hungary (Ungarn)
Farnair Switzerland (Schweiz)
Free Bird Airlines (Türkei)
Fly Hello (Schweiz)
Helvetic Airways (Schweiz)
Japan Airlines (Japan)
Karthago Airlines (Tunesien)
LTU Lufttransportunternehmen (Deutschland)
Nouvelair Tunisie (Tunesien)

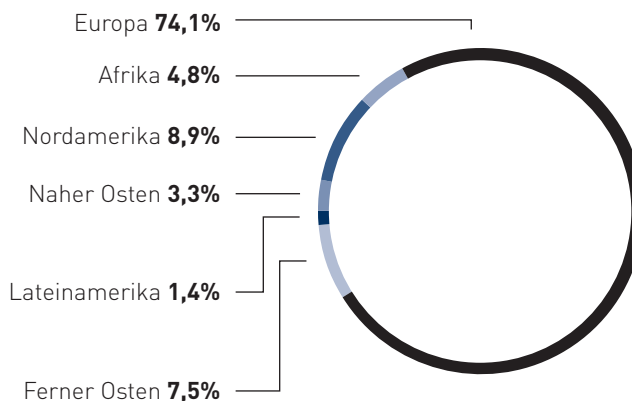
Onur Air (Türkei)
Pegasus (Türkei)
Sky Airlines (Deutschland)
Skywork AG (Schweiz)
Sun Express (Türkei)
Trade Air (Kroatien)
Uzbekistan Airways (Uzbekistan)
WDL Flugdienst (Deutschland)

Total 28 Gesellschaften

Passagiere nach Fluggesellschaft



Bewegungen pro Fluggesellschaft



Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

	Linienverkehr	Charterverkehr	Total	in %
Europa				
Belgien	4'265	2	4'267	1,9
Bosnien/Herzegowina	310	1	311	0,1
Bulgarien	274	136	410	0,2
Dänemark	4'144	5	4'149	1,9
Deutschland	50'464	119	50'583	22,6
Finnland	2'177	14	2'191	1,0
Frankreich	13'242	60	13'302	5,9
Griechenland	3'716	801	4'517	2,0
Grossbritannien	22'653	120	22'773	10,2
Irland	1'254	44	1'298	0,6
Island	18	2	0	0,0
Italien	13'021	91	13'112	5,9
Kroatien	1'597	95	1'692	0,8
Lettland	292	2	294	0,1
Litauen	196	0	196	0,1
Luxemburg	1'450	1	1'451	0,6
Malta	450	3	453	0,2
Mazedonien	1'436	10	1'446	0,6
Montenegro	320	0	320	0,2
Niederlande	6'697	5	6'702	3,0
Norwegen	954	6	960	0,4
Österreich	8'623	19	8'642	3,9
Polen	3'526	2	3'528	1,6
Portugal	3'913	62	3'975	1,8
Rumänien	730	17	747	0,3
Russische Föderation	2'962	6	2'968	1,3
Schweden	3'095	34	3'129	1,4
Serbien	2'000	1'907	3'907	1,7
Slowenien	1'705	1	1'706	0,8
Spanien	13'077	1'050	14'127	6,3
Tschechien	3'596	17	3'613	1,6
Türkei	3'288	949	4'237	1,9
Ukraine	727	3	730	0,3
Ungarn	3'594	2	3'596	1,6
Zypern	568	128	696	0,3
Landesinterner Verkehr	9'470	29	9'499	4,2
Total Europa	189'804	5'743	195'527	87,4
Davon EU	166'685	2'735	169'420	75,7
Afrika	4'012	1'522	5'534	2,5
Naher-/Mittlerer Osten	6'081	10	6'091	2,7
Ferner Osten	5'195	342	5'537	2,5
Nordamerika	9'989	63	10'052	4,5
Süd-/Zentralamerika	730	274	1'004	0,4
Total Interkontinental	26'007	2'211	28'218	12,6
Gesamttotal	215'811	7'954	223'745	100,0



Verkehrszahlen

Anzahl Passagiere

	in Millionen	Veränderung in %
London Heathrow	68,1	0,8
Paris Charles de Gaulle	59,9	5,4
Frankfurt	54,1	2,6
Madrid	52,1	14,0
Amsterdam	47,8	3,7
London Gatwick	35,2	3,1
München	33,9	10,4
Rom Fiumicino	32,8	9,1
Barcelona	32,8	9,3
Paris Orly	26,4	3,2
Mailand	23,9	9,7
London Stansted	23,8	0,4
Dublin	23,3	9,9
Palma de Mallorca	23,2	3,7
Manchester	22,4	2,7
Kopenhagen	21,4	2,7
Zürich	20,7	7,8

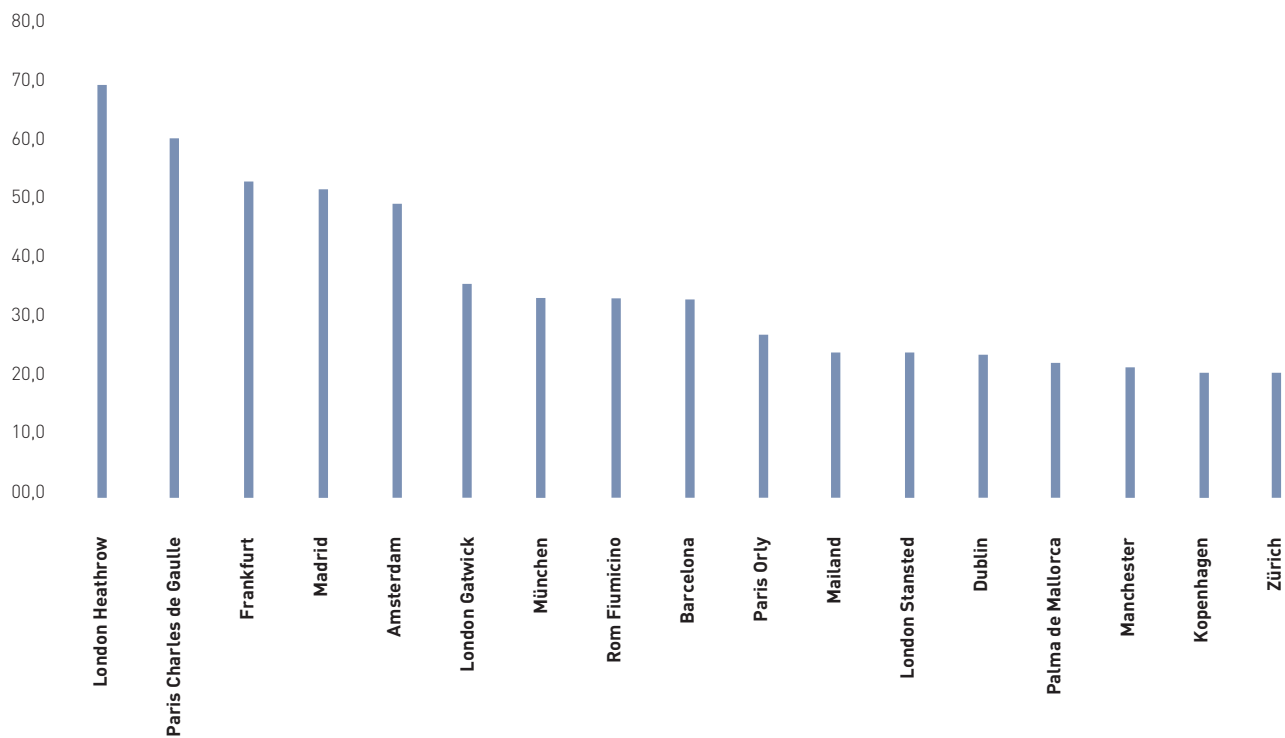
Anzahl gewerbliche Bewegungen

	in Tausend	Veränderung in %
Paris Charles de Gaulle	543,8	2,0
Madrid	481,9	11,3
Frankfurt	479,5	1,1
London Heathrow	475,7	1,0
Amsterdam	435,9	3,0
München	406,6	5,3
Barcelona	349,5	7,8
Rom Fiumicino	328,2	5,8
Mailand	263,5	6,5
London Gatwick	258,8	1,7
Kopenhagen	253,9	[0,2]
Wien	252,6	7,5
Zürich	244,4	3,0
Brüssel	240,6	3,3
Paris Orly	232,9	1,6
Oslo	216,2	5,4
Düsseldorf	213,3	6,3

Luftfracht (nur geflogene Fracht)

	in 1000 t	Veränderung in %
Frankfurt	2'074,2	2,1
Amsterdam	1'610,3	5,4
London Heathrow	1'313,6	3,9
Brüssel	718,8	2,2
Mailand	470,6	16,1
Madrid	322,2	[0,8]
Zürich	264,6	3,1
München	251,1	11,9
London Stansted	206,6	[9,4]
Wien	191,8	2,1
London Gatwick	171,2	[19,3]
Manchester	165,7	10,5
Rom Fiumicino	130,2	5,6
Helsinki	127,7	3,4
Athen	107,6	[1]
Stockholm	100,4	18,4
Barcelona	96,8	3,8

Passagiere europäischer Flughäfen (in Millionen)

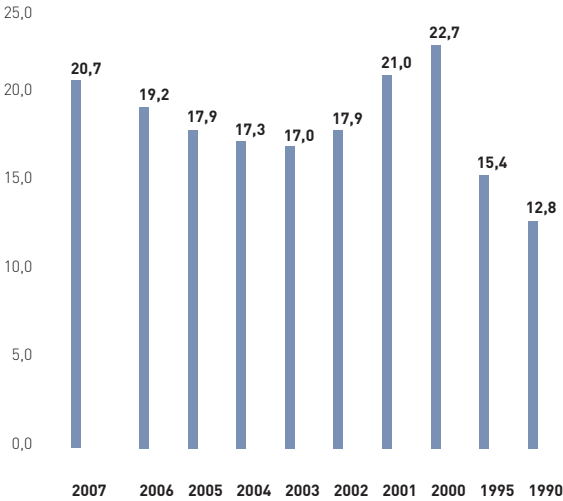


Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1990–2007

Passagiere

Jahr	Linien- verkehr	Charter- verkehr	General Aviation	Total
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
2007	19'534'395	1'147'699	57'019	20'739'113

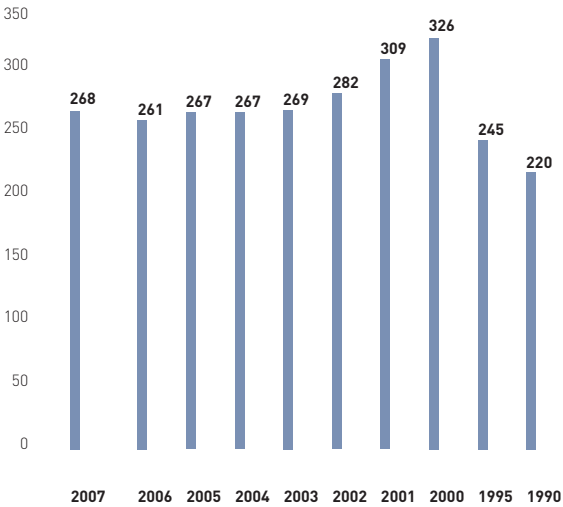
Passagiere in Millionen



Flugzeugbewegungen

Jahr	Linien- verkehr	Charter- verkehr	General Aviation + übrige	Total
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
2007	215'774	7'971	44'731	268'476

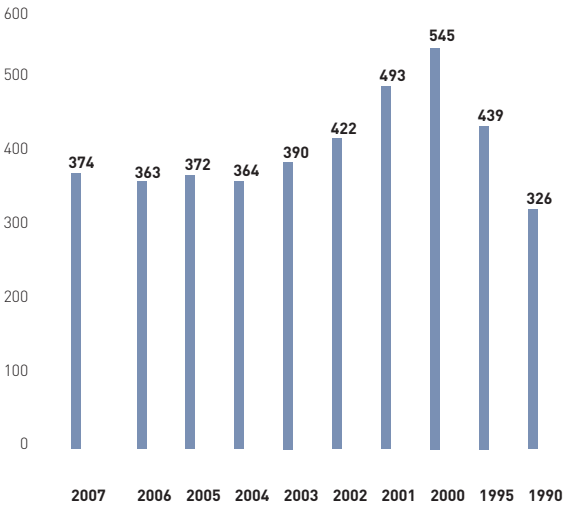
Bewegungen in Tausend



Fracht

Jahr	Luftfracht	LEV (Camion)	Total
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
2007	264'615	109'649	374'264

Fracht in Tausend Tonnen



Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen Linienverkehr

Europa	Heraklion	Ohrid	Zadar	Bombay
Alicante	Ibiza	Olbia	Zagreb	Delhi
Amsterdam	Istanbul Atatürk	Oslo	Zakynthos***	Hong Kong
Ankara	Istanbul Gökçen*	Palermo		Kuala Lumpur
Antalya	Izmir	Palma de Mallorca	Afrika	Male***
Arrecife	Jerez de la Frontera*	Paris Charles de Gaulle	Agadir	Seoul
Athen	Jersey*	Podgorica	Casablanca	Singapur
Banja Luka	Kiew	Porto	Dar es Saalam	Tokio
Barcelona	Kittila	Prag	Djerba	
Bari	Köln	Pristina	Douala	Süd-/Zentralamerika
Basel	Kos***	Pula	Hurghada***	Santiago
Belgrad	Kopenhagen	Reykjavik	Johannesburg	São Paulo
Berlin Tegel	Lamezia	Rhodos*	Kairo	
Birmingham	Larnaca	Riga	Luxor***	Nordamerika
Bremen	Las Palmas	Rom Fiumicino	Malabo	Atlanta
Brindisi	Lissabon	Rostock	Marrakesch	Boston
Bristol**	Ljubljana	Rovaniemi	Marsa Alam***	Chicago
Brüssel	London City	Saarmelleek*	Mauritius	Dallas**
Budapest	London Gatwick	Salzburg*	Mombasa ***	Los Angeles
Bukarest	London Heathrow	Santiago de Compostela	Monastir***	Miami
Cagliari	London Luton	Sarajevo	Nairobi	Montreal
Catania	Lugano	Skiathos***	Sharm El Sheikh***	New York
Dresden	Luxemburg	Skopje	Tripoli	Newark
Dublin	Lyon	Sofia	Tunis	Philadelphia*
Düsseldorf	Madrid	Split	Yaounde	San Francisco
Edinburgh*	Mailand	Stockholm		Toronto
Elba	Malaga	St. Petersburg	Naher-/Mittlerer Osten	Washington
Faro***	Malta	Stuttgart	Amman	
Frankfurt	Manchester	Teneriffa	Doha	
Fuerteventura	Moskau Domodedovo	Thessaloniki	Dubai	
Funchal	Moskau Scheremetjewo	Thira*	Jeddah	
Genf	München	Tivat	Muskat	
Göteborg	Münster/Osnabrück**	Valencia	Riyadh	
Graz*	Neapel	Venedig	Tel Aviv	
Hamburg	Niš	Vilnius*		
Hannover	Nizza	Warschau	Ferner Osten	
Helsinki	Nürnberg	Wien	Bangkok	

*) = Betrieb im Verlauf
2007 aufgenommen
**) = Betrieb im Verlauf
2007 eingestellt
***) = Wird jetzt im Linien-
verkehr angeflogen,
Vorjahr noch Charter

Angeflogene Flughäfen und Länder

	Städte	Länder
Europa	108	36
Afrika	20	10
Naher-/Mittlerer Osten	7	6
Ferner Osten	9	8
Süd-/Zentralamerika	2	2
Nordamerika	13	2
Total	159	64

Der Lauf der Dinge

Der Flughafen Zürich ist international, national und regional stark vernetzt und einer der modernsten Flughäfen Europas. Die enge Verknüpfung der Schweiz mit dem internationalen Handel und den Tourismusströmen, die attraktive Lage im wirtschaftlichen Zentrum der Schweiz und am Fusse des Alpenraumes sowie die optimale verkehrstechnische Erschliessung sind ideale Voraussetzungen zur Erfüllung des Transport- und Mobilitätsbedarfs von Wirtschaft und Gesellschaft. Als grösster und wichtigster Schweizer Landesflughafen ist der Flughafen Zürich zugleich ein Spiegelbild der heutigen Mobilitätsbedürfnisse. Aufgrund der steigenden Nachfrage und des kontinuierlichen Wirtschaftswachstums erhöhen sich die Passagier- und Konsumenfrequenzen laufend.

Der Flughafen ist eine Verkehrsdrehscheibe, die den Luftverkehr mit den anderen Formen des öffentlichen und des individuellen Verkehrs zum schweizweit dichtesten Netz verbindet.

Am Flughafen Zürich begegnen sich täglich tausende von Menschen aus verschiedenen Ländern und Kulturen. Geschäftsreisende und Touristen aus dem In- und Ausland kommen an, reisen ab oder wählen den Flughafen Zürich als Umsteigeort. Tag für Tag nutzen unzählige Reisende und Kunden die Verkehrsdrehscheibe und das Begegnungszentrum. Dementsprechend viele Menschen steuern die Vorgänge am Flughafen und engagieren sich für reibungslose Abläufe. Auf den folgenden Seiten werden verschiedene Geschichten von Personen am Flughafen ins Zentrum gerückt: Passagiere, Kunden, Besucher, Partner und Mitarbeitende. Diese individuellen Einblicke werden beleuchtet und stehen stellvertretend für den spannenden Alltag am Flughafen Zürich.

08:50



159 Destinationen

Der Flughafen Zürich als Tor zur Welt und zum Alpenraum.

Der Flughafen Zürich ist ein international bedeutender Verkehrsknotenpunkt. Von hier aus werden 159 Destinationen in 64 Ländern angefliegen. Insgesamt 100 Fluggesellschaften fliegen Zürich an. Der Anteil an Umsteigepassagieren beträgt 33,8 Prozent. Zürichs zentrale Lage im Herzen Europas und am Fusse des Alpenraums ist ein wichtiges Plus.

Der Flughafen Zürich ist in erster Linie eine europäische Verkehrsdrehscheibe: 87 Prozent der Flüge verbinden die Schweiz mit Europa, während 13 Prozent auf Interkontinentalflüge entfallen. Diese verbinden Zürich mit 51 Städten in 28 Ländern rund um den Globus.

Laila Pfenninger verabschiedet die Passagiere. Sie wird heute noch zwei weitere Flüge begleiten.





09:06

Felice Albert, Geschäftsführer von iGuzzini, hat den gestrigen Abend mit italienischen Geschäftspartnern in Mailand verbracht. Pünktlich um 08:40 Uhr ist er in Zürich gelandet.



In einer Stunde am Arbeitsplatz

72 der 100 grössten Unternehmen der Schweiz befinden sich in einem Umkreis von rund 100 Kilometern um den Flughafen Zürich.

