


by year



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

Inhaltsverzeichnis

2	<u>Kennzahlen</u>
4	<u>Halbjahresbericht</u>
11	<u>Konzernerfolgsrechnung</u>
12	<u>Konzernbilanz</u>
13	<u>Veränderung des Konzerneigenkapitals</u>
14	<u>Konzerngeldflussrechnung</u>
15	<u>Anhang der Konzernrechnung</u>
16	<u>Grundsätze der Konzernrechnungslegung</u>
16	<u>Erläuterungen zur Konzernrechnung</u>

Kennzahlen 1. Semester 2007

Finanzkennzahlen¹⁾

(Alle Beträge gemäss International Financial Reporting Standards, IFRS)

(CHF in Tausend)	1-6/2007	1-6/2006	Veränderung in %
Umsatz	372'932	355'318	+5,0
<i>Davon Aviation-Erträge</i>	<i>225'164</i>	<i>210'231</i>	<i>+7,1</i>
<i>Davon Non-Aviation-Erträge</i>	<i>147'768</i>	<i>145'087</i>	<i>+1,8</i>
Betriebskosten	190'496	172'118	+10,7
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	182'436	183'200	(0,4)
EBITDA-Marge	48,9%	51,6%	
Konzerngewinn	46'104	37'031	+24,5
<i>Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben</i>	<i>46'104</i>	<i>37'031</i>	<i>+24,5</i>
<i>Davon den Minderheiten zuzuschreiben</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>n/a</i>
Investitionen	72'214	191'831	(62,4)
Cashflow ²⁾	120'278	122'109	(1,5)
Investiertes Kapital (Capital Employed)	2'691'769	2'679'504	+0,5
Eigenkapital per 30.6.	1'289'186	1'150'353	+12,1
<i>Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zurechenbar</i>	<i>1'289'186</i>	<i>1'150'353</i>	<i>+12,1</i>
<i>Davon den Minderheiten zurechenbar</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>n/a</i>
Eigenkapitalquote	40,1%	35,8%	
Verzinsliches Kapital (netto, gemäss IFRS)	1'080'125	1'315'222	(17,9)
Verzinsliches Kapital (IFRS) / EBITDA	2,96x	3,59x	
Verzinsliches Kapital (netto, nominal)	1'201'903	1'400'339	(14,2)
Verzinsliches Kapital (netto, nominal) / EBITDA	3,29x	3,82x	
Betriebliche Kennzahlen	1-6/2007	1-6/2006	Veränderung in %
Anzahl Passagiere	9'702'855	8'974'044	+8,1
Anzahl Flugbewegungen	130'912	128'266	+2,1
Fracht in Tonnen	183'050	183'301	(0,1)
Anzahl Vollzeitstellen per 30.6.	1'308	1'281	+2,1
Anzahl Mitarbeiter	1'546	1'504	+2,8
Kennzahlen für den Aktionär	1-6/2007	1-6/2006	Veränderung in %
Anzahl ausgegebene Aktien	6'140'375	6'140'375	0,0
Unverwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.51	7.08	+6,1
Verwässerter Gewinn je Aktie (in CHF)	7.51	7.07	+6,2
Kurswert per 30.6. (in CHF)	498.00	267.00	+86,5
Börsenkapitalisierung per 30.6. (CHF in Millionen)	3'057,9	1'639,5	+86,5

¹⁾ Alle erwähnten Finanzkennzahlen sind ungeprüft.

²⁾ Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen.

Die folgenden Kennzahlen sind ohne den Einfluss der Lärmthematik dargestellt.

Ausgewählte Kennzahlen exklusive Lärmeinfluss¹⁾

(CHF in Tausend)	1-6/2007	1-6/2006	Veränderung in %
Umsatz	347'420	332'092	+4,6
<i>Davon Aviation-Erträge</i>	<i>198'018</i>	<i>185'080</i>	<i>+7,0</i>
<i>Davon Non-Aviation-Erträge</i>	<i>149'402</i>	<i>147'012</i>	<i>+1,6</i>
Betriebskosten	190'496	172'118	+10,7
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	156'924	159'974	(1,9)
EBITDA-Marge	45,2%	48,2%	
Konzerngewinn	26'557	17'669	+50,3
<i>Davon den Aktionären der Flughafen Zürich AG zuzuschreiben</i>	<i>26'557</i>	<i>17'669</i>	<i>+50,3</i>
<i>Davon den Minderheiten zuzuschreiben</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>n/a</i>
Investitionen	29'372	32'558	(9,8)
Cashflow ²⁾	105'926	108'028	(1,9)
Gewinn pro Aktie (in CHF)	4.33	4.30	+0,7

¹⁾ Alle erwähnten Finanzkennzahlen sind ungeprüft.

²⁾ Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen.

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

(CHF in Tausend)	1-06/2007 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	1-06/2007 ohne Fluglärm	1-6/2006 mit Fluglärm	Elimination Fluglärm	1-6/2006 ohne Fluglärm
Aviation-Erträge	225'164	(27'146)	198'018	210'231	(25'151)	185'080
Non-Aviation-Erträge	147'768	1'634	149'402	145'087	1'925	147'012
Total Erträge	372'932	(25'512)	347'420	355'318	(23'226)	332'092
Betriebskosten	(190'496)		(190'496)	(172'118)		(172'118)
Gewinn vor Kapitalkosten, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	182'436	(25'512)	156'924	183'200	(23'226)	159'974
EBITDA-Marge	48,9%		45,2%	51,6%		48,2%
Abschreibungen	(90'410)		(90'410)	(93'579)		(93'579)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	92'026		66'514	89'621		66'395
EBIT-Marge	24,7%		19,1%	25,2%		20,0%
Konzerngewinn	46'104	(19'547)	26'557	37'031	(19'362)	17'669
Konzerngewinn in % der Erträge	12,4%		7,6%	10,4%		5,3%

Halbjahresbericht 2007

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

Unique (Flughafen Zürich AG) weist für das erste Halbjahr einen Konzerngewinn von 46,1 Millionen Franken aus (Vorjahr 37 Millionen Franken, plus 24,5 Prozent). Das erfreuliche Ergebnis konnte erzielt werden, obwohl die Sicherheitskosten aufgrund des seit 6. November 2006 gültigen Flüssigkeitsverbotes und der notwendigen Umsetzung von weiteren EU-Sicherheitsauflagen um über 30 Prozent gestiegen sind. Die Refinanzierung der höheren Sicherheitskosten erfolgt erst ab 1. Juli 2007 über eine um durchschnittlich 3 Franken erhöhte Sicherheitsgebühr. Dass trotzdem ein Ergebnis im Rahmen der Erwartungen erzielt werden konnte, ist der starken Verkehrsentwicklung im ersten halben Jahr sowie der guten Entwicklung im Kommerzgeschäft zu verdanken. Ohne Berücksichtigung der Fluglärnthematik würde der Konzerngewinn 26,6 Millionen Franken (Vorjahr 17,7 Millionen Franken) betragen.

Der Gewinn pro Aktie konnte von 7.08 Franken auf 7.51 Franken gesteigert werden (plus 6,1 Prozent).

Verkehrsentwicklung

Im ersten Halbjahr 2007 benutzten 9'702'855 Passagiere den Flughafen Zürich (plus 8,1 Prozent). Die Steigerung ist insbesondere auf die Zunahme der Transferpassagiere zurückzuführen, die mit 3,3 Millionen 17,4 Prozent über dem Vorjahr lagen. Die Anzahl Lokalpassagiere stieg um 4,4 Prozent auf 6,4 Millionen. Der Transferanteil erhöhte sich entsprechend von 31 auf 33,7 Prozent. Unser Hauptkunde Swiss konnte seine Stellung innerhalb der Star Alliance weiter festigen, was sich positiv auf das Passagierwachstum am Hub Zürich auswirkte. Die Flugbewegungen entwickelten sich mit plus 2,1 Prozent positiv. Im Linien- und Charterverkehr erhöhte sich das Sitzangebot der Airlines um 6,7 Prozent. Die Sitzauslastung nahm um 1,2 Prozent zu. Die durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flugbewegung lag bei 89,7 Prozent (plus 8,3 Prozent).

Der Passagierverkehr wuchs in sämtlichen Regionen. Der grösste absolute Wachstumsbeitrag kommt aus Europa mit einem Plus von 8,2 Prozent. Der Passagiermarkt auf Direktflügen von und nach Nordamerika wuchs um 10,9 Prozent, von und nach Asien um 7,2 Prozent, von und nach Lateinamerika um 5,4 Prozent sowie von und nach Afrika um 3,6 Prozent. Die Swiss beförderte im ersten Halbjahr 2007 deutlich mehr Passagiere (plus 11,5 Prozent) als noch im Vorjahr. Die übrigen Fluggesellschaften der Star Alliance bedienten in der Berichtsperiode 7,8 Prozent mehr Passagiere als noch im Vorjahr.

