



# inhaltsverzeichnis



## Inhaltsverzeichnis

Aktionärsadresse	4
Kennzahlen	10
Beteiligungen	14
Verwaltungsrat und Management	18
Chronik 2001	26
Berichterstattung aus den Geschäftsbereichen	
• Fluggesellschaften	30
• Passagiere & Sicherheit	32
• Fracht	34
• Kommerz	36
• Beratungen & Dienstleistungen	38
Verkehrsstatistik:	42
• Verkehrszahlen 2001	43
• Marktpositionierung	50
• Entwicklung der Verkehrsfrequenzen	52
• Destinationen	54
Finanzbericht	57
• Konzernabschluss gemäss IAS	58
• Bericht des Konzernprüfers	82
• Jahresabschluss nach OR	83
• Bericht der Revisionsstelle	91

# aktionärs adresse



## Aktionärsadresse

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre  
Sehr geehrte Damen und Herren

Während die ersten acht Monate des Geschäftsjahrs 2001 noch ein erfreuliches, wenn auch verlangsamtes Wachstum aufwiesen, stellte der 11. September 2001 mit der nachfolgenden Nachlassstundung der Swissair-Gruppe eine eigentliche Zäsur dar. Damit wurde das Jahr 2001 zu einem Prüfstein für Unique. Unser junges Unternehmen hatte angesichts der weltweiten Krise der gesamten Luftfahrt, aufgrund des Zusammenbruchs der Swissair-Gruppe und vor dem Hintergrund tragischer Unglücksfälle die eigene Krisenfestigkeit mehrfach unter Beweis zu stellen. Gleichzeitig stand der Flughafen Zürich im Zentrum anspruchsvoller politischer Auseinandersetzungen.

## Unbefriedigendes Geschäftsjahr

Die erwähnten Ereignisse, insbesondere das Grounding unseres Hub Carriers Swissair Anfang Oktober, führten zu einer insgesamt negativen Geschäftsentwicklung.

Für das Gesamtjahr gingen die Flugbewegungen um 5 Prozent, die Passagierzahlen um 7,3 Prozent und das Frachtvolumen um 9.6 Prozent zurück. Der Rückgang der Passagierzahlen im 4. Quartal betrug 35 Prozent; gegen Jahresende trat eine allmähliche Erholung der Auslastung auf den Langstreckenflügen ein. Die Strukturbereinigung in der Luftfahrtindustrie ist immer noch im Gange. Die Folgen der Auflösung des Swissair-Konzerns, der während mehr als fünfzig Jahren den Flughafen strukturell prägte, und der Verkauf der verschiedenen Konzerngesellschaften bedeuteten für Unique Risiko und Chance zugleich. Insbesondere das Funktionieren der Infrastruktur des Flughafens stand durch die Ungewissheit über die Weiterexistenz der flughafennahen Betriebe wie Atraxis, Swissport und SR Technics auf dem Spiel. Gleichzeitig bot sich Unique die Chance, die bestehenden Verflechtungen zwischen dem Hub Carrier und dem Flughafen bei den Infrastrukturaufgaben zu bereinigen.

Mit der Übernahme der ehemals von Swissport betriebenen Gepäcksortieranlage, einem für den Flughafenbetrieb unentbehrlichen Funktionselement, oder der De-Icing-Anlagen von SR Technics nahm Unique diese Chance wahr.

Wie wichtig für uns ein ausgewogener Einnahmen- und Kundenmix sind, zeigte das abgelaufene Geschäftsjahr. Um die Abhängigkeit von Grosskunden zu verringern, werden wir konsequent die weitere Steigerung der nicht flugbetriebsbezogenen Erträge vorantreiben. Im Berichtsjahr konnte der Umsatz in diesem Bereich erneut überproportional gesteigert werden; sein Anteil am Gesamtumsatz betrug 48 Prozent.

Die zu Jahresbeginn und auch noch zur Jahresmitte gesteckten Umsatz- und Gewinnziele konnten vor dem geschilderten Hintergrund nicht erreicht werden. Die Erlöse hingegen lagen mit 538 Mio. Franken rund 3% über dem Vorjahresergebnis.

Auf der Kostenseite resultierten gegenüber dem Vorjahr deutliche Mehraufwendungen, teils im Hinblick auf die Inbetriebnahme der zusätzlichen Infrastruktur der 5. Bauetappe, teils durch krisenbedingt höhere Betriebskosten und zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen. Hinzu kamen Debitorenverluste verursacht durch die Swissair-Gruppe und ausserordentliche Abschreibungen. Gesamthaft resultiert in der Jahresrechnung ein Verlust in Höhe von 36 Mio. Franken. Aus diesem Grund und im Lichte der noch unsicheren Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr hat der Verwaltungsrat beschlossen, auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Gleichzeitig hat er die nötigen Massnahmen ergriffen, um die Liquidität und die Finanzierung des noch anstehenden Infrastrukturausbaus zu sichern.

## Externe Rahmenbedingungen

**Erhalt einer Betriebskonzession für 50 Jahre** – Nach Ablauf der noch auf den Kanton Zürich lautenden Flughafenbetriebskonzession am 31. Mai 2001 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Unique per 1. Juni 2001 eine neue, wiederum auf 50 Jahre ausgestellte Betriebskonzession. Unique wird darin ermächtigt und verpflichtet, im Auftrag des Bundes den Flughafen Zürich zu betreiben und für die zur Weiterentwicklung notwendige Infrastruktur zu sorgen. Nach diesem Übergang der Konzessionsverantwortung hat der Kanton im Juli seine Beteiligung an Unique in Einklang mit dem Zusammenschlussvertrag und dem Flughafengesetz auf unter 50 Prozent gesenkt. Gegen die Konzessionserteilung sind diverse Beschwerden eingereicht worden. Die entsprechenden Verfahren sind noch hängig.

**Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland** – Am 23. April 2001 haben sich die Verkehrsminister der Schweiz und Deutschlands auf Eckwerte für einen Staatsvertrag über die Anflüge zum Flughafen Zürich über deutsches Hoheitsgebiet geeinigt und diesen Vertrag am 18. Oktober 2001 unterzeichnet. Der Verwaltungsrat hat sich mehrfach dezidiert gegen diesen Staatsvertrag ausgesprochen, denn er ist diskriminierend, widerspricht dem völkerrechtlichen Grundsatz der Gleichberechtigung, ist nicht im Geiste der bilateralen Verträge und schafft ein negatives Präjudiz für die gesamte internationale Zivilluftfahrt. Der Staatsvertrag in der heutigen Form wird für den Kanton Zürich zu einer erhöhten Lärmbelastung führen und dürfte die nachhaltige Entwicklung des Flughafens beeinträchtigen. Zudem ist der Flughafen in einem angespannten Umfeld zu finanzintensiven Vorleistungen verpflichtet, bevor Gewissheit besteht, ob das Parlament den Staatsvertrag im Laufe dieses Jahres genehmigen wird.

**Erarbeitung eines neuen Betriebsreglements** – Mit der Erteilung der Betriebskonzession wurde Unique vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, innerhalb eines Jahres nach der beidseitigen

Unterzeichnung des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Deutschland Antrag für ein neues Betriebsreglement zu stellen. Ohne präjudizierende Anerkennung des Staatsvertrags hat Unique inzwischen fünf dem Staatsvertrag sowie der Flughafenpolitik des Zürcher Regierungsrates entsprechende Varianten einer künftigen Betriebsabwicklung erarbeitet und im Oktober den Behörden und der Öffentlichkeit vorgestellt. Als Resultat der zur Zeit auf breiter Basis laufenden Diskussionen wird Unique im Herbst 2002 dem Bundesamt für Zivilluftfahrt den Antrag für das neue Betriebsreglement einreichen.

### 5. Ausbautetappe

Die 5. Ausbautetappe deckt den qualitativen Nachholbedarf des Flughafens ab und ist eine Investition in die Zukunft. Trotz der aktuellen Lage sind wir überzeugt, dass sich das grundsätzliche Mobilitätsbedürfnis auch wieder in steigenden Passagierzahlen ausdrücken wird. Um auf diesen mittelfristig zu erwartenden Aufschwung flexibel reagieren zu können, werden die Arbeiten am Dock Midfield, einem Teilstück der 5. Bauetappe, wie beabsichtigt Ende Oktober 2002 abgeschlossen. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wurde aber die Inbetriebnahme um 12 bis 24 Monate zurück gestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt kann auf der Basis der gegenwärtigen Entwicklung wieder mit einem höheren Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Vor allem aber werden Zusatzerträge durch Kommerz- und Mieteinnahmen im 2004 fertig zu stellenden neuen Einkaufs- und Dienstleistungszentrum «Airside Center» entstehen, welche die zusätzlichen Betriebskosten für das Dock Midfield kompensieren werden.

### Ausblick

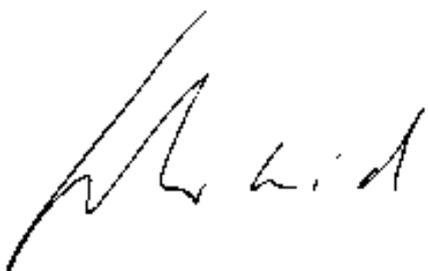
Wir sind an den Herausforderungen des vergangenen Geschäftsjahrs gewachsen, sind uns aber bewusst, dass uns das laufende Jahr wiederum stark fordern wird.

Die wirtschaftliche Entwicklung der neuen Schweizer Fluggesellschaft «Swiss», unserem Hauptkunden, ist für unseren Erfolg massgeblich. Einerseits muss dazu das Vertrauen in die Luftfahrt wieder hergestellt werden. Andererseits sieht es Unique als ihr oberstes Ziel, die sichere, zuverlässige und wirtschaftlich tragfähige internationale Luftverkehrs-anbindung der Schweiz zu gewährleisten und somit ihrem Hub Carrier «Swiss» als attraktive interkontinentale Luftverkehrsdrehscheibe zu dienen; denn wir sind überzeugt, dass eine gute Infrastruktur in Form eines leistungsstarken, qualitativ hochstehenden Flughafens eine Stärke für «Swiss» darstellt. Und nicht zuletzt brauchen die neue Airline sowie ihr Heimatflughafen für ihr Gedeihen Rahmenbedingungen, die sich nicht an kurzfristigen Ereignissen orientieren, sondern langfristig angelegt sind und Raum für eine verantwortungsvolle weitere Entwicklung bieten. Die eingeleiteten Aktivitäten zur Entwicklung des internationalen Geschäfts werden vorerst auf tiefem Niveau weitergeführt. Das am Flughafen Zürich erworbene Know-how soll in Zukunft auch im internationalen Bereich eingesetzt werden, um damit Mehrwert für das Unternehmen zu schaffen.

### Dank

Wir möchten die Gelegenheit wahrnehmen, allen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die gerade in diesem Jahr einen ausserordentlichen Einsatz zu leisten hatten, zu danken. Unser Dank geht aber auch an Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, sowie an unsere Kunden und Partner für das uns entgegengebrachte Vertrauen in einem schwierigen Umfeld.

Zürich-Flughafen, den 28. Februar 2002



**Andreas Schmid**  
Präsident des Verwaltungsrates



**Josef Felder**  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

# kennzahlen



## Kennzahlen

### Finanzkennzahlen

(CHF in Tausend, alle Beträge gemäss International Accounting Standards IAS)

	2001 <sup>1)</sup>	2001 <sup>2)</sup>	2000	Veränderung in Prozenten
Umsatz	537'726	537'726	522'491	+2,9%
davon Aviation-Erträge	279'738	279'738	274'637	+1,9%
davon Non-Aviation-Erträge	257'988	257'988	247'854	+4,1%
Betriebskosten	309'145	351'595	271'549	+29,5%
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	228'581	186'131	250'942	-25,8%
EBITDA Marge	42,5%	34,6%	48,0%	
Jahresergebnis	44'158	(36'245)	89'782	-140,4%
Investitionen (netto)	666'039	666'039	496'436	+34,2%
Cash-Flow <sup>3)</sup>	164'669	133'867	205'165	-34,8%
Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'210'217	2'170'015	1'733'706	+25,2%
Rendite des durchschnittlich investierten Kapitals (ROCE)	3,5%	0,3%	6,4%	
Eigenkapital per 31. Dezember		833'117	931'488	-10,6%
Eigenkapitalrendite		-4,1%	9,9%	
Eigenkapitalquote		31,5%	43,1%	
Verzinsliches Kapital (netto)	1'574'345	1'574'345	994'109	+58,4%
Verzinsliches Kapital / EBITDA	6,89x	8,46x	3,93x	

### Betriebliche Kennzahlen

	2001	2000	Veränderung in Prozenten
Anzahl Passagiere	21'012'282	22'675'366	-7,3%
Anzahl Flugbewegungen	309'230	325'622	-5,0%
Fracht in Tausend Tonnen	492'869	545'423	-9,6%
Anzahl Stellen (full time positions) per 31. Dezember <sup>4)</sup>	1'215	1'111	+9,4%
Anzahl Mitarbeiter (Köpfe)	1'406	1'276	+10,2%

### Kennzahlen für den Aktionär

	2001	2000	Veränderung in Prozenten
Anzahl ausgegebene Aktien	4'912'300	4'912'300	
Dividende (vorgeschlagen) pro Aktie (in Franken)	0.00	5.50	
Dividendenbetrag in Tausend Franken	0.00	26'919	
Payout-Ratio	0,0%	30,0%	
Kapital pro Aktie (in Franken)	169.60	189.60	-10,5%
Verlust/Gewinn pro Aktie (in Franken)	(7.48)	18.29	-140,9%
Aktienkurs (korrigiert) (in Franken) höchst	277.00	349.90	
tiefst	88.00	262.50	
	Valorenummer	Symbol SWIX	Reuters
Flughafen Zürich AG Namen	1'056'796	UZAN	UZAZn.S

<sup>1)</sup> Exkl. Debitorenverlust aufgrund SAirGroup-Krise (42,45 Mio. Franken) und Sonderabschreibungen (Impairment 49,6 Mio. Franken), aber unter Berücksichtigung Steuerbelastung zum erwarteten Steuersatz von 23%

<sup>2)</sup> Inkl. Debitorenverlust aufgrund SAirGroup-Krise (42,45 Mio. Franken) und Sonderabschreibungen (Impairment 49,6 Mio. Franken)

<sup>3)</sup> Jahresergebnis zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen

<sup>4)</sup> Inkl. Anpassung Beschäftigungsgrad Stundenlöhner

## Kommentar zum Geschäftsabschluss

### Kommentar zum Ergebnis

Das Ergebnis 2001 ist entscheidend geprägt durch die Ereignisse im Herbst 2001 und insbesondere durch das Grounding der Swissair Anfang Oktober 2001. Lag das Ergebnis der Unternehmung per Ende 3. Quartales trotz 11. September noch über den Vorjahreswerten, so mussten im vierten Quartal erhebliche Verluste hingenommen werden.

Trotz dieser Ereignisse konnte der Umsatz um 2,9% auf 538 Mio. Franken gesteigert werden. Das betriebliche Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) verschlechterte sich jedoch um 25,8% auf 186 Mio. Franken. Darin berücksichtigt sind a.o. Abschreibungen auf Forderungen an die SAirGroup von 42,5 Mio. Franken. Ohne Berücksichtigung dieser a.o. Abschreibung hätte sich der EBITDA um 8,9% auf 229 Mio. Franken verschlechtert.

Aufgrund der Ereignisse vom Herbst, den a.o. Debitorenverlusten und von Sonderabschreibungen (49,6 Mio. Franken) muss für das Geschäftsjahr ein Verlust von 36 Mio. Franken ausgewiesen werden. Der Verwaltungsrat beantragt daher der Generalversammlung auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten.

### Ergebnis nach Segmenten

Mit dem vorliegenden Abschluss präsentiert Unique erstmals eine Segmentsberichterstattung mit Segmenten «Aviation» und «Non-Aviation». Die Einführung der Segmentsberichterstattung führt dazu, dass in der Konzernerfolgsrechnung gewisse Umgruppierungen der Erlöse mit Dritten vorgenommen wurden. Die beiden Segmente sind wie folgt definiert:

#### Aviation

Das Segment Aviation stellt die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der Flughafenbetriebsinfrastruktur sicher. Es beinhaltet sämtliche an Fluggesellschaften und Passagiere zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, welche Unique in der Funktion des Flughafenbetreibers anbietet.

Dazu gehören u.a. das Pistensystem, alle Vorfeldflächen mit Apron Control, Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Gepäcksortierung und die Flugzeugenergieversorgung (beide ab 1.1.2002), Passagierbetreuung und Passagierservices, Sicherheit und Security sowie flughafenpolizeiliche Aufgaben.

Die wesentlichen Erlöse des Bereiches Aviation sind Passagier- und Landegebühen. Die externen Erlöse in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichtes der Flugzeuge.

#### Non-Aviation

Das Segment Non-Aviation umfasst sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen.

Dieses Segment beinhaltet sämtliche Retail-Aktivitäten des Flughafens, die Erlöse aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (u.a. Energie), die Parkingeinnahmen sowie eine breite Palette von durch Unique angebotenen kommerziellen Dienstleistungen. In der Berichterstattung wurde die Systematik der Primärzuordnung jedes Profit-Centers zu einem Segment gewählt. Falls interne Lieferungen und Leistungen gegenüber dem zweiten Segment erbracht worden sind, wurden diese Leistungen als intersegmentäre Erträge oder Aufwandsminderungen verrechnet.

Beispielsweise wird das Profit-Center Information and Communication Technology (ICT) primär dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet, die anteiligen Kosten danach verursachergerecht dem Segment Aviation verrechnet. Ebenso sind die «Corporate Centers» primär dem Segment «Non-Aviation» zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

#### Erlöse mit Dritten

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

In Mio. CHF	2001	2000	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	279.7	274.6	+1,9%
Non Aviation	258.0	247.9	+4,1%
Total	537.7	522.5	+2.9%

Trotz tieferem Verkehrsvolumen konnte im Segment Aviation ein Erlöswachstum von rund 2% dank den per 1.4. 2001 erhöhten Passagiergebühren erreicht werden.

Im Bereich Non-Aviation konnten die Parkingerlöse durch die Einführung von höheren Gebühren gesteigert werden. Ebenfalls gesteigert werden konnten die Erlöse aus den Gastro-Betrieben (durch Mehrflächen), Werbeeinnahmen, Einnahmen aus dem Verkauf von Energie sowie Erlöse aus übrigen Dienstleistungen.

Die stark von der Passagierzahl abhängigen Retail- und Duty-Free Einnahmen gingen um rund 7,1% zurück.

Bei den Mietzinseinnahmen konnte das Vorjahresergebnis aufgrund einer Mietzinsgutschrift im Bereich Fracht und unerwarteten Leerständen nicht ganz erreicht werden.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2001 0,8 Mio. Franken Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht, welche dem Non-Aviation-Segment zugeordnet wurden.

#### Segmentergebnis

Da die Segmentsberichterstattung erstmals für das Jahr 2001 durchgeführt wird, sind keine Vorjahreswerte auf der Stufe Segmentergebnis vorhanden.

In Mio. CHF	2001	2000
Segmente		
Aviation	(69.7)	n.v.b.
Non-Aviation	77.3	n.v.b.
Total	7.6	

Das Segmentergebnis in beiden Bereichen ist stark geprägt durch die a.o. Debitorenverluste und die Sonderabschreibungen. Ohne Berücksichtigung dieser a.o. Positionen würde sich das Segmentergebnis wie folgt präsentieren:

in Mio. CHF	2001	2000
Segmente ohne a.o. Positionen		
Aviation	2.1	n.v.b.
Non-Aviation	97.6	n.v.b.
Total	99.7	

Der **Personalaufwand** ist in der Berichtsperiode um 14% gestiegen. Die Anstellungen neuer Mitarbeiter im Berichtsjahr war hauptsächlich verursacht durch die zusätzlichen Mitarbeiter für die erweiterte Einsatzzentrale der Rettungsdienste (17 Stellen, welche auch zusätzliche Einnahmen generiert haben), in der Gebäudereinigung (13 Stellen aufgrund zusätzlicher Flächen und höherem Reinigungsbedarf in der Bauphase), dem Busdienst (10 Stellen durch Inbetriebnahme Abfertigung Standplätze Midfield und Busgate Süd), neue Sachbearbeiter (15 Stellen im Hinblick auf neue Infrastruktur sowie Erhöhung Passagierkomfort) sowie im Bereich ICT (8 Stellen, Nachholbedarf).

Anzahl Stellen (Vollzeitstellen) nach Konzernsegmenten

(Stichtag 31.12.)	2001	2000	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	632	n.v.b.	
Non-Aviation	583	n.v.b.	
Total	1'215	1'084	12.1%

Die Mitarbeiter der Supportbereiche (Finanzen & Controlling; Personal; Kommunikation) sind in dieser Darstellung dem Segment Non-Aviation zugeordnet. Anschliessend werden die Kosten der Supportbereiche verursachergerecht den Segmenten belastet. Die Kosten für die **Sicherheit** sind trotz tieferen Verkehrszahlen um 4% angestiegen. Hauptgrund waren die gestiegenen Kosten der Kantonspolizei Zürich, welche um 7,2% auf 65,4 Mio. Franken gestiegen sind. Die Kantonspolizei hatte ihre Kapazitäten auf ein erwartetes höheres Verkehrsvolumen ausgerichtet. Diese Kapazitäten konnten nicht kurzfristig entsprechend reduziert werden. Zudem entstanden aufgrund der Ereignisse vom Herbst 2001 zusätzliche Sicherheitsaufwendungen, welche auf ca. 1,5 Mio. Franken beziffert werden können.

Die gesamten **Betriebskosten** (ohne Berücksichtigung Debitorenverlust SAirGroup) haben sich hauptsächlich aufgrund der höheren Personal- und Sicherheitskosten, aber auch durch Mehraufwendungen im Hinblick auf die Inbetriebnahme der zusätzlichen Infrastruktur der 5. Bauetappe und Sonderkosten im Zusammenhang mit den Ereignissen vom Herbst 2001 um 13,8 % auf 309 Mio. Franken erhöht.

