

Flughafen Zürich AG
Integrierter Bericht

2022



Flughafen Zürich

Inhalt

An unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre	3
Wechsel in Unternehmensführung	7
Mehrjahresvergleich	8
Aktienkennzahlen	11

Jahresbericht

Unternehmensporträt	
Die Flughafen Zürich AG	12
Organisationsstruktur	13
Unternehmenszweck, Strategie und Werte	16
Standorte	18
Verkehrsentwicklung	
Verkehrskennzahlen Standort Zürich	19
Verkehrskennzahlen internationale	
Mehrheitsbeteiligungen	21
Geschäftsentwicklung	23
Finanzielle Entwicklung	28
Finanzieller Ausblick	31
Risiko-Management	
Risiko-Management-System	32
Aktuelle Risikosituation	34

Nachhaltigkeit

Fokus	38
Nachhaltigkeitsthemen	41
Sustainable Development Goals und UN	
Global Compact	43
Einbindung der Anspruchsgruppen	47
Lokale Wirkungen	
Beitrag in der Region	53
Lärm	58
Ökologische Wirkungen	
Energie und Klima	65
Abfall und Kreislaufwirtschaft	71
Luftqualität	74
Biodiversität	77
Wasser	79
Gesellschaftliche Wirkungen	
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	82
Geschäftsethik	87
Korruptionsprävention	91

Menschenrechte	93
Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit	95
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin	97
ICT Sicherheit und Datenschutz	106
GRI-Inhaltsindex	109

Corporate Governance

Corporate Governance	112
Konzern- und Kapitalstruktur	112
Aktionariat und Mitwirkungsrechte	114
Verwaltungsrat	116
Geschäftsleitung	125
Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen	128
Revisionsstelle	129
Informationspolitik	130
Handelssperren	130
Vergütungsbericht	
Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG	131
Vergütungen des Verwaltungsrats	133
Vergütungen der Geschäftsleitung	134
Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen	135
Tätigkeiten bei anderen Unternehmen	136
Bericht der Revisionsstelle	138

Finanzbericht

Konzernrechnung	
Konzernerfolgsrechnung	142
Konzerngesamtergebnisrechnung	143
Konzernbilanz	144
Konzerngeldflussrechnung	145
Veränderung des Konzerneigenkapitals	146
Anhang zur Konzernrechnung	147
Bericht der Revisionsstelle	211
Jahresrechnung	
Erfolgsrechnung	217
Bilanz	218
Anhang zur Jahresrechnung	219
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	228
Bericht der Revisionsstelle	229
Zusätzliche Informationen	233

Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Damen und Herren

Wir blicken auf ein intensives und ereignisreiches Jahr zurück. Nach einem pandemiegeprägten ersten Quartal hat sich der internationale Luftverkehr im Verlauf des Berichtsjahres gut erholt. Unsere kommerziellen Zentren sind wieder belebt und die Umsätze nähern sich den Werten von vor der Pandemie an. Das Immobiliengeschäft hat sich am Standort Zürich als stabiler Ertragspfeiler bewährt. Dazu hat auch der erfolgreiche Abschluss der Projektentwicklung The Circle massgeblich beigetragen. Mit dem sich im Bau befindenden Flughafen Noida International Airport wird die internationale Präsenz weiter ausgebaut, und dies in der wichtigsten Wirtschaftsregion Indiens mit grossem Wachstumspotential. Wichtige Entwicklungs- und Infrastrukturprojekte am Standort Zürich und im Ausland schreiten erfolgreich voran und setzen neue Massstäbe in Bezug auf die Nachhaltigkeit. Wir dürfen zudem auf sehr engagierte und kompetente Mitarbeitende zählen. Weiter sind wir auch nach der Pandemie finanziell solide aufgestellt.