Das Passagiervolumen des Low-Cost-Segments nahm um 29,2 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode zu. Hier leistete Air Berlin den grössten absoluten Wachstumsbeitrag (plus 18,1 Prozent). Der Low-Cost-Anteil betrug 8,2 Prozent.

Umsatzentwicklung

Gegenüber dem Vorjahr konnte der Umsatz von 355,3 Millionen auf 372,9 Millionen Franken gesteigert werden (plus 5 Prozent). Die **Aviation-Erträge** erhöhten sich aufgrund des Verkehrswachstums auf 225,2 Millionen Franken (plus 7,1 Prozent). Die **Non-Aviation-Erträge** liegen mit 147,8 Millionen Franken 1,8 Prozent über dem Vorjahr. Dabei entwickelten sich insbesondere die Erträge im Kommerzbereich (Retail, Duty Free und Restauration) weiterhin erfreulich (plus 7,3 Prozent). Die durchschnittlichen Kommerzausgaben je abfliegenden Passagier («retail spent») konnten von 41.56 Franken auf 42.35 Franken (plus 1,9 Prozent) gesteigert werden. Hingegen gingen die Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung um 6,9 Prozent zurück. Dieser Rückgang ist hauptsächlich begründet durch den milden Winter und die damit verbundenen tieferen Erträge aus der Energie- und Nebenkostenverrechnung.

Betriebskennzahlen und Ergebnis

Die **Betriebskosten** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr auf 190,5 Millionen Franken. Stark angestiegen sind die Kosten im Bereich Polizei und Sicherheit aufgrund des am 6. November 2006 eingeführten Flüssigkeitsverbots und der Umsetzung von EU-Sicherheitsauflagen. Neu belaufen sich diese Kosten auf 51,3 Millionen Franken (plus 31,7 Prozent). Nach wie vor grösster Kostenblock sind die Personalkosten mit 77,6 Millionen Franken (plus 7,8 Prozent). Die Umsetzung der EU-Sicherheitsauflagen führte dazu, dass auch zusätzliches eigenes Personal angestellt werden musste.

Aufgrund des milden Winters gingen die Aufwendungen für Energie und Abfall um 18,9 Prozent auf 10 Millionen Franken zurück. Die **Produktivität** sank unterproportional um 3,7 Prozent.

	Januar–Juni 2007	Januar–Juni 2006	Veränderung in %
Work Load Units (WLU) ¹⁾	11'533'355	10'807'054	+6,7
Total Betriebskosten, CHF in Tausend	190'496	172'118	+10,7
Betriebskosten pro WLU in CHF	16.52	15.93	+3,7

¹⁾ 1 WLU = 1 Passagier oder 100 kg Fracht

Der **Betriebserfolg vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)** liegt mit 182,4 Millionen Franken auf Vorjahreshöhe (minus 0,4 Prozent). Die EBITDA-Marge ging trotz der höheren Erträge aufgrund der überproportional angestiegenen Betriebskosten von 51,6 Prozent auf 48,9 Prozent zurück.

Der **Betriebserfolg vor Zinsen und Steuern (EBIT)** erhöhte sich von 89,6 Millionen auf 92 Millionen Franken (plus 2,7 Prozent). Dabei konnte das **Segmentergebnis Non-Aviation** von 75,8 Millionen auf 79,3 Millionen Franken (plus 4,6 Prozent) gesteigert werden. Im **Segment Aviation** muss aufgrund der erhöhten Sicherheitskosten ein Betriebsverlust von 12,7 Millionen Franken (Vorjahr 9,3 Millionen Franken) ausgewiesen werden. Das **Segment Fluglärm** trug 25,5 Millionen Franken (Vorjahr 23,2 Millionen Franken) zum Betriebserfolg bei.

Der **Nettofinanzaufwand** ist mit 34 Millionen Franken um 19,2 Prozent tiefer als im Vorjahr. Dies ist einerseits auf das gegenüber dem ersten Halbjahr 2006 tiefere verzinsliche Fremdkapital (nominal) und andererseits auf die nicht beeinflussbare Veränderung des Marktwerts des Zinssatz-Swaps zurückzuführen.

(CHF in Tausend)	Januar–Juni 2007	Januar–Juni 2006	Veränderung in %
Finanzierungskosten	39'960	50'698	(21,2)
Marktwertveränderung Zinsabsicherung	(5'934)	(8'581)	(30,8)
Nettofinanzaufwand	34'026	42'117	(19,2)

Der **Halbjahresgewinn** liegt mit 46,1 Millionen Franken 24,5 Prozent über dem Vorjahresergebnis (37 Millionen Franken).

Investitionen und Nettoverschuldung (Net Debt)

Die **Investitionen** (ohne zum Verkauf gehaltene Wertschriften Airport Zurich Noise Fund) betragen im ersten Halbjahr 2007 29,4 Millionen Franken und lagen damit 9,8 Prozent unter dem Vorjahr (32,6 Millionen Franken). Sämtliche Investitionen konnten aus dem erwirtschafteten **Cashflow** (Konzerngewinn zuzüglich Abschreibungen und Veränderung der langfristigen Rückstellungen) von 105,9 Millionen Franken (minus 1,9 Prozent) finanziert werden.

Die **nominale Nettoverschuldung (Net Debt)** reduzierte sich im ersten Halbjahr 2007 auf 1,2 Milliarden Franken (minus 88 Millionen Franken gegenüber dem Jahresende 2006). Bei der Berechnung der nominalen Nettoverschuldung werden die Fremdkapitalverbindlichkeiten zu den dank den Währungsabsicherungen effektiv anfallenden Werten in Schweizer Franken dargestellt.

(CHF in Tausend)	30.6.2007	31.12.2006	30.6.2006	31.12.2005
Finanzverbindlichkeiten nominal	1'524'361	1'526'351	1'614'268	1'819'695
Abzüglich flüssige Mittel ¹⁾	(322'458)	(235'991)	(213'929)	(33'497)
Nominale Nettoverschuldung	1'201'903	1'290'360	1'400'339	1'786'198
Abnahme	(88'457)	(109'979)	(385'859)	(53'920)

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

Rahmenbedingungen, Infrastruktur und Planung

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Raumplanungsinstrument des Bundes mit dem Ziel, jene Gebiete raumplanerisch zu sichern, die für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Zürich allenfalls benötigt werden. Nachdem im Dezember 2006 der Öffentlichkeit 19 mögliche Betriebsvarianten vorgestellt worden waren, gaben die Kantone am Koordinationsgespräch II vom 6. Juli 2007 ihre Stellungnahmen ein. Gestützt auf diese Stellungnahmen hat der Bund die Grundsätze für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess definiert. Diese betreffen die weiter zu verfolgenden Betriebsvarianten auf dem bestehenden Pistensystem und auf einem Pistensystem mit Pistenverlängerungen; ausserdem sollen die Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem vertieft geprüft werden.

Nach einer Optimierungsphase wird das Bundesamt für Zivilluftfahrt das Objektblatt für den Flughafen Zürich ausarbeiten, das formelle Verfahren dazu einleiten und es bis Ende 2009 durch den Bundesrat verabschieden lassen. In Anbetracht der Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion, des erwarteten Verkehrswachstums und der langen Verfahrensdauern bis zur Inbetriebnahme eines veränderten Pistensystems drängt die Zeit auf eine Entscheidung.

Plafonierungsinitiative

Am 26. März 2007 hat der Kantonsrat Zürich die Plafonierungsinitiative, welche die jährliche Zahl von Flugbewegungen des Flughafens Zürich auf 250'000 beschränkt und eine Nachtflugsperre von mindestens neun Stunden fordert, zur Ablehnung empfohlen. Gleichzeitig hat der Kantonsrat einen Gegenvorschlag beschlossen. Dieser sieht eine siebenstündige Nachtflugsperre vor. Werden 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum. Zudem wirken die Behörden des Kantons Zürich darauf hin, dass der vom Regierungsrat festgelegte Richtwert nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund. Initiative und Gegenvorschlag kommen am 25. November 2007 zur Abstimmung.