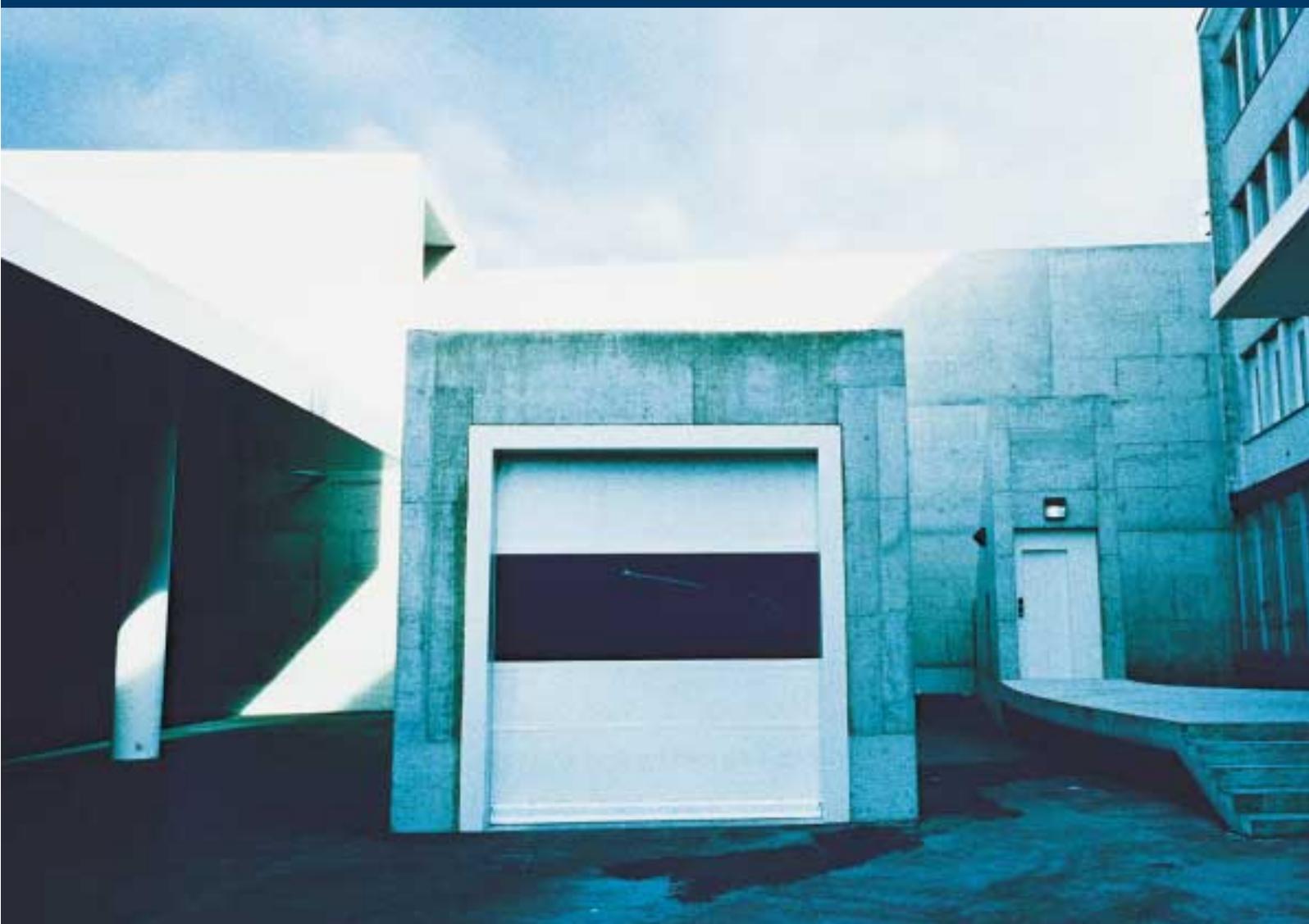
Die jährlichen **Investitionen** betragen im Geschäftsjahr 666,0 Mio. Franken. Im Jahr 2002 und im Jahr 2003 wird die Spitze der Investitionstätigkeit im Zusammenhang mit den Bauten der 5. Ausbautetappe erreicht.

In Tausend CHF	2001	2000
Grundstücke	653	10'511
Mobile Sachanlagen	29'382	2'704
Projekte in Arbeit in Leasing	32'804	0
Projekte in Arbeit	564'164	477'381
Immaterielle Anlagen	8'709	3'820
Finanzanlagen	30'327	2'000
<b>Total</b>	<b>666'039</b>	<b>496'416</b>
Davon 5. Bauetappe	456'183	413'900

Neben den Investitionen in die 5. Bauetappe sind in den Investitionen in die Projekte in Arbeit u.a. die Investitionen für die Gebäude und Tunnels der Gepäcksortierung (16,3 Mio. Franken), der Aufstockung des Parkhauses B (13,3 Mio. Franken) und des Neubaues Unique One (11,9 Mio. Franken) enthalten. Die Position Projekte in Arbeit in Leasing betrifft den Kauf und die Erstellungskosten der von Swissport übernommenen technischen Einrichtung der Gepäcksortier- und der Flugzeugenergieversorgungsanlage. In den Investitionen in Finanzanlagen enthalten ist das Darlehen von 25 Mio. Franken an die SR-Technics. Die Investitionen konnten im Berichtsjahr zu 20,1% aus dem Cash-Flow gedeckt werden.

Die **Abschreibungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 62,8% auf 178,5 Mio. Franken. Darin enthalten sind jedoch knapp 50 Mio. Franken Sonderabschreibungen, so insbesondere Abschreibungen für die Fracht Ost (24 Mio. Franken), die abgebrochene Bausubstanz und die Gastroeinbauten in den Terminals A und B (20,3 Mio. Franken), und das Busgate Süd (5,3 Mio. Franken). Der **Kapitalaufwand** hat sich gegenüber dem Vorjahr im Rahmen der Erhöhung des verzinslichen Fremdkapitals um 58% auf 47,9 Mio. Franken erhöht.

# beteiligungen



## **Unique hält folgende strategische Beteiligungen und Tochtergesellschaften:**

### **APT Airport Technologies AG**

APT betreibt am Flughafen Zürich das Wireless Lan System und ist verantwortlich für die Projektierung, die Evaluation und den späteren Betrieb des neuen Bündelfunkes, welcher im Jahr 2002 eingeführt wird. Unique war bisher Minderheitsaktionärin (30 Prozent) an der als Joint-Venture-Gesellschaft zusammen mit Atraxis gegründeten APT und hat im Rahmen der Turbulenzen rund um die Swissair-Gruppe im Herbst des Berichtsjahres die restlichen 70 Prozent der Aktien übernommen. APT soll in Zukunft generell die am Flughafen Zürich von Kunden und Partnern benutzten zentralen Informatik- und Kommunikationsdienstleistungen anbieten.

### **Unique Betriebssysteme AG**

Die Unique Betriebssysteme AG ist eine 100-prozentige Tochter der Flughafen Zürich AG und wurde gegründet, um eine Lösung für die flughafennahen Betriebe aus dem Swissair-Konzern (SR Technics, Atraxis, Swissport etc.) zu finden. Sie verfügt in diesem Zusammenhang über eine Bankkreditlimite im Umfang von CHF 100 Mio., die vom Kanton Zürich garantiert ist. Die Unique Betriebssysteme AG hat Teile dieser Mittel beansprucht, um Überbrückungsdarlehen an Atraxis (CHF 23 Mio.) und an SR Technics (CHF 35 Mio., wovon 25 Mio. beansprucht wurden) zu gewähren. Das Darlehen der Atraxis wurde nach Veräusserung an die amerikanische EDS bereits wieder zurückbezahlt. Die Unique Betriebssysteme AG hat ferner die Enteisfahrzeuge und Schlepptraktoren der SR Technics gekauft.

### **Unique Airports Worldwide Ltd.**

Unique Airports Worldwide ist eine 100-prozentige Tochter der Flughafen Zürich AG, in welcher sämtliche internationalen Beteiligungen von Unique zusammengefasst werden sollen. Im Dezember 2001 konnte über die Unique Airports Worldwide eine Beteiligung an drei Flughäfen in Chile akquiriert und dabei eine strategische Partnerschaft im Hinblick auf die Möglichkeit zur Bearbeitung weiterer Flughafenprojekte in Lateinamerika etabliert werden.

### **Unique Liegenschaften AG**

Die Ende des Berichtsjahres in Gründung befindliche Unique Liegenschaften AG bezweckt, die nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften respektive die strategischen Landreserven von Unique zusammenzufassen. Namentlich ist vorgesehen, den im Zuge der Fusionsbeschlüsse vom März 2000 in Aussicht genommenen Erwerb der Liegenschaften des ehemaligen Fluglärmfonds des Kantons Zürich über die Unique Liegenschaften AG abzuwickeln.

### **NOVO Business Consultants AG**

Die NOVO erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen. Unique hält eine Minderheitsbeteiligung von 15 Prozent.

# verwaltungsrat und management



## Verwaltungsrat

Präsident

### **Andreas Schmid**

Präsident des Verwaltungsrates und  
CEO Barry Callebaut AG

Vizepräsident

### **Dr. Ruedi Jeker**

Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor  
des Kantons Zürich

Mitglieder

### **Dorothee Fierz**

Regierungsrätin, Baudirektorin  
des Kantons Zürich

### **Dr. Christian Huber**

Regierungsrat, Finanzdirektor  
des Kantons Zürich

### **Dr. Elmar Ledergerber**

Stadtrat, Vorsteher des Hochbaudepartementes  
der Stadt Zürich

### **Jacob Schmidheiny**

Präsident des Verwaltungsrates der Conzeta Holding

### **Dr. Martin Wetter**

Mitglied der Geschäftsleitung Credit Suisse

### **Eduard Witta**

dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Mitinhaber des  
Bauingenieurbüros MWV Bauingenieure AG

Generalsekretär

### **Thomas Egli**

## Beirat

Präsident

### **Andreas Schmid**

Präsident des Verwaltungsrates Unique

Vizepräsident

### **Dr. Ruedi Jeker**

Vizepräsident des Verwaltungsrates Unique

Mitglieder

### **Urs Adam**

Stv. Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt

### **Dr. Lukas Briner**

Direktor Zürcher Handelskammer

### **Bruno Heinzelmann**

Stadtpräsident Kloten

### **Dr. Eric Honegger** (bis April 2001)

Präsident des Verwaltungsrates SAirGroup

### **Prof. Dr. Franz Kellerhals**

Präsident des Verwaltungsrates Skyguide

### **Dr. Thierry Lalive d'Epinay**

Präsident des Verwaltungsrates  
Schweizerische Bundesbahnen SBB

### **Vreni Spoerry**

Ständerätin

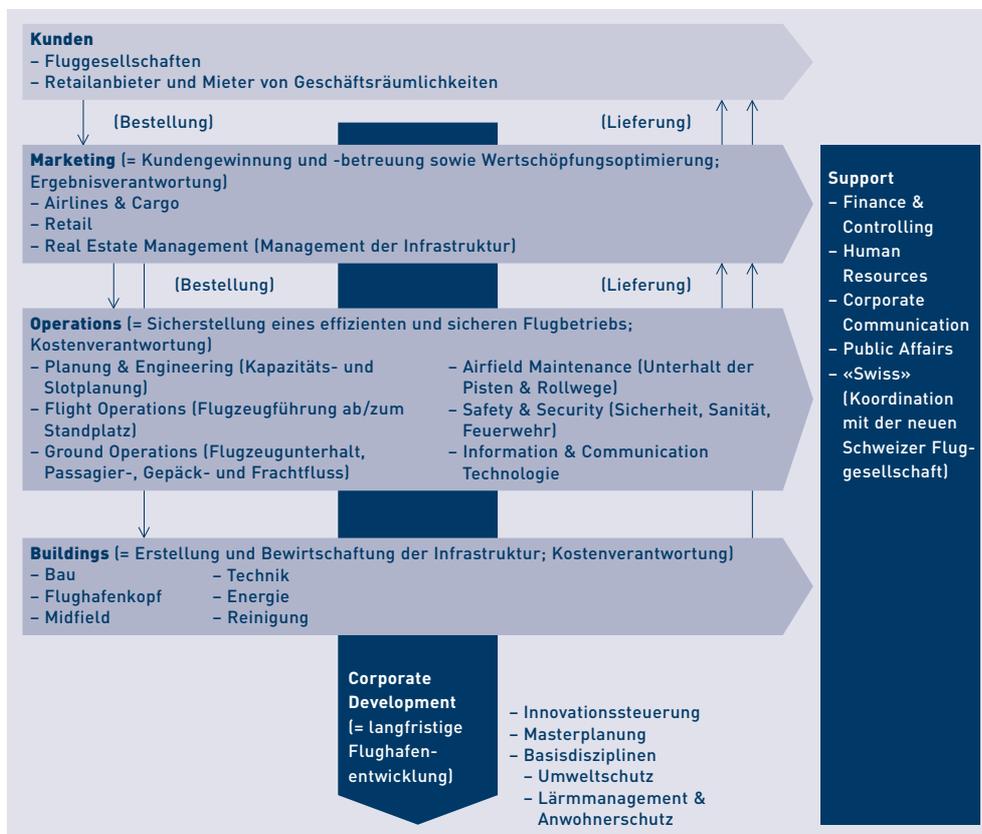
### **Dr. Sven von Ungern-Sternberg**

Regierungspräsident Freiburg i. Br.

## Qualiport – Straffung der Organisationsstruktur

Im Zuge des strukturellen Abschlusses der vor zwei Jahren eingeleiteten Privatisierung hat Unique ein neues Führungs- und Geschäftsmodell erarbeitet und – gestützt darauf – eine Straffung der Organisation auf den 1.1.2002 vorgenommen. Mit dem neuen Modell werden Geschäftsprozesse mit durchgängiger Verantwortung sichergestellt und eine klare Trennung zwischen Kosten- und Ertragsverantwortung ermöglicht. Die Geschäftsprozesse sind konsequent auf die Markt- und Kundenbedürfnisse sowie auf die Unternehmenszielsetzung der nachhaltigen Wertsteigerung ausgerichtet und machen keinen Unterschied mehr zwischen externen und internen Kunden. Eine verkleinerte Geschäftsleitung erlaubt zudem kürzere Entscheidungswege und raschere Führungsentscheide.

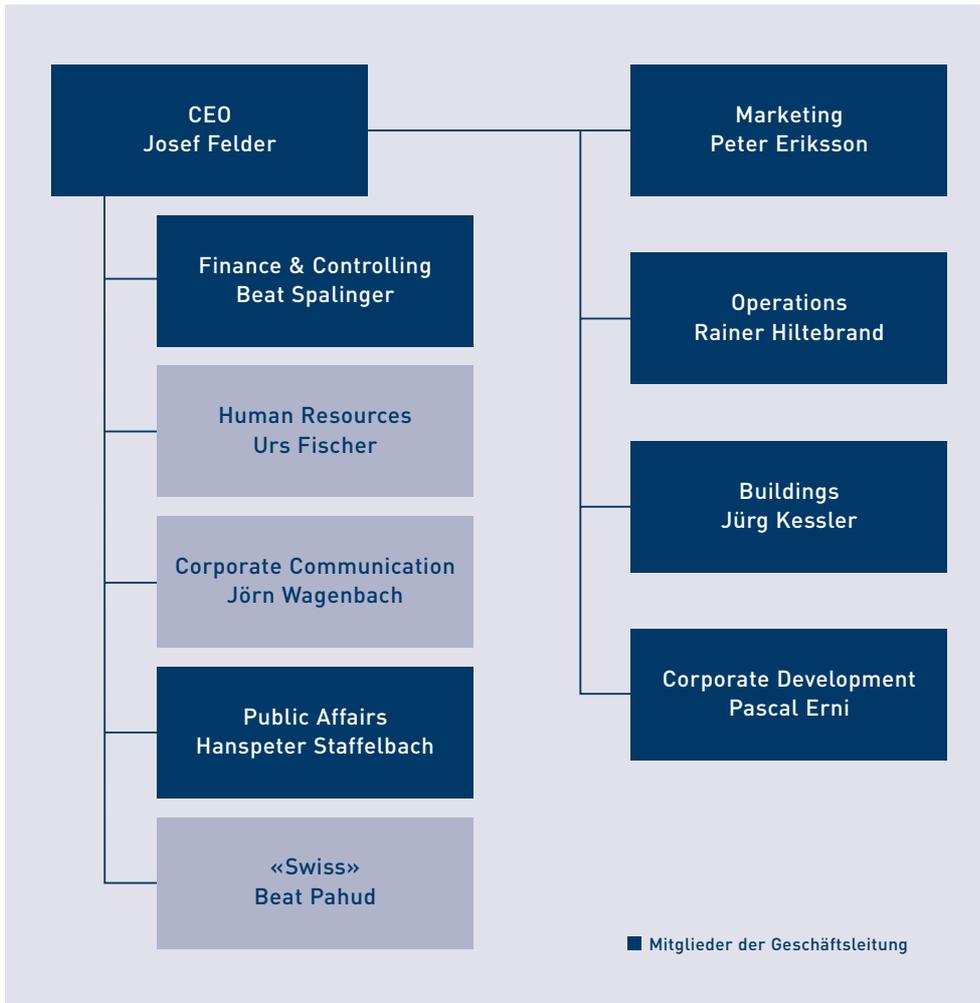
### Geschäftsmodell von Unique (vereinfacht; gültig ab 1.1.2002)



Die neue Organisationsstruktur leitet sich aus diesem Geschäftsmodell ab, d.h. jeder Geschäftsprozess wurde mit den entsprechenden Ressourcen ausgestattet und bildet eine eigene, je einem Geschäftsleitungsmitglied unterstellte Organisationseinheit. (vgl. Organigramm auf Seite 23)

verwaltungsrät und  
management

Organisation ab 1.1.2002



verwaltungsrat und  
management

# chronik



## Chronik 2001

### März

Bezug des neuen Firmensitzes «Unique One» vollzogen

### 23. April

Die Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz einigen sich über die Eckwerte eines Staatsvertrags über den Anflugverkehr zum Flughafen Zürich

### 3. Mai

Erste Generalversammlung der Unique (Flughafen Zürich AG)

### 1. Juni

Inkrafttreten der neuen Betriebskonzession. Unique löst den Kanton Zürich als Betreiberin des Flughafens Zürich ab. Die neue Betriebskonzession gilt für fünfzig Jahre

### 12. Juni

Unique reicht beim Bund das Gesuch für die zur Umsetzung der Sofortmassnahmen aus dem Staatsvertrag nötige Änderung des Betriebsreglements ein

### 6. Juli

Aufrichtefest Dock Midfield

### 11. September

Terroranschläge in den USA, vorübergehende Schliessung des amerikanischen Luftraums für den gesamten Zivilluftverkehr mit weltweiten Auswirkungen – Bewältigung der Krisensituation mit Tausenden von gestrandeten Passagieren

### 2. Oktober

Grounding der gesamten Swissairflotte auf dem Flughafen Zürich aus wirtschaftlichen Gründen

### 18. Oktober

Der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt und der deutsche Botschafter in der Schweiz paraphieren in Bern den Staatsvertrag über den Anflugverkehr zum Flughafen Zürich

### 19. Oktober

Inkrafttreten der ersten Stufe des Staatsvertrages; Ostanflüge auf Piste 28 in den Nachtrandstunden

### 25. Oktober

Verabschiedung der Betriebsvarianten, Einleitung der öffentlichen Diskussion

### November

Unique übernimmt von verschiedenen Swissair-Konzerngesellschaften diverse für den Flughafenbetrieb zentrale Schlüssel-systeme, darunter insbesondere die Gepäcksortieranlage

### 24. November

Absturz eines Crossair-Jumbolinos beim Anflug auf den Flughafen Zürich

### Dezember

Abschluss eines Joint Ventures in Chile zur Begründung einer strategischen Partnerschaft im Hinblick auf die Bearbeitung von diversen Flughafenprojekten in Lateinamerika

### 17. Dezember

Die Rekurskommission UVEK ordnet vorsorglich eine verlängerte Nachtsperre von 23.00 Uhr (23.30 Uhr für verspätete Flüge) bis 06.00 Uhr an

### 21. Dezember

Absturz einer Cessna auf dem Flughafengelände

### 21. Dezember

Das Unique-Umweltmanagementsystem (UMS) ist ISO 14001 zertifiziert

# flug gesellschaften



## **Infrastrukturelle und betriebliche Verbesserungen**

Die erste Hälfte des Berichtsjahres war von wachsendem Verkehrsaufkommen und einer sehr stark ausgelasteten Infrastruktur geprägt. Gleichzeitig bedingte der rasche Fortschritt der Bauarbeiten der fünften Bauetappe kontinuierliche Anpassungen beim Roll- und Flugbetrieb. Bereits im Juli konnten im Vorfeldbereich des Docks Midfield vier neue offene Standplätze in Betrieb genommen und so die Flugzeugabfertigung optimiert werden. Obschon der Anfahrtsweg von den Terminals zu diesen Standplätzen deutlich länger ist als üblich blieb die Pünktlichkeit der betreffenden Flüge gewährleistet, weil für die Flugzeuge der Rollweg von diesen Standplätzen bis zur Abflugpiste kürzer ist als von den Standplätzen an den Terminals aus. Dies schlägt auch für die Umwelt positiv zu Buche. So werden pro Landung und Start eines Flugzeugs aufgrund der kürzeren Wege rund 300 Liter Kerosin eingespart. Die neuen Standplätze trugen insbesondere während den Verkehrsspitzen am Vormittag zu einer spürbaren Entlastung bei und machten so eine reibungslose Abwicklung des intensiven Sommerferienreiseverkehrs möglich.

Mit der im Oktober erfolgten Inbetriebnahme der neuen Verregnungsanlage für Enteiseraabwässer, die einen umweltverträglichen Schadstoffabbau ermöglicht, kann ein weiterer Beitrag an die Schonung der Umwelt geleistet werden.

Mit der im Zuge des Zusammenbruchs des Swissair-Konzerns erfolgten Übernahme der Schlepp-Traktoren, der Enteiserafahrzeuge und -anlagen, der Flugzeugenergieversorgung sowie der Gepäcksortieranlage ist Unique in ihrer Absicht, die Steuerung der Flughafengesamtprozesse konsequent in die eigene Verantwortung zu nehmen, einen wesentlichen Schritt vorangekommen. Als nächstes ist im Jahr 2002 die Realisierung eines Operations Control Centers geplant, mit dem Ziel einer Gesamtsteuerung aller operativen Tätigkeiten.

## **Staatsvertrag und Betriebskonzeptänderung**

Der im Herbst des Berichtsjahres unterzeichnete Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland sieht vor, die Zahl der Anflüge über süddeutsches Gebiet auf 100'000 pro Jahr zu beschränken und die Nachtsperre für Anflüge über süddeutsches Gebiet an Werktagen auf die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen auf 20.00 bis 09.00 Uhr auszudehnen. Obschon dieser Vertrag von den Parlamenten der Schweiz und Deutschlands noch nicht genehmigt ist, sind bereits unmittelbar nach Unterzeichnung die ersten der darin enthaltenen Massnahmen – die Ausdehnung der Nachtsperre an Werktagen – in Kraft gesetzt worden, so dass seit Oktober Landungen nach 22.00 Uhr auf der Piste 28 erfolgen müssen. Diese für Unique verbindlichen Vorschriften erforderten ein Überarbeiten der Betriebskonzepte in den Nachtrandstunden. Unique unternimmt grösste Anstrengungen, um die Flugplanwünsche der Fluggesellschaften dennoch erfüllen zu können.