Viele Schweizer Unternehmen erarbeiten einen Grossteil ihrer Umsätze im Ausland und haben oft ein international weit gespanntes Netz an Niederlassungen und Produktionsstätten. Direkte Flugverbindungen zu den wichtigsten internationalen Wirtschaftszentren erhöhen die Standortqualität der Schweiz für ausländische Unternehmen.

09:17



Der nächste Termin in Luzern steht bereits um 11 Uhr an.
Nun ist die schnellste Verbindung gefragt.



1'000-mal Anschluss

Kein Ort in der Schweiz ist verkehrstechnisch besser vernetzt.

349 Bahn- und 661 Busanschlüsse pro Tag machen den Flughafen Zürich zu einer äusserst leistungsfähigen Verkehrsdrehscheibe der Schweiz. Neben dem einzigartigen Angebot der öffentlichen Verkehrsträger, der Einbettung ins nationale Schienennetz und der regionalen Vernetzung mit 13 Regionalbuslinien verfügt der Flughafen Zürich mit insgesamt 17'300 Parkplätzen über die grösste Parkinfrastruktur der Schweiz. Somit ist er auch für die Bedürfnisse des Individualverkehrs bestens gerüstet. 3 Autobahnkreuze im Umkreis von 6 Kilometern sowie eine eigene Autobahnaus- und -einfahrt sorgen auch auf der Strasse für eine optimale Erreichbarkeit.

09:34



Wie jeden Tag kommt Roger Berger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit. Einen späten Schichtbeginn wie heute schätzt der Frachtmitarbeiter besonders.



399'607 Tonnen Fracht

Der schnellste und sicherste Weg für Luftfracht und Post.

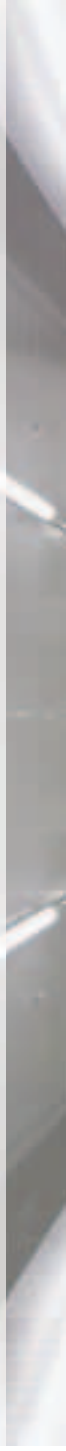
Die Schweiz produziert hochwertige Produkte und verkauft sie rund um den Globus. Die Uhrenindustrie mit jährlichen Exporten im Wert von 15,96 Milliarden Franken (2007) belegt das eindrücklich. Der Flughafen Zürich spielt für die Aussenwirtschaft eine wichtige Rolle. Jährlich werden 374'264 Tonnen Luftfracht über den Flughafen Zürich befördert. Die per Luftfracht aus der Schweiz exportierten Waren machen zwar bezogen auf das Gewicht nur 1 Prozent des gesamten Exportes aus, umfassen jedoch 32 Prozent des Warenwertes. Jeden Tag wird am Flughafen Zürich Fracht für durchschnittlich 243 Millionen Franken umgeschlagen, das sind 88,7 Milliarden Franken im Jahr.

Sicher ist sicher: Wertsendungen wie Banknoten, Edelsteine und Edelmetall werden bevorzugt per Luftfracht verschickt. Auch für die Post ist der Flughafen Zürich ein wichtiger Umschlagplatz. 25'343 Tonnen Briefe, Dokumente und Pakete spedierte sie im Jahr 2007 auf dem Luftweg.



10:12

Vor wenigen Minuten ist eine Ladung Fisch per Luftfracht eingetroffen. Die Fische wurden im Nordatlantik gefangen, auf Eis gelegt und verpackt.



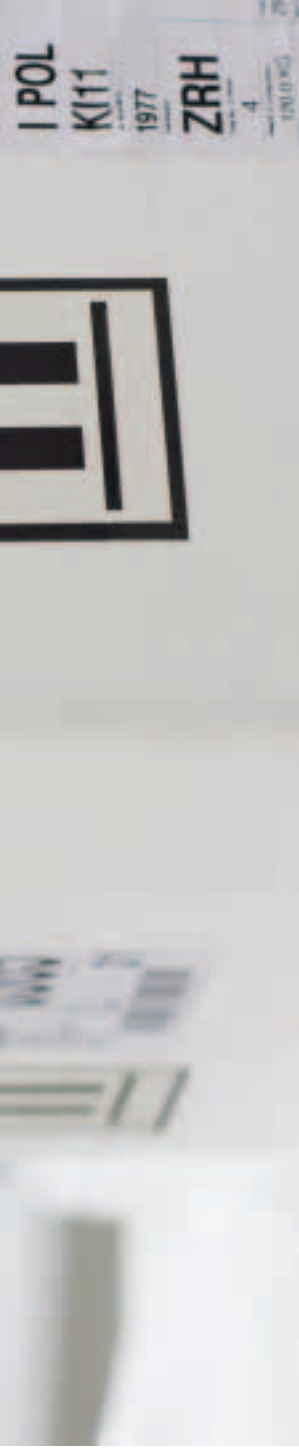


Tagtäglich frisch

Grosse Mengen an verderblichen Gütern werden auf dem Luftweg befördert.

Frische Mangos, Ananas oder exotisches Gemüse: im Angebot hiesiger Restaurants und im Detailhandel finden sich Delikatessen und Spezialitäten aus jedem Winkel der Erde. 30 Prozent der über den Flughafen Zürich per Luftfracht importierten Güter bestehen aus verderblichen Waren. Hierzu zählen neben Lebensmitteln wie Fisch, Gemüse, Früchten auch Schnittblumen und pharmazeutische Produkte. Aufgrund ihrer Aktualität werden aber auch Kinofilme und Zeitungen eingeflogen.

10:45



Roland Lieberherr nimmt die frische Ware persönlich entgegen. Für seine Gäste im Restaurant «Italian» bereitet er täglich mediterrane Köstlichkeiten zu.



Mehr als 35 Prozent

Der Tourismus sorgt in der Schweiz für Umsatz und Wertschöpfung.

Die Schweiz ist weltweit eines der beliebtesten Touristenziele. Mehr als 35 Prozent aller ausländischen Gäste erreichen die Schweiz mit dem Flugzeug. Für die meisten von ihnen ist der Flughafen Zürich das Eintrittstor zur Schweiz. Die Tourismusbranche erbringt 6,2 Prozent des Schweizer Bruttoinlandsproduktes (30 Milliarden Franken). Im Jahr 2007 gaben die ausländischen Touristen, die via Flughafen Zürich an- und abreisten, in der Schweiz insgesamt über 2,8 Milliarden Franken aus.

12:35



Einkaufen in Zürich macht hungrig. Ein leichtes Fischgericht ist für die jungen chinesischen Touristen genau das Richtige.





14:18

Noch ein letztes Erinnerungsfoto vor Zürichs schönster Kulisse, dem See, bevor es Zeit für den Transfer zum Flughafen wird.



75'900 Mal Guten Tag und Auf Wiedersehen

Immer mehr Passagiere benutzen den Flughafen Zürich.

2007 benutzten insgesamt 20,7 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich. Für 13,6 Millionen Passagiere ist die Destination Zürich Anfang oder Ende ihrer Flugreise. Fast 16 Millionen Passagiere frequentierten den Flughafen Zürich für Reisen innerhalb Europas (Herkunft und Ziel). Etwas mehr als 4,7 Millionen Passagiere kamen von anderen Kontinenten oder reisten in andere Erdteile. Über das Jahr gemessen wurden 2007 täglich durchschnittlich 57'000 Passagiere abgefertigt. Am 28. Juli 2007 erreichte die Passagierfrequenz einen Spitzenwert von 75'900 Reisen-

den.

Gemäss der vom Bund in Auftrag gegebenen Nachfrageprognose 2005 wird bis 2030 mit einer Verdoppelung der Passagierzahlen gerechnet. Dies hat Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Pro Million Passagiere werden an Flughäfen in der Regel 1'000 Vollzeitstellen geschaffen.



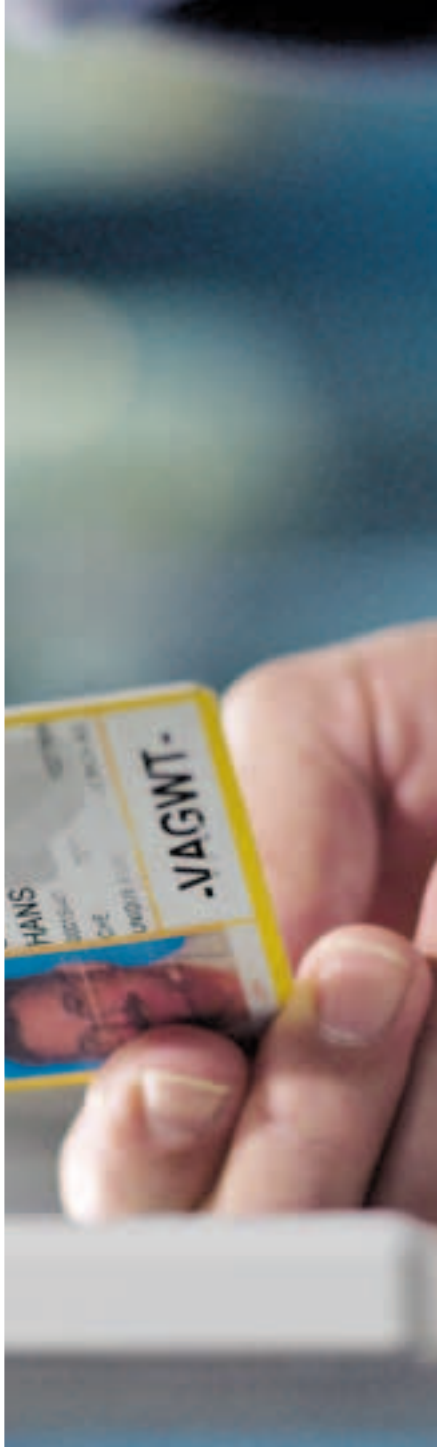
21'000 Arbeitsplätze

Einer der grössten und interessantesten Arbeitsplätze der Schweiz.

Der Flughafen Zürich ist sowohl für die Region als auch für die ganze Schweiz ein Arbeitgeber von besonderer Bedeutung. An kaum einem anderen Standort arbeiten so viele unterschiedliche Berufsgattungen Hand in Hand. Am Flughafen Zürich sind mehr Menschen beschäftigt, als beispielsweise in der Stadt Zug oder in Frauenfeld wohnen. Mit gesamthaft über 21'000 Arbeitsplätzen bewegt sich der Flughafen auf Augenhöhe mit den wichtigsten Arbeitgebern des Landes. Die Mitarbeitenden verteilen sich auf rund 260 verschiedene Unternehmen, die am Flughafen Zürich tätig sind.

16:04

Hans Suter, Dienstleiter Apron Control, ist nach einer Sitzung auf dem Weg zurück zum Kontrollturm.



Quelle: Intraplan: Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 – Nachfrageprognose (2005)

435 Millionen Umsatz

Das drittgrößte Einkaufsparadies der Schweiz und ein besonderes Begegnungszentrum.

Das Angebot an Dienstleistungen, Läden, Bars und Restaurants wird ständig erweitert. Entsprechend ist der Umsatz über die Jahre kontinuierlich gewachsen. Allein zwischen 2006 und 2007 konnte er um 11 Prozent gesteigert werden. Der Gesamtumsatz aller Geschäfte am Flughafen Zürich betrug im Jahr 2007 435 Millionen Franken. Einkaufen am Flughafen Zürich macht den Passagieren offensichtlich Spaß: jeder abfliegende Passagier gibt beim Einkaufen in den 101 Läden durchschnittlich 42 Franken aus. In den 41 Restaurants und Bars werden Getränke und Köstlichkeiten aus aller Welt serviert.



Wertschöpfung von 3,1 Milliarden Franken

Wirtschaftsmotor für die Region, die Schweiz und das benachbarte Ausland.

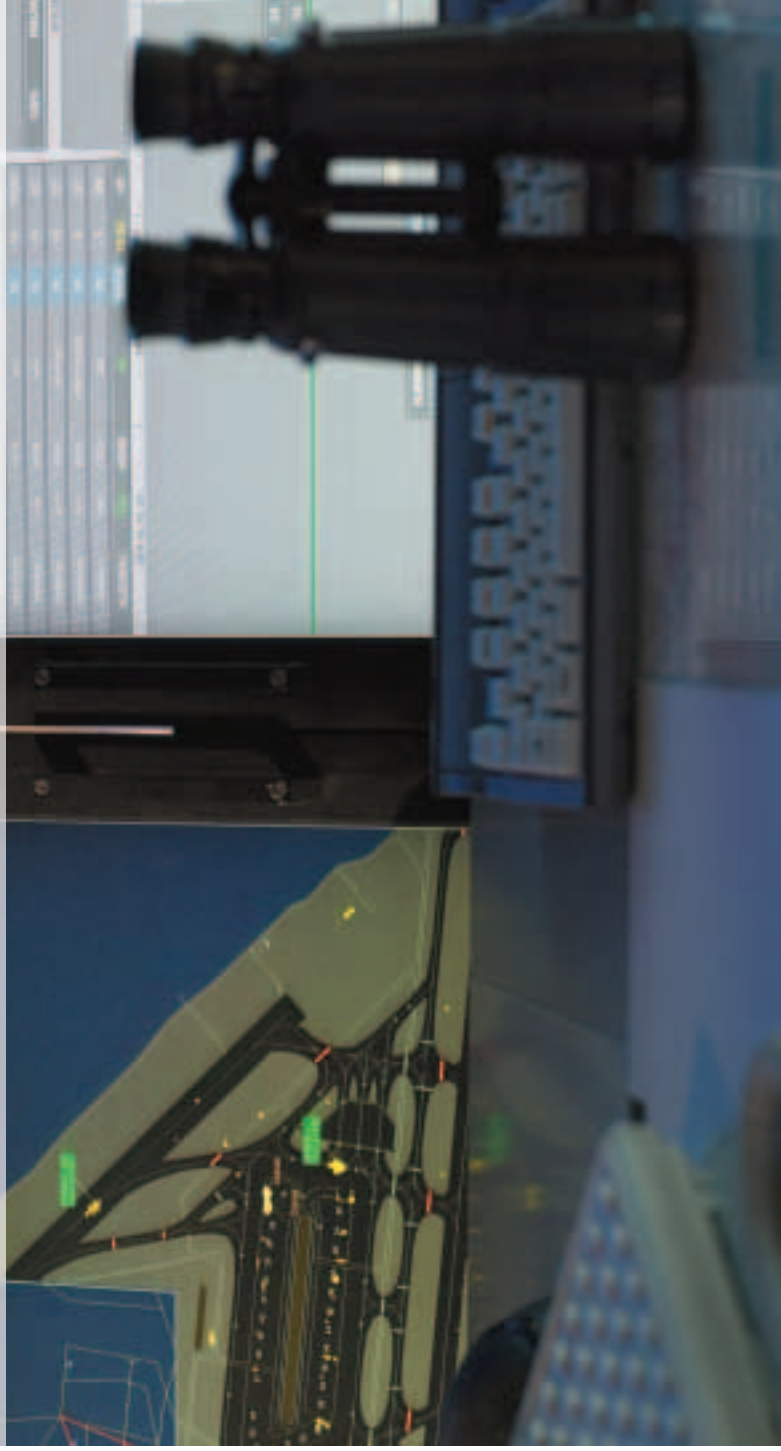
Alle Unternehmen, die am Flughafen Zürich tätig sind, generieren zusammen eine jährliche Wertschöpfung von 3,1 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Das gesamte Volkseinkommen im Kanton Zürich beläuft sich jährlich auf 86 Milliarden Franken. Der Flughafen Zürich steuert somit 3,6 Prozent zum kantonalen Volkseinkommen bei. Dazu generiert der Flughafen Zürich auch eine indirekte Wertschöpfung von 0,8 Milliarden Franken, denn viele der am Flughafen Zürich operierenden Betriebe beziehen Vorleistungen von Unternehmen, die nicht unmittelbar am Flughafen tätig sind. Durch die Weiterverwendung der am Flughafen erarbeiteten Einkommen entsteht eine zusätzliche Wertschöpfung von 5,7 Milliarden Franken. Dieser sogenannte induzierte Effekt ist in der ganzen Schweiz spürbar.

Quelle: infras: Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz (2006)
Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich (2007)



17:27

Zusammen mit 22 Mitarbeitern koordiniert Hans Suter die Bewegungen der eintreffenden und startbereiten Flugzeuge am Boden. Während der abendlichen Stosszeiten werden bis zu 65 Bewegungen pro Stunde gelöst.





22:23

Bald wird am Flughafen Ruhe eintreten. Danach steht der Flugbetrieb für einige Stunden still, bis der nächste Morgen die ersten Flugzeuge begrüsst.



Konzernrechnung gemäss IFRS	
Konzernerfolgsrechnung	98
Konzernbilanz	99
Veränderung des Konzerneigenkapitals	100
Konzerngeldflussrechnung	101
 Anhang der Konzernrechnung	
Segmentberichterstattung	102
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	103
Erläuterungen zur Konzernrechnung	110
 Bericht des Konzernprüfers	 141

**Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2007 und 2006
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2007	2006
Erträge aus Lieferungen und Leistungen			
Aviation-Erträge		495'981	444'238
Non-Aviation-Erträge		306'887	292'871
Total Erträge	(1)	802'868	737'109
Abschreibungen und Amortisation	(7)	(180'913)	(188'856)
Personalaufwand	(2)	(160'042)	(146'674)
Polizei und Sicherheit		(108'538)	(82'907)
Unterhalt und Material		(47'727)	(45'966)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(40'767)	(36'363)
Energie und Abfall		(20'806)	(22'506)
Andere Betriebskosten	(3)	(19'095)	(21'441)
Andere Aufwendungen/Erträge, netto	(4)	4'222	(2'980)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		229'202	189'416
Finanzierungsaufwendungen	(5)	(81'056)	(95'826)
Übrige Finanzerträge	(5)	16'467	16'150
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	(9)	864	(477)
Konzernergebnis vor Steuern		165'477	109'263
Ertragssteuern	(6)	(34'802)	(21'815)
Konzerngewinn		130'675	87'448
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(14)	21.30	15.35
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	(14)	21.28	15.34

**Konzernbilanz per 31. Dezember 2007 und 31. Dezember 2006
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2007	31.12.2006
Aktiven			
Grundstücke	(7)	112'194	112'084
Hochbauten, Tiefbauten	(7)	2'318'889	2'452'402
Anlagen in Leasing	(7)	68'124	71'503
Projekte in Arbeit	(7)	103'508	33'112
Projekte in Arbeit in Leasing	(7)	0	2'112
Mobile Sachanlagen	(7)	83'673	101'087
Total Sachanlagen	(7)	2'686'388	2'772'300
Immaterielle Anlagen	(7)	12'698	17'326
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(7/16)	240	0
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(9)	17'352	9'663
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	126'067	112'927
Übrige Finanzanlagen	(10)	287	1'025
Anlagevermögen		2'843'032	2'913'241
Warenlager		5'054	4'665
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	(8)	119'254	82'221
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	115'624	109'729
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(12)	15'028	15'402
Laufende Steuerguthaben		0	3'121
Flüssige Mittel ¹⁾	(13)	82'356	42'562
Umlaufvermögen		337'316	257'700
Total Aktiven		3'180'348	3'170'941
Passiven			
Aktienkapital	(14)	307'019	307'019
Eigene Aktien	(14)	(650)	(693)
Kapitalreserven		590'869	588'473
Hedging Reserven, netto		(52'105)	(81'683)
Verkehrswertreserven, netto		(2'919)	(1'386)
Umrechnungsdifferenzen		(271)	(437)
Übrige Gewinnreserven		531'441	419'171
Eigenkapital		1'373'384	1'230'464
Anleihen und langfristige Darlehen	(15)	1'127'787	1'219'436
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(15)	68'122	72'063
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	(16)	123'466	131'929
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(18)	94'354	68'416
Abgrenzung von Erträgen	(19)	0	10'016
Vorsorgeverpflichtungen	(20)	2'918	2'253
Langfristiges Fremdkapital		1'416'647	1'504'113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		47'773	30'902
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(15)	45'276	122'477
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(21)	291'548	282'985
Laufende Steuerverpflichtungen		4'591	0
Abgrenzung von Erträgen	(19)	1'129	0
Kurzfristiges Fremdkapital		390'317	436'364
Total Fremdkapital		1'806'964	1'940'477
Total Passiven		3'180'348	3'170'941

¹⁾ Kurzfristige Geldanlagen Airport Zurich Noise Fund werden neu unter kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ausgewiesen.
Zu Vergleichszwecken wurde das Vorjahr angepasst.

