

Halbjahresbericht 2008



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

Corporate Communications, Sonja Zöchling
Tel. +41 (0)43 816 46 35, Fax +41 (0)43 816 46 15, sonja.zoechling@unique.ch

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

Kennzahlen	2
Halbjahresbericht	
Geschäftsverlauf und Entwicklung	5
Vermögens- und Finanzlage	7
Flugverkehrsgeschäft (Aviation)	7
Kommerzgeschäft (Non-Aviation)	9
Lärmmanagement und Anwohnerschutz	10
Internationale Aktivitäten	10
Ausblick	11
Finanzbericht	
Konzernerfolgsrechnung	13
Konzernbilanz	14
Veränderung des Konzerneigenkapitals	15
Verkürzte Konzerngeldflussrechnung	16
Anhang der Konzernrechnung	17
Grundsätze der Konzernrechnungslegung	18
Erläuterungen zur Konzernrechnung	18

Kennzahlen 1. Semester 2008

Finanzkennzahlen¹⁾

Alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards (IFRS)

(CHF in Tausend)	1-6/2008	1-6/2007	Veränderung in %
Umsatz	424'706	372'932	13,9
Davon Aviation	260'255	225'164	15,6
Davon Non-Aviation	164'451	147'768	11,3
Betriebskosten	(198'202)	(190'496)	4,0
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	226'504	182'436	24,2
EBITDA-Marge (in %)	53,3	48,9	
Konzerngewinn	79'793	46'104	73,1
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	208'290	178'553	16,7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(114'474)	(48'035)	138,3
Ø Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'670'885	2'691'769	[0,8]
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROCE, in %)	8,0	5,7	
Eigenkapital per 30.06.	1'441'845	1'289'186	11,8
Eigenkapitalrendite (in %)	12,0	7,7	
Eigenkapitalquote (in %)	41,2	40,1	
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	933'155	1'080'125	[24,3]
Verzinsliches Kapital (IFRS)/EBITDA ²⁾	2,05x	2,86x	
Verzinsliches Kapital (netto, nominal)	1'160'795	1'201'903	[13,0]
Verzinsliches Kapital (nominal)/EBITDA ²⁾	2,56x	3,18x	
Betriebliche Kennzahlen	1-6/2008	1-6/2007	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	10'606'574	9'702'855	9,3
Anzahl Flugbewegungen	138'343	130'912	5,7
Fracht in Tonnen	199'937	183'050	9,2
Anzahl Vollzeitstellen per 30.06.	1'222	1'308	[6,6]
Anzahl Mitarbeiter	1'461	1'546	[5,5]
Kennzahlen für den Aktionär	1-6/2008	1-6/2007	Veränderung in %
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	0,0
Unverwässerter Gewinn pro Aktie (in CHF)	12,99	7,51	73,0
Verwässerter Gewinn pro Aktie (in CHF)	12,99	7,51	73,0
Kurswert per 30.06. (in CHF)	371,50	498,00	[25,4]
Börsenkapitalisierung per 30.06. (CHF in Millionen)	2'281	3'058	[25,4]

¹⁾ Alle erwähnten Kennzahlen sind ungeprüft.

²⁾ Basis EBITDA: Dem Stichtag vorausgegangene 12 Monate.

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt.

Ausgewählte Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss ¹⁾

(CHF in Tausend)	1-6/2008	1-6/2007	Veränderung in %
Umsatz	397'029	347'420	14,5
Davon Aviation	230'419	198'018	16,7
Davon Non-Aviation	166'610	149'402	11,5
Betriebskosten	(198'202)	(190'496)	4,0
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	198'827	156'924	27,2
EBITDA-Marge (in %)	50,1	45,2	
Konzerngewinn	60'496	26'557	127,8
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	185'188	153'517	20,6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	102'227	25'193	305,8
Unverwässerter Gewinn pro Aktie (in CHF)	9.85	4.33	127,5
Verwässerter Gewinn pro Aktie (in CHF)	9.85	4.33	127,5

¹⁾ Alle erwähnten Kennzahlen sind ungeprüft.

Im Detail berechnen sich die ausgewählten Kennzahlen exkl. Lärmeinfluss wie folgt (ungeprüft):

(CHF in Tausend)	1-6/2008 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	1-6/2008 ohne Fluglärm	1-6/2007 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	1-6/2007 ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	260'255	(29'836)	230'419	225'164	(27'146)	198'018
Non-Aviation-Erträge	164'451	2'159	166'610	147'768	1'634	149'402
Total Erträge	424'706	(27'677)	397'029	372'932	(25'512)	347'420
Betriebskosten	(198'202)		(198'202)	(190'496)		(190'496)
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	226'504	(27'677)	198'827	182'436	(25'512)	156'924
EBITDA-Marge (in %)	53,3		50,1	48,9		45,2
Abschreibungen	(92'135)	2	(92'133)	(90'410)		(90'410)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	134'369		106'694	92'026		66'514
EBIT-Marge (in %)	31,6		26,9	24,7		19,1
Konzerngewinn	79'793	(19'297)	60'496	46'104	(19'547)	26'557
Konzerngewinn in % der Erträge	18,8		15,2	12,4		7,6



Halbjahresbericht 2008

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

Unique (Flughafen Zürich AG) konnte die gute Entwicklung im laufenden Jahr fortschreiben. Das Unternehmen weist für das erste Halbjahr einen Konzerngewinn von 79,8 Millionen Franken aus (Vorjahr 46,1 Millionen Franken, plus 73,1 Prozent). Der Gewinn pro Aktie konnte damit von 7.51 Franken in der Vorjahresperiode auf 12.99 Franken gesteigert werden (plus 73,0 Prozent).

Massgeblich zum guten Ergebnis beigetragen hat das kräftige Passagierwachstum, das für die ersten sechs Monate bei 9,3 Prozent lag (Vorjahr plus 8,1 Prozent). Ebenfalls sehr erfreulich entwickelte sich das Kommerzgeschäft. Die durchschnittlichen Ausgaben für Retail, Duty Free und Gastronomie pro abfliegenden Passagier stiegen auf 44.07 Franken (Vorjahr 42.35 Franken, plus 4,1 Prozent).

Ohne Berücksichtigung der Fluglärmthematik würde der Konzerngewinn 60,5 Millionen Franken betragen (Vorjahr 26,6 Millionen Franken), was einer Zunahme um 127,8 Prozent entspricht.

Der Flughafen Zürich ist bei Konsumenten, Reisenden und Besuchern sehr beliebt. Die hohe Qualität wird geschätzt. In der Passagiererhebung des Airport Council International (ACI) – einer Befragung bei über 100'000 Passagieren in 110 Flughäfen weltweit – erscheint er seit drei Jahren unter den Top 3 in Europa und im ersten Quartal 2008 sogar auf Platz 1. Für das Jahr 2007 erhielt er den «Airport Service Quality»-Award als zweitbesten Flughafen in Europa und als drittbesten Flughafen weltweit in der Kategorie «15–25 Millionen Passagiere». Bei den meisten der 33 Auswahlkriterien figuriert der Flughafen Zürich in den ersten drei Rängen. Die Auszeichnungen bestätigen, dass der Flughafen Zürich mit seiner Qualitätsstrategie auf Erfolgskurs ist.

Geschäftsverlauf und Entwicklung Verkehrsentwicklung

Im ersten Halbjahr 2008 nutzten 10'606'574 Passagiere den Flughafen Zürich (plus 9,3 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode). Während die Anzahl Lokalpassagiere um 8,5 Prozent auf 6,9 Millionen stieg, wuchs das Transferpassagiervolumen um 12,0 Prozent auf 3,6 Millionen. Der Transferanteil erhöhte sich entsprechend von 33,7 auf 34,5 Prozent. Das Passagierwachstum wurde stark von der Ent-

wicklung des Hauptkunden Swiss International Air Lines AG (Swiss) geprägt, die ihre Stellung in der Star Alliance und somit auch die Stellung des Hubs Zürich weiter festigen konnte. Swiss beförderte im ersten Halbjahr 2008 deutlich mehr Passagiere (plus 11,5 Prozent) als noch im Vorjahr, während die übrigen Fluggesellschaften der Star Alliance in der Berichtsperiode 8,4 Prozent mehr Passagiere bedienten als im Vorjahr. Auch die Low Cost Carrier, allen voran Air Berlin, beförderten mehr Passagiere. Sie steigerten ihren Anteil von 8,2 Prozent im Vorjahr auf neu 10,4 Prozent.

Der Passagierverkehr wuchs in sämtlichen Regionen. Der grösste Wachstumsbeitrag kommt aus Europa mit einem Plus von 10,4 Prozent, gefolgt von Asien mit 10,1 Prozent, Lateinamerika mit 9,1 Prozent, Afrika mit 4,1 Prozent und Nordamerika mit 0,2 Prozent.

In der ersten Jahreshälfte 2008 wurden am Flughafen Zürich 138'343 Flugbewegungen (Starts und Landungen) registriert; dies entspricht einer Zunahme von 5,7 Prozent im Vergleich zur Vorjahresperiode. Im Linien- und Charterverkehr erhöhte sich das Sitzangebot der Airlines um 8,5 Prozent. Die Sitzauslastung nahm um 0,7 Prozent zu. Die durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flugbewegung lag bei 92,8 Personen (plus 3,4 Prozent).

Umsatzentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr konnte der Umsatz von 372,9 Millionen auf 424,7 Millionen Franken gesteigert werden (plus 13,9 Prozent). Die Aviation-Erträge erhöhten sich auf 260,3 Millionen Franken (plus 15,6 Prozent). Dazu beigetragen hat einerseits das höhere Verkehrsvolumen gegenüber dem Vorjahr, andererseits die per 1. Juli 2007 um durchschnittlich 3 Franken erhöhten Sicherheitsgebühren. Die Non-Aviation-Erträge liegen mit 164,5 Millionen Franken 11,3 Prozent über dem Vorjahr. Dabei entwickelten sich insbesondere die Erträge im Kommerzbereich (Retail, Duty Free und Gastronomie) weiterhin sehr erfreulich (plus 12,8 Prozent). Die durchschnittlichen Kommerzausgaben je abfliegenden Passagier («retail spent») konnten von 42.35 Franken auf 44.07 Franken (plus 4,1 Prozent) gesteigert werden. Um 11,8 Prozent nahmen die Erträge aus der Bewirtschaftung der Liegenschaften zu. Diese Zunahme ist überwiegend auf höhere Einnahmen aus der Energie- und Nebenkostenverrechnung zurückzuführen (plus 3,3 Millionen Franken oder 33,4 Prozent). Niedrigere Temperaturen in den ersten Monaten dieses Jahres

im Vergleich zur Vorjahresperiode, die seit dem vierten Quartal 2007 wieder aufgenommene Eigenstromproduktion, tiefere Leerstände und höhere Rohstoffpreise führten zu diesen Mehrerträgen.

Betriebskennzahlen und Ergebnis

Die Betriebskosten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 4,1 Prozent auf 198,2 Millionen Franken. Die Kosten im Bereich Polizei und Sicherheit (56,4 Millionen Franken, plus 9,9 Prozent) sind deutlich überproportional angestiegen, dies überwiegend durch die anhaltende Umsetzung von EU-Sicher-

heitsauflagen. Nach wie vor grösster Kostenblock sind die Personalkosten mit 73,4 Millionen Franken (minus 5,4 Prozent). Der Kostenrückgang ist hauptsächlich auf die per 1. Januar 2008 vollzogene Ausgliederung der Rettungsdienste an die Stadt Zürich zurückzuführen. Die dafür von der Stadt Zürich an die Flughafen Zürich AG verrechneten Leistungen sind in den Anderen Betriebskosten enthalten, die gegenüber dem Vorjahr um 7,2 Millionen Franken anstiegen. Insgesamt verbesserte sich die Produktivität (Betriebskosten pro WLU) um 4,8 Prozent.

(CHF in Tausend)	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Veränderung in %
Work Load Units (WLU) ¹⁾	12'605'944	11'533'355	9,3
Total Betriebskosten	198'202	190'496	4,1
Betriebskosten pro WLU (in CHF)	15,72	16,52	(4,8)

¹⁾ 1 WLU = 1 Passagier oder 100 kg Fracht

Der Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) liegt mit 226,5 Millionen Franken um 44,1 Millionen Franken über dem Vorjahreswert von 182,4 Millionen Franken. Die EBITDA-Marge verbesserte sich von 48,9 Prozent auf neu 53,3 Prozent deutlich.

Der Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT) erhöhte sich von 92,0 Millionen Franken auf 134,4 Millionen Franken (plus 46,1 Prozent). Das Segmentsergebnis «Non-Aviation» (Stufe EBIT) konnte von 79,3 Millionen Franken auf 98,1 Millionen Franken (plus 23,7 Prozent) gesteigert werden. Im Teilsegment

«Aviation Sicherheit» muss trotz Erhöhung der Sicherheitsgebühren in 2007 weiterhin ein negatives Ergebnis von –4,7 Millionen Franken (Vorjahr –16,4 Millionen Franken) ausgewiesen werden. Auf 13,3 Millionen Franken verbessert gegenüber dem Vorjahr hat sich das Teilsegmentsergebnis «Aviation Flugbetrieb» (Vorjahr 3,7 Millionen Franken). Das Segment «Aviation Fluglärm» trug 27,7 Millionen Franken (Vorjahr 25,5 Millionen Franken) zum Betriebserfolg bei.

(CHF in Tausend)	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Veränderung in %
Finanzierungskosten	35'094	39'960	(12,2)
Marktwertveränderung Zinsabsicherung	(2'731)	(5'934)	(54,0)
Finanzergebnis	32'363	34'026	(4,9)

Der Nettofinanzaufwand fällt mit 32,4 Millionen Franken um 4,9 Prozent tiefer aus als im Vorjahr. Dies ist überwiegend auf planmässige Rückzahlungen von verzinslichem Fremdkapital zurückzuführen.

Der Halbjahresgewinn liegt mit 79,8 Millionen Franken 73,0 Prozent über dem Vorjahresergebnis (46,1 Millionen Franken).

Vermögens- und Finanzlage

Die Investitionen in Sachanlagen betrugen im ersten Halbjahr 2008 100,1 Millionen Franken und lagen damit um 70,7 Millionen über dem Wert der Vorjahresperiode (29,4 Millionen Franken). Zu dieser Steigerung trugen vor allem die Pistensanierung 16/34, das Projekt «Zürich 2010» sowie die Erweiterung der Kommerzflächen im Airport Shopping bei (zusammen rund 48,1 Millionen Franken).

Die nominale Nettoverschuldung (Net Debt) reduzierte sich im ersten Halbjahr 2008 auf 1,05 Milliarden Franken (minus 32 Millionen Franken gegenüber dem Jahresende 2007). Bei der Berechnung der nominalen Nettoverschuldung werden die Fremdkapitalverbindlichkeiten zu den durch Währungsabsicherungen effektiv anfallenden Werten in Schweizer Franken dargestellt.

(CHF in Tausend)	30.06.2008	30.06.2007	31.12.2007
Finanzverbindlichkeiten nominal	1'397'619	1'524'361	1'399'797
Abzüglich flüssige Mittel ¹⁾	[352'200]	[322'458]	[322'352]
Nominale Nettoverschuldung	1'045'419	1'201'903	1'077'445
Abnahme/Zunahme	[32'026]	[88'457]	[124'458]

¹⁾ Inklusive Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (AZNF).

Flugverkehrsgeschäft (Aviation) Pünktlichkeit

Für das erste Halbjahr 2008 liegt die Abflugpünktlichkeit bei 77,5 Prozent und damit 2,5 Prozentpunkte über dem Jahresziel von 75 Prozent. Ein milder Winter und mehrheitlich gute Wetterbedingungen wirkten sich positiv aus. Ein negativer Faktor war das starke Verkehrswachstum in Europa, das zunehmend zu Überlastungen des Luftraums führte.

Die Anzahl der im Dock E abfliegenden Passagiere stieg im ersten Halbjahr stark an. Dadurch verlängerten sich die Wartezeiten punktuell während der Verkehrsspitzen. Zur Optimierung der Sicherheitskontrolle wurden daher im Dock E Anfang Juni 2008 zusätzliche Kontrolllinien in Betrieb genommen.

Dabei wird unter anderem die Schengen-Tauglichkeit des Flughafens Zürich als einer der wenigen Schengen-Aussengrenzen der Schweiz sichergestellt. Die damit verbundene Trennung von Schengen- und Nicht-Schengen-Passagieren erfordert eine Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur (insbesondere zusätzliche Abfluggates). Um termingerecht für die Einführung von Schengen an den Flughäfen per 29. März 2009 bereit zu sein, wurde in einer ersten Phase mit den drei Teilprojekten «Busgate Süd», «Verbindungskorridor» (zwischen Dock B und Einreisehalle) sowie der Teilung der zentralen «Einreisehalle» begonnen. Die Realisierung verläuft plangemäss.

Euro 2008

Die Verkehrsinfrastrukturen stellten einen wichtigen Faktor im Rahmen der Durchführung einer der grössten Sportveranstaltungen der Welt dar: der «Euro 2008». Die Zusatzflüge am Flughafen Zürich betrafen primär die drei Spieltage vom 9., 13. und 17. Juni 2008 mit Spielen jeweils in Zürich und Bern. In diesen drei Nächten wurden jeweils 14 bis 16 Flüge mit rund 1'600 bis 2'100 Passagieren durchgeführt. Dank der Erfahrung aller beteiligten Flughafenpartner, der sehr guten Koordination mit der Kantonspolizei, dem BAZL und der SBB sowie motiviertem Personal konnten die Nachtstarts reibungslos durchgeführt werden.

Ab 2009 erfolgen in der nächsten Phase der Umbau des Docks B und der Bau des neuen Gebäudes für die Sicherheitskontrolle an zentraler Lage zwischen den beiden Check-in-Bereichen 1 und 2. Die beiden Projekte untermauern den Anspruch der Unternehmung, Zürich als Qualitätsflughafen weiter zu etablieren. Das umzubauende Dock B wird eine flexible Abfertigung von Schengen- und Nicht-Schengen-Flügen und damit eine optimale Auslastung der Infrastruktur ermöglichen. Die Passagiere werden zudem die kurzen Wege und die völlig neue Innenraumgestaltung des Docks B schätzen. Die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen hingegen machen den Flughafen Zürich für die Passagiere noch berechenbarer. Zudem kann die Gesellschaft mit einer zentralen Sicherheitskontrolle die Betriebskosten reduzieren.

«Zürich 2010»

Mit dem Projekt «Zürich 2010» soll die EU-Kompatibilität der Passagierinfrastrukturen erreicht werden.