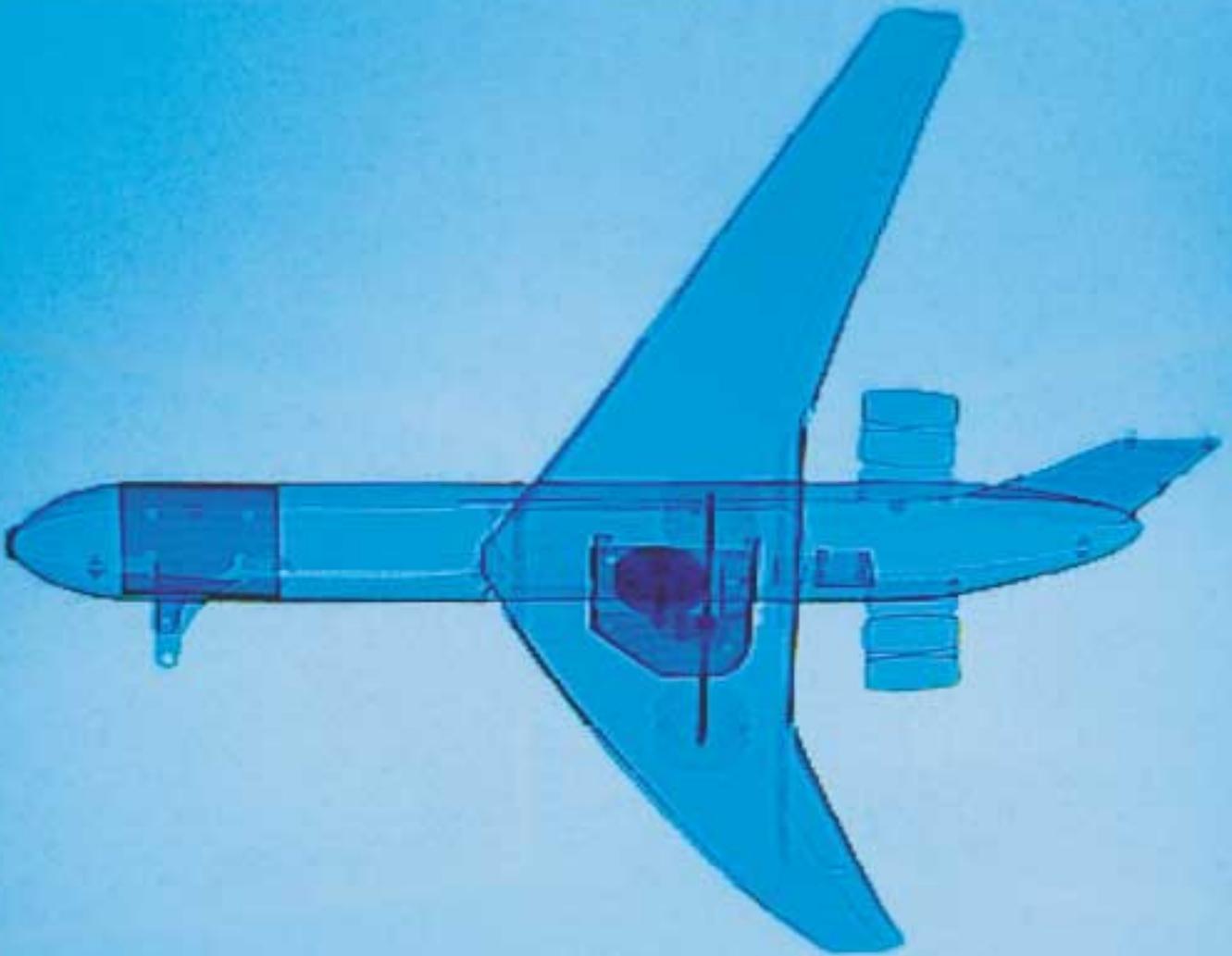
## **Ausserordentliche Ereignisse**

Während des World Economic Forums 2001 in Davos landeten auf dem Flughafen Zürich zusätzlich zum regulären Flugbetrieb 25 ausländische Staatsluftfahrzeuge. Mit mehr als 700 Flugzeug- und 250 Helikopterbewegungen an einem Tag wurden ausserdem für den Monat Januar rekordhohe Bewegungszahlen verzeichnet.

Als am 2. und 3. Oktober 2001 75 Flugzeuge der Swissair-Flotte zu ihrem Heimatflughafen Zürich zurückkehrten, wurde die Standplatzplanung und die Vorfeldkontrolle mit anspruchsvollen und aussergewöhnlichen Aufgaben konfrontiert. Die Zuweisung der Standplätze und das Aufstellen der Flugzeuge musste in unkonventioneller Weise erfolgen, damit der gleichzeitig weiter laufende Flugbetrieb der andern Fluggesellschaften nicht beeinträchtigt wurde. Der Roll- und Flugbetrieb konnte so auch an diesen beiden Tagen aufrecht erhalten werden. Unique Mitarbeiter engagierten sich spontan bei der Betreuung der zahlreichen infolge des Grounding gestrandeten Passagiere.

Anlässlich des Absturzes eines Jumbolinos der Crossair beim Anflug auf die Piste 28 Ende November beteiligte sich Unique mit ihrer Berufsfeuerwehr unmittelbar an den Rettungs- und den Schadensbegrenzungsarbeiten am Unfallort. In enger Zusammenarbeit mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen wurden sämtliche von Unique betriebenen Instrumente für den Flugbetrieb untersucht und dabei keinerlei Unregelmässigkeiten festgestellt.

# passagiere & sicherheit



## **Sicherheit**

Die Sicherheitsdienste des Flughafens wurden gegen Ende des Jahres durch mehrere ausserordentliche Ereignisse stark gefordert. Die Krisenorganisation hat sich sowohl bei der Bewältigung der durch die Terroranschläge in den USA vom 11. September ausgelösten Probleme als auch beim Umgang mit den teilweise dramatischen Auswirkungen, welche am 2. Oktober durch das Grounding der Swissair-Flotte verursacht wurden, und schliesslich auch bei den Rettungsarbeiten nach dem Absturz eines Crossair Flugzeuges am 24. November bewährt. Obschon in Zürich seit Juli des Berichtsjahres nicht nur die Passagiere und ihr Handgepäck, sondern auch 100 Prozent des aufgegebenen Gepäcks mittels eines modernen mehrstufigen Röntgenprüfsystems kontrolliert werden, sind – namentlich für Flüge nach USA und England – aufgrund der Terroranschläge zusätzliche Sicherheitsmassnahmen umgesetzt und die Sensibilisierung der Mitarbeiter für die Belange der Sicherheit gezielt weiter gefördert worden.

Bei der Berufsfeuerwehr und der Flughafensanität wurde die im Vorjahr eingeleitete Organisationsentwicklung fortgesetzt und eine neue Einsatzzentrale mit personeller Spezialisierung und neuer Technik in Betrieb genommen. Mit dieser modernen Einsatzzentrale führt Unique nun auch für eine grosse und weiter zunehmende Zahl von Gemeinden des Kantons Zürich den Telefondienst der Notrufnummern 118 und 144. Die Berufsfeuerwehr leistete 1492 (Vorjahr 1306) Einsätze, die Rettungssanität rückte 4958 (Vorjahr 4574) mal aus.

## **Landseitiger Verkehr**

Der Anteil der mit öffentlichem Verkehr anreisenden Passagiere konnte auf hohen 51 Prozent gehalten werden. Demgegenüber bleibt bei den Angestellten der Anteil an Benützern des öffentlichen Verkehrs verbesserungsbedürftig. Um besser auf die gewünschte Entwicklung hinwirken zu können, sind mit zahlreichen Vertretern der Flughafenpartner Gespräche über mögliche Ursachen des unbefriedigenden Modalsplits geführt und eine repräsentative Anzahl von Angestellten per Fragebogen um ihre diesbezügliche Meinung gebeten worden. Als erste Massnahme konnte daraufhin mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben des Kantons Zürich vereinbart werden, das bisher nur für Unique Mitarbeiter gültige Vergünstigungsprogramm auf sämtliche am Flughafen tätigen Unternehmen auszudehnen.

Die Auslastung der am Flughafen verfügbaren Parkplätze war bis zu den Ereignissen des 11. Septembers sehr hoch, wobei die Parkraumknappheit durch die Arbeiten an den Aufstockungen der bestehenden Parkhäuser B und F noch verschärft wurde. Der erweiterte Teil des Parkhauses B konnte im September eröffnet werden. Per 1. April wurden die reservierten Parkplätze nach neuen Qualitätskriterien eingestuft und im Einklang damit die Mietzinse erhöht. Die umfassenden Bauarbeiten am landseitigen Verkehrsanschluss sind programmgemäss vorangekommen.

## **Terminals und Passagierdienstleistungen**

Im Sommer konnte südlich des Terminals B ein neues Busgate-Provisorium mit acht zusätzlichen Gateausgängen eröffnet werden. Das bestehende Busgate B wurde aufgestockt und für die Nutzung insbesondere für Passagierlounges und eine neue Restaurant- und Ladenzone verfügbar gemacht. Neben der Star Alliance, welche hier ihre weltweit erste gemeinsame Lounge in neuem Design eröffnet hat, stellen auch Air France, Jet Aviation und British Airways ihren Passagieren am Flughafen Zürich neue Räumlichkeiten zur Verfügung.

# fracht

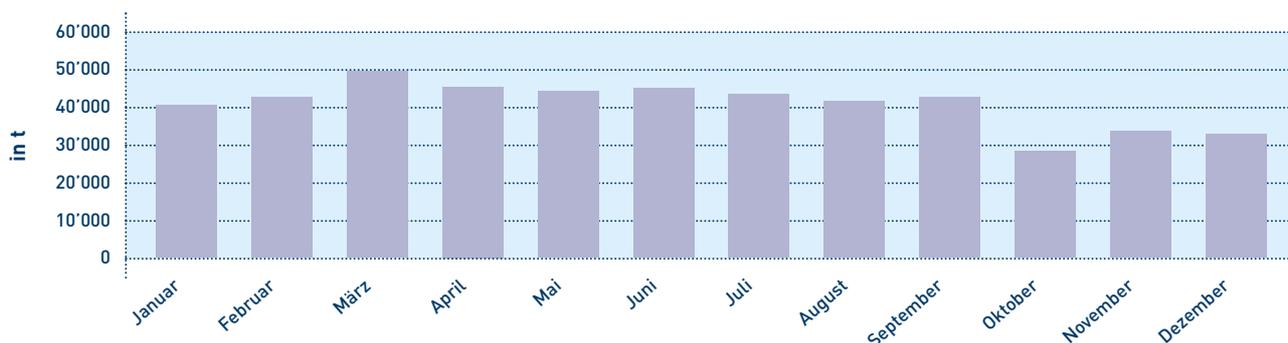


## Marktgesehen

Das Luftfrachtgeschäft zeigte im Jahr 2001 zwei Facetten. Während das erste Quartal in allen Frachtkategorien grosse Wachstumsraten aufwies, fand im dritten Quartal ein eigentlicher Einbruch statt. Dieser Verlauf des Geschäfts ist insbesondere geprägt von der weltwirtschaftlichen Entwicklung, ausgehend vor allem von der wirtschaftlichen Abkühlung Nordamerikas. Hinzu kommt der sehr grosse Einfluss, den die Situation rund um das Grounding der Swissair-Flotte auf das Frachtaufkommen am Flughafen Zürich hatte. Mit dem plötzlichen Ausfall zahlreicher Langstreckenverbindungen der Swissair brachen im vierten Quartal auch die transportierten Frachtmengen massiv ein, denn der Transferanteil im interkontinentalen Frachtverkehr lag am Flughafen Zürich bei 85 Prozent. Auch liess sich der Plan von täglichen Linien-Vollfrachtern der Swisscargo aufgrund der Schwierigkeiten der Swissair-Gruppe nicht realisieren. Hingegen ist eine deutliche Erhöhung des Vollfrachter-Charterverkehrs feststellbar. Die Luftfrachtmengen haben sich bis zum Ende des Jahres wieder teilweise von den Rückschlägen erholt; sie weisen allerdings sowohl im Import als auch im Export, vor allem aber im Transferverkehr weiterhin ein erheblich tieferes Niveau auf als im Vorjahr. Demgegenüber konnte im Expressbereich im Dezember eine Steigerung um 20 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat erreicht werden.

## Frachtentwicklung 2001

Monatliche Entwicklung der Frachtanteile



## Infrastruktur

Der im Rahmen der fünften Bauetappe erstellte Fracht-Vorplatz konnte im Juli seiner Bestimmung übergeben werden. Er bietet Parkplätze für 25 Road-Feeder-Service-Lastwagen und trägt entscheidend zur Entspannung bei den Platzproblemen auf der Landseite der Fracht bei. Die Realisierung der letzten geplanten Bauphase dieses Platzes wird angesichts der zurzeit noch zuwenig klar absehbaren Verkehrsentwicklung bis auf weiteres zurückgestellt.

In den Anlagen der Fracht West konnten für die Frachthandling-Agenten Flächen optimiert, ein Umbau für das Handling von Wertsendungen realisiert und neue Batterieladestationen für die Spedition in Betrieb genommen werden. Überdies sind im Berichtsjahr ein neuer Lagerraum für den Umschlag von radioaktiven Gütern bereitgestellt und umfangreiche Umbauten für das Zollinspektorat vorgenommen worden.

Die Leerstandsquote bei den Räumlichkeiten konnte im Frachtbereich auf ein Minimum reduziert werden.

## Dienstleistungen

Zu den am Flughafen Zürich verfügbaren Spezialdienstleistungen zählt die Tierbetreuung. In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Veterinärwesen wird sichergestellt, dass eine fachgerechte Betreuung lufttransportierter Tiere gewährleistet ist.

kommerz



Obwohl die Bauarbeiten des Flughafenausbaus zunehmend Implikationen auch in den der kommerziellen Nutzung dienenden Bereichen der Passagierzonen mit sich bringen, konnte das Nicht-Fluggeschäft im Berichtsjahr in mehrfacher Hinsicht weiterentwickelt werden.

### **Retail- und Gastroangebot während der Bauzeit...**

Um das Dienstleistungsangebot im Retailbereich auch während der Bauzeit aufrechtzuerhalten, sind im Transitbereich – namentlich in den Busgate-Provisorien B und C sowie in der Ladenpassage im Fingerdock A – neue Standorte für diese Nutzung verfügbar gemacht worden.

Auch im Gastronomie-Bereich setzt Unique alles daran, damit die Besucher des Flughafens während der Umbauzeit optimal bewirtet werden können. So öffnete im Mai im Transit B das «Foodland» – ein attraktives Pizza/Pasta-Outlet mit benachbartem Starbucks-Kaffee – seine Tore. Die Brasserie offeriert ihren Gästen seit Ende Januar 2002 ihr französisch angehauchtes Angebot in einem Pavillon gegenüber der Bye Bye Bar, am Ostende der Abflughalle B. Vom Erstklass-Restaurant Top Air in der Abflughalle A musste endgültig Abschied genommen werden, wogegen das Restaurant Asia, allerdings an einem neuen Standort auf der erweiterten Galerie der Fahnenhalle A, erhalten bleibt. Dank all dieser Massnahmen konnten die Erträge aus dem Gastrobereich um rund 25 Prozent gesteigert werden.

### **...und im zukünftigen, ausgebauten Flughafen**

Für neun der zukünftig dreissig Lokale, die im Rahmen des ausgebauten Flughafens für Gastronomienutzungen geschaffen werden, wurde im Mai eine erste Tranche von Ausschreibungen gestartet. In einem zweistufigen Evaluationsprozess resultierte aus der Gesamtbewertung eine Berücksichtigung von drei verschiedenen Anbietern je für die Objekte der Zonen Midfield, Terminal B und Plaza. Die ersten Eröffnungen sollen bereits im ersten Halbjahr 2002 erfolgen. Ebenso haben – nach Abschluss eines Präqualifikations-Verfahrens – die Ausschreibungen für die neu im Dock Midfield entstehenden Retailstandorte kurz vor Jahresende begonnen.

### **Werbung & Promotion**

Im Rahmen eines umfassenden Werbeträger-Austauschprogramms sind im Verlaufe des Jahres über 230 neue Träger in unterschiedlichen Grössen installiert worden. Die neuen, modernen Werbeplattformen überzeugen durch Schlichtheit, Sicherheit (bruchsicheres Glas) und Umweltfreundlichkeit (bis zu 50 Prozent weniger Stromverbrauch) und verleihen den Produktesujets eine hervorragende Werbewirksamkeit. Bei den für Promotionsanlässe zur Verfügung stehenden Flächen konnte eine bessere Auslastung erzielt und gleichzeitig ein hoher Qualitätsstandard der einzelnen Veranstaltungen gewährleistet werden. Die Erträge konnten insgesamt um rund 33 Prozent gesteigert werden.

### **Liegenschaften**

Nicht nur direkte Flughafennutzer, auch zahlreiche Grossunternehmen und KMU's zeigen reges Interesse an einer Einmietung am Flughafen. Obschon aufgrund des Zusammenbruchs des Swissair-Konzerns eine Vielzahl von Kündigungen vermieteter Räume resultierte, konnte – u.a. im Zuge des Aufbaus der neuen Schweizer Fluggesellschaft – bereits ein Grossteil der zurückgegebenen Mietflächen wieder neu vermietet werden. Nach vorübergehenden Leerständen ergibt sich somit für das erste Halbjahr 2002 wieder nahezu Vollvermietung.

Im Bereich der Wärme- und Stromversorgung der Flughafen-Infrastruktur konnte mit der Ergänzung der bestehenden Wärmekraftkoppelung durch eine 5MW Gasturbine die Stromproduktion mehr als verdoppelt werden. Das Unique Heizkraftwerk entspricht nun modernster Kraftwerkskonzeption und besitzt in Bezug auf Brennstoffausnutzung und Umweltschutz Vorbildcharakter.

### **Weitere Dienstleistungen**

Im Zuge eines neu erarbeiteten Automatenkonzeptes sind Geräte wie Webpayphone, Videomail, Videogames, Kinderspielgeräte usw. als neue Dienstleistungen innerhalb des Flughafens realisiert worden.

Im Hinblick auf die Erstellung eines Flughafenhotels konnte mit dem Hotelbetreiber Radisson SAS ein Vorvertrag über ein 350 Betten-Hotel der Viersternkategorie abgeschlossen werden. Aufgrund der aktuellen Situation wurde das Projekt vorläufig sistiert.

# beratungen & dienstleistungen



## **Bauprojektmanagement**

Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur im Rahmen der fünften Bauetappe konnte termingemäss vorangetrieben werden und beanspruchte im Berichtsjahr Investitionen im Umfang von über einer halben Milliarde Franken. Rund 1000 Personen stehen – teilweise im Schichtbetrieb rund um die Uhr – für diese Ausbauprojekte im Einsatz. Für das Dock Midfield wurde im Juli die Aufrichte gefeiert und bis zum Winterbeginn die Glasfassaden geschlossen. Inzwischen sind der Innenausbau und die Montage der Fluggastbrücken im Gang. Bei der Skymetro – der unterirdischen Passagier-Verbindungsbahn zwischen den bestehenden Terminals und dem Dock Midfield – konnte dank eines sehr raschen bergmännischen Vortriebes der Tunnels der vor Baubeginn infolge von Einspracheverfahren entstandene Terminrückstand aufgeholt werden. Die technischen Einrichtungen sind in weiten Teilen der Tunnels installiert und die ersten Wagen der Skymetro bereits angeliefert. Am Flughafenkopf sind die Rohbauarbeiten für die unterirdische Einreisehalle und die Skymetro-Station abgeschlossen und für die Check-in-Zone über dem Flughafenbahnhof und das New Plaza im Gang. Die für den Bau des «Airsides Centers», künftige Drehscheibe für alle abfliegenden und umsteigenden Passagiere und Zentrum der Dienstleistungen, notwendigen Eingriffe in die bestehenden Terminals A und B werden im Jahr 2002 an Intensität und Umfang noch zunehmen und so insbesondere für die Koordination zwischen Bau und Betrieb höchste Anforderungen mit sich bringen.

Im Hinblick auf die – bezüglich des exakten Zeitpunktes noch zu bestimmende – Inbetriebnahme des Docks Midfield, einschliesslich der zugehörigen Rollwege, Standplätze, Strassentunnel und Skymetro, wurde eine separate Projektorganisation unter Einbezug der Flughafenpartner aufgebaut. Damit soll sicher gestellt werden, dass die von gegenseitigen Abhängigkeiten geprägten Betriebsabläufe auf den Inbetriebnahmezeitpunkt hin präzise und zuverlässig funktionieren.

## **Bündelung der Aktivitäten rund um das neue Betriebsreglement**

Damit die künftige Ausgestaltung eines bedarfsgerechten Betriebs des Flughafens Zürich optimiert werden kann, hat Unique alle Aktivitäten, die sich mit den Rahmenbedingungen befassen, in einem übergeordneten Projekt gebündelt. Im Rahmen dieses Projektes waren im Berichtsjahr schwergewichtig die Themenkreise der Betriebskonzessions- und Betriebsreglementserneuerung sowie der Auswirkungen des neuen Staatsvertrages zwischen Deutschland und der Schweiz auf die An- und Abflüge zum bzw./vom Flughafen Zürich über deutsches Gebiet zu bearbeiten. Da die Staatsvertragsverhandlungen bis zur Konzessionserteilung nicht abgeschlossen waren und somit die künftigen Betriebsverfahren noch nicht definiert werden konnten, musste auch die Erstellung des Umweltverträglichkeitsberichtes über die zukünftigen Lärmauswirkungen verschoben werden. Gemäss Konzessionsauflage ist dies nun innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung des Staatsvertrages im Rahmen einer Betriebsreglementsanpassung nachzuholen. Im Hinblick auf diese Erneuerung des Betriebsreglementes sind auch die langfristig absehbaren Entwicklungen und Betriebskonzepte aufzuzeigen, damit die im Zusammenhang mit dem zukünftigen Flugbetrieb notwendigen raumplanerischen Massnahmen getroffen werden können. Unique präsentierte im Oktober ohne präjudizierende Anerkennung fünf den inzwischen feststehenden Vorgaben des Staatsvertrages gerecht werdende Varianten für den zukünftigen Betrieb. Diese Varianten werden nun auf Seiten der Behörden und der Öffentlichkeit diskutiert, so dass anschliessend die zu wählende Variante im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Bundes aufgenommen und basierend darauf seitens Unique der Antrag für die Erneuerung des Betriebsreglementes eingereicht werden kann.

## **Umweltschutz**

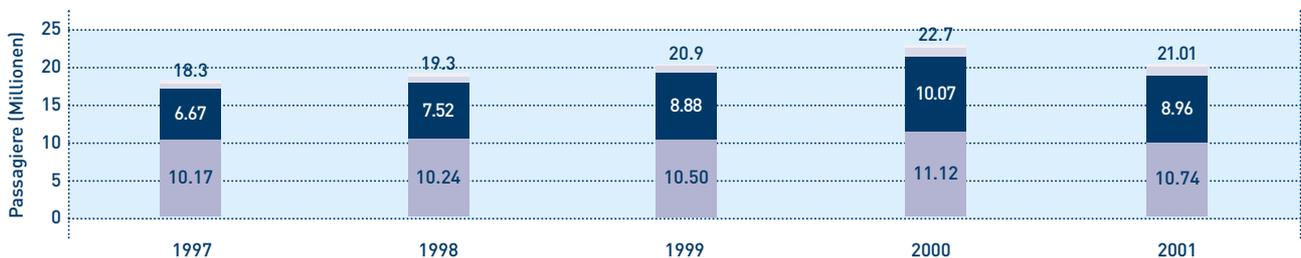
Schwerpunkt unserer Umweltschutzanstrengungen bildete die Fertigstellung und Einführung des Umweltmanagementsystems, welches Ende Jahr mit der Zertifizierung der Unique nach ISO 14001 implementiert werden konnte. Damit steht innerhalb des Betriebes ein modernes Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistungen zur Verfügung. Im weiteren führte die Abteilung Umweltschutz ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001 ein. Zunehmend können auch Erkenntnisse aus Umweltschulungs-Tätigkeiten im Dienste externer Kunden wieder in die eigenen Umweltaktivitäten eingebunden werden. Der Umweltbericht, welcher erstmals von einer unabhängigen Stelle verifiziert wurde, wird separat veröffentlicht.