Die Flughafen Zürich AG ist vom Bund konzessioniert und hat die Aufgabe, heute und in Zukunft ein der Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung entsprechendes Angebot bereitzustellen. Grundsätzlich widerspricht jede Art von Plafonierung beziehungsweise zeitlichen und mengenmässigen Einschränkungen dem Grundauftrag unseres Unternehmens. Eine einschränkende Wirkung entfaltet auch der im Gegenvorschlag enthaltene Zürcher Fluglärmindex (ZFI). Zwar begrenzt er nicht direkt die Anzahl der Flugbewegungen, sondern die Anzahl lärmbelasteter Personen. Dies kann zweckmässiger sein als ein starrer Bewegungsplafond, ist aber nicht frei von Risiken. Die bis heute fehlende raumplanerische Vorsorge könnte dazu führen, dass selbst bei einer Abnahme der Flugbewegungen der Richtwert erreicht oder allenfalls sogar überschritten wird, nämlich dann, wenn die rasante Bevölkerungsentwicklung in der Flughafenregion unvermindert anhält. Die Flughafen Zürich AG kann deshalb den Gegenvorschlag nicht unterstützen, auch wenn die Flughafen Zürich AG Verständnis für die zugrundeliegenden politischen Erwägungen hat.

Zürich 2010

Das Projekt Zürich 2010 verfolgt zur Erstellung der EU-Kompatibilität des Flughafens Zürich einerseits das Ziel der Zentralisierung (Zusammenlegung) der Passagier-Sicherheitskontrollen am Flughafen und stellt andererseits die Schengen-Tauglichkeit des Flughafens als einer der wenigen Schengen-Aussengrenzen der Schweiz sicher. Die damit verbundene Separierung der Schengen- von den Non-Schengen-Passagieren macht eine Erweiterung der verfügbaren Anzahl Abfluggates notwendig. In einer ersten Phase wird diese Gateerweiterung mittels eines zusätzlichen Busgates erzielt, in einer zweiten Phase folgt die Wiedereröffnung des Docks B. Der Verwaltungsrat hat im Januar 2007 die Detailplanung für ein zusätzliches Busgate und den Um-/Neubau des Docks B freigegeben. Der definitive Umsetzungsentscheid ist abhängig vom Ausgang der Plafonierungsinitiative, die am 25. November 2007 zur Abstimmung gelangt.

Mit der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen wird gleichzeitig der Flughafen Zürich für die Reisenden noch berechenbarer und planbarer werden. Die Wartezeiten an den Kontrollen werden verkürzt und die Betriebskosten reduziert. Die Passagiere werden mehr Zeit haben, das umfangreiche Einkaufs- und Gastronomieangebot zu nutzen.

Die Planung des Projekts Zürich 2010 ist weitgehend abgeschlossen, und die notwendigen Baugesuche wurden dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereicht. Mit dem Baubeginn wird im Frühjahr 2008 gerechnet, so dass die relevanten Bauwerke für die Schengen-Tauglichkeit termingerecht auf die Schengen-Einführung im Herbst 2008 fertiggestellt werden können. Die zentrale Sicherheitskontrolle wird voraussichtlich Ende 2009 in Betrieb genommen werden können.

Pistensanierung 16/34

Die Piste 16/34 (Blindlandepiste) ist wegen der stärkeren Belastung durch Grossraumflugzeuge und der langen Lebensdauer in einem bautechnischen Zustand, der eine Sanierung nötig macht. Das Bauprojekt für eine Mittelstreifensanierung wurde noch im Herbst 2006 dem BAZL zur Bewilligung eingereicht und am 19. Juni 2007 durch das UVEK bewilligt. Die längste Piste des Flughafens kann somit in den Sommermonaten 2007 und 2008 saniert werden. Die Arbeiten werden während der Nacht vorgenommen, damit Beeinträchtigungen im Flugverkehr und für die Bevölkerung durch unangenehme Änderungen des An- und Abflugregimes vermieden werden können.

Gekröpfter Nordanflug

Die Gesuchsunterlagen für die Genehmigung eines neuen Anflugverfahrens auf die Piste 14 im schweizerischen Luftraum – der gekröpte Nordanflug – wurden vom 9. Mai bis am 7. Juni 2007 öffentlich aufgelegt. Es sind knapp 500 Einsprachen eingegangen. Nun folgen die Anhörungen der betroffenen Kantone Aargau und Zürich sowie der Bundesämter. Das BAZL als Genehmigungsbehörde hat erklärt, dass es nach Eingang aller Stellungnahmen und Einsprachen gegen Ende des Jahres 2007 über das Gesuch entscheiden werde.

Staff Screening Phase III

Die bilateralen Verträge der Schweiz mit der EU verpflichten den Flughafen Zürich, die EU-Verordnung 2320 Staff Screening bis spätestens 1. Juli 2009 umzusetzen. Sämtliche Zutritte und Zufahrten zum Flughafenareal sind dabei einer hundertprozentigen Kontrolle zu unterziehen (Mitarbeiter, Waren, Fahrzeuge). Dazu müssen alle Tore auf den neuen Prozess hin angepasst und mit Sicherheitskontrollgeräten ausgerüstet werden. Ebenso sind sämtliche Durchgänge von den Gebäuden ins Flughafenareal hinein entweder zu schliessen oder mit Kontrollen auszustatten. Anlässlich eines EU-Audits der Phase II, das diverse Sofortmassnahmen auslöste, hat die Flughafen Zürich AG beschlossen, die Phase III vorgezogen – per 1. Juli 2008 – umzusetzen. Die Planung ist aus diesem Grund weit fortgeschritten; diverse Plangenehmigungsverfahren insbesondere für den Umbau der Tore wurden bereits begonnen bzw. dem BAZL eingereicht. Die Umbauten sollen in den folgenden Monaten beginnen, so dass die Inbetriebnahme der Phase III per 1. Juli 2008 sichergestellt werden kann.

Betrieb

Pünktlichkeit

Die Abflugspünktlichkeit für das erste Halbjahr 2007 liegt bei 75,1 Prozent. Das Ergebnis liegt rund 1,8 Prozentpunkte unter dem Jahresziel von 76,9 Prozent. Dieses Resultat war eine Folge der reduzierten Anflugraten für Landungen auf die Piste 28 (verlängerte Einführungsphase für die elektronische Anflughilfe). Die üblich häufigen Westwindwetterlagen im ersten Halbjahr 2007 führten zudem zu überdurchschnittlich vielen Anflügen auf diese Piste, was jedesmal zu einem Verkehrsrückstau und damit zu grösseren Verspätungen führte.

Passagierfluss

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

Zur besseren Steuerung der Dienstleistungsqualität werden zudem seit Anfang des Jahres zusammen mit den beteiligten Flughafenpartnern die Wartezeiten der Passagiere an den Check-ins (einschliesslich Check-in-Automaten) und seit dem 1. Juni 2007 auch bei den Passkontrollen der Einreisen systematisch gemessen, damit – falls nötig – entsprechende Massnahmen ergriffen werden können.

Verfügbarkeit der technischen Anlagen der Infrastruktur

Die Verfügbarkeit der technischen Anlagen der Infrastruktur am Flughafen Zürich ist entscheidend für Qualität und Komfort der Konsumenten. Die Mehrheit der Schlüsselanlagen, wie die Parkhäuser und das Parkleitsystem, die Fluggastbrücken, die Gepäcksortieranlage, die Skymetro-Verbindung zum Dock E, Rolltreppen und Liftanlagen sowie Klima-, Lüftungs-, Heizungs- und Energieanlagen, bieten mittlerweile eine fast hundertprozentige Verfügbarkeit, was im Vergleich zu anderen Flughäfen als sehr hoch beurteilt wird.

Ausgliederung Berufsfeuerwehr und Rettungsdienst

Die Stadt Zürich übernimmt per 1. Januar 2008 die Rettungsorganisationen der Flughafen Zürich AG. Diese umfassen die Berufsfeuerwehr, den Rettungsdienst und die Einsatzleitzentrale des Flughafens Zürich. Sämtliche 164 Mitarbeitenden werden von der Stadt Zürich übernommen und in die Dienstabteilung Schutz & Rettung Zürich (SRZ) integriert. Für die Flughafen Zürich AG resultieren daraus Kosteneinsparungen in der Höhe von 3 bis 4 Millionen Franken pro Jahr. Für die Stadt Zürich entfällt der Bau der notwendigen Wache Nord. Die Flughafen Zürich AG bleibt als Konzessionärin des Bundes gegenüber der Aufsichtsbehörde, dem BAZL, verantwortlich für die Rettungs- und Notfallorganisation am Flughafen.

Refinanzierung zusätzliche Sicherheitskosten

Um die erheblich gestiegenen Sicherheitskosten refinanzieren zu können, sah sich die Flughafen Zürich AG gezwungen, die Sicherheitsgebühren für Passagiere per 1. Juli 2007 um durchschnittlich 3 Franken je abfliegenden Passagier anzupassen. Nach Abschluss des Konsultationsverfahrens erfolgte die Anpassung dabei in einem gegenüber der ursprünglichen Absicht reduzierten Umfang.