GRI 2-22

Die Kosten im Berichtsjahr sind trotz Inflation und steigender Energiepreise gut unter Kontrolle geblieben. Die Rückkehr in die Gewinnzone nach der Pandemie ermöglicht wieder die Auszahlung einer Dividende. Die ordentliche Dividende orientiert sich dabei an der bisherigen Ausschüttungsquote von rund 40 % des Reingewinns, zusätzlich soll die Ausschüttung um eine Zusatzdividende ergänzt und damit die noch verbleibenden Kapitaleinlagereserven in den nächsten Jahren vollständig ausbezahlt werden.

Wiederaufnahme

Dividende

nach mehrjährigem Unterbruch

Mit der Erholung der Luftfahrtbranche kehrt die Reisefreude zurück

Innerhalb weniger Monate ist das Passagieraufkommen im ersten Halbjahr 2022 von 15'000 Reisenden auf Spitzentage mit rund 90'000 Reisenden pro Tag angestiegen. Das Wiederhochfahren des Betriebs ist dank des grossen Einsatzes aller Beteiligten gut gelungen und somit konnte trotz punktuell längerer Wartezeiten qualitativ ein sehr guter Betrieb gewährleistet werden. Für das ganze Jahr wurden am Standort Zürich 22.6 Millionen Passagiere gezählt, womit etwas mehr als 70 % des Volumens von 2019 erreicht sind. Diese Zahl liegt zwar aufgrund des tiefen Passagieraufkommens im ersten Quartal noch deutlich unter den Werten von vor der Pandemie, übertrifft aber die anfangs 2022 gestellten Prognosen. Gegen Ende Jahr zeichnete sich auch eine langsame Öffnung der asiatischen Destinationen ab. Ebenso stimmen uns die Voraussagen zum Buchungsverhalten und den Flugplänen ab Zürich für das Jahr 2023 zuversichtlich. Die Reisefreude ist zurück und beflügelt die aus der Pandemie arg gebeutelte Branche.

Mehr als

70 %

des Verkehrsvolumens von 2019 erreicht

Unser Geschäftsmodell hat sich bewährt – gestärkt und profitabler in die Zukunft

Dank solider Finanzierung und einem ausgewogenen Geschäftsmodell ist unser Unternehmen wirtschaftlich unabhängig und mit Ausnahme des Instruments der Kurzarbeit ohne staatliche Hilfe durch die für die Luftfahrt gravierende Krise der Pandemie gekommen. Die über die letzten beiden Jahrzehnte vorangetriebene

internationale Expansion des Flughafengeschäfts, die sukzessive Optimierung des lokalen Kommerzgeschäfts (im Wesentlichen Detailhandel und Gastronomie auf der Land- und Luftseite), die erfolgreiche Erstvermietung des Grossprojektes The Circle (durchmischte Nutzung mit Hotel, Gesundheit, Büro, Retail und Gastronomie) sowie der Erwerb mehrerer Gebäude im Flughafen Perimeter tragen wesentlich dazu bei, dass die Erträge breiter abgestützt sind. Das internationale Geschäftsfeld verzeichnete im Jahr 2022 ein deutliches Wachstum. In den kommenden Jahren erwarten wir weiter steigende Erträge aus unseren Beteiligungen in Lateinamerika und Indien, wo Ende 2024 der Noida International Airport im Süden der Hauptstadt Delhi in Betrieb gehen wird. Dessen Betriebsrechte liegen zu 100 % im Besitz der Flughafen Zürich AG. In Zürich profitieren unsere grossen kommerziellen Zentren von den wachsenden Passagierzahlen, wiedererstarnten Pendlerströmen und der stetig steigenden Anzahl Arbeitsplätzen mit hoher Kaufkraft am Standort Flughafen. Auch die kontinuierliche Erneuerung von Angeboten im Gastronomie- und Retailbereich trägt zur Erholung bei.

Wir gehen davon aus, dass das Passagieraufkommen bis im Jahr 2025 wieder auf das Niveau von 2019 zurückkehrt und die Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt vor allem aufgrund der wachsenden Erträge ausserhalb des Fluggeschäfts eine höhere Profitabilität als vor der Krise ausweist.