«Staff Screening Phase III»

Die bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU verpflichten die Flughafen Zürich AG, die EU-Verordnung 2320 Staff Screening bis spätestens 1. Juli 2009 umzusetzen. Dabei wird vorgeschrieben, dass so genannte «sensitive Bereiche» an Flughäfen auch vom Personal nur noch durch eine Sicherheitskontrolle betreten werden dürfen. In Zürich bildet der Flughafenzaun die Grenze zum sensitiven Bereich. Anlässlich eines EU-Audits hat die Flughafen Zürich AG beschlossen, die Phase III der Verordnung (letzte Phase) vorgezogen per 1. Juli 2008 umzusetzen. Seit dem 1. Juli 2008 werden somit alle Personen, Fahrzeuge und mitgeführten Waren an den Toren und Durchgängen zum sensitiven Bereich kontrolliert. Durch die Verschärfung der Kontrollen beim Personal entstehen erneut höhere Sicherheitskosten. Allein die Investitionskosten für die neu zu erstellende Infrastruktur beläuft sich auf knapp 30 Millionen Franken, die den Aus- und Umbau von 5 Toren sowie die Ausstattung aller Tore und verbliebenen Durchgänge in die sensitiven Bereiche mit Kontrollgeräten (Röntgengeräte und Magnetometer) umfassen.

Ausserdem sind mit den verstärkten Kontrollen sowohl die direkten als auch die indirekten Betriebskosten gestiegen. So ist für viele Mitarbeitende der Arbeitsweg länger und mühsamer geworden, und die Arbeitsabläufe wurden für alle Partner am Flughafen einerseits durch die Reduktion der Anzahl Zugänge und andererseits durch die zusätzlichen Kontrollen komplizierter.

Da bis zum 1. Juli 2008 nicht alle Tore fertig umgebaut werden konnten, werden einige Zufahrten noch als Provisorien betrieben. Einzig das Tor 101, die Hauptzufahrt zum Flughafenareal, ist fertig gestellt und dem Betrieb übergeben worden. Die Umbauten an den übrigen Toren und somit die definitive Umsetzung der Phase III von Staff Screening sollen spätestens bis 1. Juli 2009 abgeschlossen sein.

Pistensanierung 16/34

Die Piste 16/34 (Blindlandepiste) ist wegen der starken Belastung durch Grossraumflugzeuge und der langen Lebensdauer (Baujahr 1948, letzte Gesamtanierung 1976) in einem bautechnischen Zustand, der eine Sanierung nötig macht. Mit der Erstellung der Werkleitungen zur Stromversorgung des Befeuerungssystems konnte im September 2007 begonnen werden. Verschiedene Tiefbauarbeiten wurden während der Wintermonate ausgeführt. Für die Belagsarbeiten waren zwei Abschnitte – 2007 und 2008 – vorgesehen. Aufgrund tiefer Temperaturen und häu-

figer Niederschläge konnte damit aber nicht wie geplant im Herbst 2007, sondern erst in der Nacht vom 1. auf den 2. April 2008 begonnen werden. Die Belagsarbeiten werden seither in Nachtetappen ausgeführt. Die Piste wird jeweils gegen 23.30 Uhr dem Baubetrieb übergeben. Um 05.30 Uhr muss die Piste wieder dem Flugbetrieb übergeben werden, damit um 06.00 Uhr die ersten Landungen abgewickelt werden können. Die Fertigstellung der gesamten Belagsarbeiten ist auf Oktober 2008 vorgesehen.

Gekröpfter Nordanflug

Die einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO) zwang die Flughafen Zürich AG im Oktober 2003 zur Einführung der Südanflüge, um den Flugverkehr auch während der deutschen Sperrzeiten aufrechterhalten zu können. Die Gesellschaft setzte sich in der Folge mit Nachdruck dafür ein, Lösungen für ein alternatives Anflugverfahren zu finden, und reichte Ende Dezember 2004 beim BAZL das Gesuch für ein neues Anflugverfahren im Schweizerischen Luftraum auf die Piste 14 ein – den gekröpften Nordanflug. Ziel des Gesuchs war es, die dicht besiedelten Gebiete im Süden des Flughafens zumindest teilweise zu entlasten.

Das Gesuch wurde nach diversen vom BAZL geforderten Änderungen und Ergänzungen vom 9. Mai bis zum 7. Juni 2007 öffentlich aufgelegt. Das Bundesamt führte zudem Probeflüge durch und bestätigte, dass der Anflug «fliegbar» sei und alle internationalen Sicherheitsanforderungen erfülle. Dennoch lehnte das BAZL am 3. Juli 2008 das Gesuch ab, weil der Anflug nicht das gleiche Sicherheitsniveau erreiche wie ein Präzisionsanflug mit Instrumentenlandesystem.

Für die Flughafen Zürich AG ist nicht nachvollziehbar, warum eine Ablehnung des Gesuchs mit dieser Begründung dreieinhalb Jahre brauchte, war doch der Sachverhalt von Anfang an bekannt. Zudem ist die Flughafen Zürich AG enttäuscht, dass es nicht gelungen ist, den dicht besiedelten Süden wenigstens teilweise von den Folgen der süddeutschen Anflugbeschränkungen zu entlasten.

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Dem Bund obliegt die Aufgabe, im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) jene Gebiete raumplanerisch zu sichern, die für die Entwicklung des Flughafens Zürich in den nächsten 25 Jahren benötigt werden. Im Dezember 2006 stellte das BAZL der Öffentlichkeit 19 mögliche Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich vor. An den Koordinationsgesprächen II und III vom 6. Juli 2007 und 3. April 2008 nahmen die

raumplanerisch betroffenen Kantone Stellung zu den Betriebsvarianten und zu Optimierungen.

Der Bund gab Anfang Juli 2008 überraschend bekannt, dass im SIL-Prozess auf die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste verzichtet wird. Die Flughafen Zürich AG hat mit Befremden von diesem Entscheid des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Kenntnis genommen. Aus luftverkehrspolitischer Sicht hätte die Chance zur Wahrung der langfristigen Entwicklungsperspektiven des Flughafens Zürich als Luftverkehrsinfrastruktur mit nationaler Bedeutung keinesfalls verpasst werden dürfen. Der SIL als Instrument der Raumplanung hätte dabei lediglich dazu gedient, Einzonungen von Bauland zu verhindern und so den für eine allfällige Parallelpiste benötigten Raum vor dem Bau von Siedlungen zu schützen, um damit diese Option zugunsten künftiger Generationen offen zu halten. Über die effektive Realisierung einer solchen Parallelpiste wäre ohnehin erst dann und mittels einer Volksabstimmung zu entscheiden gewesen. Ohne diese Raumsicherung dürfte der Handlungsspielraum für Anpassungen des Flughafens Zürich an künftige Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft, Kultur, Wirtschaft und Tourismus je länger desto schwieriger werden.

Kommerzgeschäft (Non-Aviation) Flächen- und Angebotserweiterung

Das kommerzielle Angebot wurde weiter optimiert. Im öffentlichen Raum entstanden auf einer Gesamtfläche von fast 5'000 m² 17 zusätzliche Geschäfte in den Bereichen Young Fashion, Unterhaltungselektronik sowie Sport und Freizeit. Auch der Reisemarkt wurde neu gestaltet. Zudem wurde das Gastronomieangebot um zwei Einheiten erweitert. Der nicht öffentliche Raum, ausschliesslich für Reisende zugänglich, präsentiert sich seit der Eröffnung von Markengeschäften wie Gucci, Montblanc, Porsche Design und Fossil noch attraktiver. Um die Qualität und die Attraktivität zu sichern, wurden viele Einkaufs- und Gastronomiegeschäfte einem Facelifting unterzogen. Die Öffnungszeiten wurden im Sinne der Konsumenten bis 21.00 Uhr verlängert. Der Erfolg dieser Massnahmen drückt sich im sehr erfreulichen Umsatzwachstum der Kommerzpartner im ersten Semester aus. Kumuliert erzielte der Flughafen Zürich über 13 Prozent mehr Umsatz als im Vorjahr. Der Umsatz pro abfliegenden Passagier stieg weiter an. Der Flughafen Zürich ist heute das drittgrösste Einkaufszentrum der Schweiz. Der Umsatz der Kommerzpartner erhöhte sich seit der Eröffnung 2003 erfreulicherweise jährlich überproportional zum Passagierwachstum und auch zum Schweizer Markt.

Auch das Dienstleistungsangebot für Reisende wurde weiter verbessert. Swiss begrüsst ihre Gäste der First und der Business Class in einer neuen Check-in-Zone. Geplant sind zudem weitere Loungeangebote diverser Fluggesellschaften auf Ende Oktober 2008 im Airside Center sowie im Dock E.

Die im Marktvergleich niedrigen Leerstände an Büroräumlichkeiten konnten weiter abgebaut werden. Die Leerstandquote ist mittlerweile auf ca. 3,6 Prozent gesunken. Die kommerziell genutzten Flächen sind langfristig vermietet und die Ertragssituation entwickelt sich erfreulich.

Die Nutzung und somit die Einnahmen der Parkanlagen entwickeln sich wie erwartet linear mit dem Wachstum der lokal abfliegenden Passagiere. Ein Kapazitätsausbau der Parkanlagen wird beschleunigt.