Kommerzielle Entwicklung

Erweiterung Angebote und Services der Produkte und Dienstleistungen

Das Angebot an Produkten und Dienstleistungen (Einkaufsläden, Gastronomie, Dienstleistungen, Konferenzräumlichkeiten) wurde weiter optimiert. Die Angebote im Detailhandel konnten ergänzt und die bediente Gastronomie nach der Passkontrolle erweitert werden. Die Attraktivität des Angebots bestätigt sich durch das sehr erfreuliche Umsatzwachstum der Kommerzpartner im ersten Semester. Kumuliert erzielte der Flughafen Zürich über 10 Prozent mehr Umsatz als im Vorjahr.

Smoking Lounges

Bereits per Anfang Jahr hat der Flughafen Zürich eine führende Rolle in der Schweiz übernommen, indem er sämtliche Zonen im öffentlichen Bereich als rauchfrei deklariert hat. Die Luft- und Verweilqualität für die Kunden konnte mit dieser Massnahme erheblich verbessert werden. Für Besucher und Reisende, die gerne eine Rauchpause einlegen, stehen 21 Smoking Lounges zur kostenlosen Nutzung zur Verfügung. Somit kann dem Bedürfnis der Kunden nach Nichtraucher- und Raucherzonen entsprochen werden.

Flächen- und Angebotserweiterung im «Airport Shopping»

Der Flughafen Zürich ist mittlerweile das viertgrösste Einkaufszentrum der Schweiz, und dies an 365 Tagen im Jahr. Der Umsatz der Kommerzpartner konnte seit der Eröffnung 2003 jährlich überproportional gesteigert werden und betrug im Jahr 2006 insgesamt 390 Millionen Franken. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung wird die Bahnhofebene im landseitigen Teil des Einkaufszentrums mit einem Redesign neu konzipiert und erhält, nebst zusätzlich fast 5000 m² Verkaufsfläche, auch ein attraktiveres Erscheinungsbild. Die Eröffnung ist noch vor der Fussball-EM UEFA EURO 08™ geplant. Die neuen Verkaufsflächen werden ab der Eröffnung vollumfänglich vermietet sein.

Flughafenhotel

Der Bau des neuen Flughafenhotels, der im Mai 2006 begann, kommt plangemäss voran. Noch im Jahr 2007 werden der Rohbau sowie die Fassaden- und Fenstermontage vollendet sein. Der Innenausbau nimmt die ersten Monate des Jahres 2008 in Anspruch, so dass Radisson/SAS das Hotel mit dem neuen Konferenzzentrum Mitte 2008 eröffnen kann. Die obersten drei Etagen des Gebäudes werden unter dem Namen Prime Office Centers 3 durch die Flughafen Zürich AG vermietet. Die rund 7500 m² Bürofläche werden bereits bei Fertigstellung fast vollumfänglich und langfristig vermietet sein.

Vermietungsstatus

Die im Marktvergleich relativ niedrigen Leerstände an Büroräumlichkeiten konnten weiter abgebaut werden, indem langjährige Verträge mit einigen namhaften Unternehmen abgeschlossen werden konnten. Im Rahmen der Qualitäts- und Komfortoptimierung der Swiss International Air Lines AG wird diese von der Flughafen Zürich AG zusätzliche Flächen für Check-in und Lounges mieten.

Verbesserung der Vorfahrt

Der letzte Teil des neuen Strassensystems, die so genannte Spinnenbrücke zwischen der Autobahn sowie den Vorfahrten (Abflug/Ankunft) und den Parkhäusern 1, 2, 3, und 6, wird plangemäss bis Oktober 2007 fertiggestellt sein und dem Betrieb übergeben werden. Mit der neuen Zufahrt wird eine kreuzungsfreie Vorfahrt sichergestellt, was für die Kunden eine einfachere Orientierung und höheren Komfort bedeutet.

Liberalisierung von Personentransporten in Tourismusgebiete

Am 21. Juni 2007 nahm der Nationalrat zwei Motionen an, die den Bundesrat beauftragen, die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession anzupassen. Mit dieser Anpassung wird der gewerbsmässige Personentransport zwischen den schweizerischen Flughäfen und den Tourismusgebieten möglich sein (was bis heute nur mit ausländischen Destinationen möglich war). Damit wird eine Gleichberechtigung für schweizerische Tourismusgebiete und Tourismusgebiete im benachbarten Ausland erreicht und für die Gäste – insbesondere im Winter – ein attraktives Angebot geschaffen werden.

Strategische Partnerschaften

Einige der bisher erfolgreichen strategischen Partnerschaften konnten in diesem Jahr verlängert werden, namentlich diejenigen mit Schweiz Tourismus, Zürich Tourismus, Swiss International Air Lines AG und Clear Channel Airport Advertising. Die strategischen Partnerschaften bilden die Basis für ein wirkungsvolles und erfolgreiches Positionieren und Vermarkten des Flughafens in der Schweiz (als Tor zur Welt) und im Ausland (als Gateway to the Alps).

Internationale Aktivitäten

Bangalore (Indien)

Der Flugverkehr in Indien verzeichnet weiterhin sehr hohe Wachstumsraten von mehr als 30 Prozent. Die Passagierzahlen am bestehenden Flughafen in Bangalore stiegen im Jahr 2006 gegenüber der Vorjahresperiode gar um mehr als 40 Prozent. Die Bauarbeiten am neuen internationalen Flughafen kommen gut voran und verlaufen nach Plan. Die ersten Anlagenteile werden im Herbst 2007 übergeben, ab Januar 2008 beginnen die integralen Tests aller Flughafenprozesse. Die Inbetriebnahme des neuen Flughafens ist im April 2008 geplant. Die im Juni 2006 eingeleitete Erweiterung des ursprünglich geplanten Flughafenprojekts sieht für den neuen Flughafen eine Kapazität von 11 Millionen Passagieren vor. Mit dem derzeitigen Wachstum wird diese Maximalkapazität in rund zwei bis drei Jahren nach Flughafeneröffnung erreicht sein. Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) – an der die Flughafen Zürich AG mit 17 Prozent beteiligt ist – prüft deshalb verschiedene Szenarien, wie der Flughafen weiter ausgebaut werden kann, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Bogotá (Kolumbien)

Der Flughafen El Dorado in Bogotá wurde Mitte Januar 2007 an die Betreibergesellschaft OPAIN S.A. übergeben. Das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. hat mit OPAIN S.A. einen Operatorvertrag (Technical Assistance Service Agreement) abgeschlossen.

Zurzeit werden verschiedene Sofortmassnahmen umgesetzt, um den Betrieb des Flughafens zu optimieren.

Im zweiten Halbjahr 2007 wird die Regierung entscheiden, wie der Flughafen in den nächsten fünf Jahren ausgebaut werden soll. Der Flughafen zählte im Jahr 2006 rund 9 Millionen Passagiere und soll auf mindestens 16 Millionen ausgebaut werden.

Chile

Das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. bewirbt sich um die Verlängerung der Konzession für den Flughafen in Puerto Montt und beteiligt sich gleichzeitig an der Ausschreibung für den Flughafen in Iquique.

Honduras

Im Frühling 2006 hat das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. in Honduras mit der InterAirports S.A. (Aeropuertos de Honduras) einen Managementvertrag für die Flughäfen in Tegucigalpa, San Pedro Sula, La Ceiba und auf Roatán abgeschlossen. Die vier internationalen Flughäfen mit einem Passagieraufkommen von total 1,5 Millionen werden zurzeit modernisiert.

Venezuela

Entgegen der ursprünglichen Ankündigung hat das oberste Verwaltungsgericht im aktuell laufenden Verfahren zur Rechtmässigkeit der Konzession noch keinen Entscheid gefällt. Das Konsortium Flughafen Zürich AG/Administración de Concesiones IDC S.A. strebt eine vorzeitige Vertragsauflösung mit einer entsprechenden finanziellen Entschädigung an. Ziel ist es, die unbefriedigende Situation bis Ende 2007 zu bereinigen.

Projekte in Bearbeitung

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

Ausblick

Ohne unvorhergesehene Ereignisse erwartet die Flughafen Zürich AG für das ganze Jahr 2007 rund 20,4 Millionen Passagiere (plus ca. 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr).

Per 1. Juli 2007 wurden die Sicherheitsgebühren je abfliegenden Passagier um durchschnittlich 3 Franken angepasst. Diese Anpassung wird im zweiten Halbjahr auf der Ertragsseite wirksam. Hingegen werden auf der Kostenseite die Sicherheitsaufwendungen aufgrund der weiteren Umsetzung von EU-Sicherheitsauflagen im zweiten Halbjahr gegenüber dem ersten Halbjahr nochmals ansteigen.

Im Non-Aviation-Bereich rechnet die Flughafen Zürich AG damit, dass sich das positive Wachstum des ersten Halbjahres auch im zweiten Halbjahr fortsetzen wird.