# verkehrs statistik



## Passagierentwicklung

	2001	2000	1999	1998	1997
<b>Total Passagiere</b>	21'012'871	22'675'366	20'925'667	19'326'589	18'318'360
Veränderung	-7.3%	8.4%	8.3%	5.5%	12.5%
<b>nach Art der Passagiere</b>					
Internationale Passagiere	10'738'438	11'124'284	10'498'162	10'239'881	10'169'909
Veränderung	-3.5%	6.0%	2.5%	0.7%	4.1%
Transfer Passagiere	8'959'558	10'068'036	8'879'782	7'516'976	6'668'096
Veränderung	-11.0%	13.4%	18.1%	12.7%	30.8%
Lokale (Domestic) Passagiere	1'115'541	1'253'274	1'264'790	1'145'969	1'032'509
Veränderung	-11.1%	-0.9%	10.4%	11.0%	11.1%
Transit Passagiere	157'204	181'799	232'577	373'956	398'008
Veränderung	-13.5%	-21.8%	-37.8%	-6.0%	-7.5%
General Aviation Passagiere	42'130	47'973	50'356	49'807	49'838
Veränderung	-14.3%	-4.7%	1.1%	-0.1%	-1.6%
<b>nach Art des Verkehrs</b>					
Linienverkehr	18'916'434	20'551'503	18'876'843	17'142'169	15'827'572
Veränderung	-8.0%	8.9%	10.1%	8.3%	13.1%
Schweizer Gesellschaften	13'386'227	14'483'050	13'121'143	11'407'710	10'145'433
Veränderung	-7.6%	10.4%	15.0%	12.4%	21.9%
Ausländische Gesellschaften	5'530'207	6'068'453	5'755'700	5'734'459	5'682'139
Veränderung	-8.9%	5.4%	0.4%	0.9%	0.1%
Charter- und Spezialverkehr	2'054'307	2'075'890	1'998'468	2'134'613	2'440'950
Veränderung	-1.0%	3.9%	-6.4%	-12.5%	9.6%
Schweizer Gesellschaften	1'524'660	1'422'044	1'421'549	1'537'982	1'825'636
Veränderung	7.2%	0.0%	-7.6%	-15.8%	28.9%
Ausländische Gesellschaften	529'647	653'846	576'919	596'631	615'314
Veränderung	-19.0%	13.3%	-3.3%	-3.0%	-24.2%
General Aviation und übriger Verkehr	42'130	47'973	50'356	49'807	49'838
Veränderung	-14.3%	-4.7%	1.1%	-0.1%	-1.6%
<b>Sitzauslastung *)</b>					
Veränderung	63.7%	64.0%	63.8%	63.9%	63.3%
*) Anteil ausgelastete Sitze der Airlines					
Passagiere pro Bewegung	68.0	69.6	68.3	67.1	66.3
Veränderung	-4.0%	1.9%	1.8%	1.2%	5.2%
Kapazität	77.5	79.5	79.1	79.2	78.5
Veränderung	-2.5%	0.5%	-0.1%	0.9%	4.2%
Kapazität	<b>2001</b>				
Tagesdurchschnitt Passagiere	57'568				
Spitzentag Passagiere	85'750 Samstag, 28. Juli 2001				

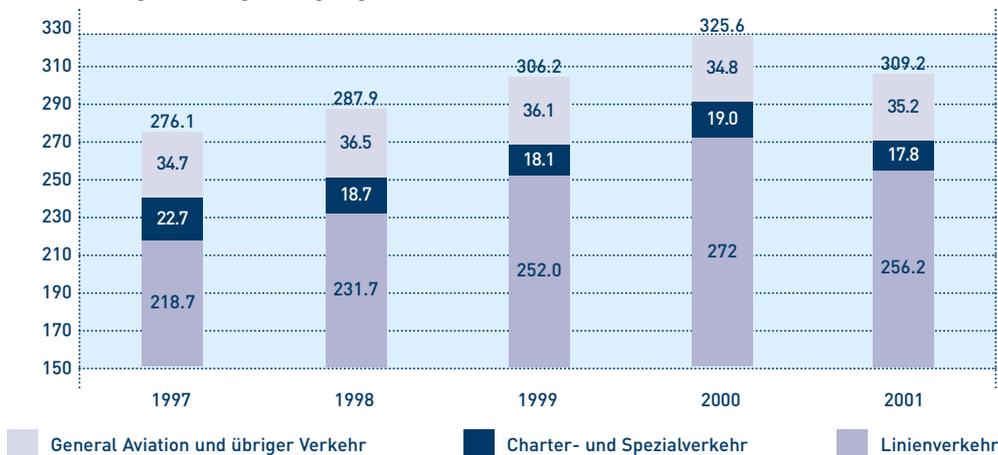


## Flugbewegungen

	2001	2000	1999	1998	1997
<b>Total Flugbewegungen (Europa)</b>	309'230	325'622	306'182	287'885	276'131
Veränderung	-5.0%	6.3%	6.4%	4.3%	7.0%
<b>nach Betriebsart</b>					
gewerbsmässiger Verkehr	285'605	302'792	280'985	261'961	251'129
Veränderung	-5.7%	7.7%	7.3%	4.3%	7.4%
nicht gewerbsmässiger Verkehr	23'625	22'830	25'197	25'924	25'002
Veränderung	3.5%	-9.4%	-2.8%	3.7%	2.9%
<b>nach Art des Verkehrs</b>					
Linienverkehr	256'244	271'838	252'018	231'738	218'726
Veränderung	-5.7%	7.9%	8.8%	5.9%	7.6%
Charter- und Spezialverkehr	17'810	19'029	18'088	18'686	22'739
Veränderung	-6.4%	5.2%	-3.2%	-17.8%	7.2%
General Aviation und übriger Verkehr	35'176	34'755	36'076	36'461	34'666
Veränderung	1.2%	-3.7%	-1.1%	5.2%	3.2%
<b>nach Herkunft und Ziel</b>					
Schweiz (Domestic)	18'955	21'800	21'615	20'468	19'579
Veränderung	-13.1%	0.9%	5.6%	4.5%	-10.4%
Europa	219'782	225'697	208'578	193'269	184'646
Veränderung	-2.6%	8.2%	7.9%	4.7%	9.8%
Afrika	9'212	9'667	9'122	8'465	9'480
Veränderung	-4.7%	6.0%	7.8%	-10.7%	14.4%
Asien	12'610	19'891	18'709	17'868	17'373
Veränderung	-36.6%	6.3%	4.7%	2.8%	8.8%
Latein Amerika	1'611	1'462	1'737	1'745	1'561
Veränderung	10.2%	-15.8%	-0.5%	11.8%	-7.3%
USA / Kanada	11'883	12'350	10'347	9'609	8'826
Veränderung	-3.8%	19.4%	7.7%	8.9%	5.1%
<b>nach Art der Flugzeuge</b>					
Gemischter Betrieb	308'437	325'019	306'057	287'751	276'043
Veränderung	-5.1%	6.2%	6.4%	4.2%	7.0%
Vollfrachter	793	603	125	94	88
Veränderung	31.5%	382.4%	33.0%	6.8%	-1.1%
<b>Tagesdurchschnitt</b>					
- kommerzieller Verkehr	782	827			
- nicht kommerzieller Verkehr	65	63			
Total	847	890			
<b>Spitzenstag</b>					
	915 Donnerstag, 12. April 2001				
<b>Spitzenstunde</b>					
	84 Mittwoch, 25. Juli 2001				

verkehrsstatistik

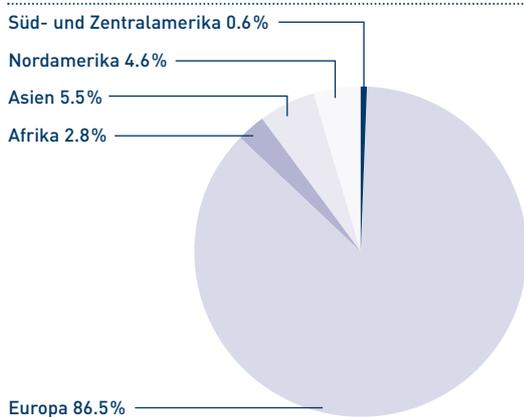
## Entwicklung der Flugbewegungen in Tausend



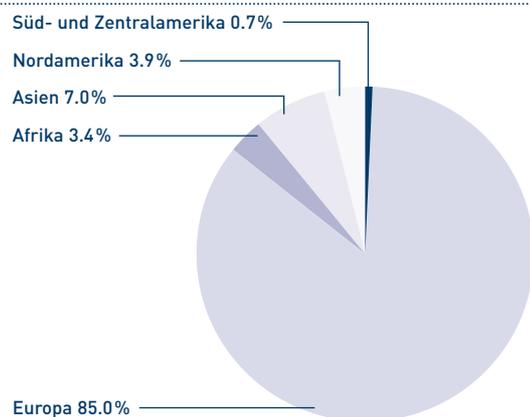
## Fracht und Post

Europa	2001	2000	1999	1998	1997
<b>Fracht in Tonnen</b>	492,872	545,423	495,090	473,704	472,273
Veränderung	-9.6%	10.2%	4.5%	0.3%	6.0%
nach Art des Transportes					
Luftfracht	352,607	395,142	356,643	329,842	335,028
Veränderung	-10.8%	10.8%	8.1%	-1.5%	3.9%
Camion Transport	140,265	150,281	138,447	143,862	137,245
Veränderung	-6.7%	8.5%	-3.8%	4.8%	11.5%
<b>Post in Tonnen</b>	21,680	22,843	21,806	20,824	20,273
Veränderung	-5.1%	4.8%	4.7%	2.7%	15.5%
<b>Anzahl Fluggesellschaften</b>					
Linienverkehr	70	69	71	70	67
Charterverkehr	61	61	60	54	59
<b>Destinationen (Städte)</b>					
Europa	92	105	101	110	94
Afrika	25	25	26	31	28
Asien	33	30	33	35	31
Nordamerika	17	13	11	15	15
Zentral- und Südamerika	9	6	8	6	6
Total	176	179	179	197	174
<b>Destinationen (Länder)</b>					
Europa	34	34	35	36	36
Afrika	15	17	18	19	20
Asien	24	22	23	21	18
Nordamerika	2	2	2	2	2
Zentral- und Südamerika	6	4	5	4	4
Total	81	79	83	82	80

Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2001)



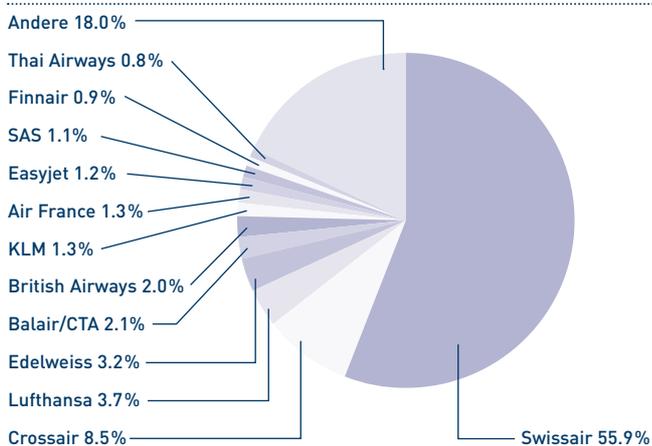
Herkunft und Ziel nach Flugbewegungen (2000)



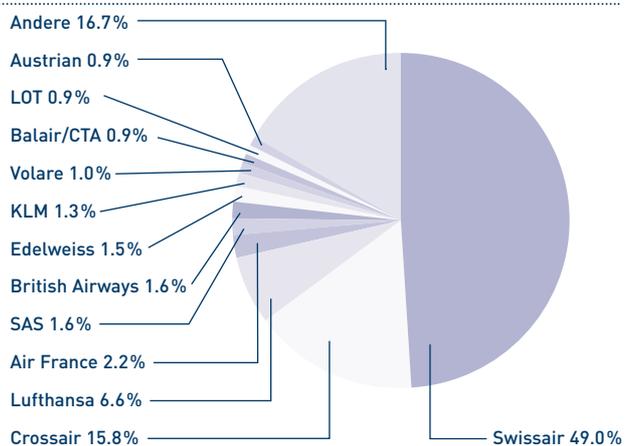
## Fluggesellschaften in Zürich (2001)

Linienverkehr			
<p>Adria Airways (Slowenien) Aeroflot Russian Intern. Airlines Air Alps Air Canada Air Europa, Lineas Aéreas S.A. Air Europe SpA (Italien) ** Air France Air Glacier Air Littoral (Frankreich) ** Air Malta Air Mauritius Air Portugal Air Seychelles Albanian Airlines MAK Alitalia American Airlines AOM – French Airlines ** AUA, Austrian Airlines Avioimpex Balkan, Bulgarian Airlines</p>	<p>Base – Regional Airlines ** British Airways Cathay Pacific Airways ** Cityflyer Express (GB) ** Continental Airlines (USA) Croatia Airlines Crossair CSA, Czech Airlines Cyprus Airways Delta Air Lines (USA) Deutsche Lufthansa Easy Jet Airline Co. Ltd. Easy Jet Switzerland S.A. Egyptair EL AL, Israel Airlines Emirates Eurowings (Deutschland) Finnair Gandalf Airlines (Italien) ** Iberia</p>	<p>Icelandair Japan Air Lines JAT, Yugoslav Airlines KLM, Royal Dutch Airlines Korean Airlines Lauda Air LOT, Polskie Linie Lotnicze Maersk Air Malev, Hungarian Airlines MAS, Malaysian Airlines System Meridiana (Italien) Olympic Airways Royal Air Maroc Royal Jordanien Airline * SAA, South African Airways Sabena ** SAS, Scandinavian Airlines System Singapore Airlines Srilankan Airlines LTD Swissair</p>	<p>Swisswings TACV Cabo Verde Airlines TAM, Linhas Aereas S.A (Brasilien) * TAP, Air Portugal Thai Airways International THY, Turkish Airlines Tunis Air Tyrolean Airways ** Virgin Express (Belgien) * Volare Airlines (Italien) **</p> <p><b>Total 70 Gesellschaften</b></p> <p>*) = Betrieb im Verlauf 2001 aufgenommen **) = Betrieb im Verlauf 2001 eingestellt</p>
Charter- und Sonderverkehr			
<p>Aero Freight Airlines (Russ. Förder.) Air Anatolia (Türkei) Air Commerce (Bosnien) Air Liberte (Tunesien) Air Plus Comet (Spanien) Air Slovakia BMJ LTD (Slowakei) Air Srpska (Bosnien) Air Jet (Frankreich) Alpi Eagles SPA (Italien) ** Aviogenex (Jugoslawien) ** Avioimpex (Mazedonien) Azzura Air (Italien) Air Belgium (Belgien) Balair/CTA (Schweiz) ** Belair Airlines AG (Schweiz) * Braathens ASA (Norwegen) British World Airlines (GB)</p>	<p>Cargo Lux Internat. (Luxemburg) City Bird (Belgien) ** Classic Air AG (Schweiz) Condor Flugdienst (BRD) Corse Air International (Frankreich) Croatia Airlines (Kroatien) Dardan AIR (Bosnien) ECA (Frankreich) Edelweiss Air (Schweiz) Eurofly (Italien) ** Farner Air Transport AG (Schweiz) Flightline (GB) ** Frosch Touristik (Deutschland) Futura Int. Airways (Spanien) Hamburg Internat. Luftverk. (BRD) Heliopolis Airline (Ägypten) Helios Airways Ltd. (Zypern)</p>	<p>Hemus Air (Bulgarien) Iberworld Airlines S.A. (Spanien) Khalifa Airways (Algerien) ** Lauda Air (Österreich) Macedonian Airlines (Mazedonien) Maersk Air (Dänemark) Meridiana (Italien) Monarch Airlines (GB) Montenegro Airlines (Jugoslawien) Omni Air Express (USA) * Onur Air (Türkei) Pegasus (Türkei) Portugalia (Portugal) Proteus Air System (Frankreich) ** Rheintalflug (BRD) South Atlantic Airways (Spanien) * Spanair (Spanien)</p>	<p>Sun Air of Scandinavia (Dänemark) * Sun Express (Türkei) Transavia (Niederlande) Turkmenistan Airline * Tyrolean Jet Service (Österreich) UPS Worldwide (USA) Ukraine Cargo Airway (Ukraine) Uzbekistan Airways (Uzbekistan) Vlaamse Luchttransportm. (Belgien) Welcome Air Luftfahrt (Österreich)</p> <p><b>Total 61 Gesellschaften</b></p> <p>*) = Betrieb im Verlauf 2001 aufgenommen **) = Betrieb im Verlauf 2001 eingestellt</p>

## Passagiere nach Fluggesellschaft (2001)



## Bewegungen pro Fluggesellschaft (2001)



## Herkunft und Destination der Flüge nach Ländern

	Linien- verkehr	Charter- verkehr	Total	in %
<b>Europa</b>				
Albanien	715	3	718	0.3%
Belgien	5'055	62	5'117	1.9%
Bosnien	712	96	808	0.3%
Bulgarien	549	62	611	0.2%
Dänemark	6'267	29	6'296	2.3%
Deutschland	56'207	849	57'056	20.8%
Finnland	2'081	39	2'120	0.8%
Frankreich	18'057	327	18'384	6.7%
Griechenland	2'798	2'020	4'818	1.8%
Grossbritannien	20'557	219	20'776	7.6%
Irland	728	145	873	0.3%
Island	22	14	36	0.0%
Italien	18'987	921	19'908	7.3%
Jugoslawien	2'164	2'323	4'487	1.6%
Lettland/Litauen	0	6	6	0.0%
Luxemburg	2'163	11	2'174	0.8%
Malta	786	0	786	0.3%
Mazedonien	1'219	841	2'060	0.8%
Niederlande	7'236	66	7'302	2.7%
Norwegen	1'916	17	1'933	0.7%
Österreich	14'771	169	14'940	5.5%
Polen	4'420	8	4'428	1.6%
Portugal	3'658	361	4'019	1.5%
Rumänien	1'388	8	1'396	0.5%
Russische Föderation	2'315	69	2'384	0.9%
Schweden	5'742	30	5'772	2.1%
Serbien	0	228	228	0.1%
Slowenien/Kroatien	3'372	12	3'384	1.2%
Spanien	10'986	2'092	13'078	4.8%
Tschechische Rep./Slowakei	3'077	10	3'087	1.1%
Türkei	2'687	241	2'928	1.1%
Ukraine	660	4	664	0.2%
Ungarn	3'238	42	3'280	1.2%
Zypern	862	540	1'402	0.5%
Landesinterner Verkehr	18'310	645	18'955	6.9%
<b>Total Europa</b>	<b>223'705</b>	<b>12'509</b>	<b>236'214</b>	<b>86.2%</b>
Afrika	5'469	3'743	9'212	3.4%
Asien	14'081	1'051	15'132	5.5%
Nordamerika	11'753	132	11'885	4.3%
Süd- u. Zentralamerika	1'236	375	1'611	0.6%
<b>Total Afrika, Asien, Nordamerika, Süd- und Zentralamerika</b>	<b>32'539</b>	<b>5'301</b>	<b>37'840</b>	<b>13.8%</b>
<b>Gesamttotal</b>	<b>256'244</b>	<b>17'810</b>	<b>274'054</b>	<b>100.0%</b>

verkehrsstatistik

## Marktpositionierung – Verkehrszahlen 2001

### Anzahl Passagiere

	in Mio.	Veränderung in %
London-Heathrow	60.4	-0.4%
Frankfurt	48.3	-1.5%
Paris-CDG	47.9	-0.4%
Amsterdam	39.3	0.1%
Madrid	33.8	3.3%
London-Gatwick	31.1	-2.7%
Rom	25.1	-2.9%
München	23.5	2.4%
Paris-Orly	23.0	-9.0%
<b>Zürich</b>	<b>21.0</b>	<b>-5.7%</b>
Barcelona	20.5	5.4%
Manchester	20.2	22.1%
Brüssel	19.5	-9.3%

### Anzahl gewerblicher Bewegungen

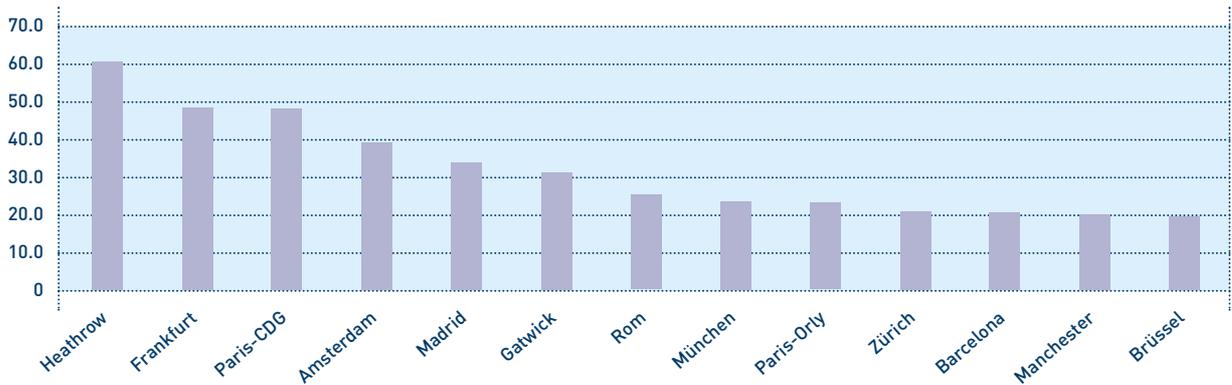
	in Tausend	Veränderung in %
Paris-CDG	515.1	1.3%
London-Heathrow	457.6	-0.4%
Frankfurt	440.2	-0.1%
Amsterdam	416.6	0.4%
Madrid	374.7	4.8%
München	310.3	6.7%
Brüssel	286.8	-6.0%
<b>Zürich</b>	<b>285.6</b>	<b>-5.7%</b>
Kopenhagen	284.9	-4.9%
Rom	283.7	0.1%
Barcelona	270.3	6.5%
Stockholm	251.6	0.6%
London-Gatwick	245.2	-2.9%

### Fracht

	in Tausend	Veränderung in %
Frankfurt	1'476'375	-6.2%
Paris-CDG	1'360'500	-3.5%
Amsterdam	1'181'636	-3.1%
London-Heathrow	1'180'287	-9.7%
Brüssel	559'916	-12.5%
<b>Zürich</b>	<b>492'872</b>	<b>-10.3%</b>
Kopenhagen	379'037	-9.6%
Madrid	294'807	-5.1%
London-Gatwick	280'062	-12.4%
Mailand Malpensa	277'592	-2.6%
London-Stansted	167'371	-0.8%
Rom	133'979	-13.2%
München	123'385	-1.2%

## Marktpositionierung

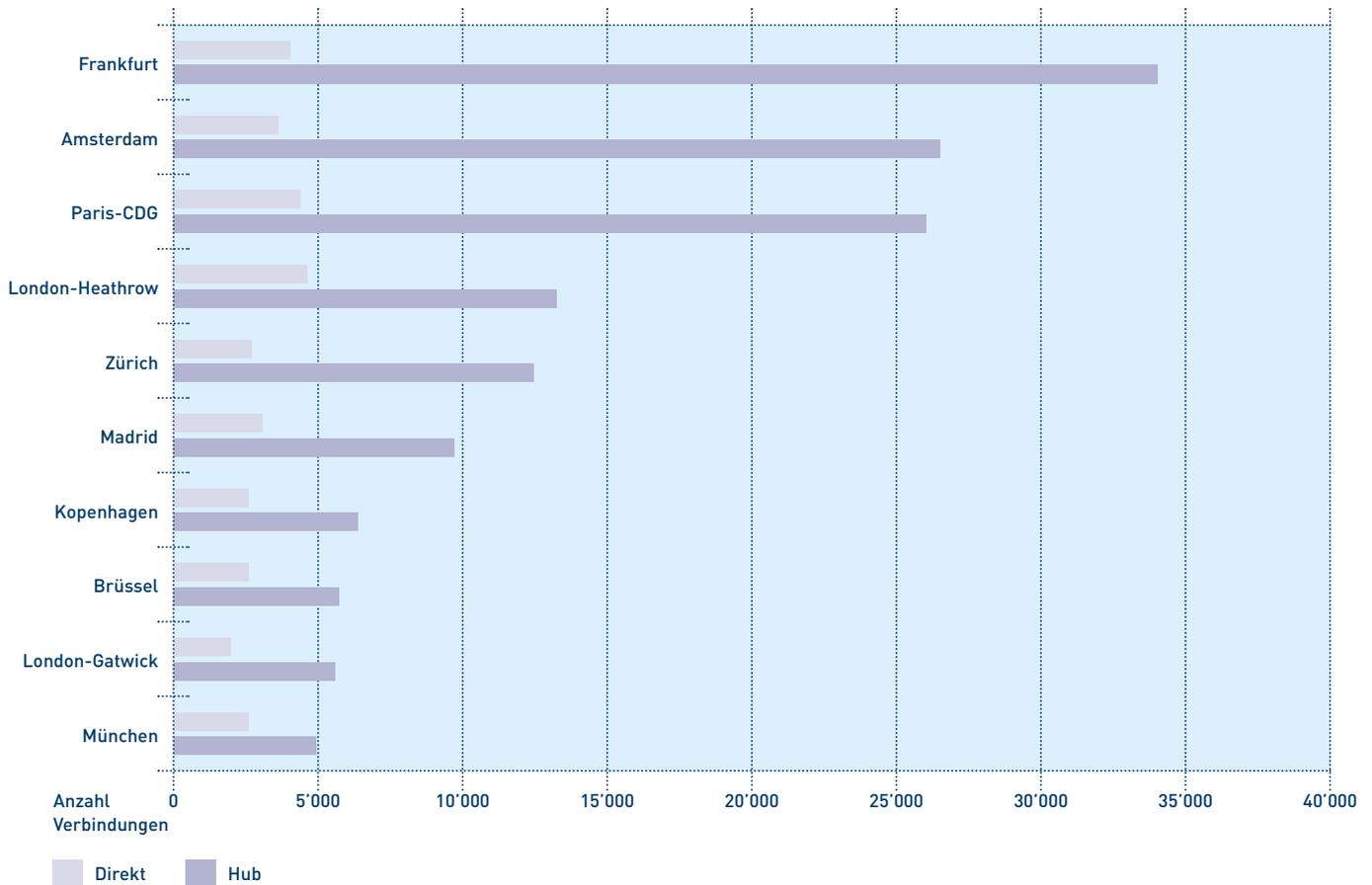
### Passagiere in Mio.