Dank internationalem Drehkreuz die Schweiz gut an die Welt anbinden

Eine gute internationale Anbindung ist zentral für die Schweiz als stark vom Aussenhandel abhängiges Land. Gute Verbindungen zu den wichtigsten Zentren der Welt setzen einen Drehkreuzbetrieb voraus, welcher in Zürich erfolgreich durch die SWISS betrieben wird. Nebst einer hohen Qualität der Flughafeninfrastruktur sind dafür insbesondere wettbewerbsfähige Betriebszeiten und eine bei allen Wetterlagen stabile Spitzenkapazität entscheidende Faktoren, damit der Hub Carrier im internationalen Wettbewerb bestehen kann.

Ein wichtiges Element bildet hierfür die Verlängerung der Pisten 28 und 32. Im Berichtsjahr wurden im Zürcher Kantonsrat die Beratungen zu den Pistenverlängerungen aufgenommen. Mit der Verlängerung dieser beiden Pisten sollen die Sicherheitsmargen bei Starts und Landungen erhöht und mehr Verlässlichkeit im Flugbetrieb mit weniger Verspätungen am Abend erreicht werden. Der Kantonsrat wird voraussichtlich 2023 über das Projekt entscheiden, gefolgt von einer wahrscheinlichen Volksabstimmung.

Die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens wurde durch eine in diesem Jahr aktualisierte Studie des unabhängigen Forschungsinstituts Infras bestätigt. Um den Einfluss der Pandemie bereinigt, beträgt die Wertschöpfung des Flughafens Zürich pro Jahr CHF 7 Milliarden. Rund 27'000 Personen sind direkt am Flughafen Zürich tätig. Der Circle trägt dabei ebenfalls massgeblich zur volkswirtschaftlichen Wertschöpfung der Region bei.

Wertschöpfung von CHF

7 Mia.

des Flughafens Zürich

Verschiedene Projekte tragen zur Weiterentwicklung des Flughafens Zürich bei

Grosse Infrastrukturprojekte erreichten im 2022 wichtige Etappenziele. Zu den grössten Bauvorhaben zählen die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage (GSA), die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen (ELP), die Pistensanierung 10/28 und

der Architekturwettbewerb für das künftige Dock A mit Tower und Wurzel. Im Auslandsgeschäft liegt der Fokus auf der Entwicklung des Flughafenprojektes Noida in Indien. Bis Ende 2024 soll die Phase 1 baulich abgeschlossen werden und der Flughafen seinen Betrieb starten. Bei all unseren Infrastrukturprojekten setzen wir konsequent auf nachhaltiges Bauen.

Nachhaltigkeit fest verankert in der Unternehmensstrategie

Der Weg zu einer nachhaltigen Luftfahrt führt über die Verringerung der CO₂-Emissionen. Als Unternehmen sind wir bestrebt, an allen Standorten den Einsatz von fossilen Brenn- und Treibstoffen so weit wie möglich zu reduzieren und so den damit verbundenen Ausstoss von Treibhausgasen zu senken. In diesem Zusammenhang haben wir das bisherige Reduktionsziel, bis 2050 Netto-Null zu erreichen, im Berichtsjahr angepasst. Es ist neu unsere Ambition, bereits bis 2040 unsere eigenen Treibhausgase an all unseren Standorten ohne Kompensation auf Netto-Null zu reduzieren. Um dies zu erreichen, setzen wir einerseits beim Energiebedarf an, den wir mit Gebäudesanierungen und effizienten Neubauten sukzessive verringern. Andererseits ersetzen wir fossile Treibstoffe durch erneuerbare.