Veränderung des Konzerneigenkapitals (gemäss IFRS)

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging Reserven, netto	Verkehrswertreserven, netto	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital
(CHF in Tausend)								
Bilanz per 31.12.2005	245'615	(1'735)	338'535	(112'874)	0	(168)	336'626	805'999
Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾				28'403				28'403
Cross Currency Interest Rate Swaps;								
Umbuchung in Erfolgsrechnung ¹⁾				2'788				2'788
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltene Wertschriften					(1'386)			(1'386)
Umrechnungsdifferenzen						(269)		(269)
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0	0	0	31'191	(1'386)	(269)	0	29'536
Konzerngewinn							87'448	87'448
Gesamtergebnis	0	0	0	31'191	(1'386)	(269)	87'448	116'984
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2005							(4'903)	(4'903)
Aktienkapitalerhöhung, Nennwert ²⁾	61'404							61'404
Aktienkapitalerhöhung, Agio ²⁾			264'036					264'036
Aktienkapitalerhöhung, Transaktionskosten ²⁾			(15'120)					(15'120)
Erwerb eigene Aktien		(47'940)						(47'940)
Verkauf eigene Aktien		48'027	359					48'386
Abgabe eigene Aktien		955	(412)					543
Aktienbasierte Vergütungen			1'075					1'075
Bilanz per 31.12.2006	307'019	(693)	588'473	(81'683)	(1'386)	(437)	419'171	1'230'464
Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾				24'602				24'602
Cross Currency Interest Rate Swaps;								
Umbuchung in Erfolgsrechnung ¹⁾				4'976				4'976
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltene Wertschriften					(2'471)			(2'471)
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften;								
Umbuchung in Erfolgsrechnung					938			938
Umrechnungsdifferenzen						166		166
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0	0	0	29'578	(1'533)	166	0	28'210
Konzerngewinn							130'675	130'675
Gesamtergebnis	0	0	0	29'578	(1'533)	166	130'675	158'885
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2006							(18'405)	(18'405)
Erwerb eigene Aktien		(215)						(215)
Abgabe eigene Aktien		258	(242)					16
Aktienbasierte Vergütungen			2'638					2'638
Bilanz per 31.12.2007	307'019	(650)	590'869	(52'105)	(2'919)	(271)	531'441	1'373'384

¹⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

²⁾ 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.

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

Konzerngeldflussrechnung (gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2007	2006
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		229'202	189'416
Abschreibungen/Amortisation auf	- Hoch- und Tiefbauten (7)	149'205	158'058
	- Mobile Sachanlagen (7)	18'627	18'093
	- Immaterielle Anlagen (7)	8'208	10'327
	- Anlagen im Leasing (7)	5'668	5'399
Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand auf Hoch- und Tiefbauten	(7)	(795)	(3'021)
Wertberichtigungen von assoziierten Beteiligungen	(9)	0	614
Buchverluste netto aus Abgängen von Sachanlagen	(4/7)	2'005	1'259
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		2'654	1'618
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		(5'412)	(11'988)
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		26'847	4'894
Zu- (+)/Abnahme (-) Vorsorgeverpflichtungen	(20)	665	449
Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital ohne Finanzverbindlichkeiten	(19)	(10'016)	10'016
Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(16)	(7'038)	(9'184)
Geldabfluss aus Ertragssteuern	(6)	(8'909)	(8'737)
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		410'911	367'213
Davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm	(17)	50'705	36'922
Total Einnahmen Lärmgebühren	(17)	57'743	46'106
Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(17)	(7'038)	(9'184)
Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit	(7)	(109'107)	(96'651)
Abgänge von Sachanlagen	- Hoch- und Tiefbauten (7)	0	1'187
	- Mobile Sachanlagen (7)	12'808	31
	- Grundstücke (7)	0	748
Geldfluss aus Kapitalreduktion Tochtergesellschaft	(9)	0	547
Kapitaleinzahlung an assoziierte Beteiligungen	(9)	(6'658)	(4'854)
Investitionen in langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	(134'506)	(114'313)
Abgänge von übrigen Finanzanlagen	(10)	735	15'765
Investitionen in kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	0	(62'321)
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	81'900	0
Zinseinnahmen	(5)	7'489	1'089
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		(147'339)	(258'772)
Davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	(8)	(52'606)	(176'634)
Total langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	(134'506)	(114'313)
Total kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(8)	81'900	(62'321)
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(15)	(75'000)	(90'000)
Rückzahlung Bankverbindlichkeit US Car Park Lease	(15)	(47'422)	(45'865)
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(15)	(4'308)	(4'358)
Rückzahlung Darlehen Kanton Zürich	(15)	0	(300'000)
Aufnahme neue Anleihe	(15)	0	148'540
Aufnahme KK Personalfonds der Flughafen Zürich AG	(12)	(3)	(32)
Zahlung Dividende für das Geschäftsjahr 2006/2005		(18'405)	(4'903)
Aktienkapitalerhöhung, Nennwert		0	61'404
Aktienkapitalerhöhung, Agio		0	264'036
Aktienkapitalerhöhung, Transaktionskosten		0	(15'120)
Erwerb eigene Aktien		(215)	(47'940)
Verkauf eigene Aktien		0	48'386
Zinszahlungen	(5)	(78'813)	(96'962)
Aktivierte Fremdkapitalkosten	(5)	388	98
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		(223'778)	(82'716)
Zunahme flüssige Mittel	(13)	39'794	25'725
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr	(13)	42'562	16'837
Zunahme flüssige Mittel	(13)	39'794	25'725
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	(13)	82'356	42'562
Zusammensetzung der flüssigen Mittel ¹⁾			
Bargeld	(13)	134	169
Post- und Bankguthaben	(13)	30'896	9'674
Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen	(13)	46'000	31'000
Cash Collateral	(13)	5'326	1'719
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	(13)	82'356	42'562
Davon Airport Zurich Noise Fund	(17)	2'620	678
Post- und Bankguthaben	(17)	2'620	678

¹⁾ Kurzfristige Geldanlagen Airport Zurich Noise Fund werden neu unter kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ausgewiesen.
Zu Vergleichszwecken wurde das Vorjahr angepasst.

Anhang der Konzernrechnung

Segmentberichterstattung für die Jahre 2007 und 2006 (gemäss IFRS)

Neues Teilsegment Aviation Sicherheit

Zur grösstmöglichen Transparenz über die Verwendung der Sicherheitsgebühren wird erstmals im vorliegenden Konzernabschluss das Teilsegment Aviation Sicherheit dargestellt. Dieses beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Sicherheitsinfrastruktur sowie sämtliche unmittelbar sicherheitsrelevanten Prozesse.

Dazu gehören alle Anlagen und deren Betrieb und Unterhalt zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der gewerbmässigen Zivilluftfahrt, insbesondere die Anlagen zur Kontrolle von Passagieren, Mitarbeitern, Handgepäck, registriertem Gepäck und Fracht. Im Weiteren enthält das Teilsegment die Kosten für alle weiteren flughafenpolizeilichen Aufgaben wie Überwachungspatrouillen, Überwachung von besonders gefährdeten Fluggesellschaften und Personen, Betrieb einer Einsatzzentrale, Ausbildung und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben. Die Erträge zur Deckung der Kosten im Teilsegment Sicherheit bilden die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

(CHF in Millionen)	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit		Aviation Fluglärm		Non Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
	2007	2006 ¹⁾	2007	2006 ¹⁾	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Erträge mit Dritten	318,7	300,9	119,0	89,3	58,3	54,0	306,9	292,8			802,9	737,1
Intersegmentäre Erträge	10,1	9,9					125,3	125,8	(135,3)	(135,7)	0,0	0,0
Erträge Total	328,8	310,7	119,0	89,3	58,3	54,0	432,5	418,6	(135,3)	(135,7)	802,9	737,1
Segmentergebnis	19,6	10,3	(14,3)	(17,9)	54,3	50,2	169,6	146,9			229,2	189,4
Nicht zugeordnete Aufwendungen											0,0	0,0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern											229,2	189,4
Finanzierungsaufwendungen	(3,0)	(2,2)			(1,5)	(4,9)	(12,4)	(13,0)			(16,8)	(20,0)
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen											(63,8)	(75,7)
Übrige Finanzerträge					7,9	2,6					7,9	2,6
Nicht zugeordnete übrige Finanzerträge											8,2	13,5
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften	0,9	(0,5)									0,9	(0,5)
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											(34,8)	(21,8)
Konzerngewinn											130,7	87,4
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	862,9	876,6	30,6	29,5	2,0	1,7	1'803,8	1'881,9			2'699,3	2'789,6
Finanzanlagen	0,3	1,0			126,1	112,9					126,4	113,9
Anteile an assoziierten Unternehmen	17,4	9,7									17,4	9,7
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					121,9	82,9					121,9	82,9
Total Segmentaktiven	880,5	887,3	30,6	29,5	249,9	1'975	1'803,8	1'881,9			2'964,9	2'996,1
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											79,7	41,9
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											135,7	132,9
Konsolidierte Vermögenswerte											3'180,3	3'170,9
Total Segmentschulden	72,5	76,7			123,5	131,9	218,1	280,6			414,1	489,1
Nicht zugeordnete Schulden											1'392,9	1'451,3
Total Fremdkapital											1'807,0	1'940,5
Total Investitionen	44,8	30,0	4,4	4,6	135,1	114,7	63,5	69,4			247,7	218,7
Abschreibungen und Amortisation	50,7	51,9	4,7	3,2	0,1	0,1	125,4	133,6			180,9	188,9
Andere nicht cash-wirksame Aufwendungen					0,0	4,0					0,0	4,0
Vollzeitstellen 31.12.	585	573	11	13	12	10	711	694			1'319	1'290

¹⁾ Zu Vergleichszwecken wurde das Vorjahr angepasst.

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

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

Die vom Bund erteilte Betriebskonzession berechtigt und verpflichtet die Flughafenbetreiber-Gesellschaft Flughafen Zürich AG, den Flughafen Zürich bis ins Jahr 2051 zu betreiben. Neben der Verknüpfung der Verkehrsträger auf der Strasse, der Schiene und auf dem Luftweg etabliert die Flughafen Zürich AG den Flughafen Zürich als Einkaufs-, Erlebnis- und Dienstleistungszentrum. Detailliertere Informationen siehe Segmentberichterstattung.

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 derivativen Finanzinstrumente, die als zur Veräusserung verfügbar klassierten Anlagen des Airport Zurich Noise Fund und die assoziierten Gesellschaften. Die Konsolidierung erfolgt aufgrund der geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüsse 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 2006 publizierte das International Accounting Standards Board (IASB) den Standard IFRS 7 «Finanzinstrumente: Offenlegung» sowie die revidierte Version von IAS 1 «Darstellung des Abschlusses: Erläuterungen zum Eigenkapital». Im Weiteren veröffentlichte das IASB folgende Interpretationen: IFRIC 7 «Anwendung des Korrekturansatzes unter IAS 29 – Rechnungslegung in Hochinflationländern», IFRIC 8 «Anwendbarkeit von IFRS 2» und IFRIC 10 «Zwischenberichterstattung und Wertminderung».

Die Standards und Interpretationen müssen im Geschäftsjahr 2007 erstmals angewendet werden. Wie bereits im Geschäftsbericht 2006 erläutert, haben die erwähnten Standards und Interpretationen keine unmittelbare Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich AG. Der neue Standard IFRS 7 und der revidierte Standard IAS 1 hatten dabei nur einen Einfluss auf die Offenlegung.

Einführung von neuen Standards in 2008/2009/2010

Die folgenden neuen und revidierten Standards und Interpretationen sind bis zum Datum der Genehmigung der Konzernrechnung 2007 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 offengelegt werden, lediglich eine erste Einschätzung der Konzernleitung darstellen.

Standard / Interpretation		Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich AG
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
IFRIC 14 IAS 19 – Die Begrenzung eines Personalvorsorgeaktivums, minimale Beitragspflichten und deren Zusammenhang	*	1. Januar 2008	Geschäftsjahr 2008
IFRIC 13 – Kundentreueprogramme	*	1. Juli 2008	Geschäftsjahr 2009
IAS 1 rev. – Darstellung des Abschlusses	**	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IAS 23 rev. – Fremdkapitalkosten	***	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IFRS 8 – Operative Segmente	**	1. Januar 2009	Geschäftsjahr 2009
IFRS 3 rev. – Unternehmenszusammenschlüsse	***	1. Juli 2009	Geschäftsjahr 2010
IAS 27 geändert – Konzern- und separate Einzelabschlüsse	***	1. Juli 2009	Geschäftsjahr 2010

* 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 ab dem Zeitpunkt der Kontrollübernahme 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 im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen bei Vertragsabschluss 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, Dividendeneträgen, Fremdwährungsgewinnen und -verlusten, Gewinnen und Verlusten aus dem Verkauf von als zur Veräusserung verfügbar klassierten Finanzanlagen, Wertberichtigungen auf Finanzanlagen und erfolgswirksam erfassten Gewinnen/Verlusten auf Absicherungsinstrumenten zusammen.

Zinsertrag wird gemäss der Effektivzinsmethode über die Erfolgsrechnung erfasst. Dividendeneträge 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 Nutzentritts (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 m² 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 m² für intensiv nutzbare Grundstücke und CHF 2 pro m² für das Naturschutzgebiet. Der Gesamtwert dieser 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 Nutzenantritts (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 Nutzungsdauern 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 als zum Verkauf verfügbar klassierte Wertschriften des Airport Zurich Noise Fund. Bei der Ersterfassung erfolgt die Bewertung zum Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Nachfolgend werden die Wertschriften ebenfalls 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. Die Wertberichtigung setzt sich zusammen aus individuellen Wertberichtigungen für spezifisch identifizierte Positionen, bei denen objektive Hinweise dafür bestehen, dass der ausstehende Betrag nicht vollumfänglich eingehen wird, sowie pauschalen Wertberichtigungen für Gruppen von Forderungen mit ähnlichem Risikoprofil. Die pauschalen Wertberichtigungen decken Verluste ab, die eingetreten, aber noch nicht bekannt sind. Basis für die pauschalen Wertberichtigungen bilden historische Daten über Zahlungsstatistiken der Forderungen.

Sobald ausreichende Hinweise dafür bestehen, dass eine Forderung definitiv nicht mehr eingehen wird, wird die Forderung direkt ausgebucht bzw. mit der dafür gebildeten Einzelwertberichtigung verrechnet.

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 der übrigen Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente) 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. Der erzielbare Wert von Forderungen und Darlehen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. 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 Rückzahlungsbeitrag und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Effektivzinismethode amortisiert.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für gegenwärtige Verpflichtungen, welche Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet, sofern der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten wahrscheinlich ist und 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 Mitarbeitenden auf den 1.1.2000 in die BVK übertreten sind. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für über 66'000 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 31.12.2007 einen Deckungsgrad von 100,74 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 aufrechtzuerhalten. 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 Versicherungengruppe 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 Arbeitsleistung betreffenden Vorsorgekosten, die auf neue oder verbesserte Vorsorgeleistungen zurückzuführen sind (past service cost), werden linear bis zum Zeitpunkt der Anspruchsberechtigung über den Personalvorsorgeaufwand erfasst. Versicherungstechnische und Anlagegewinne 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 Steu-

erbilanz 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 so weit 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 zurechenbarer 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. Zur grösstmöglichen Transparenz über die Verwendung der Sicherheitsgebühren wird erstmals im Geschäftsbericht 2007 das Teilsegment Aviation Sicherheit dargestellt.

Die Flughafen Zürich AG erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2007 wurden CHF 2,7 Mio. (2006: CHF 1,6 Mio.) Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Aufgrund der unwesentlichen Auslandaktivitäten wird auf eine Segmentierung nach geografischen Regionen verzichtet.

Aviation Flugbetrieb: Das Teilsegment Aviation Flugbetrieb beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Flughafenbetriebsinfrastruktur. Dazu gehören sämtliche den Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche die Flughafen Zürich AG in der Funktion der Flughafenbetreiberin anbietet. Dies sind unter anderem das Pistenystem, alle Vorfeldflächen mit Apron Control, Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage und die Flugzeugenergieversorgung, die Passagierbetreuung und die Passagierservices sowie die Safety. 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.