Ausbau der Wartungskapazitäten für Gepäcksortier- und Flugzeugenergieversorgungsanlage

Mit Wirkung ab 1. Mai 2008 hat die Flughafen Zürich AG die Zuständigkeit für die bis dahin von einem externen Partner bezogenen Dienstleistungen des technischen Unterhalts der Gepäcksortier- und der Flugzeugenergieversorgungsanlage selbst übernommen. Im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung wurden dazu die betroffenen Dienstleistungsverträge vorzeitig beendet, die vorhandenen Anlageersatzteile vom bisherigen Dienstleister erworben und ein Personalkörper von rund 40 Mitarbeitern übernommen. Dieses Insourcing stellt ein weiteres wichtiges Element in dem nach dem Grounding der Swissair eingeleiteten Bestrebungen dar, die Verfügbarkeit der betriebsnotwendigen Flughafeninfrastruktur in eigener Kompetenz gewährleisten zu können.

Flughafenhotel

Radisson/SAS hat das Hotel mit dem neuen Konferenzzentrum Anfang August 2008 in Betrieb genommen und damit einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung des Flughafens Zürich gesetzt. Das Hotel verfügt mit 330 Zimmern, Gastronomie und einem Konferenzzentrum über ein qualitativ hoch stehendes Angebot. Die obersten drei Etagen des Gebäudes verwaltet die Flughafen Zürich AG unter dem Namen Prime Office Center 3. Sie sind bereits bei der Fertigstellung vollumfänglich und langfristig vermietet.

Strategische Partnerschaften

Alle bisher erfolgreichen strategischen Partnerschaften konnten verlängert werden. Dazu zählen diejenigen mit Schweiz Tourismus, Zürich Tourismus

und mit dem Verkehrshaus Luzern. Mit einer Optimierung des gegenseitigen Leistungsumfangs bilden die Partnerschaften eine Basis, auf der sich der Flughafen Zürich wirkungsvoll und erfolgreich im Markt positionieren kann – sowohl in der Schweiz (als Tor zur Welt und als Ausflugsziel) als auch im Ausland (als «Gateway to the Alps»). Die Partnerschaften stellen zudem die Vernetzung mit wichtigen Geschäftspartnern im In- und Ausland sicher.

Lärmmanagement und Anwohnerschutz

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 19'000 Lärm-entschädigungsbegehren eingegangen. Davon sind rund 2'600 Fälle bei der Eidgenössischen Schät-zungskommission eingeleitet worden. In den 18 für die Gemeinde Opfikon ausgewählten Pilotfällen lie-gen inzwischen Bundesgerichtsurteile vor.

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr bis-her entschiedenen Grundsatzfragen ermöglichen der Flughafen Zürich AG eine zuverlässige Schätzung der Lärmkosten, weshalb die Gesellschaft nun ver-pflichtet ist, diese Schätzungen der Lärmkosten in der Konzernrechnung darzulegen und eine entspre-chende Passivierung (Rückstellungen für Entschädi-gungen) sowie eine gleichzeitige Aktivierung (imma-terieller Vermögenswert) vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht im ers-ten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen belaufen sich die geschätzten Lärmkosten auf insge-samt 759,8 Millionen Franken (inkl. formeller Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtlicher Betriebskosten), womit die gesamten Kosten auf-grund der heute möglichen zuverlässigen Schätzung unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken liegen. Unter Berücksichtigung der Vorfinanzierungslösung mit dem Kanton Zürich werden die entsprechenden Werte für formelle Enteignungsentschädigungen in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 bilanziert (siehe dazu auch «Erläuterungen zur Konzernrech-nung» im Finanzteil dieses Berichtes).

Darüber hinaus erarbeitet die Flughafen Zürich AG derzeit ein Konzept für Rückerstattungen von durch Hauseigentümer finanzierten Schallschutzmass-nahmen.

Internationale Aktivitäten

Bengaluru, Indien

Bengaluru International Airport (BIAL) hat am 24. Mai 2008 den Betrieb aufgenommen. Nach rund 35-monatiger Bauzeit konnten die ersten Flugzeuge in

der Nacht vom 23. auf den 24. Mai 2008 auf dem neuen internationalen Flughafen im südindischen Bengaluru landen und starten.

Bengaluru gilt als Silicon Valley des asiatischen Raums und ist die indische Metropole der IT-Bran-che. Die Attraktivität dieses Standorts hat in den letz-ten Jahren zu einem enormen Wachstum des Flug-verkehrs geführt. Schon während des Baus musste die Grösse des Flughafens an die Nachfrage ange-passt werden. Der neue Flughafen ist auf eine Kapa-zität von 12 bis 13 Millionen Passagiere pro Jahr aus-gerichtet. Da der Flugverkehr in Indien weiterhin sehr hohe Wachstumsraten verzeichnet, sind die nächsten Ausbauschritte bereits in Planung.

Die Flughafen Zürich AG ist an der Flughafengesell-schaft BIAL Ltd. mit 17 Prozent beteiligt. Weiter un-terstützt sie BIAL bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb des Flughafens auf der Basis eines Operations-, Management- und Servicevertrags, der bis ins Jahr 2015 abgeschlossen wurde.

Stärkung der Marktstellung in Lateinamerika

Im Dezember 2007 ging die Flughafen Zürich AG mit der brasilianischen Camargo Corrêa und der chileni-schen Gestión e Ingeniería IDC S.A. (IDC) ein Joint Venture unter dem Namen A-Port ein. A-Port mit Sitz in São Paulo (Brasilien) investiert in den Bau und den Betrieb von Flughafenprojekten sowie von flug-nahen Infrastrukturen in Lateinamerika. Die Flugha-fen Zürich AG wird mit einem 15-Prozent-Anteil Min-derheitsaktionärin von A-Port sein, der Anteil der IDC am Joint Venture beträgt 5 Prozent.

Die Flughafen Zürich AG und die IDC bringen alle ge-meinsamen lateinamerikanischen Beteiligungen und Managementverträge – mit Ausnahme der venezola-nischen – in A-Port ein. Die operative Umsetzung des Joint Ventures ist für die zweite Jahreshälfte 2008 vorgesehen.

Kolumbien

Der Flughafen El Dorado in Bogotá verzeichnete im Jahr 2007 rund 12,9 Millionen Passagiere. Die Passa-gierzahlen haben sich auch in der ersten Hälfte 2008 positiv entwickelt. Im ersten Quartal 2008 wurde nebst anderem die Haupthalle des Terminals ver-grössert – ein erster Meilenstein im Ausbauprojekt. Im Sommer 2008 startet Phase 2 der Erweiterung. Unter anderem soll bis März 2009 der erste Teil des neuen Cargo-Terminals entstehen. Im Endausbau wird der Flughafen eine Kapazität für jährlich mindes-tens 16 Millionen Passagiere ausweisen. Die Flugha-fen Zürich AG hält an Unique IDC Colombia S.A. 49,5

Prozent des Aktienkapitals und ist mit einer formellen Aktie an der Betreibergesellschaft OPAIN S.A. beteiligt. Sie unterstützt OPAIN S.A. im Rahmen eines Technical Service Agreements.

Chile

In Chile ist die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit dem chilenischen Partner Gestión e Ingeniería IDC S.A. an den Konzessionen für die Terminalnutzung sowie für die landseitige Nutzung der drei Regionalflughäfen Puerto Montt, Calama und La Serena beteiligt. Im Oktober 2007 konnte die Konzession für den Flughafen Puerto Montt mit zwei weiteren chilenischen Partnern für 15 Jahre verlängert werden. Dieser Flughafen wird ab der zweiten Jahreshälfte 2008 vergrössert.

Venezuela

Im Jahr 2006 hat der Gouverneur der Provinz Nueva Esparta den Flughafen auf der Isla de Margarita zum zweiten Mal enteignet. Seither wird der Flughafen von einer «Junta Interventora» unter der Leitung des venezolanischen Bundesgerichts geführt. Gleichzeitig lief ein Gerichtsprozess zur Prüfung, ob der Gouverneur dem Konsortium Unique/IDC den Flughafen zu Recht entzogen hat. Die Veröffentlichung des letztinstanzlichen Urteils des zuständigen Gerichtes wird seit Herbst 2007 erwartet. Das Unternehmen hat Signale erhalten, dass das Urteil für die Flughafen Zürich AG positiv ausfallen wird. Auf der Basis des Gerichtsurteils wird eine definitive Lösung im Verlauf des Jahres 2008 erwartet.

Projekte in Bearbeitung

Nebst den oben beschriebenen Engagements prüft die Flughafen Zürich AG weitere Projekte in Lateinamerika, Asien und Osteuropa.

Ausblick

Die Flughafen Zürich AG geht von einer Abschwächung des Verkehrswachstums im zweiten Halbjahr aus. Für das ganze Jahr 2008 erwartet sie ein Passagierwachstum von 7 bis 7,5 Prozent.

Im Rahmen der Finanzierungslösung für formelle Enteignungsentschädigungen mit dem Kanton Zürich werden ab dem 1. Juli 2008 47 Prozent der vereinnahmten Lärmgebühren an den Kanton fliessen. Diese Anpassung wird im zweiten Halbjahr auf der Ertragsseite wirksam.

Auch im Non-Aviation-Bereich geht die Gesellschaft davon aus, dass sich das Wachstum nicht mehr im selben Ausmass wie im ersten Halbjahr fortsetzen wird.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung rechnet die Flughafen Zürich AG trotz tieferen Einnahmen aus Lärmgebühren damit, das Geschäftsjahr 2008 mit einem rund 10 Prozent höheren Gewinn als im Vorjahr abzuschliessen.