Netto-Null bis ins Jahr

2040

als Ambition

Einer der wichtigsten Hebel für eine zukunftsorientierte Luftfahrt ist die Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen, welche einen deutlich tieferen CO₂-Ausstoss zur Folge haben als herkömmliches Kerosin. Die Flughafen Zürich AG setzt sich dafür ein, dass Sustainable Aviation Fuels (SAF) in die Schweiz eingeführt werden und in Zürich verfügbar sind. Eine stetig ansteigende Beimischpflicht für SAF würde den Einsatz dieser Treibstoffe effektiv fördern und die CO₂-Emissionen der Luftfahrt nachhaltig senken. Wir unterstützen eine entsprechende Regelung, wie sie der Bundesrat im neuen CO₂-Gesetz in Anlehnung an eine entsprechende Lösung in der EU vorschlägt.

Ein weiterer Schritt für mehr Klimaschutz: Im Berichtsjahr hat der Flughafen Zürich die aktuell höchste Stufe des Airport Carbon Accreditation (ACA) erreicht. ACA ist das weltweit verbreitetste und anerkannte Programm des Internationalen Flughafenverbandes (ACI), welches die Fortschritte der Flughäfen in Bezug auf den Klimaschutz unterstützt und den jeweiligen Stand sichtbar macht. Unser Flughafen gehört damit weltweit zu den führenden zehn Prozent der für ihre Klimaschutzanstrengungen mit der höchsten Stufe akkreditierten Flughäfen. Die Flughäfen in Florianópolis, Vitória und Macaé wurden auf der ersten Stufe des ACA akkreditiert. Alle drei Flughäfen in Brasilien haben sich zudem bereits das Ziel gesetzt, im Jahr 2023 die Anforderungen der nächsthöheren Stufe zu erfüllen.

Wechsel an der Unternehmensspitze

Auf die kommende Generalversammlung hin erfolgen wichtige Wechsel an der Spitze des Unternehmens. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung Josef Felder als künftigen Präsidenten des Verwaltungsrates vor, der damit Andreas Schmid ablöst, welcher dem Gremium die letzten 23 Jahre vorstand. Josef Felder war von 2000 bis 2008 CEO der Flughafen Zürich AG, nimmt seit 2017 Einsitz im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG und übt seit über 15 Jahren in namhaften Verwaltungsräten Aufsichtsfunktionen aus. Er ist damit prädestiniert, den Verwaltungsrat unseres Unternehmens kompetent zu führen und einen nahtlosen Übergang sicherzustellen. Der Verwaltungsrat schlägt zudem der Generalversammlung Claudia Pletscher als neue Verwaltungsrätin vor. Claudia Pletscher (48) ist Unternehmerin und CEO von fineminds GmbH sowie Mitglied in verschiedenen Verwaltungsräten und Advisory

Boards. Mit ihren Kompetenzen rund um Digitalisierung, Innovation und Transformation wird Claudia Pletscher den Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG ideal ergänzen. Ebenso steht ein Wechsel an bei der Vertretung des Kantons Zürich im Verwaltungsrat der Gesellschaft. Per Ende April 2023 ersetzt Beatrix Frey-Eigenmann Eveline Saupper als Verwaltungsrätin der Flughafen Zürich AG.

Zeitgleich erfolgt auch ein Wechsel in der operativen Unternehmensleitung. Nach 23 Jahren im Unternehmen, davon 15 Jahren in der Geschäftsleitung und acht Jahren als CEO, gibt Stephan Widrig den Führungsstab an Lukas Brosi weiter. Lukas Brosi trat 2009 ins Unternehmen ein und ist seit 2017 Finanzchef und Mitglied der Geschäftsleitung. In seiner bisherigen Funktion ist er in alle strategischen Vorhaben involviert und kann diese dadurch reibungslos weiterführen.

Wir sind überzeugt, dass mit diesen Erneuerungen an der Unternehmensspitze eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Gesellschaft gewährleistet ist und wünschen unseren Nachfolgern heute schon einen gelungenen Start, viel Freude und Erfolg in ihrer neuen Aufgabe.