### Anzahl Verbindungen 1999<sup>\*)</sup> (Connectivity)

	Anzahl Hub-Verbindungen <sup>**)</sup> (Hub)	Anzahl direkte Verbindungen (Direct)
Frankfurt	34'388	4'034
Amsterdam	26'913	3'642
Paris-CDG	26'550	4'376
London-Heathrow	13'129	4'502
Zürich	12'441	2'585
Madrid	9'689	3'071
Kopenhagen	6'332	2'671
Brüssel	5'771	2'624
London-Gatwick	5'606	1'974
München	4'869	2'616

Quelle: IATA <sup>\*)</sup> Zahlen 2000 und 2001 noch nicht verfügbar <sup>\*\*)</sup> = Verbindungen mit Umsteigen



## Historische Verkehrsfrequenzen des interkontinentalen Flughafens Zürich 1950 – 2001

### Passagiere

Jahr	Linienverkehr	Charterverkehr	General Aviation	Total
1950				200'723
1960				1'330'733
1970				4'530'024
1980	6'859'629	1'072'471	59'944	7'992'044
1990	11'215'214	1'479'293	75'250	12'769'757
1991	10'541'653	1'608'800	75'089	12'225'542
1992	11'229'546	1'819'392	70'335	13'119'273
1993	11'652'100	1'859'253	62'732	13'574'085
1994	12'449'367	2'057'498	66'469	14'573'334
1995	12'999'887	2'340'562	54'957	15'395'406
1996	13'998'296	2'227'745	50'658	16'276'699
1997	15'827'572	2'440'950	49'838	18'318'360
1998	17'142'169	2'134'613	49'807	19'326'589
1999	18'876'843	1'998'468	50'356	20'925'667
2000	20'551'503	2'075'890	47'973	22'675'366
2001	18'916'434	2'054'307	42'130	21'012'871

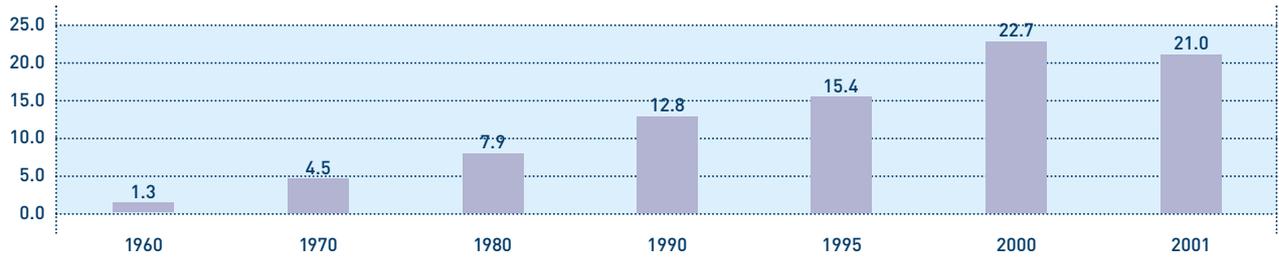
### Flugzeugbewegungen

Jahr	Linienverkehr	Charterverkehr	General Aviation+übrige	Total
1950				41'750
1960				101'800
1970				130'472
1980	107'884	10'639	42'606	161'129
1990	158'360	13'816	47'685	219'861
1991	159'875	15'574	45'946	221'395
1992	173'325	18'188	41'518	233'031
1993	178'812	18'252	36'820	233'884
1994	184'105	19'895	38'498	242'498
1995	186'735	22'299	35'470	244'504
1996	203'214	21'218	33'599	258'031
1997	218'726	22'739	34'666	276'131
1998	231'738	19'686	36'461	287'885
1999	252'018	18'088	36'076	306'182
2000	271'838	19'029	34'755	325'622
2001	256'244	17'810	35'176	309'230

### Fracht

Jahr	Luftfracht	LEV (Camion)	Total
1950			2'846
1960			15'719
1970			96'203
1980	156'751	26'876	183'627
1990	255'513	70'285	325'798
1991	248'452	70'969	319'421
1992	271'475	73'643	345'118
1993	291'623	84'908	376'531
1994	319'968	100'300	420'268
1995	326'928	112'366	439'294
1996	322'541	123'099	445'640
1997	335'028	137'245	472'273
1998	329'842	143'862	473'704
1999	356'643	138'447	495'090
2000	395'142	150'281	545'423
2001	352'607	140'265	492'872

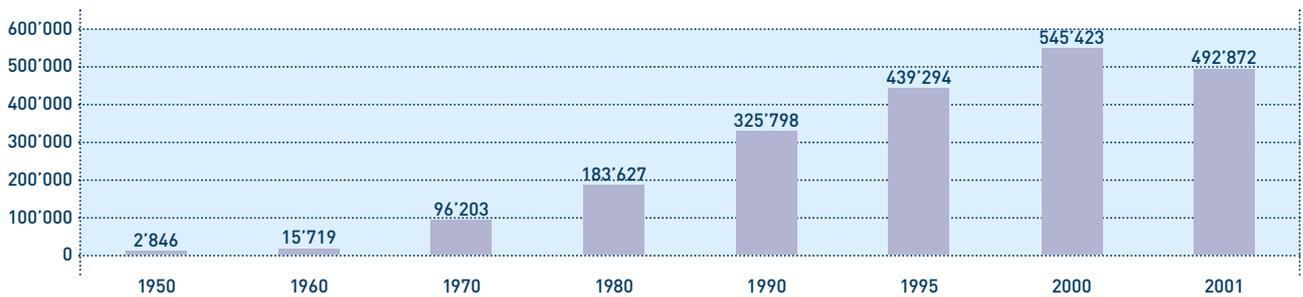
### Passagiere in Millionen



### Bewegungen in Tausend



### Fracht in Tausend Tonnen



destinationen

aites



## Direkt von Zürich aus angeflogene Flughäfen

### Linienverkehr Sommer 2001

#### Europa

Alicante  
 Amsterdam  
 Antwerpen \*  
 Athen  
 Barcelona  
 Basel  
 Belgrad  
 Bergamo \*  
 Berlin (Tegel)  
 Bilbao  
 Billund \*  
 Birmingham  
 Bologna \*  
 Bremen  
 Brüssel  
 Budapest  
 Bukarest  
 Catania \*  
 Dresden  
 Dortmund  
 Dublin  
 Düsseldorf  
 Edinburg \*  
 Eindhoven \*  
 Florenz  
 Frankfurt  
 Genf  
 Genua \*  
 Göteborg  
 Graz  
 Guernsey  
 Hamburg  
 Hannover  
 Helsinki  
 Innsbruck  
 Istanbul  
 Jersey  
 Kattowitz \*  
 Keflavik \*  
 Kiew  
 Klagenfurt  
 Köln  
 Kopenhagen  
 Krakau  
 La Mole (St. Tropez) \*  
 Larnaca  
 Leipzig

Linz  
 Lissabon  
 Ljubljana  
 London (Heathrow)  
 London (Gatwick)  
 London (City)  
 London (Luton)  
 London (Stansted)  
 Lugano  
 Luxemburg  
 Lyon  
 Madrid  
 Mailand  
 Malaga  
 Malta  
 Manchester  
 Marina di Campo (Elba) \*  
 Marseille \*  
 Moskau  
 München  
 Münster  
 Nizza  
 Nürnberg  
 Ohrid  
 Olbia \*  
 Oslo  
 Paderborn \*  
 Palma de Mallorca  
 Paphos \*  
 Paris (CDG)  
 Paris (ORY) \*  
 Porto  
 Prag  
 Pristina  
 Rom  
 Rotterdam \*  
 Salzburg  
 Santiago de Compostela  
 Sarajevo  
 Shannon \*  
 Sion  
 Skopje  
 Sofia  
 Split \*  
 Stockholm  
 St. Petersburg \*  
 Stuttgart  
 Thessaloniki  
 Tirana

Toulouse  
 Turin \*  
 Valencia  
 Venedig  
 Warschau  
 Wien  
 Zagreb

#### Afrika

Abidjan \*  
 Accra  
 Benghazi  
 Dar es Salaam  
 Djerba  
 Douala  
 Hurghada  
 Johannesburg  
 Kairo  
 Lagos \*  
 Libreville  
 Luxor  
 Mahe  
 Malabo \*  
 Marrakesch  
 Mauritius  
 Nairobi \*  
 Sal (Kapverdische Inseln) \*  
 Sharm el Sheikh  
 Tozeur \*  
 Tripoli  
 Tunis  
 Yaunde

#### Asien

Abu Dhabi  
 Adana \*  
 Amman  
 Ankara  
 Baku \*  
 Bangkok  
 Beijing  
 Beirut \*  
 Bombay  
 Colombo  
 Delhi  
 Dubai  
 Erivan \*

Hongkong  
 Izmir \*  
 Jeddah  
 Karachi  
 Kuala Lumpur  
 Male \*  
 Manila  
 Muskat  
 Osaka \*  
 Saigon (Ho Chi Min City) \*  
 Schanghai \*  
 Seoul \*  
 Singapore  
 Taipei \*  
 Teheran  
 Tel Aviv  
 Tiflis \*  
 Tokio

#### Zentral- und Südamerika

Buenos Aires  
 Cancun \*  
 Ciego de Avala \*  
 Holguin \*  
 Puerto Plata  
 Punta Cana \*  
 Rio de Janeiro  
 Santiago de Chile  
 São Paulo  
 Varadero \*

#### Nordamerika

Atlanta  
 Boston  
 Chicago  
 Dallas  
 Los Angeles  
 Miami  
 Montreal  
 New York  
 Newark  
 San Francisco \*  
 Toronto  
 Washington

\* Ende 2001 nicht mehr angeflogene Destinationen; teilweise ist dies jedoch auf vorwiegend saisonale Ursachen zurückzuführen

### Angeflogene Flughäfen und Länder

	Städte	Länder
<b>Europa</b>	<b>103</b>	<b>34</b>
<b>Afrika</b>	<b>23</b>	<b>15</b>
<b>Asien</b>	<b>31</b>	<b>23</b>
<b>Nordamerika</b>	<b>12</b>	<b>2</b>
<b>Zentral- und Südamerika</b>	<b>10</b>	<b>6</b>
<b>Total</b>	<b>179</b>	<b>80</b>

# finanzbericht

## Konzernabschluss gemäss IAS

Konzernerfolgsrechnung	59
Konzernbilanz	60
Veränderung des Konzerneigenkapitals	61
Konzerngeldflussrechnung	62
Anhang der Konzernrechnungslegung	63
Erläuterungen zur Konzernrechnung	67
Bericht des Konzernprüfers	82

**Konzernerfolgsrechnung für die Jahre 2001 und 2000**  
**(gemäss IAS)**  
 (CHF in Tausend)

	Erläuterungen	2001	2000
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		538'644	522'783
Debitorenverluste		[918]	[292]
<b>Total Erträge</b>	<b>(1)</b>	<b>537'726</b>	<b>522'491</b>
Personalaufwand	(2)	(127'856)	(112'121)
Abschreibungen und Amortisation (ordentlich)	(8)	(128'856)	(109'611)
Abschreibungen und Amortisation (Impairment)	(8)	(49'601)	0
Polizei und Sicherheit		(72'497)	(69'735)
Debitorenverlust SAirGroup-Krise	(3)	(42'450)	0
Unterhalt und Material		(34'935)	(31'961)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(30'997)	(23'575)
Energie und Abfall		(22'481)	(16'931)
Andere Betriebskosten	(4)	(20'421)	(16'796)
Andere Aufwendungen / Erträge	(5)	42	[430]
<b>Gewinn vor Zinsen und Steuern</b>		<b>7'674</b>	<b>141'331</b>
Finanzaufwand /-ertrag	(6)	(47'958)	(30'175)
<b>Verlust / Gewinn vor Steuern</b>		<b>(40'284)</b>	<b>111'156</b>
Steuern auf Erträgen	(7)	4'039	(21'374)
<b>Verlust / Gewinn</b>		<b>(36'245)</b>	<b>89'782</b>
Verlust / Gewinn je Aktie	CHF	[7.48]	18.29

**Konzernbilanz per 31. Dezember 2001 und 31. Dezember 2000**  
**(gemäss IAS)**  
(CHF in Tausend)

	Erläuterungen	31.12.01	31.12.00
<b>Aktiven</b>			
Mobile Sachanlagen	(8)	74'704	50'316
Hochbauten, Tiefbauten	(8)	1'265'817	1'130'746
Grundstücke	(8)	111'164	110'511
Projekte in Arbeit	(8)	982'078	691'068
<b>Total Sachanlagen netto</b>	<b>(8)</b>	<b>2'433'763</b>	<b>1'982'641</b>
Immaterielle Anlagen	(8)	27'443	21'863
Finanzanlagen	(9)	30'477	4'175
<b>Anlagevermögen</b>		<b>2'491'683</b>	<b>2'008'679</b>
Warenlager		2'347	2'247
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(10)	80'152	67'197
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(11)	59'021	69'440
Flüssige Mittel		10'970	4'091
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>152'490</b>	<b>142'975</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>2'644'173</b>	<b>2'151'654</b>
<b>Passiven</b>			
Aktienkapital	(12)	245'615	245'615
Kapitalreserven		343'590	344'674
Eigene Aktien		(25'430)	(4'858)
Gewinnreserven		269'342	346'057
<b>Eigenkapital</b>		<b>833'117</b>	<b>931'488</b>
Anleihen <sup>1)</sup>	(13)	1'116'406	619'176
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(13)	30'486	0
Verpflichtungen für latente Steuern	(15)	77'296	85'641
Airport of Zurich Noise Fund	(13/14)	24'772	(2'720)
Vorsorgeverpflichtungen	(16)	5'718	6'089
Übriges langfristiges Fremdkapital		224	0
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>1'254'902</b>	<b>708'186</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		39'747	53'612
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(13)	405'057	376'845
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(17)	111'195	57'770
Laufende Steuerverpflichtungen		155	23'753
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>556'154</b>	<b>511'980</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>1'811'056</b>	<b>1'220'166</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>2'644'173</b>	<b>2'151'654</b>

<sup>1)</sup> Ausweis Anleihen neu netto nach Berücksichtigung Agio (Vorjahr umgegliedert)

## Veränderung des Konzerneigenkapitals (gemäss IAS)

(CHF in Tausend)

	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Gewinnreserven	Eigenkapital
<b>Bilanz per 1.1.2000</b>	<b>245'615</b>	<b>0</b>	<b>355'707</b>	<b>272'119</b>	<b>873'441</b>
Dividendenzahlung 1999				(7'700)	(7'700)
Emissionsabgabe			(10'674)		(10'674)
Erwerb eigene Aktien		(5'217)			(5'217)
Abgabe eigene Aktien		359	(359)		0
Veränderung Steuersatz				(8'144)	(8'144)
Gewinn 2000				89'782	89'782
<b>Bilanz per 31.12.2000</b>	<b>245'615</b>	<b>(4'858)</b>	<b>344'674</b>	<b>346'057</b>	<b>931'488</b>
Effekt aus Erstanwendung IAS 39				(13'551)	(13'551)
<b>Bilanz per 1.1.2001</b>	<b>245'615</b>	<b>(4'858)</b>	<b>344'674</b>	<b>332'506</b>	<b>917'937</b>
Dividendenzahlung 2000				(26'919)	(26'919)
Erwerb eigene Aktien		(21'657)			(21'657)
Abgabe eigene Aktien		1'085	(1'085)		0
Konzernverlust 2001				(36'245)	(36'245)
<b>Bilanz per 31.12.2001</b>	<b>245'615</b>	<b>(25'430)</b>	<b>343'590</b>	<b>269'342</b>	<b>833'117</b>

**Konzerngeldflussrechnung**  
**(gemäss IAS)**  
(CHF in Tausend)

	2001	2000
Ergebnis vor Zinsen und Steuern	7'674	143'461
Abschreibungen/Amortisation auf		
Hoch- und Tiefbauten	161'334	100'496
Mobile Sachanlagen	10'946	9'846
Immaterielle Anlagen	11'683	4'864
Auflösung von Bundesbeiträgen		
Hoch- und Tiefbauten	(5'496)	(5'589)
Mobile Sachanlagen	(6)	(6)
Wertberichtigung Finanzanlagen	1'713	0
Gewinn aus Verkauf von Sachanlagen, netto	(1'343)	0
Zu- (-)/Abnahme (+) Umlaufvermögen ohne flüssige Mittel	(2'331)	(49'825)
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	7'233	2'809
Zu- (+)/Abnahme (-) Airport of Zurich Noise Fund	26'981	(2'660)
Zu- (+)/Abnahme (-) Personalvorsorgeverpflichtungen	(371)	1'253
Zu- (+)/Abnahme (-) übriges langfristiges Fremdkapital	224	0
Aktivierete Fremdkapitalkosten	14'482	4'818
Geldfluss aus Steuern	(23'861)	(2'935)
<b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>	<b>208'862</b>	<b>206'532</b>
Investitionen in Sachanlagen		
Grundstücke	(653)	(10'511)
Bauten in Arbeit	(564'164)	(477'401)
Mobile Sachanlagen	(29'382)	(2'704)
Immaterielle Anlagen	(8'709)	(3'820)
Abgänge von Sachanlagen		
Hoch- und Tiefbauten	4'604	0
Mobile Sachanlagen	77	0
Kauf von Beteiligungen	(71)	0
Investitionen in Finanzanlagen	(30'327)	(2'000)
Zinseinnahmen	1'543	219
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(627'082)</b>	<b>(496'217)</b>
Veränderung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (ohne Anleihen)	175'900	47'100
Aufnahme Anleihe	495'652	300'000
Rückzahlung Anleihe	(150'000)	0
Rückzahlung Kapitalschuld an den Kanton Zürich	0	(9'663)
Rückzahlung übrige langfristige Schulden	0	(237)
Emissionsabgabe aus Aktienkapitalerhöhung	0	(10'674)
Dividendenzahlung für Vorjahr	(26'919)	(7'700)
Erwerb eigene Aktien	(21'657)	(5'217)
Zinszahlungen	(47'877)	(27'428)
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>425'099</b>	<b>286'181</b>
<b>Zu-/Abnahme flüssige Mittel</b>	<b>6'879</b>	<b>(3'504)</b>
Bestand flüssige Mittel anfangs Geschäftsjahr	4'091	7'595
Zu-/Abnahme flüssige Mittel	6'879	(3'504)
<b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>	<b>10'970</b>	<b>4'091</b>
Zusammensetzung der flüssigen Mittel		
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben	10'821	3'680
Kurzfristige Geldanlagen fällig innerhalb 90 Tagen	149	411
<b>Bestand flüssige Mittel Ende Geschäftsjahr</b>	<b>10'970</b>	<b>4'091</b>

## **Anhang der Konzernrechnung**

### **Grundsätze der Konzernrechnungslegung**

#### **Allgemeines**

Als Einzelgesellschaft veröffentlichte die Flughafen Zürich AG im Geschäftsjahr 2000 noch keinen Konzernabschluss. Infolge der Übernahme bzw. Gründung von Tochtergesellschaften im Laufe des Berichtsjahres wird für das Geschäftsjahr 2001 erstmals eine Konzernrechnung erstellt. Bei sämtlichen in der Konzernrechnung sowie in den dazugehörigen Erläuterungen enthaltenen Zahlen für das Geschäftsjahr 2001 handelt es sich somit um konsolidierte Werte, während sich die Vorjahreszahlen auf den Einzelabschluss der Flughafen Zürich AG beziehen.

Die Konzernrechnung wird in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards (IAS), wie sie durch das International Accounting Standards Board übernommen wurden, erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund der geprüften und nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember.

#### **Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze**

In Übereinstimmung mit den per 1. Januar 2001 in Kraft getretenen IAS 39 Finanzinstrumente werden derivative Finanzinstrumente neu zum Verkehrswert bilanziert. Die Anpassung des von der Gesellschaft gehaltenen Zinssatz-Swaps an den Verkehrswert wurde per 1. Januar 2001 nach Abzug latenter Steuern über die Gewinnreserven verbucht. Nachfolgende Änderungen des Verkehrswertes müssen erfolgswirksam erfasst werden, es sei denn Hedge Accounting wird angewandt. Im Übrigen hatte die Einführung von IAS 39 keine Auswirkungen auf das Konzernergebnis oder -eigenkapital.