Aviation Sicherheit: Zur grösstmöglichen Transparenz über die Verwendung der Sicherheitsgebühren wird erstmals im Geschäftsbericht 2007 das Teilsegment Aviation Sicherheit dargestellt. Dieses beinhaltet die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Sicherheitsinfrastruktur sowie sämtliche unmittelbar sicherheitsrelevanten Prozesse. Dazu gehören alle Anlagen und deren Betrieb und Unterhalt zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der gewerbsmässigen Zivilluftfahrt, insbesondere die Anlagen zur Kontrolle von Passagieren, Mitarbeitern, Handgepäck, registriertem Gepäck und Fracht. Im Weiteren enthält das Teilsegment die Kosten für alle weiteren flughafenpolizeilichen Aufgaben wie Überwachungspatrouillen, Überwachung von besonders gefährdeten Fluggesellschaften und Personen, Betrieb einer Einsatzzentrale, Ausbildung und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben. Die Erträge zur Deckung der Kosten im Teilsegment Sicherheit bilden die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

Aviation Fluglärm: Sämtliche mit dem Fluglärm zusammenhängenden Erträge und Aufwendungen werden im Teilsegment Aviation Fluglärm 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 Parkingerträge 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 Segmenten werden diejenigen Aktiven und Verbindlichkeiten zugeordnet, die entweder in einem direkten Zusammenhang stehen oder auf einer vernünftigen Grundlage zugeordnet werden können. Soweit möglich werden Finanzinstrumente zugeordnet (einschliesslich flüssiger Mittel und verzinslicher Schulden). Die Kunden und Lieferanten der Flughafen Zürich AG pflegen grösstenteils Geschäftsbeziehungen zu allen Segmenten. Die zugeordneten Segment-schulden beschränken sich auf die Verpflichtungen in Bezug auf die Lärmthematik, die dem Teilsegment Aviation Fluglärm 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 (inkl. 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 allen 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 2,8 Mia. Die Sachanlagen 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. 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):

1. 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.

2. 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.

3. 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:

- Zürcher Fluglärmindeks (ZFI+)
- SIL-Prozess (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An-/Abflugverfahren
- Einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO)

4. 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.

5. 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.

6. 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 Rechtssprechung 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.

Im Jahr 2007 wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon von den Parteien an das Bundesgericht weitergezogen. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von CHF 240'000 entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise Anfang 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007. Ab 1. Januar 2008 wird der immaterielle Vermögenswert linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession bis 2051 amortisiert. Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind (siehe Ziffer 22.8., Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

Zusammenfassend hat die Gesellschaft per 31. Dezember 2007 Kosten für formelle Enteignungen von CHF 0,2 Mio. aktiviert bzw. passiviert, während CHF 123,2 Mio. für Lärmschutzverpflichtungen zurückgestellt wurden (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen).

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr hat sich der Konsolidierungskreis nicht verändert.

Konzernerfolgsrechnung

1) Erträge aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)		2007	2006
Passagiergebühren	167'881		157'640
Landegebühren	74'580		71'550
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	24'684		22'806
Übrige Erträge	14'344		13'956
Flugzeugenergieversorgungsanlage	10'564		9'766
Frachterträge	8'257		7'672
Treibstoffgebühren	6'201		6'039
Parkgebühren	4'780		4'658
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	4'565		4'813
Emissionsgebühren	2'808		2'855
Debitorenverluste	41		[884]
Total Erträge Aviation Flugbetrieb		318'705	300'871
Sicherheitsgebühren	117'936		88'314
Rückerstattung Sicherheitskosten	1'062		1'030
Total Erträge Aviation Sicherheit		118'998	89'344
Lärmgebühren	58'278		54'023
Total Erträge Aviation Fluglärm		58'278	54'023
Total Aviation-Erträge		495'981	444'238
Retail und Duty Free	71'355		62'815
Parkingerträge	61'596		58'197
Werbeflächen und Promotion	12'410		11'323
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken, etc.)	11'734		10'676
Restauration	10'171		9'855
Total Konzessionserträge		167'266	152'866
Mieterträge und Pachtzinsen	78'073		81'036
Energie- und Nebenkostenverrechnung	20'258		22'224
Reinigung	3'259		3'267
Dienstleistungserträge	2'858		1'281
Messen und Events	2'695		2'754
Total Erträge aus Liegenschaftenbewirtschaftung		107'143	110'562
Kommunikationsdienstleistungen	10'584		9'853
Passagierdienste	7'532		6'157
Übrige Dienstleistungserträge und Diverses	5'154		4'151
Conference Center	5'150		4'356
Aktivierte Eigenleistungen ¹⁾	4'261		5'110
Debitorenverluste	[203]		[184]
Total Erträge aus Dienstleistungen		32'478	29'443
Total Non-Aviation-Erträge		306'887	292'871
Total Erträge		802'868	737'109

¹⁾ Bei den aktivierten Eigenleistungen handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Deren Leistungen werden objektbezogen zugeordnet.

2) Personalaufwand

(CHF in Tausend)		2007	2006
Löhne und Gehälter		125'738	114'846
Personalvorsorgekosten			
Für leistungsorientierte Pläne ¹⁾		92	70
Für beitragsorientierte Pläne		10'693	10'034
Sozialversicherungsbeiträge		14'261	12'914
Übriger Personalaufwand		9'258	8'810
Total Personalaufwand		160'042	146'674
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen)		1'309	1'283
Personalbestand per 31.12. (Vollzeitstellen)		1'319	1'290
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle		121	114

¹⁾ Siehe Ziffer 20, Vorsorgeverpflichtungen.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich AG gibt denjenigen Mitarbeitenden 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)

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 des Unternehmensergebnisses 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	2007 CHF in Tausend	2006 CHF in Tausend	2006 Stück	Durchschnittlicher Wert pro Aktie für Geschäftsjahr 2006
Mitarbeiter	44	36	126	290.41
Mitglieder der Geschäftsleitung	1'865	302	986	494.75
Mitglieder des Kaders	645	494	793	494.75
Anpassung Ausgabewert im Folgejahr an Börsenkurs ¹⁾	84	243		
Total	2'638	1'075	1'905	481.23

¹⁾ Der Ausgabewert der Aktien für den Bonusanteil des Geschäftsjahres 2006 lag im April 2007 (Gewährungszeitpunkt) um CHF 0,08 Mio. höher als der Abgrenzungsbetrag des Bonusanteils für das Geschäftsjahr 2006 per Jahresende 2006 (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 2007 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 5'424 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)	2007	2006
Versicherungen	5'078	5'783
Miet- und Benutzungsaufwendungen	4'135	3'895
CUTE-Gebühren (Check-in-System für Handling-Agents)	2'914	4'347
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	2'295	2'809
Weitere Betriebskosten	2'165	2'198
Kommunikationsaufwendungen	2'109	1'991
Passagierdienste	399	418
Total andere Betriebskosten	19'095	21'441

4) Andere Aufwendungen/Erträge, netto

(CHF in Tausend)	2007	2006
Andere Erträge	6'600	1'388
Andere Aufwendungen	(2'378)	(4'368)
Total andere Aufwendungen/Erträge, netto	4'222	(2'980)

Die anderen Erträge beinhalten unter anderem:
 2007: CHF 6,4 Mio. nicht mehr benötigte Abgrenzung von Erträgen aus Nutzungsentgelten (siehe auch Ziffer 19, Abgrenzung von Erträgen).
 2006: CHF 0,2 Mio. Einnahmen aus in den Vorjahren bereits abgeschrieben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die anderen Aufwendungen beinhalten unter anderem:
 2007: CHF 2,0 Mio. aus Buchverlusten von Anlageabgängen.
 2006: CHF 1,2 Mio. aus Buchverlusten von Anlageabgängen.

5) Finanzergebnis

(CHF in Tausend)	2007	2006
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	65'714	73'382
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(388)	(98)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	65'326	73'284
Leasingzins	2'966	2'212
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	2'554	2'362
Übrige Zinsaufwendungen	8	36
Zinsaufwand auf Bankkrediten	0	431
Total Zinsaufwand	70'854	78'325
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	6'720	9'744
Übriger Finanzaufwand	3'437	3'634
Währungsverluste	45	101
Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen ¹⁾	0	4'022
Finanzierungsaufwendungen	81'056	95'826
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	(5'286)	(2'572)
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben/Darlehen	(2'435)	(920)
Verzugszinsen	(18)	(40)
Total Zinsertrag	(7'739)	(3'532)
Gewinn auf zum Handel gehaltenen Derivaten (Marktwertveränderung Zins-Absicherung)	(6'993)	(12'515)
Zinsertrag Aufzinsung langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen ¹⁾	(1'665)	0
Währungsgewinne	(60)	(100)
Übrige Finanzerträge	(10)	(3)
Total Finanzerträge	(16'467)	(16'150)
Total Finanzergebnis	64'589	79'676

¹⁾ Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Schallschutzmassnahmen bis Ende 2015, was zu einem Zinsertrag bei der Aufzinsung der langfristigen Rückstellung für Schallschutz führt (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen).

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2007 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,41 Prozent und im 2006 von 5,63 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 (Gewinn auf zum Handel gehaltenen Derivaten von CHF 7 Mio.; 2006 CHF 12,5 Mio.) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht.

6) Ertragssteuern

(CHF in Tausend)	2007	2006
Steuern des laufenden Jahres	16'837	8'289
Steuern der Vorjahre	(111)	(1'932)
Total laufende Ertragssteuern	16'726	6'357
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	17'888	15'410
Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten	188	48
Total latente Ertragssteuern	18'076	15'458
Total Ertragssteuern	34'802	21'815

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Tausend)	2007	2006
Gewinn vor Ertragssteuern	165'477	109'263
Steueraufwand zum erwarteten Steuersatz ¹⁾	34'750	22'945
Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten	188	48
Auflösung Steuerabgrenzung aus Vorjahren	(111)	(1'932)
Verschiedene Überleitungsposten	(25)	849
Steuereffekt auf eigene Aktien	0	(95)
Total Ertragssteuern	34'802	21'815

¹⁾ Siehe Ziffer 18, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

Konzernbilanz

7) Entwicklung Anlagevermögen

	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Projekte in Arbeit in Leasing	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterielle Anlagen	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Beteiligung an assoziierten Gesellschaften	Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	Übrige Finanzanlagen	Goodwill	Total
(CHF in Millionen)															
Anschaffungswerte															
Schlussbilanz per 31.12.2005	112,3	1'251,6	3'553,6	87,5	40,0	1,2	220,3	5'266,5	71,8	0,0	6,1	0,0	16,8	0,2	5'361,4
Zugänge					97,0	2,7		99,7			4,7	114,3			218,7
Abgänge	(0,7)		(7,2)				(6,4)	(14,3)			(1,0)		(15,8)		(31,2)
Transfers	0,5	31,9	46,7	1,8	(103,8)	(1,8)	22,0	(2,7)	2,7						0,0
Umrechnungsdifferenzen											(0,2)				(0,2)
Schlussbilanz per 31.12.2006	112,1	1'283,5	3'593,1	89,3	33,2	2,1	235,9	5'349,2	74,4	0,0	9,7	114,3	1,0	0,2	5'548,8
Zugänge					105,3	0,2		105,4		0,2	7,5	134,5			247,7
Abgänge		(0,1)	(7,2)				(35,5)	(42,8)	(1,9)				(0,7)		(45,5)
Reklassierung												(119,8)			(119,8)
Transfers	0,1	3,4	14,5	2,3	(34,9)	(2,3)	13,0	(4,0)	4,0						0,0
Umrechnungsdifferenzen											0,2				0,2
Schlussbilanz per 31.12.2007	112,2	1'286,8	3'600,4	91,6	103,5	0,0	213,3	5'407,9	76,4	0,2	17,4	129,0	0,3	0,2	5'631,4
Wertberichtigungen															
Schlussbilanz per 31.12.2005	0,0	515,7	1'749,6	12,4	0,0	0,0	122,3	2'400,0	46,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	2'447,0
Zugänge		39,4	118,6	5,4			18,0	181,5	10,3						191,8
Marktwertanpassungen												1,4			1,4
Abgänge			(5,6)				(5,5)	(11,1)							(11,1)
Schlussbilanz per 31.12.2006	0,0	555,1	1'862,7	17,8	0,0	0,0	134,8	2'570,3	57,1	0,0	0,0	1,4	0,0	0,2	2'629,0
Zugänge		39,0	110,2	5,7			18,6	173,5	8,2						181,7
Marktwertanpassungen												1,5			1,5
Abgänge			(4,1)				(23,8)	(28,0)	(1,6)						(29,6)
Schlussbilanz per 31.12.2007	0,0	594,1	1'968,7	23,5	0,0	0,0	129,6	2'715,8	63,7	0,0	0,0	2,9	0,0	0,2	2'782,5
Zuwendungen der öffentlichen Hand															
Schlussbilanz per 31.12.2005	0,0	0,4	9,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4	0,0		0,0		0,0	0,0	9,4
Abgänge		(0,2)	(2,9)					(3,0)							(3,0)
Schlussbilanz per 31.12.2006	0,0	0,2	6,1	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	0,0		0,0		0,0	0,0	6,4
Abgänge		(0,1)	(0,7)					(0,8)							(0,8)
Schlussbilanz per 31.12.2007	0,0	0,1	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	0,0		0,0		0,0	0,0	5,6
Nettobuchwert per 31.12.2005	112,3	735,5	1'795,0	75,1	39,9	1,2	98,1	2'857,1	25,0	0,0	6,1	0,0	16,8	0,0	2'905,0
Nettobuchwert per 31.12.2006	112,1	728,1	1'724,3	71,5	33,1	2,1	101,1	2'772,3	17,3	0,0	9,7	112,9	1,0	0,0	2'913,2
Nettobuchwert per 31.12.2007	112,2	692,6	1'626,3	68,1	103,5	0,0	83,7	2'686,3	12,7	0,2	17,4	126,1	0,3	0,0	2'843,0

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

Leasing Transaktion mit einem US-Trust über die Parkhäuser 1, 2, 3 und 6

Im Jahre 2003 hat die Flughafen Zürich AG eine Leasingtransaktion 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 2007 von CHF 165,9 Mio. (31.12.2006 CHF 172,2 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 Leasingrahmenvertrag 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 achten 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.), per 31. Juli 2006 (CHF 0,6 Mio.) sowie per 31. Januar 2007 (CHF 2,3 Mio.) erfolgt. Weitere Tranchen werden bei Bedarf jeweils nach weiteren sechs Monaten abgeschlossen. Der Leasingrahmenvertrag sowie auch die definitiven Leasingverträge sind vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurden deshalb bilanziert. Die dem Betrieb zur Verfügung stehenden, geleasten Anlagen wurden ab Zeitpunkt der Fertigstellung abgeschrieben.

Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

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 Rechtssprechung 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.

Im Jahr 2007 wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon von den Parteien an das Bundesgericht weitergezogen. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von CHF 240'000 entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise Anfang 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007. Ab 1. Januar 2008 wird der immaterielle Vermögenswert linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession bis 2051 amortisiert. Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind (siehe Ziffer 22.8., Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

Zusammengefasst hat die Gesellschaft per 31. Dezember 2007 Kosten für formelle Enteignungen von CHF 0,2 Mio. aktiviert bzw. passiviert, während CHF 123,2 Mio. für Lärmschutzverpflichtungen zurückgestellt wurden (siehe Ziffer 16, Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen).

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 2007 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 sowohl der heutige Qualitätsstandard beibehalten sowie den heute bekannten EU-Kompatibilitätsanforderungen gerecht werden.

Abschreibungen und Amortisation

Mit den Abschreibungen und der Amortisation von CHF 181,7 Mio. wurden die Auflösungen der Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 0,8 Mio. verrechnet.

8) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften (langfristig)	126'067	112'927
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften (kurzfristig)	119'254	82'221
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	245'321	195'148
Davon verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	245'321	195'148
Davon Aktien	0	0

Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 12, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, i) Ausfallrisiko).

9) Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in Tausend)		31.12.2007	31.12.2006
Bangalore International Airport Ltd., Indien, Bet.quote 17% Nom. AK 4'426 Mio. INR ¹⁾	15'865		9'206
Umrechnungsdifferenzen Vorjahre	(16)		(16)
Umrechnungsdifferenzen 2006	(246)		(246)
Umrechnungsdifferenzen 2007	210	15'813	8'944
Unique Chile S.A., Chile, Bet.quote 48% Nom. AK 253 Mio. CLP	571		571
Anteiliger Gewinn 2005	12		12
Anteiliger Gewinn 2006	36		36
Umrechnungsdifferenzen 2006	(22)		(22)
Anteiliger Gewinn 2007	508		
Umrechnungsdifferenzen 2007	(42)	1'063	
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela, Bet.quote 49,5% Nom. AK 25 Mio. VEB ²⁾	2		2
Anteiliger Gewinn 2004	384		384
Anteiliger Gewinn 2005	227		227
Anteiliger Gewinn 2006	0		0
Wertberichtigung 2006	(613)	0	(613)
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela, Bet.quote 49,5% Nom. AK 10 Mio. VEB ²⁾	1		1
Wertberichtigung 2006	(1)	0	(1)
Unique IDC S.A. de C.V., Honduras, Bet.quote 49,5% Nom. AK 40 THNL ³⁾	3		3
Anteiliger Gewinn 2006	76		76
Umrechnungsdifferenzen 2006	0		0
Anteiliger Gewinn 2007	135		
Umrechnungsdifferenzen 2007	0	214	
Unique IDC Colombia S.A., Kolumbien, Bet.quote 49,5% Nom. AK 100 Mio. COP ⁴⁾	18		18
Anteiliger Gewinn 2006	25		25
Umrechnungsdifferenzen 2006	0		0
Anteiliger Gewinn 2007	221		
Umrechnungsdifferenzen 2007	(2)	262	
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften		17'352	9'663

¹⁾ An der ausgewiesenen Beteiligung der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) 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 BIAL massgeblichen Einfluss ausüben kann, wird die Beteiligung mittels der Equity-Methode bewertet. Zur Finanzierung verschiedener Projekterweiterungen wurde durch die BIAL eine Kapitalerhöhung beschlossen. Die Flughafen Zürich AG übernimmt davon wiederum 17 Prozent (rund CHF 2,8 Mio., siehe auch Ziffer 22.3, Investitionsverpflichtungen). Per 31. Dezember 2007 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der BIAL über CHF 1,5 Mio. bzw. INR 51,4 Mio. (31.12.2006: CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio., siehe Ziffer 22.3, Investitionsverpflichtungen).

²⁾ Aufgrund der anhaltenden Interventionen durch die lokale Regierung auf dem Flughafen von Isla de Margarita können für das Geschäftsjahr 2007 – analog dem Geschäftsjahr 2006 – keine Zahlen vorgelegt 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. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal. Seither wird der Flughafen von einer «junta interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Das entsprechende letztinstanzliche Urteil des Bundesgerichts wird seit letztem Herbst erwartet. Das Unternehmen hat Signale, dass das Urteil für die Flughafen Zürich AG positiv sein wird. Aufgrund dieses Gerichtsurteils wird eine definitive Lösung im Verlaufe des Jahres 2008 erwartet.

³⁾ 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 Toncontin, 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.

⁴⁾ Am 20. Januar 2007 hat das Konsortium OPAIN S.A., in dem die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Managementvertrages mitwirkt, den Betrieb des Flughafens El Dorado in Bogotá übernommen. Der Operator-Konzessionsvertrag 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.