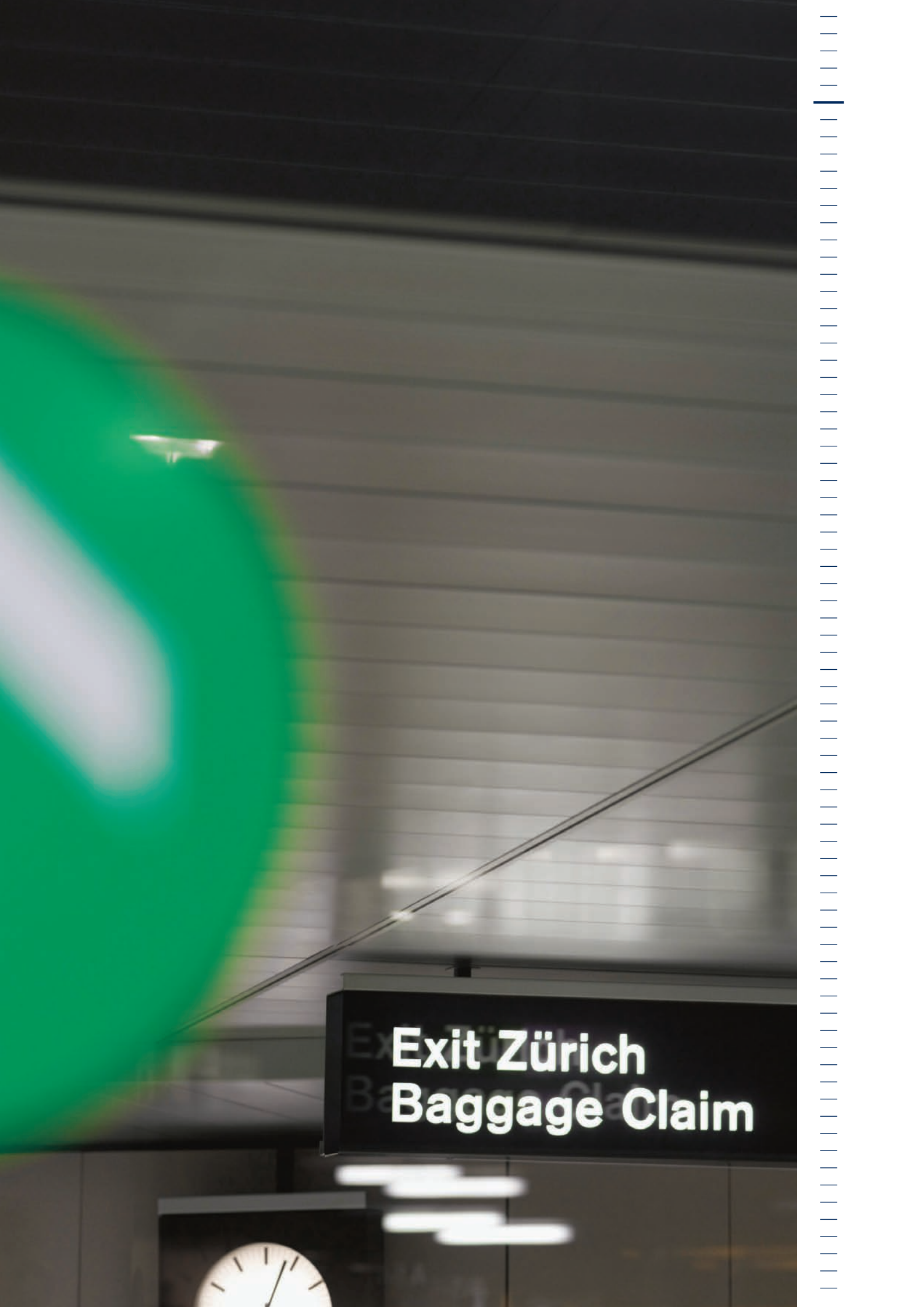
Zürich Flughafen, 20. August 2008



Andreas Schmid
Präsident
des Verwaltungsrates



Thomas E. Kern
Vorsitzender
der Geschäftsleitung



**Exit Zürich
Baggage Claim**



Konzernerfolgsrechnung¹⁾
(gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2008 Jan. – Juni	2007 Jan. – Juni	2007 Jan. – Dez.
Ertrag aus Lieferungen und Leistungen				
Aviation-Erträge		260'255	225'164	495'981
Non-Aviation-Erträge		164'451	147'768	306'887
Total Erträge		424'706	372'932	802'868
Abschreibungen und Amortisation		(92'135)	(90'410)	(180'913)
Personalaufwand		(73'352)	(77'571)	(160'042)
Polizei und Sicherheit		(56'410)	(51'325)	(108'538)
Unterhalt und Material		(19'745)	(21'484)	(47'727)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(18'990)	(17'543)	(40'767)
Energie und Abfall		(11'785)	(9'976)	(19'095)
Andere Betriebskosten		(17'869)	(10'651)	(20'806)
Andere Aufwendungen/Erträge, netto		(51)	(1'946)	4'222
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		134'369	92'026	229'202
Finanzaufwendungen	(1)	(39'209)	(43'716)	(81'056)
Finanzerträge	(1)	6'846	9'690	16'467
Anteil am Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	(2)	(2'053)	368	864
Konzernergebnis vor Steuern		99'953	58'368	165'477
Ertragssteuern		(20'160)	(12'264)	(34'802)
Konzerngewinn		79'793	46'104	130'675
Unverwässerter Gewinn pro Aktie (in CHF)		12.99	7.51	21.30
Verwässerter Gewinn pro Aktie (in CHF)		12.99	7.51	21.28

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2007, sind ungeprüft.

Konzernbilanz¹⁾ (gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	30.06.2008	30.06.2007	31.12.2007
Aktiven				
Grundstücke	(2)	109'547	112'195	112'194
Hochbauten, Tiefbauten	(2)	2'294'567	2'389'978	2'318'889
Anlagen in Leasing	(2)	65'242	70'977	68'124
Projekte in Arbeit	(2)	142'803	30'875	103'508
Projekte in Arbeit in Leasing	(2)	0	0	0
Mobile Sachanlagen	(2)	79'426	102'774	83'673
Total Sachanlagen		2'691'585	2'706'799	2'686'388
Immaterielle Anlagen	(2)	10'760	16'232	12'698
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(2)	241'808	0	240
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(2)	14'572	12'855	17'352
Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(2/6)	137'033	66'033	126'067
Übrige Finanzanlagen	(2)	291	1'052	287
Anlagevermögen		3'096'049	2'802'971	2'843'032
Warenlager		9'067	5'532	5'054
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ²⁾	(6)	118'388	150'866	119'254
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		146'434	132'341	115'624
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		27'011	19'011	15'028
Laufende Steuerguthaben		0	0	0
Flüssige Mittel ²⁾	(3)	100'806	107'360	82'356
Umlaufvermögen		401'706	415'110	337'316
Total Aktiven		3'497'755	3'218'081	3'180'348
Passiven				
Aktienkapital		307'019	307'019	307'019
Eigene Aktien	(143)		(537)	(650)
Kapitalreserven		589'275	590'370	590'869
Hedging Reserven, netto	(27'752)		(52'448)	(52'105)
Verkehrswertreserven, netto	(6'794)		(2'577)	(2'919)
Umrechnungsdifferenzen	(3'367)		489	(271)
Übrige Gewinnreserven		583'607	446'870	531'441
Eigenkapital		1'441'845	1'289'186	1'373'384
Anleihen und langfristige Darlehen	(4)	1'062'740	1'205'522	1'127'787
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(4)	65'764	70'213	68'122
Langfristige Rückstellung Schallschutz	(5)	124'112	133'796	123'226
Langfristige Rückstellung formelle Enteignungen	(5)	125'740	0	240
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(7)	107'674	84'652	94'354
Abgrenzung von Erträgen		0	10'011	0
Vorsorgeverpflichtungen		3'183	2'578	2'918
Langfristiges Fremdkapital		1'489'213	1'506'772	1'416'647
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		56'865	26'968	47'773
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(4)	156'850	126'848	45'276
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		336'444	266'442	291'548
Laufende Steuerverpflichtungen		15'409	1'865	4'591
Abgrenzung von Erträgen		1'129	0	1'129
Kurzfristiges Fremdkapital		566'697	422'123	390'317
Total Fremdkapital		2'055'910	1'928'895	1'806'964
Total Passiven		3'497'755	3'218'081	3'180'348

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten per 31. Dezember 2007, sind ungeprüft.

²⁾ Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund werden seit dem Geschäftsjahr 2007 neu unter kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ausgewiesen. Die Zahlen wurden entsprechend angepasst.