Dank und Ausblick

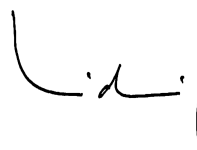
Wir sind zuversichtlich, dass sich der Luftverkehr nach der Pandemie in den nächsten Jahren weiter erholen wird. Gesellschaft und Wirtschaft sind eng vernetzt und müssen globale Herausforderungen gemeinsam meistern. Auch deshalb ist das Bedürfnis nach weltweiter Mobilität und Anbindung gross. Die Welt ist zu einer Einheit zusammengewachsen, auch dank neuer Technologien. Es braucht den Luftverkehr, um Menschen und Güter auf effiziente Weise global zusammen zu bringen. Als Flughafenbetreiberin leisten wir einen wichtigen Beitrag dazu, indem wir unsere Standorte weitsichtig und nachhaltig weiterentwickeln, insbesondere auch für künftige Generationen. Dieses Jahr werden wir das 75-Jahr-Jubiläum unseres Flughafens Zürich feiern. Dabei wollen wir zurückblicken auf die Anfänge des Flughafens Zürich, in der Gegenwart innehalten und voller Elan und Vertrauen nach vorne blicken.

Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danken wir herzlich für die langjährige Treue und ihr Vertrauen. Wir bedanken uns auch bei allen Partnerunternehmen, den vielen weiteren unterstützenden Gesellschaften und Personen und besonders bei unseren Mitarbeitenden für den unermüdlichen Einsatz und ihre Loyalität. Ab nächstem Jahr werden Sie an dieser Stelle der neue Verwaltungsratspräsident und CEO begrüßen. Es war uns eine Freude und Ehre zugleich, dem einmaligen Unternehmen Flughafen Zürich über so viele Jahre dienen und dessen positive Entwicklung mitgestalten zu dürfen.

Zürich-Flughafen, 9. März 2023



Andreas Schmid
Präsident des Verwaltungsrats



Stephan Widrig
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Drei Wechsel in der Unternehmensführung

Im April 2023 verlassen mit Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid, Verwaltungsrätin Eveline Saupper und CEO Stephan Widrig drei Personen in Schlüsselpositionen unser Unternehmen. Wir, Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Mitarbeitende, bedanken uns herzlich bei diesen ausserordentlichen Persönlichkeiten für ihr langjähriges grosses Engagement.

Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid

Andreas Schmid übernahm mit der Gründung der Flughafen Zürich AG im Frühling 2000 das Präsidium. Eine gute Balance zwischen Ökonomie und Ökologie und die Verbundenheit mit der Region waren ihm stets ein Anliegen. Ebenso der offene Dialog mit Bevölkerung, Politik und Behörden. Zu den grössten Errungenschaften seiner Amtszeit zählen die Grossbauprojekte der fünften Bauetappe mit der Inbetriebnahme von Airside Center und Dock E im Jahr 2004, die Eröffnung des neugebauten Dock B 2011 sowie der Circle im Jahr 2020. Andreas Schmid hat den Verwaltungsrat mit viel Umsicht und Engagement präsiert und hinterlässt mit den Plänen fürs neue Dock A auch architektonische Highlights für die Zukunft.

Verwaltungsrätin Eveline Saupper

Eveline Saupper wurde im Mai 2015 vom Kanton Zürich als Verwaltungsrätin delegiert und amtierte bis im Frühling 2022 als Vizepräsidentin des Verwaltungsrates. Sie prägte das Gremium durch ihren juristischen Scharfsinn und als erfahrene Verwaltungsrätin bedeutend mit. Umsichtig, mit klarer Haltung und mit viel Engagement hat sich Eveline Saupper acht Jahre lang für die Flughafen Zürich AG eingesetzt und das Nomination and Compensation Committee (NCC) als Vorsitzende erfolgreich geführt.