Finanzielle Eckdaten der assoziierten Gesellschaften (100%) ohne die BIAL, da diese Gesellschaft ihren operativen Betrieb erst mit der Eröffnung des Flughafens am 30. März 2008 aufnimmt:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Aktiven	4'874	4'147
Verbindlichkeiten	(963)	(1'443)
Umsatz	4'780	2'406
Jahresergebnis	1'018	229

10) Übrige Finanzanlagen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Darlehen Swissport Zürich AG	287	593
Darlehen Drittaktionäre Unique Chile S.A.	0	432
Total übrige Finanzanlagen	287	1'025

11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹⁾	116'421	110'481
Wertberichtigung	(797)	(752)
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	115'624	109'729

¹⁾ In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 42 Mio. (2006: CHF 35,4 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, a) Allgemeines, i) Ausfallrisiko). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2007 hat die Swiss die per 31. Dezember 2007 bestehenden Forderungen vollumfänglich beglichen.

Die Forderungen aus Lieferung und Leistungen entfallen auf die folgenden Regionen:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Schweiz	105'324	100'485
Europa	10'985	9'884
Südamerika	112	112
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116'421	110'481

Die Altersgliederung der Forderungen, welche nicht einzelwertberichtigt sind, sah per Bilanzstichtag wie folgt aus:

(CHF in Tausend)	Brutto 31.12.2007	Pauschalwertberichtigung 31.12.2007	Brutto 31.12.2006	Pauschalwertberichtigung 31.12.2006
Nicht fällig	113'039	(551)	100'223	(466)
Fällig zwischen 0–30 Tagen	1'795	(9)	6'332	(30)
Fällig zwischen 31–60 Tagen	261	(1)	1'423	(7)
Fällig über 61 Tage	1'326	(6)	2'503	(12)
Total	116'421	(567)	110'481	(515)

Die Wertberichtigung hat sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

(CHF in Tausend)	Einzelwertberichtigung		Pauschalwertberichtigung		Total Wertberichtigung	
	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
Stand per 1. Januar	(237)	(210)	(515)	(470)	(752)	(680)
Veränderung	7	(27)	(52)	(45)	(45)	(72)
Stand per 31. Dezember	(230)	(237)	(567)	(515)	(797)	(752)

Bei annähernd 100 Prozent der nicht fälligen Forderungen handelt es sich um Forderungen aus seit langem bestehenden Kundenbeziehungen. Aufgrund der Erfahrungswerte erwartet die Flughafen Zürich AG keine zusätzlichen Ausfälle.

12) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Noch nicht fakturierte Leistungen	5'283	7'172
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	3'515	2'444
Aufwandsabgrenzungen	1'326	790
Marchzinsen übrige verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	139	31
Aktive Rechnungsabgrenzung	10'263	10'437
Steuerrückforderungen (MwSt/VSt)	4'256	1'763
Sonstige Forderungen	486	597
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	23	20
Vorauszahlungen an Lieferanten	0	2'585
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	15'028	15'402

Die übrigen Forderungen und Rechnungsabgrenzungen beinhalten die folgenden Finanzinstrumente:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Noch nicht fakturierte Leistungen	5'283	7'172
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	3'515	2'444
Marchzinsen übrige verzinsliche Fremdkapitalinstrumente	139	31
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	23	20
Total Finanzinstrumente	8'960	9'667
Steuerrückforderungen (MwSt/VSt)	4'256	1'763
Aufwandsabgrenzungen	1'326	790
Sonstige Forderungen	486	597
Vorauszahlungen an Lieferanten	0	2'585
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	15'028	15'402

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, welche als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund, Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund), wurden periodengerecht abgegrenzt. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis und Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, i) Ausfallrisiko).

Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes wurden sämtliche Leistungen des Berichtsjahres fakturiert.

Es sind keine überfälligen Forderungen unter der aktiven Rechnungsabgrenzung ausgewiesen, welche eine Einzel- oder Pauschalwertberichtigung nötig gemacht hätten.

13) Flüssige Mittel

(CHF in Tausend)	31.12.2007	Davon AZNF	31.12.2006	Davon AZNF
Bargeld	134		169	
Post- und Bankguthaben	30'896	2'620	9'674	678
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	11'000		1'000	
Festgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	35'000		0	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen ¹⁾	5'326		1'719	
Festgelder, fällig innerhalb 90 Tagen	0		30'000	
Total flüssige Mittel	82'356	2'620	42'562	678

¹⁾ Betreffend Collateral siehe Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Die Ursprungswährung, die Zinssätze und die durchschnittlichen Laufzeiten sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	Ursprungs- währung	2007 Zinssätze in %	2006 Zinssätze in %	2007 Durchschn. Laufzeit in Tagen	2006 Durchschn. Laufzeit in Tagen
Post- und Bankguthaben	CHF	0,125 bis 0,25	0,125 bis 0,25	n/a	n/a
Callgelder	CHF	1,5 bis 2,0	0,45 bis 1,5	7	7
Festgelder	CHF	1,82 bis 2,68	0,81 bis 1,87	30	58
Collateral	CHF	2,0 bis 2,02	0,7817 bis 1,7	61	81

14) Aktienkapital und Reserven

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 50.-)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 1.1.2007	6'140'375	5'390	6'134'985
Erwerb von eigenen Aktien		463	[463]
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte		[1'906]	1'906
Schlussbestand 31.12.2007	6'140'375	3'947	6'136'428

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 dazu Ziffer 2, Personalaufwand sowie Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften. Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasurybestand.

Reserven

Die Reserven unterliegen aus handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von CHF 154,2 Mio.

Hedging Reserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf Cashflow Hedging-Instrumenten im Zusammenhang mit abgesicherten, noch nicht eingetretenen Transaktionen.

Verkehrswertreserve

Diese Reserve enthält die kumulativen Verkehrswertanpassungen auf als zur Veräusserung verfügbar klassierten Finanzanlagen bis zum Zeitpunkt ihrer Veräusserung.

Umrechnungsdifferenzen

Darin sind die Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Jahresrechnungen ausländischer Einheiten sowie auf assoziierten Gesellschaften enthalten.

Ausschüttungsbegrenzung

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt.

Dividenden

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2007 vor, eine Dividende von brutto CHF 4,50 pro Aktie auszus zahlen. Dies ergibt ein Dividenderfordernis von total CHF 27,6 Mio.

Gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 19. April 2007 hat die Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2006 eine Dividende von CHF 18,4 Mio. respektive von brutto CHF 3,00 pro Aktie (2005: CHF 1,00 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:

	2007	2006
Den Aktionären zustehender Gewinn in CHF	130'674'660	87'448'070
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'136'063	5'695'977
Einfluss der verwässernden Aktien	6'030	3'534
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	6'142'093	5'699'511
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF	21.30	15.35
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF	21.28	15.34

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2007	2006
Öffentliche Hand	38,60%	38,60%
Private	2,29%	2,92%
Unternehmungen	1,86%	1,59%
Pensionskassen	1,72%	1,08%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Bestände)	36,34%	28,25%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	19,19%	27,56%

	2007	2006
Anzahl Aktionäre	3'702	3'773

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

	2007	2006
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33,36%	33,42%
Stadt Zürich (inkl. Städtische Versicherungskasse)	5,06%	5,06%

15) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Japanisches Private Placement	369'224	374'958
US Private Placement	304'551	330'668
Anleihen	276'789	276'208
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	177'223	237'602
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	68'122	72'063
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'195'909	1'291'499
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	40'877	42'961
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'399	4'590
Anleihe (Rückzahlung 28.9.2007)	0	74'926
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	45'276	122'477
Total Finanzverbindlichkeiten	1'241'185	1'413'976

Am 28. September 2007 wurde die Anleihe mit der Laufzeit von 1995 bis 2007 (CHF 75 Mio. nominal) und am 20. Dezember 2007 die dritte Rate von Bankverbindlichkeiten aus dem US Car Park Lease (CHF 47,4 Mio. nominal) jeweils vollständig und vertragskonform aus vorhandenen flüssigen Mitteln zurückbezahlt.

Am 12. April 2006 wurde 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 Konzern-eigenkapitals, Seite 100 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 als separates Vermögen anzulegen (siehe auch Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund und Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund).

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	Nominalbetrag in Tausend	Buchwert CHF in Tausend	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zins- zahlungs- termine
Finanzverbindlichkeiten	31.12.2007	31.12.2007				
Anleihe	CHF 128'000	127'707	2001–2009	4,250%	nein	26. März
Anleihe	CHF 150'000	149'082	2006–2010	3,125%	nein	14. Juni
Zwischentotal Anleihen	CHF 278'000	276'789				
Japanisches Private Placement	JPY 37'000'000	369'224	2003–2024	5,730%	nein	23. Mai/ 23. November
US Private Placement	USD 275'000	304'551	2003–2015	4,7525%	ab 2011	11. April/ 11. Oktober
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	USD 199'980	177'223 40'877 ¹⁾	2003–2012	3,606%	ab 2005	20. Dezember

¹⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die vierte Rückzahlung am 20. Dezember 2008 erfolgt.

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

Im Weiteren bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Darlehenslimiten in der Höhe von total CHF 985,5 Mio. (siehe Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, ii) Liquiditätsrisiko und Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Innerhalb 1 Jahr	45'276	122'477
Zwischen 2 und 5 Jahren	595'153	549'124
Über 5 Jahre	600'756	742'375
Total Finanzverbindlichkeiten	1'241'185	1'413'976

Absicherungsgeschäfte mit Hedge Accounting

Zur Absicherung der Währungsrisiken aus zukünftigen Zins- und Rückzahlungsgeldflüssen der langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung hält die Flughafen Zürich AG folgende derivative Finanzinstrumente (Cross Currency Interest Rate Swaps):

Was Laufzeit Kontraktwert (CHF in Tausend)	Japanisches Private Placement 2003–2024 JPY 37'000 Mio.	US Private Placement 2003–2015 USD 275 Mio.	Bankverbind- lichkeiten aus US Car Park Lease 2003–2012 USD 271 Mio.	Total Marktwerte brutto	latente Steuern	Total Marktwerte netto
Marktwerte						
Stand 31. Dezember 2005	97'663	34'012	23'616	155'291	(32'611)	122'680
Marktwertanpassungen	8'517	16'916	13'292	38'725	(8'132)	30'593
Stand 31. Dezember 2006	106'180	50'928	36'908	194'016	(40'743)	153'273
Marktwertanpassungen	3'819	5'652	1'882	11'353	(2'384)	8'969
Stand 31. Dezember 2007	109'999	56'580	38'790	205'369	(43'127)	162'242

Die kumulierten Verluste auf den Absicherungsinstrumenten haben sich im Berichtsjahr von CHF 153,3 Mio. um CHF 9 Mio. (nach Abzug latenter Steuern) auf CHF 162,3 Mio. erhöht. 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 Cross Currency Interest Rate Swaps werden für das Hedge Accounting in zwei Komponenten aufgeteilt: eine Komponente dient der Absicherung der Fremdwährungsrisiken, die andere Komponente der Absicherung der Zinsrisiken. Die Fremdwährungsabsicherung der Nominalbeträge wird als Fair Value Hedge behandelt. Sowohl die

Fremdwährungsanpassung auf den Finanzverbindlichkeiten wie auch die Marktwertanpassung der Fremdwährungskomponente der Swaps werden erfolgswirksam erfasst. Die Zinskomponente der Swaps wird als Cashflow Hedge eingestuft. Entsprechend werden Marktwertveränderungen der Absicherungsinstrumente im Eigenkapital (siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals) ausgewiesen. Sobald die abgesicherten Zinszahlungen eintreten, werden die Marktwertveränderungen in die Erfolgsrechnung umgebucht. Dies ist in den Jahren 2008 bis 2024 der Fall. Die Beträge der zukünftigen Cashflows der Swaps sind aus der Fälligkeitstabelle unter Ziffer 22.1, Finanzielles Risk Management, a) Allgemeines, ii) Liquiditätsrisiko ersichtlich. Die Hedges waren während der Berichtsperiode voll effektiv.

Die kumulierten Fremdwährungsschwankungen auf den abgesicherten Finanzverbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr wie folgt verändert. Sie entsprechen dem erfolgswirksam erfassten Anteil der Marktwertanpassung der Swaps:

(CHF in Tausend)	US Private Placement	Japanisches Private Placement	Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	Total Fremdwährungsschwankungen brutto	Latente Steuern	Total Fremdwährungsschwankungen netto
Stand 31. Dezember 2005	(4'812)	(7'765)	163	(12'414)	2'607	(9'807)
Fremdwährungsschwankung	(24'806)	(32'082)	(21'320)	(78'208)	16'424	(61'784)
Stand 31. Dezember 2006	(29'618)	(39'847)	(21'157)	(90'622)	19'031	(71'591)
Fremdwährungsschwankung	(26'675)	(5'958)	(16'159)	(48'792)	10'246	(38'546)
Stand 31. Dezember 2007	(56'293)	(45'805)	(37'316)	(139'414)	29'277	(110'137)

Die nicht realisierten Gewinne/Verluste, welche in den Hedging Reserven, netto als Position des Konzerneigenkapitals ausgewiesen werden, haben sich im Berichtsjahr wie folgt verändert:

(CHF in Tausend)	Brutto	Latente Steuern	Netto
Stand 31. Dezember 2005	(142'877)	30'004	(112'874)
Marktwertanpassung	35'953	(7'550)	28'403
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	3'530	(742)	2'788
Stand 31. Dezember 2006	(103'394)	21'712	(81'683)
Marktwertanpassung	31'141	(6'540)	24'602
Umbuchung in die Erfolgsrechnung	6'298	(1'322)	4'976
Stand 31. Dezember 2007	(65'955)	13'850	(52'105)

Im Rahmen der Einführung von IFRS 7 wurde die Darstellung der nicht realisierten Gewinne/Verluste innerhalb der Hedging-Reserve überprüft. Aufgrund dieser Überprüfung wurden die Beträge der einzelnen Bewegungen rückwirkend angepasst. Netto ergaben sich keine Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Konzerneigenkapital.

Sicherheiten zu vorstehenden Absicherungsgeschäften

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)	Ursprungswährung	2007 Zinssätze in %	2006 Zinssätze in %	31.12.2007	31.12.2006
Flüssige Mittel, fällig innerhalb 90 Tage	CHF	2,0 bis 2,02	0,7817 bis 1,7	5'325	1'719
Letter of Credit, fällig innerhalb 90 Tage	CHF	0,75 ¹¹	0,75 ¹¹	150'000	142'000

¹¹ Hier ist die zu leistende Kommission anstelle des Zinssatzes aufgeführt.

Absicherungsgeschäfte ohne Hedge Accounting

Die Unternehmung hält im Weiteren einen Zinssatz-Swap von CHF 300 Mio. mit einer Laufzeit von 2000 bis am 16. März 2009, bei welchem die Flughafen Zürich AG als Fixed-rate Payer (Zinssatz 4,68 %) auftritt. Der variable Zinssatz basiert auf dem 6-Monats-CHF-Libor (Zinssatz von 1,88 % bis 2,935 %). Dieses Geschäft erfüllt die Anforderungen an einen Cashflow Hedge nicht.

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

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)	31.12.2007	31.12.2006
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	7'440	7'010
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	29'758	28'041
Fällig über 5 Jahre	56'875	59'698
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	94'073	94'749
Zukünftige Zinsen	21'552	18'096
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	72'521	76'653
Davon fällig innerhalb 1 Jahr	4'399	4'590
Davon fällig innerhalb 2 und 5 Jahren	19'321	19'913
Davon fällig über 5 Jahre	48'801	52'150

Die Leasingverbindlichkeiten sind mit einem Satz von 4,35 Prozent (2006: 3,25 Prozent) verzinslich. Der Zinssatz ist variabel; er kann jedoch jederzeit in einen fixen Zinssatz umgewandelt werden.

16) Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen

(CHF in Tausend)	Schallschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung per 31.12.2005	137'091	0	137'091
Auszahlung	(9'184)	0	(9'184)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung ¹⁾	4'022	0	4'022
Rückstellung per 31.12.2006	131'929	0	131'929
Auszahlung	(7'038)	0	(7'038)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	240	240
Zinsertrag Aufzinsung ¹⁾	(1'665)	0	(1'665)
Rückstellung per 31.12.2007	123'226	240	123'466

¹⁾ Im Berichtsjahr erfolgte eine Neueinschätzung der zukünftig erwarteten Geldabflüsse für Schallschutzmassnahmen bis Ende 2015, was zu einem Zinsertrag bei der Aufzinsung der langfristigen Rückstellung für Schallschutz führt (siehe Ziffer 5, Finanzergebnis).

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 92,4 Mio. ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im untenstehenden Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz beträgt 4 Prozent.

Rückstellung für 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 wurden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsinstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Infolge Rückzuges der Beschwerde einer Partei liegt zur Zeit ein rechtskräftiges Urteil der Schätzungskommission vor (vgl. weitere Ausführungen am Ende dieses Abschnittes). Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten. Weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon (vgl. weitere Ausführungen am Ende dieses Abschnittes sowie Ziffer 22.8., Ereignisse nach dem Bilanzstichtag). Entscheide des Bundesgerichtes für die verbleibenden 16 Pilotfälle werden im Jahr 2008 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 Rechtssprechung 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.

Wie weiter oben erwähnt, wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle von den Parteien an das Bundesgericht weitergeleitet. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von CHF 240'000 entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise anfangs 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007. Ab 1. Januar 2008 wird der immaterielle Vermögenswert linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession bis 2051 amortisiert.

Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon).

Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind (siehe Ziffer 22.8., Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

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, 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 Ausserverhältnis, 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

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 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 Finanzinstituten 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 abrufbar.

Die Situation dieses Fonds präsentiert sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	2007	2006
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	197'010	161'273
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	57'743	46'106
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	[7'038]	[9'184]
Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten	247'715	198'195
Operative Kosten	[3'974]	[3'847]
Kalkulatorische Verzinsung (bis 14.6.2006)	0	3'921
Zinsertrag aus Finanzanlagen	7'256	127
Marktwertveränderung Finanzanlagen	[1'533]	[1'386]
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen	[900]	0
Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag	248'564	197'010

¹⁾ Seit 1. Januar 2006 werden nur die vereinnahmten Erträge ausgewiesen.

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 13, flüssige Mittel)	2'620	678
Kurzfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	119'254	82'221
Langfristige, zum Verkauf gehaltene Wertschriften (siehe Ziffer 8, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	126'067	112'927
Verpflichtung Flughafen Zürich AG ¹⁾	623	1'184
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	248'564	197'010

¹⁾ 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 (2006: 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)	2007	2006
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	68'416	44'572
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging Reserve gebucht	6'540	7'550
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	1'322	742
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	18'076	15'458
Andere Effekte	0	94
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 31.12.	94'354	68'416

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

(CHF in Tausend)	31.12.2007		31.12.2006	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Hochbauten und mobile Sachanlagen		51'084		48'695
Erneuerungsfonds		23'751		22'596
Fluglärmthematik		28'385		15'843
Transaktionskosten Finanzverbindlichkeiten		3'777		4'176
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		2'018		1'098
Cross Currency Interest Rate Swaps	43'127		40'743	
Zinssatz-Swap	1'278		2'747	
Private Placements und Verbindlichkeiten aus US Car Park Lease		29'277		19'031
Diverse Positionen		467		467
Latente Steueraktiven/-verbindlichkeiten	44'405	138'759	43'490	111'906
Verrechnung von Aktiven und Passiven	[44'405]	44'405	[43'490]	43'490
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto	0	94'354	0	68'416

Per 31. Dezember 2007 verfügen die Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorräte von CHF 6,213 Mio. Auf die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorräten 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 0,360 Mio. im Jahr 2014.