Trotz einer leicht nach unten angepassten Verkehrsprognose rechnet das Unternehmen damit, das Geschäftsjahr 2007 mit einem um ca. 20 Prozent höheren Gewinn als im Vorjahr abzuschliessen.

Zürich-Flughafen, 22. August 2007



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrates



Josef Felder
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Konzernerfolgsrechnung¹⁾
(gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	2007	2006	2006
		Jan.–Juni	Jan.–Juni	Jan.–Dez.
Ertrag aus Lieferungen und Leistungen				
– Aviation-Erträge		225'164	210'231	444'238
– Non-Aviation-Erträge		147'768	145'087	292'871
Total Erträge		372'932	355'318	737'109
Abschreibungen und Amortisation		(90'410)	(93'579)	(188'856)
Personalaufwand		(77'571)	(71'958)	(146'674)
Polizei und Sicherheit		(51'325)	(38'961)	(82'907)
Unterhalt und Material		(21'484)	(20'552)	(45'966)
Verkauf, Marketing und Verwaltung		(17'543)	(16'870)	(36'363)
Andere Betriebskosten		(10'651)	(10'818)	(21'441)
Energie und Abfall		(9'976)	(12'294)	(22'506)
Andere Aufwendungen/Erträge, netto		(1'946)	(665)	(2'980)
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		92'026	89'621	189'416
Finanzierungsaufwendungen	(1)	(43'716)	(51'147)	(95'826)
Übrige Finanzerträge	(1)	9'690	9'030	16'150
Anteil am Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften		368	(4)	(477)
Konzernergebnis vor Steuern		58'368	47'500	109'263
Ertragssteuern		(12'264)	(10'469)	(21'815)
Konzerngewinn		46'104	37'031	87'448
Anteiliger Konzerngewinn der Aktionäre der Flughafen Zürich AG		46'104	37'031	87'448
Minderheiten		0	0	0
Unverwässerter Gewinn je Aktie in CHF		7.51	7.08	15.35
Verwässerter Gewinn je Aktie in CHF		7.51	7.07	15.34

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2006, sind ungeprüft.

Konzernbilanz¹⁾
(gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Erläuterungen	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Aktiven				
Grundstücke	(2)	112'195	112'333	112'084
Hochbauten, Tiefbauten	(2)	2'389'978	2'475'580	2'452'402
Anlagen in Leasing	(2)	70'977	73'645	71'503
Projekte in Arbeit	(2)	30'875	36'884	33'112
Projekte in Arbeit in Leasing	(2)	0	578	2'112
Mobile Sachanlagen	(2)	102'774	98'987	101'087
Total Sachanlagen	(2)	2'706'799	2'798'007	2'772'300
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	66'033	159'318	112'927
Immaterielle Anlagen	(2)	16'232	20'720	17'326
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(2)	12'855	7'199	9'663
Übrige Finanzanlagen	(4)	1'052	1'783	1'025
Anlagevermögen		2'802'971	2'987'027	2'913'241
Warenlager		5'532	3'220	4'665
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(3)	130'866	0	62'321
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		132'341	122'736	109'729
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		19'011	23'097	15'402
Laufende Steuerguthaben		0	7'615	3'121
Flüssige Mittel	(5)	127'360	65'111	62'462
Umlaufvermögen		415'110	221'779	257'700
Total Aktiven		3'218'081	3'208'806	3'170'941
Passiven				
Aktienkapital		307'019	307'019	307'019
Eigene Aktien		(537)	(823)	(693)
Kapitalreserven		590'370	587'851	588'473
Hedging-Reserven, netto		(52'448)	(111'569)	(81'683)
Verkehrswertreserven, netto		(2'577)	(363)	(1'386)
Umrechnungsdifferenzen		489	(516)	(437)
Übrige Gewinnreserven		446'870	368'754	419'171
Eigenkapital Aktionäre Flughafen Zürich AG		1'289'186	1'150'353	1'230'464
Minderheitsanteile		0	0	0
Eigenkapital		1'289'186	1'150'353	1'230'464
Anleihen und langfristige Darlehen	(6)	1'205'522	1'364'581	1'219'436
Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen	(7)	133'796	137'119	131'929
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	(6)	70'213	72'191	72'063
Verbindlichkeiten für latente Steuern	(9)	84'652	53'073	68'416
Langfristige Rückstellungen	(10)	10'011	0	10'016
Vorsorgeverpflichtungen		2'578	2'102	2'253
Langfristiges Fremdkapital		1'506'772	1'629'066	1'504'113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		26'968	32'845	30'902
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(6)	126'848	92'379	122'477
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen		266'442	304'163	282'985
Laufende Steuerverpflichtungen		1'865	0	0
Kurzfristiges Fremdkapital		422'123	429'387	436'364
Total Fremdkapital		1'928'895	2'058'453	1'940'477
Total Passiven		3'218'081	3'208'806	3'170'941

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten per 31. Dezember 2006, sind ungeprüft.

Veränderung des Konzerneigenkapitals¹⁾
(gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Hedging Reserven, netto	Verkehrswertreserven, netto	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Eigenkapital Aktionäre Flughafen Zürich AG	Minderheitsanteile am Eigenkapital	Eigenkapital
Bilanz per 31.12.2005	245'615	(1'735)	338'535	(112'874)	0	(168)	336'626	805'999	0	805'999
Marktwertanpassung Cross										
Currency Interest Rate Swaps ²⁾				(37'950)				(37'950)		(37'950)
Cross Currency Interest Rate Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾				39'255				39'255		39'255
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltener Wertschriften ³⁾					(363)			(363)		(363)
Umrechnungsdifferenzen						(348)		(348)		(348)
Direkt im Eigenkapital erfasste										
Gewinne und Verluste	0	0	0	1'305	(363)	(348)	0	594	0	594
Konzerngewinn 1. Semester 2006							37'031	37'031		37'031
Gesamtergebnis	0	0	0	1'305	(363)	(348)	37'031	37'625	0	37'625
Dividendenausschüttung										
Geschäftsjahr 2005							(4'903)	(4'903)		(4'903)
Aktienkapitalerhöhung, Nennwert	61'404							61'404		61'404
Aktienkapitalerhöhung, Agio			264'036					264'036		264'036
Aktienkapitalerhöhung, Transaktionskosten			(14'958)					(14'958)		(14'958)
Erwerb eigene Aktien	(47'792)							(47'792)		(47'792)
Verkauf eigene Aktien	47'762							47'762		47'762
Abgabe eigene Aktien	942	(392)						550		550
Aktienbasierte Vergütungen			630					630		630
Bilanz per 30.6.2006	307'019	(823)	587'851	(111'569)	(363)	(516)	368'754	1'150'353	0	1'150'353
Bilanz per 31.12.2006	307'019	(693)	588'473	(81'683)	(1'386)	(437)	419'171	1'230'464	0	1'230'464
Marktwertanpassung Cross										
Currency Interest Rate Swaps ²⁾				8'430				8'430		8'430
Cross Currency Interest Rate Swaps; Umbuchung in Erfolgsrechnung ²⁾				20'805				20'805		20'805
Marktwertanpassung zum Verkauf gehaltener Wertschriften ³⁾					(1'191)			(1'191)		(1'191)
Umrechnungsdifferenzen						926		926		926
Direkt im Eigenkapital erfasste										
Gewinne und Verluste	0	0	0	29'235	(1'191)	926	0	28'970	0	28'970
Konzerngewinn 1. Semester 2007							46'104	46'104		46'104
Gesamtergebnis	0	0	0	29'235	(1'191)	926	46'104	75'074	0	75'074
Dividendenausschüttung										
Geschäftsjahr 2006							(18'405)	(18'405)		(18'405)
Erwerb eigene Aktien		(93)						(93)		(93)
Abgabe eigene Aktien		249	(218)					31		31
Aktienbasierte Vergütungen			2'115					2'115		2'115
Bilanz per 30.6.2007	307'019	(537)	590'370	(52'448)	(2'577)	489	446'870	1'289'186	0	1'289'186

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2006, sind ungeprüft.

²⁾ Siehe Erläuterungen zur Konzernrechnung (ungeprüft), Ziffer 1, Finanzergebnis, und Ziffer 6, Finanzverbindlichkeiten.

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

Konzerngeldflussrechnung¹⁾
(gemäss IFRS)

(CHF in Tausend)	2007	Davon	2006	Davon	2006	Davon
	Jan.–Juni	Lärm	Jan.–Juni	Lärm	Jan.–Dez.	Lärm
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	178'553	25'036	163'264	13'626	367'213	36'922
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(47'935)	(22'842)	(176'686)	(159'778)	(258'772)	(176'634)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(65'720)		41'796		(82'716)	
Zunahme flüssige Mittel	64'898		28'374		25'725	
Bestand flüssige Mittel Anfang Periode	62'462	20'578	36'737	0	36'737	0
Bestand flüssige Mittel Ende Periode	127'360	20'153	65'111	20'173	62'462	20'578

¹⁾ Alle oben erwähnten Finanzinformationen, ausser den Werten Januar bis Dezember 2006, sind ungeprüft.