Veränderung des Konzerneigenkapitals¹⁾ (gemäss IFRS)

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging Reserven, netto	Verkehrswertreserven, netto	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital Aktionäre Flughafen Zürich AG
(CHF in Tausend)								
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				27'865				27'865
Cross Currency Interest Rate Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung				1'370				1'370
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltener Wertschriften ³⁾					(1'191)			(1'191)
Umrechnungsdifferenzen						926		926
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0	0	0	29'235	(1'191)	926	0	28'970
Konzerngewinn 1. Semester 2007							46'104	46'104
Gesamtergebnis	0	0	0	29'235	(1'191)	926	46'104	75'074
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2006							(18'405)	(18'405)
Erwerb eigene Aktien		(93)						(93)
Abgabe eigene Aktien		249	(218)					31
Aktienbasierte Vergütungen			2'115					2'115
Bilanz per 30.06.2007	307'019	(537)	590'370	(52'448)	(2'577)	489	446'870	1'289'186
Bilanz per 31.12.2007	307'019	(650)	590'869	(52'105)	(2'919)	(271)	531'441	1'373'384
Veränderung Steuersatz ²⁾				(330)				(330)
Marktwertanpassung								
Cross Currency Interest Rate Swaps				20'815				20'815
Cross Currency Interest Rate Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung				3'868				3'868
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltener Wertschriften ³⁾					(3'875)			(3'875)
Umrechnungsdifferenzen						(3'096)		(3'096)
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0	0	0	24'353	(3'875)	(3'096)	0	17'382
Konzerngewinn 1. Semester 2008							79'793	79'793
Gesamtergebnis	0	0	0	24'353	(3'875)	(3'096)	79'793	97'175
Dividendenausschüttung Geschäftsjahr 2007							(27'627)	(27'627)
Erwerb eigene Aktien		(898)						(898)
Abgabe eigene Aktien		1'405	(839)					566
Aktienbasierte Vergütungen			(755)					(755)
Bilanz per 30.06.2008	307'019	(143)	589'275	(27'752)	(6'794)	(3'367)	583'607	1'441'845

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2007, sind ungeprüft.

²⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung (ungeprüft), Ziffer 7, Verbindlichkeiten für latente Steuern.

³⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung (ungeprüft), Ziffer 6, Airport Zurich Noise Fund.

**Verkürzte Konzerngeldflussrechnung ¹⁾
(gemäss IFRS)**

(CHF in Tausend)	2008 Jan. – Juni	2007 Jan. – Juni	2007 Jan. – Dez.
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	208'290	178'553	410'911
Davon Geldfluss aus Geschäftstätigkeit Fluglärm	23'102	25'036	50'705
Total Einnahmen Lärmgebühren	27'849	25'639	57'743
Total Ausgaben für Schallschutz und formelle Enteignungen	(4'747)	(603)	(7'038)
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(114'474)	(48'035)	(147'339)
Davon Geldfluss aus Investitionstätigkeit Fluglärm	(12'247)	(22'842)	(52'606)
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(115'147)	(42'842)	(134'506)
Total kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ²⁾	102'900	20'000	81'900
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(75'366)	(65'720)	(223'778)
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	18'450	64'798	39'794
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr ²⁾	82'356	42'562	42'562
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	18'450	64'798	39'794
Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr	100'806	107'360	82'356
Davon Airport Zurich Noise Fund	9'927	153	2'620

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2007, sind ungeprüft.

²⁾ Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund werden seit dem Geschäftsjahr 2007 neu unter kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund ausgewiesen. Die Zahlen wurden entsprechend angepasst.

Anhang der Konzernrechnung

Segmentberichterstattung

	Aviation Flugbetrieb		Aviation Sicherheit ¹⁾		Aviation Fluglärm		Non Aviation		Eliminierungen		Konsolidiert	
	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007	Jan. – Juni 2008	Jan. – Juni 2007
(CHF in Millionen)												
Erträge mit Dritten	161,2	150,7	69,3	47,3	29,8	27,1	164,5	147,8			424,7	372,9
Intersegmentäre Erträge	5,2	4,8	0,3				61,7	63,5	(67,2)	(68,3)		
Erträge Total	166,4	155,6	69,6	47,3	29,8	27,1	226,2	211,3	(67,2)	(68,3)	424,7	372,9
Segmentergebnis	13,3	3,7	(4,7)	(16,4)	27,7	25,5	98,1	79,3			134,4	92,0
Nicht zugeordnete Aufwendungen												
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern											134,4	92,0
Finanzierungs- aufwendungen	(1,5)	(1,4)			(3,5)	(2,5)	(5,4)	(5,7)			(10,4)	(9,5)
Nicht zugeordnete Finan- zierungsaufwendungen											(28,8)	(34,2)
Übrige Finanzerträge					3,6	2,9					3,6	2,9
Nicht zugeordnete übrige Finanzerträge											3,3	6,8
Anteil an Gewinn und Verlust an assoziierten Gesellschaften	(2,1)	0,4									(2,1)	0,4
Nicht zugeordnete Ertragssteuern											(20,2)	(12,3)
Konzerngewinn											79,8	46,1
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	878,0	850,3	35,0	28,7	244,1	1,6	1'787,1	1'842,3			2'944,2	2'723,0
Finanzanlagen	0,3	1,1			137,0	66,0					137,3	67,1
Anteile an assoziierten Unternehmen	14,6	12,9									14,6	12,9
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel					128,3	151,0					128,3	151,0
Total Segmentaktiven	892,8	864,2	35,0	28,7	509,4	218,7	1'787,1	1'842,3			3'224,4	2'954,0
Nicht zugeordnete kurz- fristige Finanzanlagen und flüssige Mittel											90,9	107,2
Nicht zugeordnete Vermögenswerte											182,5	156,9
Konsolidierte Vermögenswerte											3'497,8	3'218,1
Total Segmentschulden	70,3	74,7			249,9	133,8	197,4	282,6			517,5	491,0
Nicht zugeordnete Schulden											1'538,4	1'437,9
Total Fremdkapital											2'055,9	1'928,9
Total Investitionen	28,9	9,2	4,4	1,4	345,6	42,8	69,6	18,8			448,6	72,2
Abschreibungen und Amortisation	25,0	25,5	2,1	2,3	0,1	0,1	65,0	62,5			92,1	90,4
Andere nicht cash- wirksame Aufwendungen						2,5						2,5
Vollzeitstellen per Stichtag	523	576	15	13	11	11	673	708			1'222	1'308

¹⁾ Zur grösstmöglichen Transparenz über die Verwendung der Sicherheitsgebühren wird seit dem Geschäftsjahr 2007 das Teilsegment Aviation Sicherheit dargestellt.

Anmerkung: Aufgrund der unwesentlichen Auslandaktivitäten wird auf eine Segmentierung nach geografischen Regionen verzichtet.

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

Grundsätze der Konzernrechnungslegung (ungeprüft)

A) Bewertungs- und Bilanzierungsmethoden

Der ungeprüfte Halbjahresabschluss per 30. Juni 2008 wurde in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard 34 (IAS 34) zur Zwischenberichterstattung erstellt. Der ungeprüfte Halbjahresabschluss umfasst nicht alle Angaben, wie sie in der Konzernrechnung 2007 enthalten sind, und sollte daher im Zusammenhang mit der Konzernrechnung per 31. Dezember 2007 gelesen werden. Dies gilt insbesondere auch für die erstmalige Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik.

B) Rechnungslegungsgrundsätze

Die Rechnungslegungsgrundsätze wurden gegenüber dem Geschäftsjahr 2007 unverändert angewendet. Neue, erstmals im Geschäftsjahr 2008 anzuwendende Standards und Interpretationen haben keinen Einfluss auf die Halbjahresberichterstattung.

C) Saisonalisierung

Branchenbedingt und aufgrund von Erfahrungswerten ist das zweite Halbjahr verkehrsmässig (Flugbewegungen und Passagiere) immer stärker als das erste Semester.

Erläuterungen zur Konzernrechnung (ungeprüft)

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 sowie der unsicheren bzw. teilweise noch offenen Rechtssprechung und der politischen Diskussionen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 19'000 Lärmerschadigungsbegehren eingegangen. Davon sind rund 2'600 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission eingeleitet. In den 18 für die Gemeinde Opfikon ausgewählten Pilotfällen liegen die Bundesgerichtsentscheide nun vor.

Im Bereich der formellen Enteignungen ermöglichen die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen der Flughafen Zürich AG nun erstmals – mit allen, nach wie vor er-

heblichen, verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine zuverlässige Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen. Entsprechend ist die Gesellschaft nun verpflichtet, die derart geschätzten Lärmkosten in der Konzernrechnung darzulegen und eine entsprechende Passivierung (Rückstellung für formelle Enteignung) und gleichzeitige Aktivierung (immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung) vorzunehmen.

Basierend auf den durch das Bundesgericht entschiedenen Grundsatzfragen belaufen sich die zuverlässig schätzbaren Lärmkosten («Base Case») vorläufig auf insgesamt 759,8 Millionen Franken (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), womit die gesamten Kosten unter den bisher (im Sinne einer Risikoabschätzung) offen gelegten Kosten für formelle Enteignungen von rund 800 Millionen bis 1,2 Milliarden Franken liegen.

Die Flughafen Zürich AG hat am 8. März 2006 mit dem Kanton Zürich einen Zusatzvertrag zum Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 abgeschlossen. Ziel dieses Zusatzvertrages war es, die Risiken des Flughafens aus formellen Enteignungen zu limitieren. Gemäss diesem Zusatzvertrag übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten, wenn bei der Auszahlung der ersten formellen Enteignungen das Risiko besteht, dass die gesamten, im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten), in einem angenommenen schlechtesten Fall («Negative Case») den Betrag von 1,1 Milliarden übersteigen («Schwellenwert»). «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Der Kanton Zürich übernimmt für diese Lärmverbindlichkeiten die Vorfinanzierung, da er bis zu diesem Zeitpunkt Inhaber der Betriebskonzession war und damit im Aussenverhältnis haftet.

Da im heutigen Zeitpunkt trotz oben genannter Schätzung von 759,8 Millionen Franken die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall («Negative Case») den Schwellenwert von 1,1 Milliarden Franken weiterhin übersteigen (Prämisse dafür ist, dass die noch offenen Grundsatzfragen gegen die Flughafen Zürich AG entschieden werden), tritt die erwähnte Vorfinanzierung des Kantons Zürich in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten erhält der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 gemäss den Bestimmungen des Zusatzvertrages einen Teil des Air-

port Zurich Noise Fund sowie ab 1. Juli 2008 einen gemäss Zusatzvertrag definierten Anteil 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 «alten» Entschädigungen (siehe dazu auch Ziffer 8.1, Eventualverpflichtungen).