19) Abgrenzung von Erträgen

Abgrenzung von Erträgen von Nutzungsentgelten

Die Nutzungsentgelte wurden 2006 für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Ein rechtskräftiger Entscheid dazu ist im Jahr 2007 weitgehend zugunsten der Gesellschaft ergangen, wonach die Nutzungsentgelte von Unternehmen, die in der Bodenabfertigung tätig sind, rechtmässig erhoben wurden. Demzufolge konnten von insgesamt CHF 10 Mio. im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlösen CHF 6,4 Mio. als andere Aufwendungen/Erträge,

netto, der Erfolgsrechnung 2007 gutgeschrieben werden (siehe auch Ziffer 4, Andere Aufwendungen/Erträge, netto).

Nicht in den Erträgen ausgewiesen sind weiterhin CHF 1,1 Mio. aus fakturierten Nutzungsentgelten. Diese fakturierten Erträge wurden abgegrenzt, da die Rechtmässigkeit der Erhebung dieser Nutzungsentgelte durch einen Partner weiterhin bestritten wird. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2008 erwartet.

(CHF in Tausend)	Nutzungsentgelte	Total
Abgrenzung von Erträgen per 31. Dezember 2005	0	0
Bildung von Abgrenzungen	10'016	10'016
Abgrenzung von Erträgen per 31. Dezember 2006	10'016	10'016
Auflösung nicht mehr benötigter Abgrenzungen (erfolgswirksam)	(5'600)	(5'600)
Auszahlungen (erfolgsneutral)	(2'312)	(2'312)
Verrechnete Auszahlungen aus dem Vorjahr (erfolgswirksam)	(780)	(780)
Gutschriften an Kunden aus zu Unrecht fakturierten Erträgen (erfolgsneutral)	(195)	(195)
Abgrenzung von Erträgen per 31. Dezember 2007	1'129	1'129

20) Vorsorgeverpflichtungen

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

Bilanz (CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	3'635	3'478
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	280	(53)
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	(997)	(1'172)
Verpflichtung in der Bilanz	2'918	2'253

Erfolgsrechnung (CHF in Tausend)	2007	2006
Zinsaufwand	92	70
Total im Personalaufwand erfasste versicherungsmathematische Beträge	92	70

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

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz (CHF in Tausend)	2007	2006
Vorsorgeverpflichtungen per 1.1.	2'253	1'804
Total Kosten, siehe oben	92	70
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	(599)	(536)
Erfassung nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	1'172	915
Vorsorgeverpflichtung per 31.12.	2'918	2'253

(CHF in Tausend)	2007	2006
Erfahrungsbedingte Anpassungen	(247)	163

Der Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2007	2006
Abzinsungssatz in %	3,50	2,90
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen in %	1,0	1,0

21) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	31'480	24'860
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	13'502	14'438
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	5'844	2'858
Ertragsabgrenzungen	2'456	5'785
Passive Rechnungsabgrenzung	53'282	47'941
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	205'369	194'016
Marktwert Zinssatz-Swap	14'675	22'561
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	8'248	7'637
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'975	6'516
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	2'026	1'342
Andere Verpflichtungen	573	572
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	291'548	282'985

¹⁾ Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Im übrigen kurzfristigen Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen sind die folgenden Finanzinstrumente enthalten:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Noch nicht in Rechnung gestellte Aufwände	31'480	24'860
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	13'502	14'438
Noch nicht in Rechnung gestellte Investitionen	5'844	2'858
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	50'826	42'156
Marktwert Zinssatz-Swap	14'675	22'561
Total zu Handelszwecken gehaltene Finanzverbindlichkeiten	14'675	22'561
Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps ¹⁾	205'369	194'016
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	205'369	194'016
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	8'248	7'637
An- und Vorauszahlungen von Kunden	4'975	6'516
Ertragsabgrenzungen	2'456	5'785
Kurzfristige Rückstellungen	2'400	2'400
Sozialversicherungsbeiträge	2'026	1'342
Andere Verpflichtungen	573	572
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	20'678	24'252
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	291'548	282'985

¹⁾ Marktwert Cross Currency Interest Rate Swaps siehe auch Ziffer 15, Finanzverbindlichkeiten.

Bei den per Bilanzstichtag noch nicht in Rechnung gestellten Aufwänden handelt es sich im Wesentlichen um Leistungsbezüge des 4. Quartals 2007 bzw. vom Dezember 2007, welche im Laufe des Januars 2008 durch die Lieferanten in Rechnung gestellt wurden.

22) Weitere Angaben

22.1) Finanzielles Risk Management

a) Allgemeines

Die Flughafen Zürich AG ist aufgrund ihrer Tätigkeit verschiedenen finanziellen Risiken ausgesetzt wie:

- i) Ausfallrisiko
- ii) Liquiditätsrisiko
- iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Die Flughafen Zürich AG hat die Sicherstellung eines umfassenden Risk Management 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 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.

Die nachfolgenden Abschnitte geben einen Überblick über das Ausmass der einzelnen finanziellen Risiken sowie die Ziele, Grundsätze und Prozesse für die Messung, Überwachung und Absicherung der Risiken sowie über das Kapitalmanagement der Gruppe. Weitere Informationen zu finanziellen Risiken sind auch in den übrigen Erläuterungen des Anhangs enthalten.

i) Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG finanzielle Verluste erleidet, wenn ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstrumentes ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Ausfallrisiken können auf flüssigen Mitteln, auf aktiven Rechnungsabgrenzungen, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Finanzanlagen bestehen.

Die Flughafen Zürich AG investiert ihre flüssigen Mittel als Einlagen bei bedeutenden Schweizer Banken mit einem Rating von mindestens «A» (Ratingagentur Standard & Poor's). Ausserdem werden allfällige Risiken auf flüssigen Mitteln weiter minimiert, indem nicht ein einzelnes Bankinstitut, sondern verschiedene Finanzdienstleister berücksichtigt werden.

Die per Bilanzstichtag jeweils bestehenden aktiven Rechnungsabgrenzungen werden in der Regel innert Monatsfrist fakturiert und anschliessend im Rahmen der Bewirtschaftung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen überwacht.

Mit Ausnahme des Hauptkunden Swiss bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 42 Mio. (2006: CHF 35,4 Mio.) enthalten (siehe Ziffer 11, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichtes 2007 hat die Swiss die per 31. Dezember 2007 bestehenden Forderungen vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Beurteilung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, Erfahrungen aus

der Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Voraus fakturierung) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt. Dabei haben die Werterhaltung und die Flexibilität bezüglich frühzeitiger Liquidierbarkeit der Anlagen oberste Priorität. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich zwei bis vier Jahre. Das Mindestrating entspricht einem BBB (Standard & Poor's) bzw. einem Baa2 (Moody's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur. Die Finanzanlagen werden hauptsächlich in festverzinsliche Obligationen angelegt. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist nicht erlaubt.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der einzelnen finanziellen Aktiven. Es bestehen keine Garantien und ähnlichen Verpflichtungen, die zu einer Erhöhung des Risikos über die Buchwerte hinaus führen könnten. Das maximale Ausfallrisiko per Bilanzstichtag war wie folgt:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	82'222	42'393
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	126'067	112'927
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	115'624	109'729
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	119'254	82'221
Übrige Forderungen (aktive Rechnungsabgrenzungen)	8'960	9'667
Übrige Finanzanlagen	287	1'025
Total maximales Ausfallrisiko	452'414	357'962

Das Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich AG ihren finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen kann.

Die Flughafen Zürich AG überwacht das Liquiditätsrisiko durch ein vorsichtiges Liquiditätsmanagement. Die Unternehmung verfolgt dabei den Grundsatz, jederzeit genügend Flexibilität und Spielraum an kurzfristig verfügbaren liquiden Mitteln zu haben. Dies schliesst das Halten einer ausreichenden Reserve an flüssigen Mitteln, die Möglichkeit zur Finanzierung durch einen adäquaten Betrag aus

zugesagten Kreditlimiten und die Fähigkeit zur Emission am Markt mit ein. Zu diesem Zweck wird eine rollende Liquiditätsplanung auf Basis der erwarteten Geldflüsse vorgenommen und regelmässig aktualisiert. Die Überwachung des Liquiditätsrisikos erfolgt durch das Group Treasury. Der Flughafen Zürich AG stehen per Bilanzstichtag die folgenden, unbenutzten Kreditlimiten zur Verfügung:

(CHF in Tausend)		Laufzeit bis 31.12.2007	
31.12.2006			
Kanton Zürich	19.07.2012	698'400	717'800
Betriebskredite	06.06.2008	250'000	250'000
Kreditlimite Airport Zurich Noise Fund (committed credit line)	31.12.2015	200'000	200'000
Total Kreditlimiten		1'148'400	1'167'800
Beanspruchung ¹⁾		(162'940)	(148'901)
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		985'460	1'018'899

¹⁾ Letter of Credit und Bankgarantien.

Die folgende Tabelle zeigt die vertraglichen Fälligkeiten (inklusive Zinsen) der durch die Flughafen Zürich AG gehaltenen Finanzverbindlichkeiten:

31.12.2007		Vertragliche	innerhalb	zwischen 2	
(CHF in Tausend)	Buchwert	Cashflows	1 Jahr	und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	369'224	818'839	24'066	96'600	698'173
US Private Placement	304'551	461'372	17'527	208'731	235'113
Anleihen	276'789	302'943	10'128	292'815	0
US Car Park Lease	218'100	291'818	58'679	233'139	0
Leasingverbindlichkeiten	72'521	94'073	7'440	29'758	56'875
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	47'773	47'773	47'773	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	50'826	50'826	50'826	0	0
Total nicht-derivative Finanzverbindlichkeiten	1'339'784	2'067'643	216'439	861'043	990'161
Cross Currency Interest Rate Swaps	205'369	0	0	0	0
Zinssatz-Swap	14'675	14'804	5'176	9'628	0
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	220'044	14'804	5'176	9'628	0
Total	1'559'828	2'082'447	221'615	870'671	990'161

31.12.2006		Vertragliche	innerhalb	zwischen 2	
(CHF in Tausend)	Buchwert	Cashflows	1 Jahr	und 5 Jahren	über 5 Jahre
Japanisches Private Placement	374'958	843'106	24'267	96'399	722'440
US Private Placement	330'668	478'754	17'382	140'941	320'431
Anleihen	351'134	391'820	88'878	302'943	0
US Car Park Lease	280'563	350'566	58'748	233'731	58'087
Leasingverbindlichkeiten	76'653	94'749	7'010	28'041	59'698
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	30'902	30'902	30'902	0	0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	42'156	42'156	42'156	0	0
Total nicht-derivative Finanzverbindlichkeiten	1'487'034	2'232'053	269'343	802'054	1'160'657
Cross Currency Interest Rate Swaps	194'016	0	0	0	0
Zinssatz-Swap	22'561	28'098	8'431	19'667	0
Total derivative Finanzverbindlichkeiten	216'577	28'098	8'431	19'667	0
Total	1'703'611	2'260'151	277'774	821'721	1'160'657

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Das Marktrisiko ist das Risiko, dass sich Änderungen in Marktpreisen wie Wechselkurse und Zinsen auf das Finanzergebnis oder auf die Bewertung von Finanzinstrumenten auswirkt.

Das Ziel des Marktrisikomanagement ist die Überwachung und Kontrolle von solchen Risiken, um sicherzustellen, dass diese Risiken einen bestimmten Umfang nicht überschreiten.

Die Flughafen Zürich AG ist dem Währungsrisiko namentlich bei den folgenden Finanztransaktionen ausgesetzt: Private Placements in US-Dollar und Yen sowie Bankverbindlichkeiten in US-Dollar aus US Car Park Lease. Das Fremdwährungsrisiko des Japanischen Private Placement ist weitestgehend, das Fremdwährungsrisiko des US Private Placement und des US Car Park Lease vollständig abgesichert. Im operativen Geschäft erfolgt der überwiegende Teil der Transaktionen in Schweizer Franken, es sind daher keine weiteren Währungsrisiken abzusichern.

iiia) Fremdwährungsrisiko

Fremdwährungsrisiken treten bei Transaktionen auf, welche in von der Funktionalwährung der betroffenen Gesellschaft unterschiedlichen Währungen stattfinden.

Die folgende Tabelle zeigt die Währungsrisiken aus Finanzinstrumenten, bei denen die Währung vom Schweizer Franken abweicht:

	31.12.2007			31.12.2006		
(CHF in Tausend)	Yen	US-Dollar	Diverse	Yen	US-Dollar	Diverse
Übrige Finanzanlage	0	0	0	0	432	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0	40'877	0	0	42'961	0
Anleihen und langfristige Darlehen	369'224	481'774	0	374'958	568'270	0
Cross Currency Interest Rate Swaps	4'159	168'906	0	3'021	103'076	0
Total	373'383	691'557	0	377'979	714'739	0

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des Schweizer Frankens um 5 Prozent gegenüber den unten aufgeführten Werten per 31. Dezember 2007 hätte das Eigenkapital und das Konzernergebnis um untenstehende

Beträge erhöht respektive verringert. Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, unverändert bleiben. Die Analyse für das Jahr 2006 wurde auf Grund derselben Annahmen durchgeführt.

(CHF in Tausend)	Verteuerung CHF plus 5%		Abwertung CHF minus 5%	
	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis	Konzerneigenkapital	Konzernergebnis
Yen	12'243	0	(11'213)	0
US-Dollar	(12'081)	0	12'240	0
31. Dezember 2006	162	0	1'027	0
Yen	11'910	0	(10'817)	0
US-Dollar	(12'929)	0	12'968	0
31. Dezember 2007	(1'019)	0	2'151	0

iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinsrisiko teilt sich auf in ein zinsbedingtes Cashflow-Risiko, d.h. das Risiko, dass sich die zukünftigen Zinszahlungen auf Grund von Schwankungen des Marktzinssatzes ändern, sowie ein zinsbedingtes Risiko einer Änderung des Marktwertes, d.h. das Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstrumentes auf Grund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert.

Grundsätzlich werden Fremdfinanzierungen mit festverzinslichen Konditionen und in Schweizer Franken bevorzugt. Sind jedoch Fremdfinanzierungen in Fremdwährung zu attraktiveren Konditionen zu beschaffen, so wird das Fremdwährungs- als auch das Zinssatzrisiko abgesichert. Ziel ist es, bei solchen Fremdwährungstransaktionen fixe Zinszahlungen und Amortisationen in Schweizer Franken zu leisten.

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.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinsliche Obligationen angelegt. Der Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist hier nicht erlaubt.

Zum Bilanzstichtag verfügte die Flughafen Zürich AG über folgendes Zinssatzprofil bei den verzinslichen Finanzinstrumenten:

Marktwert-Sensitivitätsanalyse für fest verzinsliche Finanzinstrumente

Eine Zunahme des Zinssatzes um 50 Basispunkte hätte das Konzerneigenkapital um CHF 10,139 Mio. vermindert (2006: Erhöhung um CHF 5,25 Mio.) und den Konzerngewinn um CHF 1,213 Mio. erhöht (2006: CHF 2,504 Mio.).

Eine Abnahme des Zinssatzes im gleichen Umfang hätte einen positiven Effekt von CHF 16,121 Mio. auf das Konzerneigenkapital (2006: CHF 0,988 Mio. und einen negativen Effekt von CHF 1,213 Mio. auf den Konzerngewinn (2006: CHF 2,504 Mio.) gehabt. Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Einflussfaktoren unverändert bleiben. Für das Geschäftsjahr 2006 wurde von denselben Annahmen ausgegangen.

Cash Flow-Sensitivitätsanalyse für variabel verzinsliche Finanzinstrumente

Eine Zunahme des Zinssatzes um 50 Basispunkte hätte das Konzernergebnis um CHF 0,062 Mio. erhöht (2006: Verminderung um CHF 0,132 Mio.). Eine Abnahme des Zinssatzes im gleichen Umfang hätte denselben, aber umgekehrten Effekt gehabt. Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Einflussfaktoren unverändert bleiben. Für das Geschäftsjahr 2006 wurde von denselben Annahmen ausgegangen.

b) Verkehrswerte (fair values)

Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der übrigen kurzfristigen Forderungen und des kurzfristigen Fremdkapitals entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeit annähernd den Fair Values.

Finanzanlagen in Airport Zurich Noise Fund: Der Fair Value entspricht dem Börsenkurs der Wertschriften per Bilanzstichtag.

Derivate: Der Fair Value des Cross Currency Interest Rate Swaps wird anhand der Marktwert-Methode bestimmt. Der Fair Value des Zinssatz-Swaps entspricht dem Barwert des Termingeschäfts.

c) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Flüssige Mittel (ohne Bargeld), Callgelder, Collateral & kurzfristige Geldanlagen	82'222	42'393
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	115'624	109'729
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	8'960	9'667
Übrige Finanzanlagen	287	1'025
Total Darlehen und Forderungen	207'093	162'814
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (kurz- und langfristig)	245'321	195'148
Total zur Veräusserung verfügbare Finanzanlagen	245'321	195'148
Finanzverbindlichkeiten	1'241'185	1'413'976
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	47'773	30'902
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne		
Derivate und Nicht-Finanzinstrumente	50'826	42'156
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	1'339'784	1'487'034
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Zinssatz-Swap)	14'675	22'561
Total zu Handelszwecken gehaltene Finanzverbindlichkeiten	14'675	22'561
Übriges kurzfristiges Fremdkapital (Cross Currency Interest Rate Swap)	205'369	194'016
Total zu Hedging gehaltene derivative Finanzinstrumente	205'369	194'016

d) Kapitalmanagement

Bei der Bewirtschaftung des Kapitals achtet die Flughafen Zürich AG insbesondere darauf, dass die Weiterführung der operativen Tätigkeit des Konzerns gewährleistet ist, eine angemessene Rendite für die Aktionäre erzielt und die Bilanzstruktur, vor allem in Phasen von grosser Investitionstätigkeit, unter Berücksichtigung der Kapitalkosten optimiert werden kann. Um diese Ziele zu erreichen, kann die Flughafen Zürich AG die Dividendenauszahlung anpassen oder Kapital an die Aktionäre zurückzahlen.