Anhang der Konzernrechnung (ungeprüft)
Segmentberichterstattung

(CHF in Millionen)	Aviation Flugbetrieb			Aviation Fluglärm			Non Aviation			Eliminierungen			Konsolidiert		
	Jan.-Juni 2007	Jan.-Juni 2006	2006	Jan.-Juni 2007	Jan.-Juni 2006	2006	Jan.-Juni 2007	Jan.-Juni 2006	2006	Jan.-Juni 2007	Jan.-Juni 2006	2006	Jan.-Juni 2007	Jan.-Juni 2006	2006
	Erträge mit Dritten	198,0	185,0	390,2	27,1	25,2	54,0	147,8	145,1	292,8				372,9	355,3
Intersegmentäre Erträge	4,8	9,8	9,9				63,5	68,0	125,8	(68,3)	(77,8)	(135,7)	0,0	0,0	0,0
Erträge Total	202,8	194,8	400,0	27,1	25,2	54,0	211,3	213,1	418,6	(68,3)	(77,8)	(135,7)	372,9	355,3	737,1
Segmentergebnis	(12,7)	(9,3)	(7,6)	25,5	23,2	50,2	79,3	75,8	146,8				92,0	89,6	189,4
Nicht zugeordnete Aufwendungen													0,0	0,0	0,0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern													92,0	89,6	189,4
Finanzierungsaufwendungen	(1,4)	(1,0)	(2,2)	(2,5)	(2,7)	(4,0)	(5,7)	(6,5)	(13,0)				(9,5)	(10,3)	(19,2)
Nicht zugeordnete Finanzierungsaufwendungen													(34,2)	(40,8)	(76,6)
Übrige Finanzerträge				2,9	0,1	2,6							2,9	0,1	2,6
Nicht zugeordnete übrige Finanzerträge													6,8	8,9	13,5
Anteil an Gewinn/Verlust an assoziierten Gesellschaften	0,4	0,0	(0,5)										0,4	0,0	(0,5)
Nicht zugeordnete Ertragssteuern													(12,3)	(10,5)	(21,8)
Konzerngewinn													46,1	37,0	87,4
Total Sachanlagen und immaterielle Anlagen	879,1	913,1	906,0	1,6	1,7	1,7	1'842,3	1'903,9	1'881,9				2'723,0	2'818,7	2'789,6
Finanzanlagen	1,1	1,8	1,0	66,0	159,3	112,9							67,1	161,1	113,9
Anteile an assoziierten Unternehmen	12,9	7,2	9,7										12,9	7,2	9,7
Kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel				151,0	20,2	82,9							151,0	20,2	82,9
Total Segmentaktiven	893,0	922,1	916,7	218,7	181,2	197,5	1'842,3	1'903,9	1'881,9				2'954,0	3'007,2	2'996,1
Nicht zugeordnete kurzfristige Finanzanlagen und flüssige Mittel													107,2	44,9	41,9
Nicht zugeordnete Vermögenswerte													156,9	156,7	132,9
Konsolidierte Vermögenswerte													3'218,1	3'208,8	3'170,9
Total Segmentsschulden	74,7	76,7	76,7	133,8	137,1	131,9	282,6	330,3	280,6				491,0	544,1	489,1
Nicht zugeordnete Schulden													1'437,9	1'514,4	1'451,3
Total Fremdkapital													1'928,9	2'058,5	1'940,5
Total Investitionen	10,5	13,4	34,5	42,8	159,3	114,7	18,8	19,1	69,4				72,2	191,8	218,7
Abschreibungen und Amortisation	27,8	27,0	55,1	0,1	0,1	0,1	62,5	66,6	133,6				90,4	93,6	188,9
Andere nicht cash-wirksame Aufwendungen				2,5	2,7	4,0							2,5	2,7	4,0
Vollzeitstellen per Stichtag	589	584	586	11	10	10	708	687	694				1'308	1'281	1'290

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

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

Grundsätze der Konzernrechnungslegung (ungeprüft)

A) Bewertungs- und Bilanzierungsmethoden

Der ungeprüfte Halbjahresabschluss 2007 wurde in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard 34 (IAS 34) zur Zwischenberichterstattung erstellt. Der ungeprüfte Halbjahresabschluss umfasst nicht alle Angaben, wie sie in der Konzernrechnung 2006 enthalten sind, und sollte daher im Zusammenhang mit der Konzernrechnung per 31. Dezember 2006 gelesen werden.

Die im ungeprüften Halbjahresabschluss angewandten Rechnungslegungsgrundsätze entsprechen mit folgender Ergänzung den im Geschäftsbericht 2006 aufgeführten Grundsätzen der Konzernrechnungslegung.

B) Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Gesellschaft hat bestimmte neue und revidierte International Financial Reporting Standards und Auslegungsrichtlinien per 1. Januar 2007 eingeführt. Die für den Konzernabschluss wesentlichen Änderungen sowie deren Auswirkungen auf den Halbjahresabschluss sind nachfolgend dargestellt.

IFRS 7, Angaben zu Finanzinstrumenten

Der neue Standard, der IAS 32 (Finanzinstrumente: Angaben und Darstellung) ersetzt, erfordert zusätzliche Angaben in der konsolidierten Jahresrechnung 2007 bezüglich der von der Gesellschaft gehaltenen Finanzinstrumente. Im Halbjahresabschluss sind keine zusätzlichen Angaben erforderlich.

IAS 1 (revidiert), Darstellung des Abschlusses

Der revidierte Standard erfordert zusätzliche Angaben bezüglich der Ziele, Richtlinien und Verfahren für das Eigenkapitalmanagement in der konsolidierten Jahresrechnung 2007. Bezogen auf den Halbjahresabschluss gibt es keine zusätzlichen Erfordernisse.

C) Saisonalisierung

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

Erläuterungen zur Konzernrechnung (ungeprüft)

Konzernerfolgsrechnung

1) Finanzergebnis

(CHF in Tausend)	2007	2006	2006
	Jan.–Juni	Jan.–Juni	Jan.–Dez.
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen	33'292	39'010	73'382
Abzüglich aktivierte Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit	(113)	(125)	(98)
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen, netto	33'179	38'885	73'284
Zinsdifferenz Zinsabsicherung	3'738	5'234	9'744
Zinsaufwand Aufzinsung langfristige Rückstellung			
Schallschutz und formelle Enteignungen	2'470	2'742	4'022
Übriger Zinsaufwand	1'649	2'009	3'734
Leasingzins	1'406	1'024	2'213
Zuschreibung Finanzverbindlichkeiten	1'266	1'101	2'362
Übrige Zinsaufwendungen	8	7	36
Zinsaufwand auf Bankkrediten	0	145	431
Finanzierungsaufwendungen	43'716	51'147	95'826
Marktwertveränderung Zinsabsicherung	(5'934)	(8'581)	(12'515)
Zinsertrag auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(2'892)	(104)	(2'572)
Zinsertrag auf Post- und Bankguthaben/Darlehen	(830)	(283)	(920)
Kursgewinne, Verzugszinsen	(34)	(62)	(143)
Übrige Finanzerträge	(9'690)	(9'030)	(16'150)
Total Finanzergebnis	34'026	42'117	79'676

Die aktivierten Fremdkapitalzinsen für Bauten in Arbeit wurden im Jahr 2007 mit einem Durchschnittszinssatz von 5,55 Prozent und im Jahr 2006 von 5,25 Prozent errechnet.

Das Unternehmen hält einen Zinssatz-Swap über 300 Millionen Franken. Der Zinssatz-Swap erfüllt die Anforderungen an einen Cashflow Hedge nicht. Die Veränderung des Marktwertes des Zinssatz-Swaps (5,9 Millionen Franken; 2006 8,6 Millionen Franken) wurde deshalb über die Erfolgsrechnung gebucht.