Das Vorliegen der teilweise beantworteten Grundsatzfragen und die Auslösung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich haben auf die Konzernrechnung der Gesellschaft per 30. Juni 2008 folgende Auswirkungen:

- In der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 wird der Betrag von 125,5 Millionen Franken (Barwert) für formelle Enteignungsentschädigungen (Nominalbetrag 150,1 Millionen Franken) zurückgestellt. Der Barwert dieser zu erwartenden Kosten wird gleichzeitig und in gleicher Höhe als immaterieller Vermögenswert für das Recht zur formellen Enteignung aktiviert (siehe Ziffer 2, Entwicklung Anlagevermögen).
- Die Vorfinanzierung des Kantons für alte Lärmverbindlichkeiten hat wie erwähnt zur Folge, dass der Airport Zurich Noise Fund per 30. Juni 2008 aufgeteilt wird. Der anteilige Betrag von 115,4 Millionen Franken aus dem Airport Zurich Noise Fund, welcher an den Kanton Zürich weitergeleitet werden muss, wird als kurzfristige Finanzverbindlichkeit (siehe Ziffer 4, Finanzverbindlichkeiten) ausgewiesen und im gleichen Betrag als immaterieller Vermögenswert (bisher Vermögenswert innerhalb des Airport Zurich Noise Fund) aktiviert. Dieser immaterielle Vermögenswert stellt den Anschaffungswert für «alte» Lärmverbindlichkeiten dar, welche nun durch den Kanton Zürich abgewickelt werden, aber bis zum 30. Juni 2008 durch vereinnahmte Lärmgebühren von der Flughafen Zürich AG bereits finanziert sind.

Insgesamt hat die Gesellschaft damit per 30. Juni 2008 Kosten für formelle Enteignungen von 241,8 Millionen Franken aktiviert und weist Rückstellungen für formelle Enteignungen von 125,7 Millionen Franken sowie weitere Rückstellungen für ausstehende Schallschutzkosten von 124,1 Millionen Franken aus.

Ab dem 1. Juli 2008 werden die obgenannten Massnahmen die folgenden Auswirkungen auf die Konzernrechnung der Gesellschaft haben:

- Die Erträge aus Lärmgebühren werden ab diesem Zeitpunkt um den Anteil des Kantons Zürich reduziert in der Erfolgsrechnung erfasst.
- Die Zahlungen für formelle Enteignungen betreffend «neue» Lärmverbindlichkeiten erfolgen zu Lasten der entsprechenden Rückstellung.
- Der immaterielle Vermögenswert für formelle Enteignungen wird linear bis zum Ende der Betriebskonzession (Mai 2051) amortisiert.
- Die Aufzinsung der abdiskontierten Rückstellung für formelle Enteignungen erfolgt analog der Aufzinsung der Rückstellung für Schallschutzmassnahmen erfolgswirksam.
- Die Betriebskosten der Lärmabteilung werden weiterhin vollumfänglich von der Flughafen Zürich AG getragen und rechnerisch dem AZNF belastet.
- Die Zahlungen für Schallschutzmassnahmen erfolgen wie bis anhin zu Lasten der entsprechenden separaten Rückstellung.

Weitere Erläuterungen sind aus folgenden Abschnitten ersichtlich:

- Ziffer 2 Entwicklung Anlagevermögen
- Ziffer 4 Finanzverbindlichkeiten
- Ziffer 5 Langfristige Rückstellungen Schallschutz und formelle Enteignungen
- Ziffer 6 Airport Zürich Noise Fund (AZNF)
- Ziffer 8.1 Eventualverpflichtungen

Konzernerfolgsrechnung

1) Finanzergebnis

(CHF in Tausend)	2008 Jan. – Juni	2007 Jan. – Juni	2007 Jan. – Dez.
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	30'657	33'292	65'714
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(923)	(113)	(388)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	29'734	33'179	65'326
Leasingzins	1'485	1'406	2'966
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	1'271	1'266	2'554
Übrige Zinsaufwendungen	11	8	8
Total Zinsaufwand	32'501	35'859	70'854
Zinsdifferenz Zins-Absicherung	2'575	3'738	6'720
Übriger Finanzaufwand	1'692	1'638	3'437
Währungsverluste	16	11	45
Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellungen Schallschutz und formelle Enteignungen	2'425	2'470	0
Total Finanzaufwendungen	39'209	43'716	81'056
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	(3'052)	(2'892)	(5'286)
Zinsertrag Post- und Bankguthaben/Darlehen	(1'007)	(830)	(2'435)
Verzugszinsen	(4)	(10)	(18)
Total Zinsertrag	(4'063)	(3'732)	(7'739)
Gewinn zum Handel gehaltenen Derivaten (Marktwertänderung Zins-Absicherung)	(2'731)	(5'934)	(6'993)
Zinsertrag Aufzinsung langfristige Rückstellungen Schallschutz und formelle Enteignungen	0	0	(1'665)
Währungsgewinne	(50)	(17)	(60)
Übrige Finanzerträge	(2)	(7)	(10)
Total Finanzerträge	(6'846)	(9'690)	(16'467)
Total Finanzergebnis	32'363	34'026	64'589

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im 1. Semester des Geschäftsjahres 2008 mit einem Durchschnittzinssatz von 5,63 Prozent errechnet (Vorjahresperiode 5,55 Prozent).

Die Gesellschaft hält einen per 16. März 2009 auslaufenden Zinssatz-Swap über 300 Millionen Franken. Der Zinssatz-Swap erfüllt die Anforderungen an einen Cashflow

Hedge nicht. Die Veränderung des Marktwertes des Zinssatz-Swaps von 2,7 Millionen Franken (Vorjahresperiode 5,9 Millionen Franken) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht. Der Marktwert des Zinssatz-Swaps per 30. Juni 2008 beträgt –4,9 Millionen Franken (30. Juni 2007: –9,1 Millionen Franken).

Konzernbilanz**2) Entwicklung Anlagevermögen
(gemäss IFRS)**

(CHF in Millionen)	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 Zürich Noise Fund	Übrige Finanzanlagen	Goodwill	Total
Anschaffungswerte															
Schlussbilanz per 31.12.2007	112,2	1'286,8	3'600,4	91,6	103,6	0,0	213,1	5'407,7	76,4	0,2	17,4	129,0	0,3	0,2	5'631,2
Änderung Konsolidierungskreis								0,0							0,0
Zugänge					100,1			100,1		241,6	3,2	103,7			448,6
Abgänge	(3,7)	(23,9)	(58,3)				(6,3)	(92,2)	(8,3)		(0,4)	(88,3)			(189,2)
Transfers	1,0	39,6	16,8		(60,8)		2,4	(1,0)	1,0						0,0
Umrechnungsdifferenzen											(3,1)	(0,5)			(3,6)
Schlussbilanz per 30.06.2008	109,5	1'302,5	3'558,9	91,6	142,9	0,0	209,2	5'414,6	69,1	241,8	17,1	143,9	0,3	0,2	5'887,0
Wertberichtigungen															
Schlussbilanz per 31.12.2007	0,0	594,0	1'968,7	23,5	0,1	0,0	129,4	2'715,7	63,7	0,0	0,0	2,9	0,0	0,2	2'782,5
Änderung Konsolidierungskreis								0,0							0,0
Zugänge		18,0	54,6	2,9			8,3	83,8	2,9		2,4				89,2
Marktwertanpassung/Transfer		0,0	1,9				(1,9)	0,0				3,9			3,9
Abgänge		(23,1)	(52,4)				(6,1)	(81,6)	(8,3)						(89,9)
Schlussbilanz per 30.06.2008	0,0	588,9	1'972,8	26,4	0,1	0,0	129,7	2'717,9	58,4	0,0	2,4	6,8	0,0	0,2	2'785,7
Zuwendungen der öffentlichen Hand															
Schlussbilanz per 31.12.2007	0,0	0,1	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5
Abgänge			(0,3)					(0,3)							(0,3)
Schlussbilanz per 30.06.2008	0,0	0,1	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2
Nettobuchwert per 31.12.2007	112,2	692,7	1'626,3	68,1	103,5	0,0	83,7	2'686,5	12,7	0,2	17,4	126,1	0,3	0,0	2'843,2
Nettobuchwert per 30.06.2008	109,5	713,5	1'581,0	65,2	142,8	0,0	79,5	2'691,5	10,7	241,8	14,7	137,1	0,3	0,0	3'096,1

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

**Immaterielle Vermögenswerte
aus Recht zur formellen Enteignung:**

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 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.

Mit der erstmaligen Aktivierung des immateriellen Vermögenswertes per 30. Juni 2008 in der Höhe von 125,5 Millionen Franken (Barwert der zu erwartenden Kosten) wird ein gleich hoher Betrag als Rückstellung passiviert (siehe Ziffer 5, Langfristige Rückstellungen für Schallschutz und formelle Enteignungen). Zudem wird der Anteil des Airport Zürich Noise Fund (AZNF) in der Höhe von 115,4 Millionen

Franken, welcher gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 an den Kanton übergeht, ebenfalls als immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung aktiviert. Diese immateriellen Vermögenswerte werden linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051) amortisiert.