Die Flughafen Zürich AG überwacht laufend die folgenden finanziellen Kennzahlen: die Eigenkapitalquote, den Verschuldungsfaktor sowie den Zinsdeckungsgrad. Als wichtigster Grundsatz gilt dabei, dass das Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenkapital auf die planbaren Cashflows und

Investitionen abgestimmt ist und eher konservativ ausgeprägt ist. Damit wird sichergestellt, dass die hohe unternehmerische Flexibilität zu jedem Zeitpunkt, also auch bei unvorhersehbaren Ereignissen, sichergestellt ist.

Für den Zweck von Mitarbeiter- und Bonusprogrammen können jeweils eigene Aktien im benötigten Umfang gehalten werden. Es dürfen jedoch keine Mehrjahresvorräte an eigenen Aktien für Beteiligungsprogramme angelegt werden. Das Halten von eigenen Aktien als Akquisitionswährung (Aktientausch bei möglichen Unternehmensübernahmen) ist nicht gestattet. Ebenso wenig dürfen eigenen Aktien zwecks Spekulation auf höhere Verkaufspreise gehalten werden. Der kumulierte Anteil an eigenen Aktien darf in keinem Fall 10 Prozent übersteigen.

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)	31.12.2007	31.12.2006
Fällig innerhalb 1 Jahr	0	2'898
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	0	0
Fällig über 5 Jahre	0	0
Total zukünftige Leasingzahlungen	0	2'898

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 bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedenste Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von rund CHF 124 Mio. Diese betreffen eine Vielzahl von Kleinprojekten, darunter die Sanierung der Piste 16/34 (rund CHF 54 Mio.) sowie die Flächen- und Angebotserweiterung im «Airport Shopping» (rund CHF 20 Mio.).

Die Flughafen Zürich AG hält im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Bangalore (Indien) 17 Prozent (Total rund CHF 18,7 Mio.; per 31. Dezember 2007 waren CHF 15,865 Mio. investiert) an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL). Per 31. Dezember 2007 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der BIAL über CHF 1,5 Mio. bzw. INR 51,4 Mio. (31.12.2006: CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio., siehe Ziffer 9, Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften). Dabei handelt es sich um die zukünftig noch zu leistenden Eigenkapitalanteile.

Im Rahmen eines Joint Ventures gründet die Flughafen Zürich AG zusammen mit der brasilianischen Camargo Corrêa Group die Firma A-Port mit Sitz in São Paulo (Brasilien). Die Flughafen Zürich AG wird mit einem 15-Prozent-Anteil ein Minderheitsaktionär von A-Port sein, die in den Bau und Betrieb von Flughafenprojekten sowie in flugnahe Infrastruktur in Lateinamerika investieren wird. Ebenfalls an A-Port beteiligt (5 Prozent) ist die chilenische Gestión e Ingeniería IDC S.A. (IDC), mit der die Flughafen Zürich AG bereits bis anhin in Lateinamerika tätig war. Die finanzielle Beteiligung der Flughafen Zürich AG beläuft sich auf rund USD 2 Mio., weitere Verpflichtungen wurden nicht eingegangen. Die Gründung der A-Port ist im ersten Halbjahr 2008 vorgesehen.

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 tätigen 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 CHF 21,8 Mio. 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. Das Handelsgericht hat mit Urteil vom 19. November 2007 zu Gunsten der Flughafen Zürich AG entschieden und die Klage der Swissair abgewiesen. Die Swissair hat jedoch das Urteil des Handelsgerichts ans Bundesgericht als letzte Instanz weitergezogen, sodass das Verfahren noch nicht beendet ist.

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 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 2007 auf CHF 698,4 Mio. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

a) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

An nahestehende Personen und Gesellschaften wurden folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2007:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	100'000	27'500	10'000	20'000	10'142	167'642
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	5'000	15'000	6'762	111'762
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	25'000	10'000	20'000	6'440	106'440
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	5'635	93'135
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	5'000	5'313	87'813
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	0	27'500	0	12'500	2'576	42'576
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	0	25'000	0	5'000	1'932	31'932
Rita Fuhrer	Mitglied	0	10'000	0	0	644	10'644
Total		295'000	195'000	40'000	82'500	39'444	651'944

An den Verwaltungsrat für das Vorjahr 2006:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	100'000	32'500	10'000	7'500	9'659	159'659
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	30'000	5'000	5'000	6'440	106'440
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	30'000	10'000	5'000	5'796	95'796
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	5'635	93'135
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	30'000	5'000	5'000	5'474	90'474
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	0	27'500	0	2'500	1'932	31'932
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	0	17'500	0	2'500	1'288	21'288
Rita Fuhrer	Mitglied	0	8'500	0	1'000	612	10'112
Total		295'000	203'500	40'000	33'500	36'836	608'836

Für den Verwaltungsrat bestehen weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm (siehe Ziffer 2, Personalaufwand). Weder im 2006 noch im 2007 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

Dem bis zur Generalversammlung 2006 amtierenden Verwaltungsratsmitglied Eduard Witta wurden im Berichtsjahr Entschädigungen für Beratungsdienstleistungen in der Höhe von CHF 25'500 (2006: CHF 85'100) ausgerichtet. Zudem hat die Firma MWV Bauingeniere AG, deren Mitinhaber Eduard Witta ist, für diverse Ingenieurarbeiten im Zusammenhang mit den Flughafenparkhäusern Vergütungen in der Höhe von CHF 41'200 (2006: CHF 5'500) bezogen.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2007:

(CHF) Name	Salär	Bonus Bar	Bonus Aktien	Langzeitbonus in Aktien	Total Bonus & Langzeit- bonus in Aktien	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Per Bilanzstichtag 31.12.2007 aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten berechnete Bonusanteil (beste Schätzung; in bar und in Aktien):										
Josef Felder	400'000	428'000	0	1'532'200	1'532'200	124'034	29'068	2'513'302	3'260	470.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'110'000	957'800	332'900	0	332'900	316'258	86'027	2'802'985	737	452.00
Total	1'510'000	1'385'800	332'900	1'532'200	1'865'100	440'292	115'095	5'316'287	3'997	466.68

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst die Zahlungen an die Rentenzusatzversicherung sowie die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen und die Personalvorsorge.

Die vorstehend offen gelegten Bezüge von Boni in Aktien basieren auf dem Aktienwert per Jahresende. Die Anzahl Aktien kann jedoch noch nicht berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt entspricht.

Für das Vorjahr 2006 erfolgt nachstehend eine Aktualisierung aufgrund der effektiv ausgegebenen Anzahl Aktien zum Gewährungszeitpunkt:

(CHF) Name	Salär	Bonus Bar	Bonus Aktien	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Per Bilanzstichtag 31.12.2006 aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten berechnete Bonusanteil (beste Schätzung; in bar und in Aktien):								
Josef Felder	350'000	233'000	117'000	119'834	27'068	846'902	317	369.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'040'000	371'100	185'100	314'152	80'827	1'991'179	501	369.50
Total	1'390'000	604'100	302'100	433'986	107'895	2'838'081	818	369.50

Im Berichtsjahr 2007 effektiv ausgegebene Anzahl Aktien für das Geschäftsjahr 2006 zum Börsenkurs zum Gewährungszeitpunkt:

Josef Felder	350'000	0	316'145	119'834	27'068	813'047	639	494.75
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'040'000	341'622	171'678	314'152	80'827	1'948'279	347	494.75
Total	1'390'000	341'622	487'824	433'986	107'895	2'761'327	986	494.75

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst die Zahlungen an die Rentenzusatzversicherung sowie die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen und die Personalvorsorge.

Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt. Siehe auch Ziffer 2, Personalaufwand. Weder im 2006 noch im 2007 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

zeitpunkt zum Anschaffungspreis. Die im handelsrechtlichen Abschluss offen gelegten Werte unterscheiden sich deshalb (siehe handelsrechtlicher Abschluss, Ziffer 14, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Im Gegensatz zum vorliegenden Konzernabschluss bemisst sich im handelsrechtlichen Abschluss der Flughafen Zürich AG der Ausgabewert der Aktien zum Gewährungs-

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 88,2 Mio. (2006: CHF 73,9 Mio.) vergütet.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehende Personen insgesamt folgende Aktien:

Name	Funktion	Stück 31.12.2007	Stück 31.12.2006
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	110	0
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	n/a	2
Rita Fuhrer	Mitglied	0	0
Total		523	415

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehenden Personen insgesamt folgende Aktien:

Name	Stück 31.12.2007	Stück 31.12.2006
Josef Felder	11'357	21'518
Roland Bentele	256	244
Peter Eriksson	1'137	2'408
Rainer Hiltbrand	1'817	2'886
Beat Spalinger	1'273	3'893
Total	15'840	30'949

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
Bangalore International Airport Ltd.	Bangalore	Mio. INR 4'426	17	E
Unique Chile S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 253	48	E
Inversiones Aeroportuarias IDC S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 1'625	31,58	E
Aeropuertos Asociados de Chile S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 5'973	20	E
Administracion de Concesiones IDC S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 213	20	E
Concesion Aeropuerto El Loa S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 641	16	E
Concesion Aeropuerto La Florida S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 970	16	E
Concesion Aeropuerto El Tepual S.A.	Santiago de Chile	Mio. CLP 706	16	E
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	Mio. VEB 25	49,5	E
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	Mio. VEB 10	49,5	E
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	THNL 40	49,5	E
Unique IDC Colombia S.A.	Bogotá	Mio. COP 100	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 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 2007 am 6. März 2008 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchststrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchststrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind.

Zwischen dem 31. Dezember 2007 und dem Datum der Genehmigung der vorliegenden Konzernrechnung durch den Verwaltungsrat sind keine weiteren 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 98 bis 140 wiedergegebene Konzernrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Veränderung des Eigenkapitals, Geldflussrechnung und Anhang) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2007 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 den Seiten 110 und 111 im Anhang der Konzernrechnung. Die erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche nachteilige Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

KPMG AG

Marc Ziegler
Leitender Revisor

Roger Neiningner

Zürich, 6. März 2008

Jahresrechnung gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)	
Erfolgsrechnung	144
Bilanz	145
Anhang der Jahresrechnung	
Rechnungslegungsgrundsätze	146
Aktuelle Risikosituation	147
Erläuterungen zur Jahresrechnung	150
Verwendung des Bilanzgewinnes	158
Bericht der Revisionsstelle	159

Erfolgsrechnung für die Jahre 2007 und 2006
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2007	2006
Erträge aus Lieferungen und Leistungen		796'014	730'921
Total Erträge		796'014	730'921
Abschreibungen und Amortisation		(192'144)	(192'303)
Personalaufwand		(159'371)	(146'019)
Polizei und Sicherheit		(108'538)	(82'907)
Kosten Schallschutzaufwendungen und Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	(9)	(58'278)	(54'023)
Unterhalt		(35'559)	(34'058)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(35'499)	(33'645)
Energie und Abfall		(20'806)	(22'506)
Andere Betriebsaufwendungen		(19'011)	(18'712)
Material		(11'994)	(11'788)
Einlage in den Erneuerungsfonds		(5'500)	(5'500)
Ordentlicher Gewinn vor Zinsen und Steuern		149'314	129'460
Finanzaufwand/-ertrag, netto	(1)	(75'056)	(92'785)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	(2)	4'225	(2'964)
Gewinn vor Steuern		78'483	33'711
Steuern		(17'886)	(7'147)
Jahresgewinn		60'597	26'564

Bilanz per 31. Dezember 2007 und 31. Dezember 2006
(Handelsrechtlicher Abschluss)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	31.12.2007	31.12.2006
Aktiven			
Grundstücke		112'194	112'084
Hochbauten, Tiefbauten		2'073'619	2'218'726
Projekte in Arbeit		103'105	30'655
Mobile Sachanlagen		75'785	92'704
Total Sachanlagen	(3)	2'364'703	2'454'169
Immaterielle Anlagen		15'041	25'567
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(9)	240	0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(4)	126'067	112'927
Finanzanlagen und Beteiligungen	(5)	29'448	24'457
Anlagevermögen		2'535'499	2'617'120
Warenlager		5'054	4'665
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	(4)	119'254	82'221
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		113'709	107'802
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(6)	16'953	19'095
Flüssige Mittel und Wertschriften ¹⁾	(7)	81'257	42'904
Umlaufvermögen		336'227	256'687
Total Aktiven		2'871'726	2'873'807
Passiven			
Aktienkapital		307'019	307'019
Gesetzliche Reserven			
Agio		533'290	533'290
Allgemeine Reserven		19'060	19'060
Reserve für eigene Aktien	(7)	650	693
Freie Reserven		80'208	80'165
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		47'373	25'712
Dividendenausschüttung 2006/2005		(18'405)	(4'903)
Jahresgewinn		60'597	26'564
Eigenkapital		1'029'792	987'600
Anleihen und langfristige Darlehen	(8)	1'278'268	1'327'276
Rückstellung für Fluglärm	(9)	258'631	207'372
Erneuerungsfonds		113'102	107'602
Langfristige Rückstellungen	(10)	4'418	13'769
Langfristiges Fremdkapital		1'654'419	1'656'019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		47'378	30'326
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(11)	49'008	122'422
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		76'624	69'231
Kurzfristige Rückstellungen	(12)	14'505	8'209
Kurzfristiges Fremdkapital		187'515	230'188
Total Fremdkapital		1'841'934	1'886'207
Total Passiven		2'871'726	2'873'807

¹⁾ Kurzfristige Geldanlagen Airport Zurich Noise Fund werden neu unter kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ausgewiesen.
Zu Vergleichszwecken wurde das Vorjahr angepasst.

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.

2.1. 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.

2.2. Erneuerungsfonds

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

2.3. Eigene Aktien

Im Gegensatz zur Konzernrechnung gemäss IFRS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2007 unter Wert-schriften 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 31.12.2007 wie bis anhin der Erfolgsrechnung belastet.

2.4. 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.

2.5. 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.

2.6. 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.

2.7. Derivative Finanzinstrumente

Diese werden im handelsrechtlichen Abschluss nicht bilanziert.

2.8. Lärmthematik

Die Kosten für die formellen Enteignungen qualifizieren sich 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.

Im Jahr 2007 wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon von den Parteien an das Bundesgericht weitergezogen. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von CHF 240'000 entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise Anfang 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde im vorliegenden Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR) bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007. Die Gesamtamortisation im Einzelabschluss nach OR bemisst sich ab 1. Januar 2008 mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses nach IFRS. Darüber hinaus werden im Einzelabschluss nach OR fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, in dem die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten. Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendend sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen

gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind (siehe Ziffer 16, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

Aktuelle Risikosituation

Zusammenfassend werden folgende Risiken für die Gesellschaft als zentral eingeschätzt:

1. 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.

2. 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.

3. 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:

- Zürcher Fluglärmindeks (ZFI+)
- SIL-Prozess (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)
- Aufsichtsbehördliche Verfügungen im Zusammenhang mit An-/Abflugverfahren
- Einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO)

4. 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.

5. 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 CHF 21,8 Mio. 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 forcht 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. Das Handelsgericht hat mit Urteil vom 19. November 2007 zu Gunsten der Flughafen Zürich AG entschieden und die Klage der Swissair abgewiesen. Die Swissair hat jedoch das Urteil des Handelsgerichts ans Bundesgericht als letzte Instanz weitergezogen, sodass das Verfahren noch nicht beendet ist.

6. 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 wurden von den Parteien ans Bundesgericht als letzte Gerichtsinstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Infolge Rückzuges der Beschwerde einer Partei liegt zur Zeit ein rechtskräftiges Urteil der Schätzungskommission vor (vgl. weitere Ausführungen am Ende dieses Abschnittes). Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten. Weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon (vgl. weitere Ausführungen am Ende dieses Abschnittes sowie Ziffer 16, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag). Entscheide des Bundesgerichtes für die verbleibenden 16 Pilotfälle werden im Jahr 2008 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 aufgetragenen 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.

Im Jahr 2007 wurden die 18 Verfahren der Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon von den Parteien an das Bundesgericht weitergezogen. Bevor das Bundesgericht sein Urteil fällen konnte, hat jedoch unerwarteterweise ein Liegenschaftsbesitzer am 4. Oktober 2007 den Rückzug der Beschwerde vor Bundesgericht bekannt gegeben. Da in diesem Fall die Flughafen Zürich AG nur Anschlussbeschwerde erhoben hat, wird mit dem Rückzug der Beschwerde des Klägers das Urteil der Schätzungskommission rechtskräftig. Die Flughafen Zürich AG hat dem Kläger eine Entschädigung zu zahlen, welche maximal einem Barwert von Franken 240'000 entspricht. Die Auszahlung wird zumindest teilweise Anfang 2008 erfolgen. Die Entschädigung wurde im vorliegenden Einzelabschluss nach Obligationenrecht (OR) bereits berücksichtigt durch die Aktivierung als immaterieller Vermögenswert zum Barwert bei gleichzeitiger Passivierung per 31. Dezember 2007. Die Gesamtamortisation im Einzelabschluss nach OR bemisst sich ab 1. Januar 2008 mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses nach IFRS. Darüber hinaus werden im Einzelabschluss nach OR fallweise und in dem Umfang Sonderabschreibungen vorgenommen, in dem die erfolgswirksam erfassten Lärmgebühren die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und weitere Betriebskosten in einer Periode überschreiten.

Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grund-

satzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind (siehe Ziffer 16, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

6.1. 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:

6.2. 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.

6.3. 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.

6.4. 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:

6.4.1. 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, 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.

6.4.2. 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.

6.4.3. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 6.4.2. 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)	2007	2006
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	65'714	73'381
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(388)	(98)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	65'326	73'283
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	6'720	9'744
Übrige Zinsaufwendungen	6'193	6'529
Übriger Finanzaufwand	3'455	3'667
Leasingzins	2'966	2'213
Emissionskosten Aufnahme Anleihe	0	1'460
Zinsaufwand auf Bankkrediten	0	431
Wertanpassungen Beteiligungen	0	262
Finanzaufwand	84'660	97'589
Zinserträge und realisierte Kursgewinne aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(6'186)	(2'572)
Zinsertrag auf Post-, Bank- und Darlehensguthaben	(3'138)	(1'648)
Wertanpassungen Beteiligungen	(208)	0
Kursgewinne, Verzugszinsen	(72)	(130)
Wertanpassung Finanzanlagen	0	(454)
Finanzertrag	(9'604)	(4'804)
Total Finanzaufwand/-ertrag, netto	75'056	92'785

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2007 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,41 Prozent und im 2006 von 5,63 Prozent errechnet.

2) Ausserordentliches Ergebnis, netto

(CHF in Tausend)	2007	2006
Ausserordentlicher Ertrag	6'588	597
Ausserordentlicher Aufwand	(2'363)	(3'561)
Ausserordentliches Ergebnis, netto	4'225	(2'964)

Im ausserordentlichen Ertrag sind diverse aperiodische Erträge enthalten:

2007: CHF 6,4 Mio. nicht mehr benötigte Abgrenzung von Erträgen aus Nutzungsentgelten (siehe Ziffer 12, Kurzfristige Rückstellungen).