Per 1. Januar 2001 trat auch IAS 40 Renditeliegenschaften in Kraft. IAS 40 gilt für Liegenschaften, welche zwecks Vermietung oder Wertsteigerung gehalten werden. Die Immobilien der Flughafen Zürich AG werden nicht als Renditeliegenschaften im Sinne von IAS 40 eingestuft. IAS 40 hat damit keine Auswirkungen auf das Konzernergebnis oder -eigenkapital.

#### **Konsolidierungskreis und -methoden**

Die Konzernrechnung umfasst die Flughafen Zürich AG sowie ihre 100%-igen Tochtergesellschaften APT Airport Technologies AG, Unique Betriebssysteme AG und Unique Airports Worldwide AG.

Diese Gesellschaften werden voll konsolidiert. Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden nach der Methode der Vollkonsolidierung zu 100 % übernommen. Alle konzerninternen Transaktionen und Beziehungen sowie Zwischengewinne auf den konzerninternen Transaktionen und Beständen werden eliminiert. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der «Purchase-Methode». Dabei werden die Aktiven und Passiven der übernommenen Gesellschaft zum Übernahmezeitpunkt nach konzernerheitlichen Grundsätzen zu Verkehrswerten bewertet und der Unterschied zwischen dem Kaufpreis und dem sich ergebenden Eigenkapital nach Neubewertung als Goodwill aktiviert und über die Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Im Laufe des Jahres erworbene oder veräusserte Konzerngesellschaften werden vom Erwerbszeitpunkt an konsolidiert und ab Verkaufsdatum aus dem Konsolidierungskreis ausgeschlossen.

#### **Flüssige Mittel**

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit Fälligkeiten innerhalb der nächsten 90 Tage.

#### **Forderungen**

Forderungen werden zum Nominalwert abzüglich der notwendigen Wertberichtigungen für uneinbringliche Forderungen bewertet. Neben Einzelwertberichtigungen für spezifisch bekannte Risiken werden auch Pauschalwertberichtigungen gebildet, wobei man sich hier auf Erfahrungswerte stützt.

#### **Warenlager**

Dieses umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und für Reparaturen der Sachanlagen dienendes Verbrauchsmaterial, welches zu Anschaffungskosten bzw. dem tieferen Marktwert bilanziert wird.

#### **Mobile Sachanlagen, Hoch- und Tiefbauten**

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. In den Anschaffungskosten enthalten sind die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, welche bis zum Zeitpunkt des Nutzenantritts resp. der Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Ebenfalls aktiviert werden Eigenleistungen, sofern diese klar identifizierbar sind und der Sachanlage zugeordnet werden können. Die vom Kanton am 31.12.1999 eingebrachten Sachanlagen enthalten keine solchen aktivierten Leistungen, da ein

Restatement für die Gesellschaft einen unverhältnismässigen Aufwand bedeutet hätte (siehe «IAS-Rahmenkonzept für die Aufstellung und Darstellung von Abschlüssen»: Absatz 44 – «Abwägung von Nutzen und Kosten»). Ab dem 1.1.2000 werden sämtlichen Bauten in Arbeit die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen angerechnet.

Periodische Unterhalts- und Renovationsaufwendungen werden der Erfolgsrechnung belastet, ausgenommen sind Aufwendungen mit wertvermehrender Art, welche aktiviert und über die Restnutzungsdauer abgeschrieben werden.

Anlageobjekte, welche über langfristige Leasingverträge finanziert sind, werden zum Barwert der Mindestleasingraten oder tieferen Verkehrswerte bilanziert. Auf der Passivseite sind die entsprechenden Finanzleasingverpflichtungen als Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Abschreibungen erfolgen linear über den Zeitraum der geschätzten Nutzungs- oder kürzeren Leasingdauer. Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien betragen:

Hochbauten	bis max. 30 Jahre
Tiefbauten	bis max. 30 Jahre
Mobilien und Fahrzeuge	3 bis 20 Jahre

### **Zuwendungen der öffentlichen Hand (Bundesbeiträge)**

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

Sämtliche erhaltenen Bundesbeiträge sind à fonds perdu Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht der Gesellschaft. Bei den bilanzierten Bundesbeiträgen handelt es sich um Beiträge, welche vor dem Jahr 1989 ausgerichtet worden sind.

### **Projekte in Arbeit**

Die Position Projekte in Arbeit umfasst 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.

### **Grundstücke**

Das gesamte Flughafenareal von 8'150'100 m<sup>2</sup> ist gemäss einem flughafeninternen Raster in einzelne Grundstücke eingeteilt, die unterschiedlich bewertet werden. Der Gesamtwert dieser Flughafenparzelle ist in der Bilanz mit 100 Mio. Franken enthalten. Für die Bewertung wird nebst verschiedenen flughafenspezifischen Kriterien, wie die Intensität der baulichen Nutzungsmöglichkeiten, auch die Entwicklung der Bodenpreise in der Region berücksichtigt. Die mit Hochbauten bebaubaren oder überbauten, mit Industrieland vergleichbaren Grundstücke bilden 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. In Berücksichtigung dieses Rasters ergeben sich Landwerte von 675 Franken pro m<sup>2</sup> für intensiv nutzbare Grundstücke bis zu zwei Franken je Quadratmeter für Naturschutzgebiet. Die zusätzlich zum Flughafenareal gekauften Grundstücke sind zum Anschaffungs- respektive Verkehrswert bilanziert.

### **Immaterielle Anlagen und Computersoftware**

Goodwill aus Zusammenschlüssen werden aktiviert und über die geschätzte Nutzungsdauer, jedoch maximal über 20 Jahre, linear abgeschrieben.

Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Implementierung von Computersoftware werden normalerweise im Entstehungsjahr der Erfolgsrechnung belastet. Sofern es sich jedoch um ein klar abgegrenztes Projekt handelt, bei dem die Unternehmung einen klar identifizierbaren zukünftigen Nutzen hat, werden die direkt zurechenbaren externen Kosten aktiviert, sofern der daraus entstehende zukünftige Nutzen diese übersteigt.

Ansonsten werden immaterielle Anlagen zum Anschaffungswert abzüglich der betriebsnotwendigen Abschreibungen bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode.

### **Finanzanlagen**

Die Finanzanlagen beinhalten vor allem Darlehen, welche zum Nominalwert abzüglich notwendiger Wertberichtigungen bilanziert werden. Letztere werden zum Verkehrswert ausgewiesen, wobei die Verkehrswertanpassungen erfolgswirksam erfasst werden.

### **Anleihen**

Anleihen werden bei der erstmaligen Erfassung zum Ausgabepreis abzüglich Transaktionskosten bilanziert. Die Differenz zwischen dem Nominalwert und dem Buchwert wird über die Laufzeit gemäss der Barwertmethode amortisiert.

## Rückstellungen

Rückstellungen werden aufgrund wahrscheinlicher Verpflichtungen, welche Ereignisse vor dem Bilanzstichtag betreffen, gebildet. Der damit verbundene Abfluss von Vermögenswerten ist wahrscheinlich und kann verlässlich abgeschätzt werden.

## Zukünftige Verpflichtungen für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen/Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)

Im Mai 2001 hat der Bundesrat die vom Bundesgericht im Dezember 2000 als nicht anwendbar erklärten Lärmbelastungsgrenzwerte neu festgelegt. Diese liegen erwartungsgemäss tiefer als die im Jahr zuvor festgesetzten. Aufgrund der seit 1. Juni 2001 gültigen strengeren Lärmgrenzwerte für Zivilflughäfen, muss die Gesellschaft – im Vergleich mit dem Geschäftsjahr 2000 – von höheren Kosten im Zusammenhang mit den Lärmschutzmassnahmen und formellen Enteignungen ausgehen. Die Refinanzierung dieser zukünftigen Kosten der Schallschutzmassnahmen (Art. 20 USG; Umweltschutzgesetz) und der formellen Enteignungen (Art. 679 und 684 ZGB; Zivilgesetzbuch), welche die Gesellschaft zu tragen hat, ist über die lärmabhängige Landtaxe und einen speziellen Zuschlag auf den Passagiergebühren gewährleistet.

Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des neuen Betriebsreglementes wurden der Öffentlichkeit verschiedene Betriebsvarianten präsentiert. Die Schallschutzkosten aufgrund der verschiedenen Betriebsvarianten bewegen sich zwischen 140 Mio. Franken und 360 Mio. Franken, diejenigen für die formellen Enteignungen zwischen 0.6 Mio. Franken und 1.3 Mia. Franken. Allfällige Investitionen für die Infrastruktur nehmen eine Bandbreite von knapp 100 Mio. Franken bis über 600 Mio. Franken ein. Die Kosten für den Schallschutz, die formellen Enteignungen sowie die internen Betriebskosten im Zusammenhang mit der Lärmproblematik wie auch alle entsprechenden Erträge werden ab dem 1.1.2000 durch die Gesellschaft über den Airport of Zurich Noise Fund (AZNF) abgewickelt. Der AZNF ist keine eigenständige juristische Einheit, sondern eine spezielle Rechnung innerhalb der Flughafen Zürich AG. Lärmrelevante Kosten und Erträge haben damit keinen Einfluss auf die Erfolgsrechnung der Gesellschaft. Ein allfälliger Überschuss bei der Auflösung des Fonds muss gemäss den Bestimmungen des Reglementes zurückerstattet werden. Der Saldo der kumulierten Einnahmen resp. Ausgaben wird in der Bilanz ausgewiesen. Allfällig überschüssige flüssige Mittel sind zur freien Verfügung der Gesellschaft und werden im ordentlichen Cash Management bewirtschaftet. Die Situation des Fonds per 31.12.2001 ist unter Ziffer 14) der Erläuterungen dargestellt.

## Steuern

Die Steuern enthalten die Ertragssteuern für die laufend zu versteuernden Erträge sowie die latenten Steuern. Die laufenden Ertragssteuern basieren auf dem steuerbaren Gewinn der Berichtsperiode. Latente Steuern werden nach der Balance Sheet Liability Methode auf den ertragssteuerwirksamen zeitlichen Differenzen, welche zwischen den Steuerbilanz- und den IAS-Bilanzwerten bestehen, zum mutmasslich zu erwartenden anwendbaren Steuersatz berechnet. Latente Steueraktiven werden nur gebildet, wenn deren zukünftige Realisierung wahrscheinlich ist.

## Leasing

**Finanzierungsleasing:** Leasingverträge werden bilanziert, sofern Risiken und Nutzen bei Vertragsabschluss mehrheitlich an die Gesellschaft übergehen. Die Leasingraten werden in Zinsaufwand und Tilgungsbetrag nach der Annuitätsmethode aufgeteilt. Die Abschreibung der Leasinggegenstände erfolgt über die geschätzte Nutzungs- oder kürzere Leasingdauer.

**Operatives Leasing:** Erträge und Aufwendungen für operatives Leasing werden über die Erfolgsrechnung erfasst.

## Fremdwährungen

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden zu dem am Transaktionstag gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst. Kursdifferenzen, welche aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst. Für die Jahre 2000 und 2001 waren keine massgeblichen Transaktionen in Fremdwährungen zu verzeichnen.

Alle Gruppengesellschaften sind in der Schweiz domiziliert und erstellen ihre Abschlüsse in Schweizer Franken. Aus der Konsolidierung der Einzelabschlüsse resultieren deshalb keine Umrechnungsdifferenzen.

## Personalvorsorgeverpflichtungen

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-Gesellschaft-Seite zur Flughafen Zürich AG gekommenen Mitarbeiter(Innen) auf den 1.1.2000 in die BVK übergetreten sind.

Die BVK ist die Vorsorgeeinrichtung für rund 36'000 kantonale Angestellte und für eine Vielzahl weiterer Versicherter von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Gemeinden und gemeinnützigen Institutionen. Der Vorsorgeplan der BVK ist nach Massgabe der International Accounting Standards als leistungsorientierter Plan auszulegen. Allerdings ist bei dieser gemeinschaftlichen Form des Vorsorgeplanes aus Gründen, die nicht im Einflussbereich der Flughafen Zürich AG liegen, der Zugriff

auf und die Ausscheidung von Daten in der Form, wie sie für die Berechnung nach IAS 19 erforderlich wären, nicht möglich. Deshalb behandelt die Flughafen Zürich AG den Vorsorgeplan der BVK unter Berufung auf IAS 19 Paragraph 30 als beitragsorientierten Plan. Das bedeutet, dass die von der Flughafen Zürich AG an die BVK bezahlten Beiträge für die Vorsorge unverändert in den Aufwand einfließen (Personalvorsorgekosten).

Die versicherungstechnische Bilanz der BVK zeigt Ende 2000 einen Deckungsgrad von 100,0% (bei Verminderung der Finanzanlagen um eine Schwankungsreserve von 2.9 Mia. Franken) bzw. einen solchen von 118,2% (ohne Kürzung um die Schwankungsreserve). Die Berechnung der Deckungsverhältnisse erfolgte nach Massgabe der versicherungstechnischen Grundlagen VZ/BVK 2000, somit nach anderen Berechnungsmethoden als die unter IAS 19 anzuwendende «projected unit credit method». Ob und inwieweit diese Deckungssituation Auswirkungen auf die Entwicklung der künftigen Beitragszahlungen hat, lässt sich nicht abschätzen.

#### **Derivative Finanzinstrumente**

Die Flughafen Zürich AG hält derzeit einen Zinssatz-Swap zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos auf dem verzinslichen Fremdkapital. Hedge Accounting wird nicht angewendet. Der Zins-Swap wird zum Verkehrswert bewertet und die nicht realisierten Gewinne und Verluste im Finanzergebnis ausgewiesen.

#### **Wertbeeinträchtigungen**

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

## Erläuterungen zur Konzernrechnung

### Änderungen im Konsolidierungskreis

Am 17.10.2001 bzw. am 11.12.2001 gründete die Flughafen Zürich AG die beiden Tochtergesellschaften Unique Betriebssysteme AG und Unique Airports Worldwide AG. Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur. Unique Airports Worldwide AG hat den Zweck, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen.

Am 30. September 2001 übernahm die Flughafen Zürich AG 75% der Aktien der APT Airport Technologies AG (APT). Die Flughafen Zürich AG hatte bereits zuvor 25% der Aktien gehalten. Die APT bezweckt die technische, betriebliche und kommerzielle Konzeption, Planung, Projektierung, Realisierung und den Betrieb von Kommunikations- und strategischen Bewirtschaftungssystemen an Flughäfen. In der Periode vom 30. September bis 31. Dezember 2001 weist die APT einen Verlust von 0,125 Mio. Franken aus.

Die Akquisition der APT hatte folgenden Einfluss auf die Aktiven und Passiven der Gruppe:

CHF in Tausend	
Flüssige Mittel	4
Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	305
Mobile Sachanlagen	2'788
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(710)
Darlehen	(2'287)
<b>Erworbene Nettoaktiven</b>	<b>100</b>
Bereits gehaltene Anteile	(25)
Erworbene flüssige Mittel	(4)
<b>Geldabfluss aus Akquisition</b>	<b>71</b>

## Segmentberichterstattung

### Primäre Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung nach IAS 14 entspricht den internen Reporting Segmenten. Für das Vorjahr 2000 liegen die entsprechenden Zahlen nicht vor.

Grundlage für die gezeigten Werte bildet die alte Organisationsform, welche bis 31.12.2001 Gültigkeit hatte. Die so ermittelten Zahlen sind im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der zukünftigen Segmentsberichterstattungen bereits aufgrund der neuen Organisationsform, gültig ab 1.1.2002, dargestellt (siehe auch Kommentar zum Geschäftsabschluss).

Intersegmentäre Erträge setzen sich im Wesentlichen zusammen aus der Verrechnung von Mietkosten aus dem Bereich «Non-Aviation» für beanspruchte Hochbaufläche des Bereiches «Aviation». Die Vermögenswerte der übrigen Liegenschaften (inklusive der ganzen Terminals) sind primär dem Bereich «Non-Aviation» zugeordnet. Die Verrechnung der Kosten aufgrund der beanspruchten Fläche erfolgt auf der Basis der Selbstkosten (einschliesslich Verzinsung des eingesetzten Kapitals). Die intersegmentären Erträge stellen gleichzeitig intersegmentäre Aufwendungen im Segmentergebnis der nutzenden Bereiche dar.

Die Mitarbeiter (Vollzeitstellen) sind auf die beiden Segmente aufgeteilt.

CHF in Mio.		Aviation	Non-Aviation	Über-Leitung	Total
Erlöse mit Dritten	2000	274.6	247.9	0	522.5
	2001	279.7	258.0	0	537.7
Intersegment Erträge	2000	n.v.b.	n.v.b.		n.v.b.
	2001	9.5	113.3	(122.8)	0
<b>Erträge Total</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		
	<b>2001</b>	<b>289.2</b>	<b>371.3</b>	<b>(122.8)</b>	<b>537.7</b>
<b>Segmentergebnis</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		<b>n.v.b.</b>
	<b>2001</b>	<b>(69.7)</b>	<b>77.3</b>		<b>7.6</b>
Anlagevermögen brutto ohne Projekte in Arbeit	2000	n.v.b.	n.v.b.		
	2001	817.5	2'607.9		3'425.4
Projekte in Arbeit	2000	n.v.b.	n.v.b.		
	2001	405.1	576.9		982.0
<b>Anlagevermögen brutto</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		
	<b>2001</b>	<b>1'222.6</b>	<b>3'184.8</b>		<b>4'407.4</b>
<b>Kummulierte Wertberichtigungen</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		
	<b>2001</b>	<b>444.9</b>	<b>1'444.1</b>		<b>1'889.0</b>
<b>Bundessubventionen netto</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		
	<b>2001</b>	<b>0</b>	<b>26.8</b>		<b>26.8</b>
<b>Anlagevermögen netto</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		
	<b>2001</b>	<b>777.7</b>	<b>1'713.9</b>		<b>2'491.6</b>
<b>Investitionen Total</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		
	<b>2001</b>	<b>196.1</b>	<b>469.9</b>		<b>666.0</b>
<b>Mitarbeiter (Stellen) per 31.12.</b>	<b>2000</b>	<b>n.v.b.</b>	<b>n.v.b.</b>		<b>1'084</b>
	<b>2001</b>	<b>632</b>	<b>583</b>		<b>1'215</b>

### Sekundäre Segmentberichterstattung

Unique erbringt praktisch sämtliche Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2001 wurden 0,8 Mio. Franken Beratungsleistungen ausserhalb des Flughafens Zürich erbracht. Auf eine Berichterstattung nach geografischen Segmenten wird deshalb verzichtet.

## Konzernerfolgsrechnung

### 1) Erträge<sup>1)</sup>

CHF in Tausend	2001	2000
Landegebühren	91'184	97'050
Passagiergebühren	157'702	145'703
Emissionsgebühren	4'427	4'974
Parkgebühren	4'100	3'480
Frachterträge	8'251	8'615
Treibstoffgebühren	7'927	8'292
Übrige Erlöse	6'601	6'523
Debitorenverluste Aviation	(453)	(0)
<b>Total Aviation</b>	<b>279'738</b>	<b>274'637</b>
Auto Parkgebühren	46'919	45'199
Retail- und Duty-free	47'436	51'073
Restauration	7'277	5'719
Werbeflächen und Promotion	7'364	5'561
Übrige Konzessionen (Autovermietung, Taxi, Banken etc.)	11'728	9'184
<b>Total Konzessions-Erträge</b>	<b>120'724</b>	<b>116'736</b>
Mieterträge und Pachtzinsen	80'626	83'705
Energie- und Nebenkostenverrechnung	20'103	18'521
Reinigung	4'468	3'861
Dienstleistungserträge	6'947	4'625
<b>Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung</b>	<b>112'144</b>	<b>110'712</b>
Kommunikationsdienstleistungen	3'544	2'515
Airport Conference Center	3'753	3'659
Aktiviertete Eigenleistungen <sup>2)</sup>	8'105	4'461
Übrige Dienstleistungen und Diverses	7'636	7'993
Airport of Zurich Noise Fund	2'546	2'070
Debitorenverluste Non-Aviation	(464)	(293)
<b>Total Erträge aus Dienstleistungen</b>	<b>25'120</b>	<b>20'405</b>
<b>Total Non-Aviation Erträge</b>	<b>257'988</b>	<b>247'854</b>
<b>Total Erträge</b>	<b>537'726</b>	<b>522'491</b>

<sup>1)</sup> Die Aufteilung der Erlöse aus Lieferungen und Leistungen in Aviation und Non-Aviation erfolgte in Abstimmung mit der erstmals gezeigten Segmentsberichterstattung. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend umgegliedert.

<sup>2)</sup> Bei den aktivierten Eigenleistungen handelt es sich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, welche die Bauherrenvertretung wahrnehmen. Deren Leistungen werden objektbezogen zugeordnet. Die aktivierten Eigenleistungen Aviation sind mit 1,667 Mio. Franken (2001) und 0,918 Mio. Franken (2000) in den übrigen Erlösen Aviation enthalten.

## 2) Personalaufwand

CHF in Tausend	2001	2000
Löhne und Gehälter	100'334	90'288
Personalsorgekosten für leistungsorientierte Pläne	(317)	0
Personalsorgekosten für beitragsorientierte Pläne	6'992	6'014
Sozialversicherungsbeiträge	11'084	8'789
Übriger Personalaufwand	9'763	7'030
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>127'856</b>	<b>112'121</b>
<b>Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeiter (Stellen)<sup>1)</sup>:</b>	<b>1'173</b>	<b>1'072</b>
<b>Personalbestand per 31.12. (Stellen)</b>	<b>1'215</b>	<b>1'111</b>
<b>Durchschnittliche Personalkosten pro Stelle</b>	<b>109</b>	<b>105</b>

<sup>1)</sup> Inklusive Anpassung Beschäftigungsgrad Stundenlöhner

Im Berichtsjahr wurde denjenigen Mitarbeitern eine Gratisaktie abgegeben, welche das erste Dienstjahr beendet haben. Im Vorjahr wurde an alle Mitarbeiter eine Gratisaktie (in Ausnahmefällen weitere Gratisaktien) abgegeben. Die Geschäftsleitung und das Kader erhielten im Jahr 2001 aus dem Geschäftsergebnis 2000 als Teil der variablen Entschädigung zudem 3'877 Aktien im Rahmen des Bonusprogrammes. Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von 4 Jahren belegt (vgl. Erläuterung zum Aktienkapital und zu den Reserven).

## 3) Debitorenverlust SAirGroup-Krise

CHF in Tausend	2001	2000
Debitorenverlust SAirGroup-Krise netto	42'450	0
<b>Total Debitorenverlust SAirGroup-Krise netto</b>	<b>42'450</b>	<b>0</b>

Die ausstehenden Forderungen gegenüber der SAirGroup und deren Tochtergesellschaften wurden auf Null abgeschrieben und belaufen sich auf netto 42,45 Mio. Franken.