Konzernbilanz

2) Entwicklung Anlagevermögen

(CHF in Millionen)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Anlagen in Leasing	Projekte in Arbeit	Projekte in Arbeit in Leasing	Mobile Sachanlagen	Total Sachanlagen	Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	Immaterielle Anlagen	Beteiligung an assoziierten Gesellschaften	Übrige Finanzanlagen	Goodwill	Total
Anschaffungswerte														
Schlussbilanz														
per 31.12.2006	112,1	1'283,5	3'593,1	89,3	33,2	2,1	235,9	5'349,2	114,3	74,4	9,7	1,0	0,2	5'548,8
Zugänge					26,0	0,2		26,2	42,8		3,2			72,2
Abgänge		(0,1)	(5,6)				(7,0)	(12,7)	(88,5)	(0,8)				(101,9)
Transfers	0,1	2,7	11,3	2,3	(28,2)	(2,3)	11,0	(3,2)		3,2				0,0
Schlussbilanz														
per 30.6.2007	112,2	1'286,1	3'598,8	91,6	30,9	0,0	239,9	5'359,5	68,6	76,8	12,8	1,0	0,2	5'519,0
Wertberichtigungen														
Schlussbilanz														
per 31.12.2006	0,0	555,1	1'862,7	17,8	0,0	0,0	134,8	2'570,3	1,4	57,1	0,0	0,0	0,2	2'629,1
Zugänge		19,7	55,0	2,8			9,2	86,6		4,2				90,8
Wertanpassung									1,2					1,2
Abgänge			(3,4)				(6,8)	(10,3)		(0,8)				(11,0)
Schlussbilanz														
per 30.6.2007	0,0	574,8	1'914,2	20,6	0,0	0,0	137,1	2'646,6	2,6	60,5	0,0	0,0	0,2	2'709,9
Zuwendungen der öffentlichen Hand														
Schlussbilanz														
per 31.12.2006	0,0	0,2	6,1	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Abgänge		(0,1)	(0,3)					(0,4)						(0,4)
Schlussbilanz														
per 30.6.2007	0,0	0,2	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,0
Nettobuchwert														
per 31.12.2006	112,1	728,1	1'724,3	71,5	33,2	2,1	101,0	2'772,3	112,9	17,3	9,7	1,0	0,0	2'913,2
Nettobuchwert														
per 30.6.2007	112,2	711,1	1'678,8	71,0	30,9	0,0	102,8	2'706,8	66,0	16,2	12,8	1,0	0,0	2'802,9

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

3) Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Tausend)	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften (langfristig)	66'033	159'318	112'927
Zum Verkauf gehaltene Wertschriften (kurzfristig)	130'866	0	62'321
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	196'899	159'318	175'248

Seit dem 14. Juni 2006 werden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 8, Airport Zurich Noise Fund). Die Mittel werden von professionellen Anlageberatern auf der Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie angelegt (siehe Ziffer 1, Finanzergebnis).

4) Übrige Finanzanlagen

(CHF in Tausend)	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Darlehen Swissport Zürich AG	602	902	593
Darlehen Dritttaktionäre Unique Chile S.A.	435	881	432
Darlehen übrige	15	0	0
Total übrige Finanzanlagen	1'052	1'783	1'025

5) Flüssige Mittel

(CHF in Tausend)	30.6.2007	Davon AZNF ¹⁾	30.6.2006	Davon AZNF ¹⁾	31.12.2006	Davon AZNF ¹⁾
Kassenbestände, Post- und Bankguthaben	14'559	153	662	224	9'843	678
Callgelder, fällig innerhalb 30 Tagen	91'000		15'000		31'000	
Collateral, fällig innerhalb 90 Tagen	1'801		10'500		1'719	
Kurzfristige Geldanlagen, fällig innerhalb 90 Tagen	20'000	20'000	38'949	19'949	19'900	19'900
Total flüssige Mittel	127'360	20'153	65'111	20'173	62'462	20'578

¹⁾ Seit dem 14. Juni 2006 werden die vorhandenen liquiden Mittel des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) als separates Vermögen angelegt (siehe auch Ziffer 8, Airport Zurich Noise Fund).

6) Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Tausend)	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Japanisches Private Placement	361'279	391'374	374'958
US Private Placement	332'619	338'014	330'668
Anleihen	276'495	350'801	276'208
Langfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	235'129	284'392	237'602
Total Anleihen und langfristige Darlehen	1'205'522	1'364'581	1'219'436
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	70'213	72'191	72'063
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'275'735	1'436'772	1'291'499
Anleihe (Rückzahlung 28.9.2007)	74'976	0	74'926
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease	47'422	45'865	42'961
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	4'450	4'514	4'590
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Banken	0	42'000	0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	126'848	92'379	122'477
Total Finanzverbindlichkeiten	1'402'583	1'529'151	1'413'976

Die Veränderung der folgenden Finanzverbindlichkeiten ist auf die Fremdwährungsschwankungen der aufgenommenen Beträge zurückzuführen:

- Japanisches Private Placement
- US Private Placement
- Bankverbindlichkeiten aus US Car Park Lease

Für sämtliche Transaktionen wurde sowohl das Zinssatz- als auch das Fremdwährungsrisiko abgesichert (Cross Currency Interest Rate Swaps). Das Fremdwährungsrisiko des Japanischen Private Placement ist weitestgehend (Participation Swap), das Fremdwährungsrisiko des US Private Placement und des US Car Park Lease vollständig abgesichert. Die Absicherungsgeschäfte werden als Cashflow Hedges eingestuft. Sowohl die Veränderung des Marktwertes (siehe auch Konzernbilanz per 30.6.2007, Seite 12) als auch die Fremdwährungsschwankungen werden im Eigenkapital (Hedging-Reserven) ausgewiesen (Eigenkapitalerhöhung von 29,2 Millionen Franken; siehe auch Veränderung des Konzerneigenkapitals, Seite 13).

7) Langfristige Rückstellung Schallschutz und formelle Enteignungen

Rückstellung für noch ausstehende Schallschutzkosten

Die Gesellschaft hat sich aufgrund bereits vorgenommener und angekündigter Massnahmen zu Gesamtkosten für Lärmschutzmassnahmen in der Höhe von rund 240 Millionen Franken faktisch verpflichtet. Bis zum Bilanzstichtag wurden gesamthaft 86 Millionen Franken ausgegeben. Der verbleibende Restbetrag ist im untenstehenden Rückstellungsspiegel zum Barwert dargestellt. Der Diskontsatz beträgt 4 Prozent.

(CHF in Tausend)	Schallschutz	Formelle Enteignungen	Total
Rückstellung per 31.12.2005	137'091	0	137'091
Auszahlung	(2'714)	0	(2'714)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	2'742	0	2'742
Rückstellung per 30.6.2006	137'119	0	137'119
Auszahlung	(6'470)	0	(6'470)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	1'280	0	1'280
Rückstellung per 31.12.2006	131'929	0	131'929
Auszahlung	(603)	0	(603)
Auflösung	0	0	0
Bildung	0	0	0
Zinsaufwand Aufzinsung	2'470	0	2'470
Rückstellung per 30.6.2007	133'796	0	133'796

Rückstellung für formelle Enteignungen

Bis zum Bilanzstichtag sind noch keine formellen Enteignungsverfahren für die Entschädigung von Minderwerten wegen übermässigem Fluglärm oder direkten Überflügen höchstrichterlich entschieden worden. Es sind jedoch zahlreiche Verfahren hängig. Die ersten Einigungsverhandlungen haben für 18 Pilotfälle aus der Gemeinde Opfikon im November 2005 stattgefunden. Es wurden keine Einigungen erzielt. Die Schätzungsverhandlungen in diesen Fällen haben in den Monaten März und April 2006 stattgefunden. Die Eidgenössische Schätzungskommission hat die schriftlichen Entscheide in diesen Pilotfällen im Dezember 2006 veröffentlicht (erstinstanzliche Entscheide). Die Schätzungskommission hat festgehalten, dass in 3 der 18 Pilotfälle eine Entschädigung zu zahlen sei. Die 18 Pilotfälle wurden von den Parteien bis ans Bundesgericht als letzte Gerichtsinstanz weitergezogen, da nur durch ein solches letztinstanzliches Urteil die notwendige Rechtssicherheit geschaffen werden kann. Ein entsprechender Entscheid des Bundesgerichts wird frühestens Ende 2007/Anfang 2008 erwartet.

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

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

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

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

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

Die effektiven Kosten können jedoch sowohl im positiven wie auch im negativen Sinn deutlich von den oben erwähnten Kosten abweichen. Die Flughafen Zürich AG geht davon aus, dass diese Kosten – sofern sie überhaupt in dieser Grössenordnung zur Zahlung fällig werden – über einen Zeitraum von mehreren Jahren anfallen.