2006: CHF 0,2 Mio. Einnahmen aus in den Vorjahren bereits abgeschriebenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Im ausserordentlichen Aufwand sind diverse aperiodische Aufwände enthalten:

2007: CHF 2,0 Mio. Buchverluste von Anlageabgängen.

2006: CHF 1,0 Mio. Buchverluste von Anlageabgängen.

Bilanz

3) Brandversicherungswerte der Sachanlagen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Gebäude inkl. Ladebrücken	3'051'191	3'049'751
Fahrhabe	720'900	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 Bauzeitver-

sicherung 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)	31.12.2007	31.12.2006
Langfristige Finanzanlagen	126'067	112'927
Kurzfristige Finanzanlagen	119'254	82'221
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	245'321	195'148

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

Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt.

5) Finanzanlagen und Beteiligungen

(CHF in Tausend)		31.12.2007	31.12.2006
APT Airport Technologies AG, Kloten	Bet.quote 100% Nom. AK 1,8 Mio. CHF	1'800	1'800
APT Airport Technologies AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	5'416	7'873
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF	100	100
Unique Betriebssysteme AG, Kloten	Darlehen	0	9
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Bet.quote 100% Nom. AK 0,1 Mio. CHF	100	100
Unique Airports Worldwide AG, Kloten	Darlehen ¹⁾	5'935	5'038
Bangalore International Airport Ltd., Bangalore	Bet.quote 17% Nom. AK 4'426 Mio. INR	15'791	8'923
Swissport Zürich AG, Kloten	Darlehen	287	593
Administradora Unique IDC C.A., Venezuela	Bet.quote 49,5% Nom. AK 25 Mio. VEB	0	0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Venezuela	Bet.quote 49,5% Nom. AK 10 Mio. VEB	0	0
Unique IDC S.A. de C.V., Honduras	Bet.quote 49,5% Nom. AK 40 THNL	3	3
Unique IDC Colombia S.A., Bogotá	Bet.quote 49,5% Nom. AK 100 Mio. COP	16	18
Total Finanzanlagen und Beteiligungen		29'448	24'457

¹⁾ Gesamthaft mit Rangrücktritt.

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

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

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 18,7 Mio.; per 31. Dezember 2007 waren CHF 15,8 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 2007 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der BIAL über CHF 1,5 Mio. bzw. INR 51,4 Mio. (31.12.2006: CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 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 2007 – analog dem Geschäftsjahr 2006 – keine Zahlen vorgelegt 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. Im Jahr 2006 enteignete der Gouverneur von Nueva Esparta den Flughafen der Isla de Margarita zum zweiten Mal. Seither wird der Flughafen von einer «junta interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Rechtsprozess zur Prüfung der Frage, ob der Gouverneur dem Konsortium den Flughafen zu Recht entzogen hatte. Das entsprechende letztinstanzliche Urteil des Bundesgerichts wird seit letztem Herbst erwartet. Das Unternehmen hat Signale, dass das Urteil für die Flughafen Zürich AG positiv sein wird. Aufgrund dieses Gerichtsurteils wird eine definitive Lösung im Verlaufe des Jahres 2008 erwartet.

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.

Am 20. Januar 2007 hat das Konsortium OPAIN S.A., in dem die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines Managementvertrages mitwirkt, den Betrieb des Flughafens El Dorado in Bogotá übernommen. Der Operator-Konzessionsvertrag 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 Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 12, Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen, u.a. auch folgende Position:

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Kontokorrent Personalfonds der Flughafen Zürich AG	23	20

Die Verzinsung des Kontokorrents erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

7) Flüssige Mittel und Wertschriften

(CHF in Tausend)	31.12.2007	Davon AZNF	31.12.2006	Davon AZNF
Flüssige Mittel	80'607	2'620	42'211	678
Eigene Aktien	650		693	
Total flüssige Mittel und Wertschriften	81'257	2'620	42'904	678

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

Anzahl	2007	2006
Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres	5'390	11'841
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	463	182'366
Verkauf (zum jeweiligen Börsenkurs)	(0)	(182'293)
Unentgeltliche Abgabe	(1'906)	(6'524)
Bestand am Ende des Geschäftsjahres	3'947	5'390

Davon beträgt der Treasurybestand an eigenen Aktien per 31.12.2007 null Stück (31.12.2006: 0 Stück).

8) Anleihen und langfristige Darlehen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Japanisches Private Placement	421'173	421'173
US Private Placement	365'750	365'750
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	213'345	262'353
Anleihen	278'000	278'000
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'278'268	1'327'276

Es bestehen folgende langfristige Finanzverbindlichkeiten, welche fest verzinslich sind:

(CHF in Tausend)	Nominalbetrag 31.12.2007	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung/ Amortisation	Zinszahlungs- termine
Anleihe	128'000	2001–2009	4,250%	nein	26. März
Anleihe	150'000	2006–2010	3,125%	nein	14. Juni
Zwischentotal Anleihen	278'000				
Japanisches Private Placement	421'173	2003–2024	5,730%	nein	23. Mai/ 23. November
Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	213'345	2003–2012	3,606%	ab 2005	20. Dezember
	49'008 ¹⁾				
US Private Placement	365'750	2003–2015	4,7525%	ab 2011	11. April/ 11. Oktober

¹⁾ Unter kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen, da die vierte Rückzahlung am 20. Dezember 2008 erfolgt.

9) Rückstellung für Fluglärm

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Rückstellung für Fluglärm am 1.1.	207'372	161'273
Total Einnahmen Lärmgebühren	58'278	54'023
Total Ausgaben für Schallschutz und weitere Massnahmen	(7'038)	(9'184)
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	51'240	44'839
Bildung Rückstellung für formelle Enteignungen	240	0
Rückstellung für Fluglärm vor operativen und kalkulatorischen Kosten	258'852	206'112
Operative Kosten	(3'974)	(3'847)
Kalkulatorische Verzinsung (bis 14.6.2006)	0	3'921
Erträge aus Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	6'186	2'572
Wertanpassungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	(1'533)	(1'386)
Realisierter Kursverlust Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ¹⁾	(900)	0
Total Rückstellung für Fluglärm am 31.12.	258'631	207'372

¹⁾ Per 14. Juni 2006 wurden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 4, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund und Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 17, Airport Zurich Noise Fund). Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt.

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

Die aktuelle Risikosituation bezüglich formellen 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. Siehe auch Ziffer 16, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die gesamten Aufwendungen für Schallschutz setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in Tausend)	2007	2006
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	7'038	9'184
Erhöhung Rückstellung für Fluglärm	51'240	44'839
Total Schallschutzaufwendungen	58'278	54'023

10) Langfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Pensionsverpflichtungen	2'918	2'253
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Nutzungsentgelte ¹⁾	0	10'016
Total langfristige Rückstellungen	4'418	13'769

¹⁾ Siehe Ziffer 12, Kurzfristige Rückstellungen.

11) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	49'008	47'422
Anleihe (Rückzahlung 28.9.2007)	0	75'000
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	49'008	122'422

12) Kurzfristige Rückstellungen

(CHF in Tausend)	31.12.2007	31.12.2006
Personalguthaben (Ferien und Überzeit)	8'248	7'637
Steuerverpflichtungen	4'556	0
Nutzungsentgelte ¹⁾	1'129	0
Andere Verpflichtungen	572	572
Total kurzfristige Rückstellungen	14'505	8'209

¹⁾ Die Nutzungsentgelte wurden 2006 für ein Jahr fakturiert und per 1. Januar 2007 sistiert. Ein rechtskräftiger Entscheid dazu ist im Jahr 2007 weitgehend zugunsten der Gesellschaft ergangen, wonach die Nutzungsentgelte von Unternehmen, die in der Bodenabfertigung tätig sind, rechtmässig erhoben wurden. Demzufolge konnten von insgesamt CHF 10 Mio. im Geschäftsjahr 2006 fakturierten Erlösen CHF 6,4 Mio. als ausserordentliches Ergebnis, netto, der Erfolgsrechnung 2007 gutgeschrieben werden (siehe auch Ziffer 2, Ausserordentliches Ergebnis, netto). Nicht in den Erträgen ausgewiesen sind weiterhin CHF 1,1 Mio. aus fakturierten Nutzungsentgelten. Diese fakturierten Erträge wurden abgegrenzt, da die Rechtmässigkeit der Erhebung dieser Nutzungsentgelte durch einen Partner weiterhin bestritten wird. Die entsprechenden rechtlichen Prozesse laufen. Ein erstinstanzlicher Entscheid wird im Verlauf des Jahres 2008 erwartet.

13) Weitere Angaben

Bedeutende Aktionäre

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

	2007	2006
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	33,36%	33,42%
Stadt Zürich (inkl. Städtische Versicherungskasse)	5,06%	5,06%

14) 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 Fluglärmschädigungen 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 2007 auf CHF 698,4 Mio. Sie ist zurzeit nicht beansprucht.

a) Vergütungen an nahestehende Personen und Gesellschaften

An nahestehende Personen und Gesellschaften wurden folgende Vergütungen bezahlt:

An den Verwaltungsrat für das Berichtsjahr 2007:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	100'000	27'500	10'000	20'000	10'142	167'642
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	25'000	5'000	15'000	6'762	111'762
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	25'000	10'000	20'000	6'440	106'440
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	5'635	93'135
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	27'500	5'000	5'000	5'313	87'813
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	0	27'500	0	12'500	2'576	42'576
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	0	25'000	0	5'000	1'932	31'932
Rita Fuhrer	Mitglied	0	10'000	0	0	644	10'644
Total		295'000	195'000	40'000	82'500	39'444	651'944

An den Verwaltungsrat für das Vorjahr 2006:

(CHF) Name	Funktion	Verwaltungsratsentschädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen	Committee Entschädigungen	Sitzungsgelder für Committees	Sozialleistungen	Total
Andreas Schmid	Präsident	100'000	32'500	10'000	7'500	9'659	159'659
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	60'000	30'000	5'000	5'000	6'440	106'440
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	45'000	30'000	10'000	5'000	5'796	95'796
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	45'000	27'500	10'000	5'000	5'635	93'135
Dr. Martin Wetter	Mitglied	45'000	30'000	5'000	5'000	5'474	90'474
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	0	27'500	0	2'500	1'932	31'932
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	0	17'500	0	2'500	1'288	21'288
Rita Fuhrer	Mitglied	0	8'500	0	1'000	612	10'112
Total		295'000	203'500	40'000	33'500	36'836	608'836

Für den Verwaltungsrat bestehen weder ein Aktien- noch ein Optionsprogramm.

Dem bis zur Generalversammlung 2006 amtierenden Verwaltungsratsmitglied Eduard Witta wurden im Berichtsjahr Entschädigungen für Beratungsdienstleistungen in

der Höhe von CHF 25'500 (2006: CHF 85'100) 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 CHF 41'200 (2006: CHF 5'500) bezogen.

An die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 2007:

(CHF) Name	Salär	Bonus Bar	Bonus Aktien	Langzeitbonus in Aktien	Total Bonus & Langzeit- bonus in Aktien	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Per Bilanzstichtag 31.12.2007 aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten berechnete Bonusanteil (beste Schätzung; in bar und in Aktien):										
Josef Felder	400'000	428'000	0	1'532'200	1'532'200	124'034	29'068	2'513'302	3'260	470.00
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'110'000	957'800	332'900	0	332'900	316'258	86'027	2'802'985	737	452.00
Total	1'510'000	1'385'800	332'900	1'532'200	1'865'100	440'292	115'095	5'316'287	3'997	466.68

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst die Zahlungen an die Rentenzusatzversicherung sowie die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen und die Personalvorsorge.

Die vorstehend offen gelegten Bezüge von Boni in Aktien basieren auf dem Aktienwert per Jahresende. Die Anzahl Aktien kann jedoch noch nicht berechnet werden, da der Ausgabewert der Aktien dem Anschaffungspreis zum Gewährungszeitpunkt entspricht.

Für das Vorjahr 2006 erfolgt nachstehend eine Aktualisierung aufgrund der effektiv ausgegebenen Anzahl Aktien zum Gewährungszeitpunkt:

(CHF) Name	Salär	Bonus Bar	Bonus Aktien	Vorsorge- und Sozialaufwand ¹⁾	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	Aktien in CHF
Per Bilanzstichtag 31.12.2006 aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten berechnete Bonusanteil (beste Schätzung; in bar und in Aktien):								
Josef Felder	350'000	233'000	117'000	119'834	27'068	846'902	317	369.50
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'040'000	371'100	185'100	314'152	80'827	1'991'179	501	369.50
Total	1'390'000	604'100	302'100	433'986	107'895	2'838'081	818	369.50

Im Berichtsjahr 2007 effektiv ausgegebene Anzahl Aktien für das Geschäftsjahr 2006 zum Anschaffungspreis zum Gewährungszeitpunkt:

Josef Felder	350'000	0	85'986	119'834	27'068	582'888	639	134.56
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'040'000	341'622	46'694	314'152	80'827	1'823'295	347	134.56
Total	1'390'000	341'622	132'680	433'986	107'895	2'406'183	986	134.56

¹⁾ Der Vorsorge- und Sozialaufwand umfasst die Zahlungen an die Rentenzusatzversicherung sowie die Arbeitgeberbeiträge an die Sozialversicherungen und die Personalvorsorge.

Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt. Siehe auch Erläuterungen zur Konzernrechnung, Ziffer 2, Personalaufwand.

gelegten Werte unterscheiden sich deshalb (siehe Konzernabschluss, Ziffer 22.5, Nahestehende Personen und Gesellschaften).

Im Gegensatz zum vorliegenden handelsrechtlichen Abschluss bemisst sich im Konzernabschluss der Flughafen Zürich AG der Ausgabewert der Aktien zum Gewährungszeitpunkt zum Börsenkurs. Die im Konzernabschluss offen

Der Kantonspolizei Zürich wurden im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen CHF 88,2 Mio. (2006: CHF 73,9 Mio.) vergütet.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie diesen nahestehenden Personen insgesamt folgende Aktien:

Name	Funktion	Stück 31.12.2007	Stück 31.12.2006
Andreas Schmid	Präsident	4	4
Dr. Lukas Briner	Vizepräsident	21	21
Dr. Kaspar Schiller	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	13	13
Martin Candrian	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	375	375
Dr. Martin Wetter	Mitglied	0	0
Dr. Elmar Ledergerber	Mitglied	110	0
Thomas E. Kern (bis 22.11.2007)	Mitglied	n/a	2
Rita Fuhrer	Mitglied	0	0
Total		523	415

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie diesen nahestehenden Personen insgesamt folgende Aktien:

Name	Stück 31.12.2007	Stück 31.12.2006
Josef Felder	11'357	21'518
Roland Bentele	256	244
Peter Eriksson	1'137	2'408
Rainer Hildebrand	1'817	2'886
Beat Spalinger	1'273	3'893
Total	15'840	30'949

15) Diverse Angaben

(CHF in Tausend)	2007	2006
Nicht bilanzierte Finanz-Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	72'521	76'653

¹⁾ Siehe Rechnungslegungsgrundsätze, Bewertungsgrundsätze, Finance Leasing.

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 5,3 Mio. (31.12.2006 CHF 1,7 Mio.) sowie Letters of Credit über CHF 150 Mio. (31.12.2006 CHF 142 Mio.).

Per 31. Dezember 2007 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der Bangalore International Airport Ltd. über CHF 1,5 Mio. bzw. INR 51,4 Mio. (31.12.2006: CHF 6,4 Mio. bzw. INR 231,2 Mio., siehe Ziffer 5, Finanzanlagen und Beteiligungen). Dabei handelt es sich um die zukünftig noch zu leistenden Eigenkapitalanteile.

Im Weiteren bestehen per 31. Dezember 2007 zwei Bankgarantien gegenüber der Karl Steiner AG, Zürich über gesamthaft CHF 11,5 Mio. (31.12.2006: CHF 0,5 Mio.). Dabei handelt es sich um Kauttionen im Zusammenhang mit dem Bau des Airport Hotels.

16) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat den Einzelabschluss 2007 gemäss Obligationenrecht am 6. März 2008 zur Veröffentlichung genehmigt. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Mit Datum vom 27. Februar 2008 hat die Flughafen Zürich AG das Urteil des Bundesgerichtes vom 8. Februar 2008 zu einem Pilotfall aus der Gemeinde Opfikon erhalten (weiterhin pendent sind 16 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon). Es handelt sich dabei um ein Urteil zu einem selbst genutzten Wohneigentum. Die höchstrichterlich festgelegte Entschädigung beträgt CHF 150'000. Das Bundesgericht hat bei seinem Urteil einzelne offene Grundsatzfragen geklärt. Nach wie vor sind jedoch weitere wichtige Grundsatzfragen nicht letztinstanzlich entschieden. Ohne das Vorliegen weiterer letztinstanzlicher Entscheide für die ausstehenden 16 Pilotfälle kann das Management nach

wie vor keine zuverlässige Schätzung der zu erwartenden Gesamtkosten für formelle Enteignungen gemäss IAS 38.21 machen. Aufgrund einer ersten Kurzanalyse des höchstrichterlichen Urteils geht die Flughafen Zürich AG weiterhin davon aus, dass die bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten möglichen Kosten für formelle Enteignungen von rund CHF 800 Millionen bis CHF 1,2 Milliarden als vorsichtige und konservative Schätzung zu betrachten sind.

Zwischen dem 31. Dezember 2007 und dem Datum der Genehmigung des vorliegenden Einzelabschlusses gemäss OR durch den Verwaltungsrat sind keine weiteren 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.

Verwendung des Bilanzgewinnes

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn von CHF 89'565'001 wie folgt zu verwenden:

(CHF)

Einlage in die gesetzlichen Reserven ¹⁾	0
Auszahlung einer Dividende von brutto CHF 4,50 ²⁾	27'631'687
Vortrag auf neue Rechnung	61'933'314
Total verfügbarer Bilanzgewinn	89'565'001

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

²⁾ 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 2007 brutto CHF 4,50 pro Aktie. Nach Abzug der Verrechnungssteuer von 35 Prozent steht den Aktionären eine Nettodividende von CHF 2,93 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 144 bis 158) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2007 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 den Seiten 147 bis 149 im Anhang der Jahresrechnung. Die erwähnten Unsicherheiten und Risiken, die weitgehend ausserhalb des Einflussbereichs des Unternehmens liegen, könnten auf Art und Umfang der Unternehmenstätigkeit und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens erhebliche nachteilige Auswirkungen haben. Diese können derzeit nicht abschliessend beurteilt werden.

KPMG AG

Marc Ziegler
Leitender Revisor

Roger Neininger

Zürich, 6. März 2008