## 4) Andere Betriebskosten

CHF in Tausend	2001	2000
Miet- und Benutzungsaufwendungen	8'329	7'599
Sachversicherungen	2'466	2'213
Passagierdienste	2'364	1'650
Kommunikationsaufwendungen	2'362	2'174
Reinigung durch Dritte	2'597	1'596
Weitere Betriebskosten	2'303	1'564
<b>Total andere Betriebskosten</b>	<b>20'421</b>	<b>16'796</b>

## 5) Andere Aufwendungen/Erträge

CHF in Tausend	2001	2000
Andere Erträge	4'813	6'440
Andere Aufwendungen	(4'771)	(6'870)
<b>Total andere Aufwendungen/Erträge</b>	<b>42</b>	<b>(430)</b>

In den anderen Erträgen sind u.a. 3,5 Mio. Franken Buchgewinn aus der Umfinanzierung der ARA Klotten enthalten. Die anderen Aufwendungen beinhalten u.a. 2,2 Mio. Franken aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen sowie 1,5 Mio. Franken Kosten im Zusammenhang mit der SAirGroup-Krise.

## 6) Finanzaufwand/-ertrag

CHF in Tausend	2001	2000
Zinsaufwand auf Anleihen	40'996	28'901
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit <sup>1)</sup>	(14'482)	(4'818)
Zinsaufwand auf Anleihen, netto	26'514	24'083
Zinsaufwand auf Bankkrediten	12'585	4'150
Zins-Absicherung	4'508	0
Wertanpassung Finanzanlagen	1'713	0
Abschreibungen Agio	1'618	1'159
Übriger Finanzaufwand	1'603	0
Übrige Zinsaufwendungen	885	1'122
<b>Finanzaufwand</b>	<b>49'426</b>	<b>30'514</b>
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben	(1'079)	(323)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(389)	(14)
Dividendertrag aus Wertschriften	0	(2)
<b>Finanzertrag</b>	<b>(1'468)</b>	<b>(339)</b>
<b>Total Finanzaufwand/-ertrag</b>	<b>47'958</b>	<b>30'175</b>

<sup>1)</sup> Die aktivierten Fremdkapitalzinsen wurden im Jahr 2001 mit einem Durchschnittszinssatz von 4,38% und im Jahr 2000 von 4,26% errechnet.

## 7) Steuern auf Erträgen

CHF in Tausend	2001	2000
Laufende Steuern	258	23'746
Latente Steuern	(4'297)	(2'372)
<b>Total Steuern auf Erträgen</b>	<b>(4'039)</b>	<b>21'374</b>

Der Steueraufwand lässt sich wie folgt analysieren:

CHF in Tausend	2001	2000
Verlust/Gewinn vor Steuern	(40'284)	111'156
Steuerertrag/-aufwand zum erwarteten Steuersatz	(9'265)	23'701
Verzicht auf Aktivierung von latenten Steuern auf Verlusten	7'463	0
Steuereffekt auf Ausbuchung von eigenen Aktien	(2'396)	0
Steueraufwand aus Vorjahren	159	0
Steuereffekt auf Emissionskosten	0	(2'327)
<b>Total Steuern auf Erträgen</b>	<b>(4'039)</b>	<b>21'374</b>

## Konzernbilanz

### 8) Entwicklung Anlagevermögen

CHF in Mio.	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Projekte in Arbeit in Leasing <sup>2)</sup>	Projekte in Arbeit	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Immaterielle Anlagen	Finanzanlagen	Total
<b>Anschaffungswerte</b>										
Schlussbilanz per 31.12.2000	110.5	565.4	2'301.2	0	691.1	148.5	3'816.7	27.0	4.2	3'847.9
Umgliederungen						(5.2)	(5.2)	5.2		0
Anpassung Übernahmewerte FIG <sup>1)</sup>					(2.8)		(2.8)	2.8		0
<b>Eröffnungsbilanz per 01.01.2001</b>	<b>110.5</b>	<b>565.4</b>	<b>2'301.2</b>	<b>0</b>	<b>688.2</b>	<b>143.3</b>	<b>3'808.7</b>	<b>35.0</b>	<b>4.2</b>	<b>3'847.9</b>
Änderung Konsolidierungskreis						4.1	4.1		(2.3)	1.8
Zugänge	0.7			32.8	564.1	29.4	627.0	8.7	30.3	666.0
Abgänge		(6.9)	(93.2)			(7.8)	(107.9)	(0.4)		(108.3)
Transfers		67.7	225.6		(303.1)	5.8	(3.9)	3.9		0
<b>Schlussbilanz per 31.12.2001</b>	<b>111.2</b>	<b>626.3</b>	<b>2'433.6</b>	<b>32.8</b>	<b>949.3</b>	<b>174.8</b>	<b>4'327.9</b>	<b>47.3</b>	<b>32.2</b>	<b>4'407.4</b>
<b>Wertberichtigungen</b>										
Schlussbilanz per 31.12.2000	0	422.5	1'281.0	0	0	98.1	1'801.6	5.1	0	1806.7
Umgliederungen						(3.3)	(3.3)	3.3		0
<b>Eröffnungsbilanz per 01.01.2001</b>	<b>0</b>	<b>422.5</b>	<b>1'281.0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>94.9</b>	<b>1'798.3</b>	<b>8.4</b>	<b>0</b>	<b>1'806.8</b>
Änderung Konsolidierungskreis						1.3	1.3			1.3
Zugänge		13.3	98.5			10.9	122.7	11.7	1.7	136.1
Abgänge		(5.7)	(91.8)			(7.0)	(104.5)	(0.3)		(104.9)
Impairment <sup>3)</sup>			49.6				49.6			49.6
<b>Schlussbilanz per 31.12.2001</b>	<b>0</b>	<b>430.1</b>	<b>1'337.2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100.1</b>	<b>1'867.4</b>	<b>19.9</b>	<b>1.7</b>	<b>1'889.0</b>
<b>Zuwendungen der öffentlichen Hand</b>										
Eröffnungsbilanz per 01.01.2001	0	1.5	30.9	0	0	0	32.4	0	0	32.4
Abgänge		(0.3)	(5.3)				(5.6)			(5.6)
<b>Schlussbilanz per 31.12.2001</b>	<b>0</b>	<b>1.2</b>	<b>25.6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26.8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26.8</b>
<b>Nettobuchwert per 31.12.2001</b>	<b>111.2</b>	<b>195.0</b>	<b>1'070.8</b>	<b>32.8</b>	<b>949.3</b>	<b>74.7</b>	<b>2'433.7</b>	<b>27.4</b>	<b>30.5</b>	<b>2'491.6</b>

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

<sup>1)</sup> Im Rahmen des «Reverse Take Over» war den von der FIG übernommenen Bauten in Arbeit für die erstmalige Bilanzierung ein Verkehrswert von 353,8 Mio. Franken beigemessen worden. Aufgrund neuer Erkenntnisse im Sommer 2001 hat sich gezeigt, dass dieser Wert um 2,8 Mio. Franken zu hoch angesetzt war. Als Folge ergab sich ein um denselben Betrag zu tiefer Goodwill. Die Buchwerte der Projekte in Arbeit und des Goodwills wurden im 2001 entsprechend angepasst.

Der Goodwill aus dem «Reverse Take Over» per 1.1.2000 ist in den immateriellen Anlagen enthalten und weist per 31.12.2001 einen Nettobuchwert von 14,9 Mio. Franken aus (Anschaffungswert 24,8 Mio. Franken; kumulierte Wertberichtigung 9,9 Mio. Franken).

<sup>2)</sup> Im Dezember 2001 ist die Flughafen Zürich AG in einen Leasing-Rahmenvertrag zur Finanzierung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie von Flugzeugenergieversorgungsanlagen, welche bisher von den SAir-Group-Gesellschaften betrieben wurden, eingetreten. Diese Anlagen wurden im Rahmen der 5. Bauetappe neu erstellt und befinden sich derzeit noch im Ausbau. Die Flughafen Zürich AG betreibt diese Infrastruktur seit dem 1.1.2002 in eigener Regie. Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Geschäftsberichtes wird über den Abschluss von definitiven Leasingverträgen verhandelt. Der Leasing-Rahmenvertrag ist vom Sachverhalt her als Finanzierungsleasing einzustufen und wurde deshalb aktiviert.

<sup>3)</sup> Im Zuge der SAirGroup-Krise sowie der fortgeschrittenen Bautätigkeit im Rahmen der Errichtung des Airside-Centers wurde eine detaillierte Überprüfung der ausgewiesenen Buchwerte ausgewählter Objekte des Sachanlagevermögens vorgenommen (Impairment-Test). Auf den folgenden Gebäuden wurden daraufhin Sonderabschreibungen vorgenommen: Fracht Ost 24,0 Mio. Franken, Bausubstanz Terminal A+B 18,0 Mio. Franken; Gastroeinbauten Terminal A und B 2,3 Mio. Franken und Busgate Süd 5,3 Mio. Franken.

Die so ermittelten tieferen Buchwerte entsprechen den erwarteten Nutzwerten, wobei ein Diskontsatz von 8,0% zur Anwendung gelangte. In der Segmentberichterstattung erfolgte die Berücksichtigung dieser Sonderabschreibungen verursachergerecht.

## 9) Finanzanlagen

CHF in Tausend		31.12.2001	31.12.2000
NOVO Business Consultants AG, Bern	Bet.quote 15% Nom. AK 1.0 Mio. CHF	150	150
APT Airport Technologies AG, Zürich-Airport	Bet.quote 25% Nom. AK 0.1 Mio. CHF	0	25
APT Airport Technologies AG, Zürich-Airport	Beteiligungsähnliches Darlehen <sup>1)</sup>	0	4'000
Gestión y Ingeniería IDC S.A. («Chile»)	Darlehen	5'327	0
SR Technics AG, Zürich-Airport	durch den Kanton ZH gesichertes Darlehen	25'000	0
<b>Total Finanzanlagen</b>		<b>30'477</b>	<b>4'175</b>

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

Die NOVO Business Consultants AG erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen.

Die APT Airport Technologies AG wurde von der Flughafen Zürich AG per 30. September 2001 zu 100% übernommen (vgl. Erläuterungen zu Änderungen des Konsolidierungskreises).

Das Darlehen an die Gestión y Ingeniería IDC S.A. in Chile wurden im Dezember 2001 gewährt. Das Darlehen wird verwendet, um die Aktien von Unique an der neu zu gründenden Unique Airport Latin America (UALA) zu kaufen. Die Transaktion wird Ende April 2002 abgeschlossen sein. Das Darlehen ist gesichert durch die Verpfändung der Aktien der IDC S.A.

Im Rahmen der Lösungsfindung zur Sicherung der flughnahen Betriebe gewährte die Flughafen Zürich AG der SR Technics AG ein Darlehen in der Höhe von 25,0 Mio. Franken, welches durch den Kanton Zürich mit einer Ausfallgarantie gesichert ist (siehe auch «weitere Angaben», Ziffer 7, Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

## 10) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	130'533	67'926
Wertberichtigung	(50'381)	(729)
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>80'152</b>	<b>67'197</b>

Die Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per Ende 2001 um rund 13 Mio. Franken ist auf die verspätete Zahlung ausstehender Gebührenrechnungen durch die Handling-Agents aufgrund der SAir-Group-Krise zurückzuführen. Bis zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichtes sind die Ausstände bezahlt worden.

In der Wertberichtigung sind die auf Null abgeschriebenen Forderungen gegenüber SAirGroup und deren Tochtergesellschaften von netto 42,450 Mio. Franken sowie die im Auftrag der Skyguide fakturierten Flugsicherungsgebühren von 7,278 Mio. Franken und weitere Debitorenverluste enthalten (siehe auch Ziffer 3, Debitorenverlust SAirGroup Krise). Ein effektiver Verlust der Ausstände von Skyguide müsste von Skyguide getragen werden.

## 11) Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000 <sup>1)</sup>
Aktive Rechnungsabgrenzung	31'486	37'341
Steuerrückforderungen (MWST/VST)	24'812	28'448
Vorauszahlungen an Lieferanten	2'608	2'892
Sonstige Forderungen	115	759
<b>Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>59'021</b>	<b>69'440</b>

<sup>1)</sup> Agio wurde reklassiert und neu von den Anleihen abgezogen.

## 12) Aktienkapital und Reserven

### Aktienkapital (Nominalwert CHF 50.–)

Anzahl	Ausgegebene Namenaktien	Eigene Aktien	Aktien im Umlauf
Anfangsbestand 01.01.2001	4'912'300	17'974	4'894'326
Erwerb von eigenen Aktien	0	110'975	4'783'351
Abgabe an Mitarbeiter und Dritte	0	(4'066)	4'787'417
<b>Schlussbestand 31.12.2001</b>	<b>4'912'300</b>	<b>124'883</b>	<b>4'787'417</b>

#### Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeiter und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogrammes sowie der Umsetzung der strategischen Erfolgsposition «Unternehmer sein». Der Gegenwert wurde den Kapitalreserven belastet und ist somit nicht erfolgswirksam [siehe auch Ziffer 2, Personalaufwand sowie unter «weiteren Angaben», Ziffer 5, nahestehende Personen und Gesellschaften]. Der Bestand an eigenen Aktien dient für diese Beteiligungsprogramme sowie als Treasurybestand.

#### Reserven

Die Reserven unterliegen aus handelsrechtlichen Bestimmungen einer Ausschüttungssperre im Betrag von 148,2 Mio. Franken.

#### Verlust/Gewinn pro Aktie

Der Verlust pro Aktie wurde aus dem Verlust der Gesellschaft und dem gewichteten Durchschnitt der Anzahl ausstehender Aktien (ausgegebene Aktien abzüglich eigene Aktien) berechnet.

CHF	2001	2000
Den Aktionären zustehender Verlust/Gewinn	(36'245'279)	89'781'279
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	4'847'256	4'909'444
Verlust/Gewinn pro Aktie	(7.48)	18.29

#### Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2001	2000
Öffentliche Hand	54,26%	57,90%
Private	4,43%	3,19%
Unternehmungen	6,92%	4,15%
Pensionskassen	6,69%	6,14%
Finanzinstitute	5,25%	4,72%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	22,45%	23,89%
Anzahl Aktionäre	3'407	2'931

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

	2001	2000
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	49,00%	52,65%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,38%	5,36%

### 13) Finanzverbindlichkeiten

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Anleihen	1'116'406	619'176
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	30'486	0
Airport of Zurich Noise Fund <sup>1)</sup>	24'772	(2'720)
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'171'664</b>	<b>616'456</b>
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	296'600	196'200
Darlehen Kanton Zürich	100'000	0
Darlehen Personalfonds unique zurich airport	5'500	0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	2'318	0
KK Personalfonds unique zurich airport	639	645
Anleihe Rückzahlung 16.3.2001	0	150'000
Kurzfristiger Vorschuss Conzeta Holding	0	30'000
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>405'057</b>	<b>376'845</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'576'721</b>	<b>993'301</b>

<sup>1)</sup> siehe auch Ziffer 14) der Erläuterungen

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind fest verzinslich. Details zu den ausstehenden Anleihen sind aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich.

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Banken handelt es sich um Kreditaufnahmen, verteilt über verschiedene Laufzeiten mit fixen Zinssätzen. Diese bewegen sich per 31.12.2001 zwischen 3,25% und 4,65% (per 31.12.2000 zwischen 3,90% und 3,98%). Die eingegangenen Kreditbedingungen wurden eingehalten.

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

Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos hat die Gesellschaft im Juni 2000 einem «Forward starting interest rate Swap» über einen Nominalbetrag von 300 Mio. Franken und einer Laufzeit vom 16. März 2001 bis am 16. März 2009 abgeschlossen. Die Gesellschaft tritt dabei als «fixed-rate payer» auf. Der fixe Zinssatz wurde auf 4,68% festgesetzt. Der variable Zinssatz basiert auf dem CHF-LIBOR. In Übereinstimmung mit dem per 1. Januar 2001 in Kraft getretenen IAS 39 Finanzinstrumente wurde der Verkehrswert des Swaps per 1. Jahr 2001 nach Abzug der latenten Steuern über die Gewinnreserven verbucht. Hedge Accounting wird nicht angewendet. Die Veränderungen des Verkehrswertes wurden im Finanzergebnis erfasst.

Details zu Anleihen:

Nominalbetrag in CHF	Buchwert in CHF	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung	Zinszahlungstermine
150'000'000	148'852'633	1995 – 2007	5,000%	Nein	28. September
175'000'000	173'795'507	1996 – 2006	4,625%	Nein	12. April
300'000'000	297'730'028	2000 – 2005	4,625%	Nein	5. Juli
300'000'000	298'407'593	2001 – 2004	4,00%	Nein	14. April
200'000'000	197'620'564	2001 – 2009	4,25%	Nein	26. März
<b>1'125'000'000</b>	<b>1'116'406'325</b>	<b>Total</b>			

Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten:

CHF in Tausend	31.12. 2001	31.12. 2000
Innerhalb 1 Jahr	405'057	375'845
Zwischen 2 und 5 Jahren	781'683	294'364
Über 5 Jahre	389'981	322'092
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'576'721</b>	<b>993'301</b>

Leasingverbindlichkeiten:

CHF in Tausend	31.12. 2001	31.12. 2000
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	3'360	0
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	16'130	0
Fällig über 5 Jahre	20'998	0
<b>Total zukünftige Minimumleasingzahlungen</b>	<b>40'488</b>	<b>0</b>
Zukünftige Zinsen	7'685	0
<b>Barwert der Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>32'804</b>	<b>0</b>
Davon fällig innerhalb 1 Jahr	2'319	0
Davon fällig innerhalb 2 und 5 Jahren	11'749	0
Davon fällig über 5 Jahre	18'737	0

Die Leasingverbindlichkeiten sind mit einem Satz von 4,3% verzinslich.

#### 14) Airport of Zurich Noise Fund (AZNF)

Die Anmerkung zu dieser Position ist in den Grundsätzen zur Konzernrechnungslegung unter dem Titel «Zukünftige Verpflichtungen für Lärmschutzmassnahmen und formelle Enteignungen» zu finden.

CHF in Tausend	31.12. 2001	31.12. 2000
Saldo Airport of Zurich Noise Fund per 1.1. <sup>1)</sup>	(2'720)	0
Total Lärmgebühren-Erträge	40'091	11'594
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(10'564)	(12'183)
<b>Nettoergebnis vor operativen Kosten<sup>2)</sup></b>	<b>26'807</b>	<b>(589)</b>
Operative Kosten <sup>2)</sup>	(2'546)	(2'070)
Verzinsung Airport of Zurich Noise Fund	511	(60)
<b>Guthaben- bzw. Schuldsaldo Airport of Zurich Noise Fund per 31.12. von bzw. gegenüber der Gesellschaft</b>	<b>24'772</b>	<b>(2'720)</b>

1) Der Airport of Zurich Noise Fund wurde im Geschäftsjahr 2000 gegründet.

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

## 15) Verpflichtungen für latente Steuern

Der Bestand der latenten Steuern entwickelte sich wie folgt:

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Eröffnungsbilanz per 1. Januar 2001	85'641	79'869
Veränderung Steuersatz, über Gewinnreserve berücksichtigt	0	8'144
Effekt aus Erstanwendung IAS 39, über Gewinnreserve berücksichtigt	(4'048)	0
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	(4'297)	(2'372)
<b>Am Ende des Jahres</b>	<b>77'296</b>	<b>85'641</b>

Die latenten Steuern lassen sich auf folgende Bilanzpositionen zuordnen:

CHF in Tausend	31.12.2001		31.12.2000	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Wertberichtigung Hochbauten und mobile Sachanlagen		60'808		67'916
Erneuerungsfonds		18'423		17'158
Agio netto nach Emissionskosten		1'977		1'339
Zinssatz-Swap	4'257			
Diverse Positionen		345	772	
<b>Latente Steuern, brutto</b>	<b>4'257</b>	<b>81'553</b>	<b>772</b>	<b>86'413</b>
Verrechnung von Aktiven und Passiven	(4'257)	4'257	(772)	772
<b>Latente Steuern, netto</b>	<b>0</b>	<b>77'296</b>	<b>0</b>	<b>85'641</b>

Per 31. Dezember 2001 verfügen die Flughafen Zürich AG sowie ihre Tochtergesellschaften gesamthaft über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge von 32,648 Mio. Franken. Auf die Aktivierung von latenten Steuern auf diesen Verlustvorträgen wurde vollständig verzichtet. Vom Gesamtbetrag verfallen 0,125 Mio. Franken im Jahr 2007 und 32,523 Mio. Franken im Jahr 2008.

## 16) Vorsorgeverpflichtungen

Seit dem 1. Januar 2000 ist die gesamte Belegschaft der Flughafen Zürich AG für die berufliche Vorsorge der Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich (BVK) angeschlossen. Der Vorsorgeplan der BVK wird als Beitragsprimat im Sinne von IAS 19 behandelt. Es wird diesbezüglich auf die Grundsätze der Konzernrechnungslegung verwiesen.

Die ausgewiesenen Vorsorgeverpflichtungen umfassen zwei spezielle Vorsorge-Teilpläne: Zum einen die Rentner aus der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG; diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten) und zum anderen ein besonderer Plan für Entschädigungen für vorzeitige Pensionierungen.

Die nicht aktivierten Überschüsse umfassen im Wesentlichen die im Personalfonds unique zurich airport (vormals Personalvorsorgestiftung der Flughafen Immobilien Gesellschaft) enthaltene Arbeitgeber-Beitragsreserve. Der Hauptzweck dieser Stiftung ist die Erbringung von freiwilligen Zusatzleistungen, namentlich die Finanzierung des Teuerungsausgleichs auf den Renten an die nicht der BVK angeschlossenen ehemaligen FIG-Mitarbeiter. Da indessen von seiten der Flughafen Zürich AG die feste Absicht besteht, die Beitragsreserve weder jetzt noch in überschaubarer Zukunft zur Erbringung von Arbeitgeberbeiträgen zu verwenden, wurde von einer Teilaktivierung der Beitragsreserve abgesehen.

Die leistungsorientierten Pläne hatten in der Bilanz und der Erfolgsrechnung die folgenden Auswirkungen:

## Bilanz

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Vorsorgeverpflichtungen, Barwert	35'804	36'198
Vorsorgevermögen, Marktwert	(36'856)	(38'691)
<b>Überdeckung</b>	<b>(1'052)</b>	<b>(2'493)</b>
Nicht erfasste technische Gewinne	845	2'657
<b>Subtotal (vor Verwertbarkeitstest)</b>	<b>(207)</b>	<b>164</b>
Nicht als Vermögenswert erfasste Beträge (nicht aktivierte Überschüsse)	5'925	5'925
<b>Verpflichtung in der Bilanz</b>	<b>5'718</b>	<b>6'089</b>

## Erfolgsrechnung

CHF in Tausend	2001	2000
Kosten des laufenden Dienstjahres	0	0
Zinsaufwand	1'402	1'430
Erwarteter Ertrag auf dem Vorsorgevermögen	(1'773)	(1'890)
Arbeitnehmerbeiträge	0	0
Veränderung der nicht als Vermögenswert erfassbaren Beträge	0	1'713
<b>Total in der Erfolgsrechnung erfasste Beträge</b>	<b>(371)</b>	<b>1'253</b>

Die Beträge sind in folgenden Positionen enthalten:

CHF in Tausend	2001	2000
Personalaufwand (siehe Erläuterung 2)	(371)	0
Andere Aufwendungen	0	1'253

Veränderung der Vorsorgeverpflichtungen in der Bilanz:

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Am Anfang des Jahres	6'089	4'836
Total Kosten, siehe oben	(371)	1'253
Direkt vom Arbeitgeber bezahlte Leistungen	(131)	0
Veränderungen der nicht berücksichtigten technischen Gewinne	131	0
<b>Am Ende des Geschäftsjahres</b>	<b>5'718</b>	<b>6'089</b>

Für die Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

	2001	2000
Abzinsungssatz	4.0%	4.0%
Erwartete Rendite aus dem Vorsorgevermögen	5.0%	5.0%
Erwartete zukünftige Rentensteigerungen	1.0%	1.0%

## 17) Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Passive Rechnungsabgrenzung	69'273	47'354
Zins-Absicherung <sup>1)</sup>	27'247	0
An- und Vorauszahlungen von Kunden	3'979	449
Personalguthaben (13. Monatslohn/Ferien- & Überzeit)	7'597	7'120
Sozialversicherungsbeiträge	1'672	1'572
Andere Verpflichtungen	1'427	1'275
<b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>111'195</b>	<b>57'770</b>

<sup>1)</sup> Zins-Absicherung siehe auch Ziffer 13) Finanzverbindlichkeiten

## Weitere Angaben

### 1. Finanzinstrumente

**Ausserbilanzgeschäfte:** Die Gesellschaft verwendet mit Ausnahme des im Anhang zum Abschluss dargestellten Zins Swap keine derivativen Finanzinstrumente.