Risiken für die Flughafen Zürich AG aufgrund der Lärmthematik

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

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

1. Risiko einer **Finanzierungslücke**

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

2. Risiko der **Auswirkungen der Lärmthematik auf die Konzernrechnung**

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

Reduktion und Beschränkung der Risiken aus Fluglärm

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

1. Die Gesellschaft verpflichtete sich, Massnahmen umzusetzen, mit denen eine bilanzielle und finanzielle Tragbarkeit von Risiken im Zusammenhang mit Fluglärm in der Grössenordnung von rund 1,1 Milliarden Franken geschaffen wird. Die Generalversammlung vom 11. April 2006 bewilligte auf Antrag des Verwaltungsrates eine genehmigte Kapitalerhöhung im Marktwert von rund 300 Millionen Franken, um das Eigenkapital der Gesellschaft zu stärken. Der Gesellschaft flossen Mittel aus dieser Kapitalerhöhung vom 10. Mai 2006 von netto 310,3 Millionen Franken zu. Da die Gesellschaft bis auf weiteres keine Verwendung für diese Mittel hatte – ein effektiver Mittelabfluss aufgrund von formellen Enteignungen wird nicht vor Ende 2007/Anfang 2008 erwartet –, konnte gleichentags das ausstehende Darlehen gegenüber dem Kanton Zürich von 300 Millionen Franken vorzeitig und ohne Zusatzkosten zurückbezahlt werden. Zudem konnte die Gesellschaft eine für die Abdeckung einer allfälligen Finanzierungslücke notwendige Kreditlimite von 200 Millionen Franken beschaffen.
2. Besteht bei Auszahlung der ersten formellen Enteignungen das Risiko, dass die gesamten im Zusammenhang mit Fluglärm zu erwartenden Kosten (formelle Enteignungen, Kosten für Schallschutz sowie sämtliche Betriebskosten) den Betrag von 1,1 Milliarden Franken übersteigen (Schwellenwert), so übernimmt der Kanton Zürich die Vorfinanzierung sämtlicher «alter» Lärmverbindlichkeiten. «Alte» Lärmverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten, die vor Juni 2001 entstanden sind. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Kanton Zürich Inhaber der Betriebskonzession. Für solche Forderungen haftet der Kanton Zürich nach wie vor im Aussenverhältnis; im Innenverhältnis wurden diese Verpflichtungen mit dem Fusionsvertrag vom 14. Dezember 1999 von der Gesellschaft übernommen. Diese allgemeine Verpflichtung aus dem Fusionsvertrag wird mit der nun getroffenen Lösung präzisiert und im Detail geregelt. Für die Finanzierung der mit dieser Übernahme entstehenden Kosten erhält der Kanton Zürich einen nach einem definierten Schlüssel zu bestimmenden Teil der Lärmgebühren. Mit der Übernahme der «alten» Lärmverbindlichkeiten durch den Kanton Zürich entfällt für die Flughafen Zürich AG zu diesem Zeitpunkt eine Rückstellungspflicht für diese Entschädigungen. Sie werden somit auch nicht mehr aktiviert.
3. Sinkt im Laufe der Verfahren das unter Punkt 2 erwähnte Risiko unter den Betrag von 1,1 Milliarden Franken, übernimmt die Flughafen Zürich AG die verbleibenden «alten» Lärmverbindlichkeiten und die damit verbundenen Gebühren zurück.

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

8) Airport Zurich Noise Fund (AZNF)

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

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

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

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

Die Situation dieses Fonds präsentiert sich wie folgt:

(CHF in Tausend)	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Airport Zurich Noise Fund per 1.1.	197'010	161'273	161'273
Total Einnahmen Lärmgebühren ¹⁾	25'639	16'341	46'106
Total Kosten für Schallschutz und weitere Massnahmen	(603)	(2'714)	(9'184)
Nettoergebnis vor operativen und kalkulatorischen Kosten	222'046	174'900	198'195
Operative Kosten	(1'634)	(1'925)	(3'847)
Kalkulatorische Verzinsung (bis 14.6.2006)	0	3'921	3'921
Zinsertrag aus Finanzanlagen	2'160	105	127
Marktwertveränderung Finanzanlagen	(1'191)	(460)	(1'386)
Airport Zurich Noise Fund per Stichtag	221'381	176'541	197'010

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

(CHF in Tausend)	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 5, flüssige Mittel)	20'153	20'173	20'578
Finanzanlagen (siehe Ziffer 3, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund)	196'899	159'318	175'248
Verpflichtung (Guthaben) Flughafen Zürich AG ¹⁾	4'329	(2'950)	1'184
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	221'381	176'541	197'010

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

9) Verbindlichkeiten für latente Steuern

(CHF in Tausend)	30.6.2007	30.6.2006	31.12.2006
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per 1.1.	68'416	44'572	44'572
Latente Steuern auf Marktwertanpassung Cross Currency Interest Rate Swaps, über Hedging-Reserve gebucht	2'241	10'435	16'424
Cross Currency Interest Rate Swaps, Umbuchung in Erfolgsrechnung	5'531	(10'088)	(8'132)
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	8'464	8'251	15'458
Andere Effekte	0	(97)	94
Latente Steuerverbindlichkeiten, netto, per Stichtag	84'652	53'073	68'416

Die latenten Steuern werden zum erwarteten Ertragssteuersatz (21 Prozent) berechnet.

10) Langfristige Rückstellungen

Rückstellung Nutzungsentgelte

Im Geschäftsjahr 2006 wurden die per 1. Januar 2006 eingeführten und fakturierten Nutzungsentgelte in der Höhe von 10 Millionen Franken nicht in den Erträgen ausgewiesen. Diese fakturierten Erträge wurden zurückgestellt, da die Einführung dieser Nutzungsentgelte durch einzelne Partner rechtlich in Zweifel gezogen wurde. In einer erstinstanzlichen Entscheidung hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Rechtmässigkeit der Einführung für alle Gesellschaften bestätigt, die über eine Selbst- oder Drittabfertigungsberechtigung verfügen. Nicht bestätigt wurde die Rechtmässigkeit für andere Unternehmen, die am Flughafen Zürich tätig sind, wie zum Beispiel die Kommerzpartner. Die Verfügung ist noch nicht rechtskräftig und kann von den Parteien an das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen werden. Wird der BAZL-Entscheid letztinstanzlich gestützt, können rund 70 Prozent der im Jahr 2006 fakturierten Nutzungsentgelte (7 Millionen Franken) als andere Aufwendungen/Erträge, netto der Erfolgsrechnung gutgeschrieben werden, und rund 30 Prozent (3 Millionen Franken) müssen den anderen Unternehmen zurückbezahlt werden.

(CHF in Tausend)	Nutzungsentgelte
Rückstellung per 31.12.2005	0
Auszahlung	0
Auflösung	0
Bildung	0
Rückstellung per 30.6.2006	0
Auszahlung	0
Auflösung	0
Bildung	10'016
Rückstellung per 31.12.2006	10'016
Auszahlung	0
Auflösung	(5)
Bildung	0
Rückstellung per 30.6.2007	10'011

11) Weitere Angaben

11.1) Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen Investitionsverpflichtungen für verschiedenste Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von rund 75 Millionen Franken. Diese betreffen im Wesentlichen die Sanierung der Piste 16/34 (rund 55 Millionen Franken) sowie die Flächen- und Angebotserweiterung im «Airport Shopping» (rund 7 Millionen Franken).

Die Flughafen Zürich AG hält im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Bangalore (Indien) 17 Prozent (total rund 16 Millionen Franken; per 30. Juni 2007 waren 11,7 Millionen Franken investiert) an der Flughafengesellschaft Bangalore International Airport Ltd. (BIAL). Per 30. Juni 2007 besteht eine Bankgarantie der Flughafen Zürich AG gegenüber der Bangalore International Airport Ltd. über 5 Millionen Franken bzw. 165,5 Millionen indische Rupien. Dabei handelt es sich um die zukünftig noch zu leistenden Eigenkapitalanteile.

Im Rahmen der Flughafenbeteiligung in Venezuela wird das Konsortium, an dem die Flughafen Zürich AG 49,5 Prozent hält, gemäss Vertrag mit der lokalen Regierung in den kommenden 20 Jahren ein Investitionsprogramm in der Höhe von insgesamt 34 Millionen US-Dollar durchführen. Die zu tätigenden Investitionen, die nur ausgelöst werden müssen, wenn gewisse Rahmenbedingungen erfüllt sind, werden weitestgehend durch die erwarteten operativen Cashflows finanziert.

11.2) Eventualverpflichtungen

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

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

11.3) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das Audit und Finance Committee hat am 17. August 2007 den vorliegenden Halbjahresabschluss zur Veröffentlichung freigegeben. Zwischen dem 30. Juni 2007 und dem Datum der Freigabe der vorliegenden Konzernrechnung durch das Audit und Finance Committee sind keine Ereignisse eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven des Konzerns zur Folge hätten oder an dieser Stelle offengelegt werden müssten.



Impressum:

Copyright: Unique (Flughafen Zürich AG)

Fotografien: Thomas Buchwalder

Gestaltung: Valance & Bauer Kommunikation, Zürich

Satz/Druck: www.bmdruck.ch

Unique (Flughafen Zürich AG), Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. +41 (0)43 816 22 11, Fax +41 (0)43 816 46 15
info@unique.ch, www.unique.ch

UNIQUE 