Beteiligung an assoziierten Gesellschaften:

Die Flughafen Zürich AG hält unter anderem eine 17 Prozent-Beteiligung an der indischen Flughafenbetriebsgesellschaft Bengaluru International Airport Ltd. (BIAL). Nach rund 35-monatiger Bauzeit hat der Bengaluru International Airport am 24. Mai 2008 den operationellen Betrieb aufgenommen. Per Stichtag 30. Juni 2008 hat die Flughafen Zürich AG währungsbedingt sowie nach der Methode des Equity-Accounting eine Bewertungskorrektur dieser Beteiligung in der Höhe von insgesamt –5,5 Millionen Franken vorgenommen. Der anteilige Buchwert an BIAL beträgt per 30. Juni 2008 neu 13,1 Millionen Franken.

3) Flüssige Mittel

(CHF in Tausend)	30.06.2008	Davon AZNF ¹⁾	30.06.2007	Davon AZNF ¹⁾	31.12.2007	Davon AZNF ¹⁾
Bargeld	126		156		134	
Post- und Bankguthaben	31'155	5'427	14'403	153	30'896	2'620
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	10'500	4'500	11'000		11'000	
Festgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	10'000		70'000		35'000	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen	4'025		1'801		5'326	
Festgelder, fällig innerhalb 90 Tagen	45'000		10'000		0	
Total flüssige Mittel	100'806	9'927	107'360	153	82'356	2'620

¹⁾ Seit dem 14. Juni 2006 werden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 6, Airport Zurich Noise Fund).

4) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	30.06.2008	30.06.2007	31.12.2007
Japanisches Private Placement	349'673	361'279	369'224
US Private Placement	275'525	332'619	304'551
Anleihen	277'087	276'495	276'789
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	160'456	235'129	177'223
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	65'764	70'213	68'122
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'128'505	1'275'735	1'195'909
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	36'895	47'422	40'877
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'555	4'450	4'399
Anleihe (Rückzahlung 28.09.2007)	0	74'976	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kanton Zürich	115'400	0	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	156'850	126'848	45'276
Total Finanzverbindlichkeiten	1'285'355	1'402'583	1'241'185

Die Veränderungen beim Japanischen Private Placement und beim US Private Placement sind auf Fremdwährungsschwankungen der aufgenommenen Beträge zurückzuführen. Bei den Bankverbindlichkeiten aus dem US Car Park Lease setzt sich die Veränderung nebst dem Fremdwährungseinfluss auch aus den jährlichen Tilgungsraten zusammen.

Die Vorfinanzierung des Kantons für alte Lärmverbindlichkeiten hat, wie in der Einleitung zu den Erläuterungen erwähnt, zur Folge, dass der Airport Zurich Noise Fund per 30. Juni 2008 zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG aufgeteilt wird. Der anteilige Betrag von 115,4 Millionen Franken, welcher innert einer vereinbarten Frist an den Kanton Zürich überwiesen werden muss, wird als kurzfristige Finanzverbindlichkeit ausgewiesen.

5) Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen

(CHF in Tausend)	Schallschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung per 31.12.2006	131'929	0	131'929
Auszahlung	(603)	0	(603)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	2'470	0	2'470
Rückstellung per 30.06.2007	133'796	0	133'796
Auszahlung	(6'435)	0	(6'435)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	240	240
Zinsertrag Aufzinsung ¹⁾	(4'135)	0	(4'135)
Rückstellung am 31.12.2007	123'226	240	123'466
Auszahlung	(1'539)	0	(1'539)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	125'500	125'500
Zinsaufwand Aufzinsung	2'425	0	2'425
Rückstellung am 30.06.2008	124'112	125'740	249'852

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 1, 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 240 Millionen Franken faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft 97,2 Millionen Franken ausgegeben. Darüber hinaus erarbeitet die Flughafen Zürich AG derzeit ein Konzept für Rückerstattungen von durch Hauseigentümer finanzierten Schallschutzmassnahmen. Die geschätzten ausstehenden Kosten sind im Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt 4 Prozent.

Rückstellung für formelle Enteignungen

Basierend auf den durch das Bundesgericht bisher entschiedenen Grundsatzfragen belaufen sich die derzeit zuverlässig schätzbaren Lärmkosten auf insgesamt 759,8 Millionen Franken (inkl. formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten). Unter Berücksichtigung der Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich werden in der Konzernrechnung per 30. Juni 2008 125,5 Millionen Franken abdiskontiert (Nominalwert 150,1 Millionen Franken) als Rückstellung für formelle Enteignungsentschädigungen ausgewiesen. Der Diskontsatz für die Abzinsung beträgt ebenfalls 4 Prozent.

6) Airport Zurich Noise Fund (AZNF)

Die Situation dieses Fonds präsentiert sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	30.06.2008	30.06.2007	31.12.2007
Airport of Zurich Noise Fund per 1.1.	248'564	197'010	197'010
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	27'849	25'639	57'743
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(4'747)	(603)	(7'038)
Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten	271'666	222'046	247'715
Operative Kosten	(2'158)	(1'634)	(3'974)
Zinsertrag aus Finanzanlagen	3'968	2'160	7'256
Marktwertveränderung Finanzanlagen	(3'875)	(1'191)	(1'533)
Realisierter Verlust aus Finanzanlagen	(503)	0	(900)
Airport Zurich Noise Fund per Bilanzstichtag	269'098	221'381	248'564

Nachweis der für den AZNF investierten Mittel:

(CHF in Tausend)	30.06.2008	30.06.2007	31.12.2007
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 3, flüssige Mittel)	9'927	153	2'620
Kurzfristige Finanzanlagen	118'388	150'866	119'254
Langfristige Finanzanlagen	137'033	66'033	126'067
Verpflichtung Flughafen Zürich AG ²⁾	3'750	4'329	623
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	269'098	221'381	248'564

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

²⁾ Aus abrechnungstechnischen Gründen entsteht jeweils per Bilanzstichtag ein Guthaben oder eine Verpflichtung der Flughafen Zürich AG. Im Folgemonat erfolgt jeweils der Liquiditätsmässige Ausgleich.

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

Die Vorfinanzierung des Kantons für alte Lärmverbindlichkeiten hat, wie in der «Einleitung zu den Erläuterungen zur

Konzernrechnung» erwähnt, zur Folge, dass der Airport Zurich Noise Fund per 30. Juni 2008 zwischen dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG aufgeteilt wird. Der Betrag von 115,4 Millionen Franken wird innerhalb einer vereinbarten Frist an den Kanton Zürich überwiesen.

7) Verbindlichkeiten für latente Steuern

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem erwarteten Steuersatz zu berechnen. Die Flughafen Zürich AG geht neu von einem Steuersatz von 20,5 Prozent aus (bisher 21 Prozent). Die Steuersatzänderung wird gemäss IAS 12.60 über die Erfolgsrechnung resp. das Eigenkapital verbucht.

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	30.06.2008	30.06.2007	31.12.2007
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	94'354	68'416	68'416
Veränderung Steuersatz, über Hedging Reserve berücksichtigt	330	0	0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	(2'576)	0	0
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging Reserve gebucht	5'367	2'241	6'540
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	998	5'531	1'322
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	9'201	8'464	18'076
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per Stichtag	107'674	84'652	94'354

8) Weitere Angaben

8.1) 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 Konzernrechnung und den Cashflow der Flughafen Zürich AG nicht negativ beeinflussen.

Die Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft (nachstehend Swissair) bezahlte am 4. Oktober 2001 die Flughafengebühren für den Monat Juli 2001 von 21,8 Millionen Franken an die Flughafen Zürich AG. Am 2. Oktober 2001 stellte die Swissair den Flugbetrieb mangels Liquidität bereits ein. 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 Schweizerische Luftverkehr AG 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.

Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund künftiger Rechtsprechung im schlechtesten Fall («Negative Case») unter den Schwellenwert von 1,1 Milliarden Franken sinken, fällt die Vorfinanzierung der «alten» Lärmverbindlichkeiten

durch den Kanton Zürich gemäss Zusatzvertrag vom 8. März 2006 dahin. Auf diesen Zeitpunkt übernimmt die Flughafen Zürich AG die dann noch unbezahlten «alten» Lärmverbindlichkeiten und erhält als Gegenzug den anteiligen Saldo des ANZF vom Kanton Zürich zurück («Rückabwicklung»). Gleichzeitig entfällt ab diesem Datum auch der Split der Lärmgebühren. In diesem Zeitpunkt wird die Flughafen Zürich AG eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten vornehmen und sowohl die aktivierten als auch die passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen. Falls die gesamten Lärmkosten aufgrund abschliessender Rechtssprechung im schlechtesten Fall über dem Schwellenwert von 1,1 Milliarden Franken liegen, wird die Flughafen Zürich AG ebenfalls eine aktuelle Schätzung der gesamten ausstehenden Lärmkosten (nur «neue» Lärmverbindlichkeiten) vornehmen und sowohl die aktivierten und passivierten Lärmkosten bilanzwirksam anpassen. Die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich sowie der Split der Lärmgebühren bleibt in diesem Fall bestehen. Diese Einschätzungen können derzeit nicht zuverlässig vorgenommen werden.

8.2) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das Audit und Finance Committee hat am 14. August 2008 den vorliegenden Halbjahresabschluss zur Veröffentlichung freigegeben. Zwischen dem 30. Juni 2008 und dem Datum der Freigabe der vorliegenden Konzernrechnung durch das Audit und Finance Committee sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