**Währungsrisiko:** Praktisch sämtliche Transaktionen erfolgen in Schweizer Franken.

**Kreditrisiken:** Das Kreditrisiko bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist beschränkt, weil der Kundenstamm aus einer Vielzahl von Kunden besteht. Als Folge der Ereignisse des Herbst 2001 mit dem Zusammenbruch der SAirGroup wurden ferner mit deren Nachfolgegesellschaften entsprechende Massnahmen getroffen, um das Risiko weiter zu minimieren.

**Zinssatzrisiko:** Das Zinsänderungsrisiko ist beschränkt, da der grösste Teil des verzinslichen Fremdkapitals festverzinslich ist. Im Weiteren hält die Flughafen Zürich AG zur Absicherung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten einen Interest Rate Swap. (siehe Ziff. 13, Finanzverbindlichkeiten)

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

### 2. Operatives Leasing

Es bestehen folgende nicht kündbare Mietverpflichtungen:

CHF in Tausend	2001	2000
Innerhalb eines Jahres	0	2'700
Zwischen 1 und 5 Jahre	0	10'125

Diese Mietzahlungen im laufenden Geschäftsjahr – inkl. variablen Mietanteilen – beliefen sich auf 2,7 Mio. Franken (2000: 2,626 Mio. Franken). Diese Zahlungen betreffen die Miete der Energieversorgungsanlagen, welche die Unternehmung im Zuge der Sicherstellung der flughnahen Betriebe per 1.1.2002 käuflich erworben hat. Ferner besteht im Cargobereich ein nicht kündbarer Mietvertrag mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 2004, welcher ausschliesslich volumenabhängige Kosten verursacht. Diese betragen im Geschäftsjahr 2001 4,267 Mio. Franken (2000: 4,264 Mio. Franken). Im Rahmen der Lösungsfindung für die flughnahen Betriebe steht eine vorzeitige Auflösung dieses nicht kündbaren Mietvertrages zur Diskussion (siehe auch Ziffer 7) weitere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die von der Gesellschaft als Vermieterin abgeschlossenen Mietverträge sind innerhalb eines Jahres kündbar.

### 3. Investitionsverpflichtungen

Zum Jahresende 2001 waren Sachanlageinvestitionen im Umfang von 2,4 Mia. Franken (Vorjahr 2,3 Mia. Franken; Erhöhung als Folge der Übernahme der Gepäcksortieranlage) beschlossen. Es betrifft dies im Wesentlichen die 5. Bauetappe, welche hauptsächlich das Dock Midfield, den Neubau des Airsidecenters, das Bahnhof Check-in sowie ein Parkhaus umfasst. Davon waren per 31. Dezember 2001 1,8 Mia. Franken vergeben (2000: 1,2 Mia. Franken), wovon 1,1 Mia. Franken (2000: 0,6 Mia. Franken) bereits ausgegeben waren.

Zu den gemäss Zusammenschlussvertrag vom Kanton zu übernehmenden, flughafenspezifischen Aktiven gehören auch Liegenschaften und Grundbesitz des sogenannten kantonalen Fluglärmfonds. Damit diese Aktiven auf die Gesellschaft übertragen werden können, war die Aufhebung des Fluglärmfonds durch den Kantonsrat des Kantons Zürich notwendig. In seiner Sitzung vom 12. März 2001 stimmte der Kantonsrat der Aufhebung des Fluglärmfonds zu und gab damit den Weg zur Übernahme der Liegenschaften durch die Gesellschaft frei. Der Übernahmepreis wird bei maximal 65 Mio. Franken liegen. Die Übernahme ist per 1.1.2003 geplant.

### 4. Eventualverpflichtungen

Es bestehen Eventualverbindlichkeiten aus Bauhandwerkerpfandrechten in der Höhe von Total 0,1 Mio. Franken. Dabei handelt es sich um Drittpfandforderungen für Leistungen gegenüber sich im Nachlass befindliche SAirGroup-Gesellschaften. Über den gesamten Betrag wurde eine Rückstellung gebildet.

Im Weiteren bestehen keine wesentlichen Eventualverbindlichkeiten.

### 5. Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrates
- Mitglieder der Geschäftsleitung

Der Kanton Zürich gewährt der Gesellschaft ein Darlehen von max. 873 Mio. Franken, wovon per Bilanzstichtag 100 Mio. Franken bezogen waren (siehe Ziff. 13, Finanzverbindlichkeiten).

Im Geschäftsjahr 2001 wurden an nahestehende Personen und Gesellschaften die folgenden Vergütungen bezahlt:

CHF in Tausend	2001	2000
Verwaltungsrat und Geschäftsleitung (Vergütungen inkl. Sozialleistungen) (18 Personen; VJ 18 Personen)	4'128	3'294
Kanton Zürich (Kantonspolizei gemäss Leistungsvereinbarung zu Marktkonditionen)	65'390	60'984

Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ist zurückzuführen auf den erstmals im Jahr 2001 aufgrund des Geschäftsergebnisses 2000 ausbezahlten variablen Lohnanteil der Geschäftsleitung.

Im Weiteren wurden im Rahmen des Bonussystems 2'024 Aktien unentgeltlich an die Geschäftsleitung (10 Personen) abgegeben (vgl. Erläuterung zum Aktienkapital und zu den Reserven). Die Aktien sind mit einer Sperrfrist von 4 Jahren belegt.

## 6. Gruppengesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaften	Domizil	Aktienkapital CHF in Tausend	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	245'615	Muttergesellschaft
Unique Betriebssysteme AG	Kloten	100	100
Unique Airports Worldwide AG	Kloten	100	100
APT Airport Technologies AG	Kloten	100	100

## 7. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat den Konzernabschluss 2001 am 28.2.2002 genehmigt. Es sind keine Ereignisse zwischen dem 31. Dezember 2001 und dem 28. Februar 2002 eingetreten, welche eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge gehabt hätten.

Am 13.1.2002 hat das Stimmvolk des Kantons Zürich die Ausfallgarantie zugunsten der Flughafen Zürich AG von 100 Mio. Franken formell genehmigt. Diese Ausfallgarantie soll es dem Flughafen Zürich ermöglichen, geeignete Massnahmen zur Unterstützung der flughafennahen Betriebe zu treffen.

Am 14.2.2002 hat Unique bekanntgegeben, die auf den Oktober 2002 geplante Inbetriebnahme des Dock Midfield aufgrund der aktuellen Passagierzahlen um 12 bis 24 Monate zu verschieben. Die Verschiebung erlaubt es Unique, erhebliche Betriebskosten einzusparen und damit das Ergebnis zu verbessern. Die Gesellschaft geht davon aus, dass die verschobene Inbetriebnahme die Werthaltigkeit der Anlagen nicht beeinträchtigt und im heutigen Zeitpunkt – rund 10 Monate vor Fertigstellung des Dock Midfield – keine zusätzlichen Abschreibungen auf den Projekten in Arbeit notwendig sind.

Mit den früheren SAirGroup-Tochtergesellschaften Cargologic, Swisscargo respektive mit deren Sachwaltern wurde Mitte Februar 2002 ein Termsheet unterzeichnet, welches die ganze Eigentümer- und Mietsituation im Bereich der Fracht bereinigt und neu regelt. Die im Rahmen dieses Termsheets übernommenen Verpflichtungen von Unique sind in diesem Abschluss bereits enthalten und führten insbesondere zur Sonderabschreibung auf den Gebäuden im Bereich Fracht Ost.

## Konzernabschluss gemäss IAS

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

---

Als Konzernprüfer haben wir die auf den Seiten 59 bis 81 wiedergegebene Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Eigenkapitalnachweis, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2001 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes sowie nach den International Standards on Auditing der International Federation of Accountants (IFAC), 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 Accounting Standards (IAS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

Rudolf Züger  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Leitende Revisoren

Roger Neininger  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 28. Februar 2002

## Jahresabschluss Flughafen Zürich AG gemäss Schweizer Obligationenrecht (OR)

Erfolgsrechnung	84
Bilanz	85
Rechnungslegungsgrundsätze	86
Anhang zur Jahresrechnung	87
Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung des Ergebnisses 2001	90
Bericht der Revisionsstelle	91

**Erfolgsrechnung für die Jahre 2001 und 2000**  
**(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)**  
(CHF in Tausend)

	Anhang	2001	2000
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		538'292	522'704
Debitorenverluste		(917)	37
<b>Total Erträge</b>		<b>537'375</b>	<b>522'741</b>
Personalaufwand		(129'260)	(113'052)
Abschreibungen und Amortisation (ordentlich)		(112'068)	(92'174)
Abschreibungen und Amortisation (Impairment)		(35'884)	0
Polizei und Sicherheit		(72'497)	(69'735)
Unterhalt		(26'023)	(23'939)
Verkauf, Marketing, Verwaltung		(29'051)	(20'513)
Energie und Abfall		(22'481)	(16'931)
Andere Betriebsaufwendungen		(20'413)	(16'796)
Material		(8'838)	(8'022)
Einlage in den Erneuerungsfonds		(5'500)	(5'500)
<b>Ordentlicher Gewinn vor Zinsen und Steuern</b>		<b>75'360</b>	<b>156'079</b>
Finanzaufwand/-ertrag	(1)	(63'893)	(42'927)
Ausserordentliches Ergebnis	(2)	(1'515)	(5'648)
Ausserordentliches Ergebnis SAirGroup-Krise	(3)	(42'450)	0
Betriebsfremdes Ergebnis	(4)	2'199	145
<b>Verlust/Gewinn vor Steuern</b>		<b>(30'299)</b>	<b>107'649</b>
Steuern		(2'148)	(25'816)
<b>Jahresverlust/Jahresgewinn</b>		<b>(32'447)</b>	<b>81'833</b>

**Bilanz per 31. Dezember 2001 und 31. Dezember 2000**  
**(Handelsrechtlicher Abschluss; Flughafen Zürich AG)**  
(CHF in Tausend)

<b>Aktiven</b>	Anhang	<b>31.12.2001</b>	<b>31.12.2000</b>
Mobile Sachanlagen		48'752	47'663
Hochbauten, Tiefbauten		1'018'189	856'393
Grundstücke		111'164	110'511
Projekte in Arbeit		949'204	691'068
<b>Total Sachanlagen, netto</b>		<b>2'127'309</b>	<b>1'705'635</b>
Immaterielle Anlagen		12'083	3'583
Finanzanlagen	(5)	31'674	4'175
<b>Anlagevermögen</b>	(6)	<b>2'171'066</b>	<b>1'713'393</b>
Warenlager		2'347	2'247
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		79'956	67'197
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		59'654	69'440
Flüssige Mittel und Wertschriften	(7)	21'926	8'949
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>163'883</b>	<b>147'833</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>2'334'949</b>	<b>1'861'226</b>
<b>Passiven</b>			
Aktienkapital		245'615	245'615
Gesetzliche Reserven			
Agio		269'254	269'254
Allgemeine Reserve		19'060	19'060
Reserve für eigene Aktien	(7)	25'430	4'858
Freie Reserven		55'428	23'742
Bilanzverlust/-gewinn			
Gewinnvortrag		3'070	414
Jahresverlust/Jahresgewinn		(32'447)	81'833
<b>Eigenkapital</b>		<b>585'410</b>	<b>644'776</b>
Anleihen	(8)	1'125'000	625'000
Erneuerungsfonds		80'102	74'602
Airport of Zurich Noise Fund		24'772	(2'720)
Langfristige Rückstellungen	(9)	7'442	7'588
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>1'237'316</b>	<b>704'470</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		39'085	53'612
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(10)	377'739	376'845
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		86'447	49'550
Kurzfristige Rückstellungen	(11)	8'952	31'973
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>512'223</b>	<b>511'980</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>1'749'539</b>	<b>1'216'450</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>2'334'949</b>	<b>1'861'226</b>

## Rechnungslegungsgrundsätze

### 1. Allgemeines

Die nachfolgenden Darstellungen und Erläuterungen beziehen sich auf den Einzelabschluss gemäss den schweizerischen handelsrechtlichen Vorschriften (Schweizer Obligationenrecht). Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statuarischen Geschäfte der Generalversammlung.

### 2. Bewertungsgrundsätze

Wo nicht anders erwähnt, gelten die gleichen Bestimmungen analog dem Konzernabschluss gemäss IAS.

#### Sachanlagen

In Abweichung zum Konzernabschluss gemäss IAS ist der Einfluss des Reverse Take Over (Neubewertung der FIG-Sachanlagen per 1.1.2000 einschliesslich latenter Steuern) nicht relevant.

#### Goodwill

Der aufgrund des «Reverse Merger Accounting» entstandene Goodwill von 24,8 Mio. Franken ist im handelsrechtlichen Abschluss nicht relevant.

#### Erneuerungsfonds

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

#### Eigene Aktien

Im Gegensatz zum Konzernabschluss gemäss IAS wird der Bestand an eigenen Aktien per 31.12.2001 unter Wertschriften ausgewiesen. Im Eigenkapital erfolgt die Darstellung gemäss den obligationenrechtlichen Vorschriften. Im Weiteren wurde die unentgeltliche Abgabe der Aktien an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Buchverlust auf dem Bestand per 31.12.2001 der Erfolgsrechnung belastet.

#### Kosten im Zusammenhang mit der Ausgabe von Anleihen

Im handelsrechtlichen Abschluss werden diese Kosten direkt der Erfolgsrechnung belastet und nicht wie im IAS-Abschluss aktiviert und über die Laufzeit der Anleihe gemäss der Barwertmethode amortisiert.

#### Finance Leasing

Im IAS-Abschluss werden diese Werte bilanziert, im handelsrechtlichen Abschluss wird diese Position als Ausserbilanzgeschäft behandelt und in den weiteren Angaben offengelegt.

## Anhang zur Jahresrechnung Flughafen Zürich AG Erfolgsrechnung

### 1) Finanzaufwand/-ertrag

CHF in Tausend	2001	2000
Zinsaufwand auf Anleihen	40'996	28'901
abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit <sup>1)</sup>	(14'482)	(4'818)
Zinsaufwand auf Anleihen, netto	26'514	24'083
Emissionskosten	4'388	13'911
Zinsaufwand auf Bankkrediten	12'471	4'150
Wertanpassung Finanzanlagen	15'904	0
Zins-Absicherung	3'599	0
Übrige Zinsaufwendungen	810	1'122
Übriger Finanzaufwand	1'598	0
<b>Finanzaufwand</b>	<b>65'284</b>	<b>43'266</b>
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben	(1'002)	(323)
Dividendertrag aus Wertschriften	0	(2)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(389)	(14)
<b>Finanzertrag</b>	<b>(1'391)</b>	<b>(339)</b>
<b>Total Finanzaufwand/-ertrag</b>	<b>63'893</b>	<b>42'927</b>

<sup>1)</sup> Die aktivierten Fremdkapitalzinsen wurden im Jahr 2001 mit einem Durchschnittzinssatz von 4,38% und im Jahr 2000 von 4,26% errechnet.

### 2) Ausserordentliches Ergebnis

CHF in Tausend	2001	2000
Ausserordentlicher Ertrag	1'346	6'196
Ausserordentlicher Aufwand	(2'861)	(11'844)
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>	<b>(1'515)</b>	<b>(5'648)</b>

Im ausserordentlichen Ertrag sind diverse aperiodische Erträge enthalten.

Die ausserordentlichen Aufwände beinhalten 1,32 Mio. Franken aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen sowie 1,5 Mio. Franken Kosten im Zusammenhang mit der SAirGroup-Krise.

### 3) Ausserordentliches Ergebnis SAirGroup-Krise

CHF in Tausend	2001	2000
Debitorenverlust SAirGroup-Krise, netto	42'450	0
<b>Total Debitorenverlust SAirGroup-Krise, netto</b>	<b>42'450</b>	<b>0</b>

Die ausstehenden Forderungen gegenüber der SAirGroup und deren Tochtergesellschaften wurden auf Null abgeschrieben und belaufen sich auf netto 42,45 Mio. Franken.

### 4) Betriebsfremdes Ergebnis

CHF in Tausend	2001	2000
Betriebsfremder Ertrag	3'467	244
Betriebsfremder Aufwand	(1'268)	(99)
<b>Betriebsfremdes Ergebnis</b>	<b>2'199</b>	<b>145</b>

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

## Bilanz

### 5) Finanzanlagen

CHF in Tausend		31.12.2001	31.12.2000
NOVO Business Consultants AG, Bern	Bet.quote 15% Nom. AK 1.0 Mio. CHF	150	150
APT Airport Technologies AG, Zürich-Flughafen	Bet.quote 100% Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	25
APT Airport Technologies AG, Zürich-Flughafen	Beteiligungsähnliches Darlehen <sup>1)</sup>	2'287	4'000
Unique Betriebssysteme AG, Zürich-Flughafen	Bet.quote 100% Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	0
Unique Betriebssysteme AG, Zürich-Flughafen	Darlehen	23'610	0
Unique Airports Worldwide AG, Zürich-Flughafen	Bet.quote 100% Nom. AK 0.1 Mio. CHF	100	0
Unique Airports Worldwide AG, Zürich-Flughafen	Darlehen	5'327	0
<b>Total Finanzanlagen</b>		<b>31'674</b>	<b>4'175</b>

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

Die NOVO Business Consultants AG erbringt Beratungs- und Informatikdienstleistungen.

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 Verzinsung des Darlehens an die APT Airport Technologies AG erfolgt zu marktüblichen Konditionen.

Am 17.10.2001 bzw. am 11.12.2001 gründete die Flughafen Zürich AG die beiden Tochtergesellschaften Unique Betriebssysteme AG und Unique Airports Worldwide AG. Unique Betriebssysteme AG bezweckt den Betrieb flughafenrelevanter Infrastruktur. Unique Airports Worldwide AG hat den Zweck, weltweit Flughäfen bzw. flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben bzw. zu besitzen.

### 6) Brandversicherungswerte der Sachanlagen

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Gebäude inkl. Ladebrücken	2'260'427	2'303'144
Fahrhabe	297'842	255'606

In den oben aufgeführten Werten sind die Tiefbauten nicht enthalten, da diese nicht über die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) versichert werden können. Im Weiteren sind die Bauten in Arbeit (Bestandteil der Projekte in Arbeit) während der Bauphase mit einer Bauzeitversicherung bei der GVZ versichert. Diese Werte sind deshalb ebenfalls nicht enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden diese Gebäude aufgrund von Schätzungen der GVZ definitiv versichert.

### 7) Flüssige Mittel und Wertschriften

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Flüssige Mittel	10'687	4'091
Eigene Aktien	11'239	4'858
<b>Total flüssige Mittel und Wertschriften</b>	<b>21'926</b>	<b>8'949</b>

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

Anzahl	31.12.2001	31.12.2000
<b>Bestand zu Beginn des Geschäftsjahres</b>	<b>17'974</b>	<b>0</b>
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	110'975	19'300
Unentgeltliche Abgabe	(4'066)	(1'326)
<b>Bestand am Ende des Geschäftsjahres</b>	<b>124'883</b>	<b>17'974</b>

## 8) Anleihen

Die Unternehmung hat folgende Anleihen ausstehend:

Betrag in CHF	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Kündigung	Zinszahlungstermin
150'000'000	1995 - 2007	5,000%	Nein	28. September
175'000'000	1996 - 2006	4,625%	Nein	12. April
300'000'000	2000 - 2005	4,625%	Nein	5. Juli
300'000'000	2001 - 2004	4,00%	Nein	14. April
200'000'000	2001 - 2009	4,25%	Nein	26. März
<b>1'125'000'000</b>	<b>Total</b>			

## 9) Langfristige Rückstellungen

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Pensionsverpflichtungen	5'718	6'088
Provisorische Mietverhältnisse	1'500	1'500
Lebensarbeitszeitguthaben Mitarbeiter	224	0
<b>Total langfristige Rückstellungen</b>	<b>7'442</b>	<b>7'588</b>

## 10) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Darin enthalten sind gemäss Konzernabschluss IAS, Ziffer 13, Finanzverbindlichkeiten, u. a. auch folgende Positionen:

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Darlehen Personalfonds unique zurich airport <sup>1)</sup>	5'500	0
Personalfonds unique zurich airport	639	645

<sup>1)</sup> bis 2000 «Personalvorsorgestiftung»  
Die Verzinsung des Darlehens sowie des Kontokorrentes erfolgt zu marktüblichen Konditionen

## 11) Kurzfristige Rückstellungen

CHF in Tausend	31.12.2001	31.12.2000
Personalguthaben (13. Monatslohn/Ferien- & Überzeit)	7'597	7'120
Andere Verpflichtungen	1'200	1'100
Steuerverpflichtungen	155	23'753
<b>Total kurzfristige Rückstellungen</b>	<b>8'952</b>	<b>31'973</b>

## Weitere Angaben

## Bedeutende Aktionäre

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

	2001	2000
Kanton Zürich (inkl. Beamtenversicherungskasse)	49,00%	52,65%
Stadt Zürich (inkl. städtische Versicherungskasse)	5,38%	5,36%

## Diverse Angaben

CHF in Tausend	2001	2000
Bürgschaften, Garantien und Pfandbestellungen zugunsten Dritter: dabei handelt es sich um Drittpfandforderungen für Leistungen gegenüber sich im Nachlass befindlicher SAirGroup-Gesellschaften (über den gesamten Betrag wurde eine Rückstellung gebildet)	100	0
Verpfändete und abgetretene Aktiven sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt	keine	keine
Nicht bilanzierte Finanz-Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	32'804	0
Wesentliche Auflösung von stillen Reserven	keine	keine
Aufwertungen von Aktiven	keine	keine

<sup>1)</sup> Siehe Rechnungslegungsgrundsätze im Einzelabschluss Ziffer 2, Bewertungsgrundsätze

## Antrag des Verwaltungsrates zur Verwendung des Ergebnisses 2001

Der Jahresverlust inklusive Saldo vortrag des Vorjahres ergibt einen Bilanzverlust von CHF 29'376'929. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, diesen auf die neue Rechnung vorzutragen.

## Einzelabschluss gemäss HR

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der **Flughafen Zürich AG, Zürich**

---

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang/Seiten 84 bis 90) der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2001 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

Rudolf Züger  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Leitende Revisoren

Roger Neininger  
dipl. Wirtschaftsprüfer

Zürich, 28. Februar 2002