CEO Stephan Widrig

Nebst dem Wechsel im Verwaltungsrat kommt es auch an der operativen Unternehmensspitze zum Führungswechsel. Stephan Widrig war von 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer bei Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) in Indien und davor Leiter Immobilienmanagement am Flughafen Zürich. Seit 2008 ist er Mitglied der Geschäftsleitung und trägt als CEO seit Anfang 2015 die Gesamtverantwortung für die Flughafen Zürich AG. Stephan Widrig, der das Unternehmen per Ende April verlässt, überzeugte mit seiner verantwortungsvollen und vorausschauenden Art und leitete die Firma mit viel Geschick während acht Jahren – auch durch die herausfordernden Pandemiejahre. Unter ihm konnte das Geschäftsmodell der Flughafen Zürich AG diversifiziert und modernisiert und das Unternehmen gestärkt in eine neue Ära geführt werden.

Wir danken den drei Persönlichkeiten herzlich für das überdurchschnittliche und langjährige Engagement für unsere Unternehmung.

Mehrjahresvergleich Flughafen Zürich AG

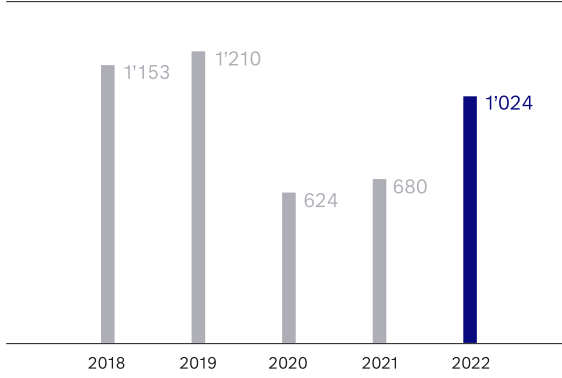
Finanzielle Kennzahlen (konsolidiert)

(CHF in Mio.)	2018	2019	2020	2021	2022
Erträge	1'152.9	1'210.1	624.0	680.0	1'023.5
davon Aviation-Erträge	656.7	661.5	221.7	240.6	491.1
davon Non-Aviation-Erträge	496.2	548.6	402.3	439.4	532.4
Betriebskosten	-581.9	-568.2	-428.0	-380.8	-467.9
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	571.0	641.8	196.0	299.2	555.6
EBITDA-Marge (in %)	49.5	53.0	31.4	44.0	54.3
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	326.5	403.1	-56.6	19.1	260.2
EBIT-Marge (in %)	28.3	33.3	-9.1	2.8	25.4
Konzernergebnis	237.8	309.1	-69.1	-10.1	207.0
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	538.4	511.7	147.3	231.7	488.6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-273.4	-628.3	-565.1	-86.6	-567.0
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'516.8	3'779.7	4'288.2	4'302.0	4'622.2
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'493.8	3'635.3	4'034.0	4'295.1	4'462.1
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	7.4	8.8	-1.1	0.4	4.7
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'414.9	2'469.1	2'336.8	2'411.3	2'679.1
Eigenkapitalrendite (in %)	9.9	12.7	-2.9	-0.4	8.1
Eigenkapitalquote (in %)	55.3	53.8	46.1	48.6	51.4
Finanzschulden (netto), ohne Lärm ²⁾	579.8	1'158.4	1'403.4	1'387.8	1'290.2
Finanzschulden (netto)/EBITDA, ohne Lärm ²⁾	0.93x	1.83x	7.22x	4.64x	2.32x

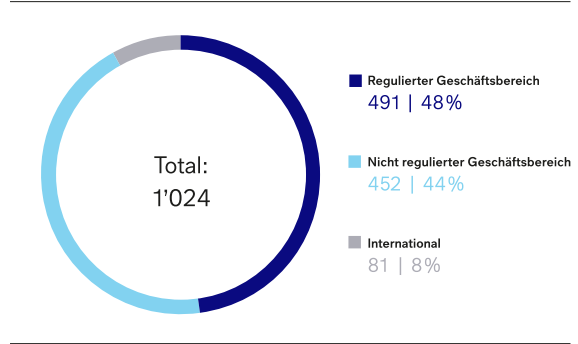
1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

2) Die Finanzschulden (netto) beinhalten das verzinsliche Fremdkapital reduziert um flüssige Mittel sowie verzinsliche kurz- und langfristige Finanzanlagen und Festgelder.

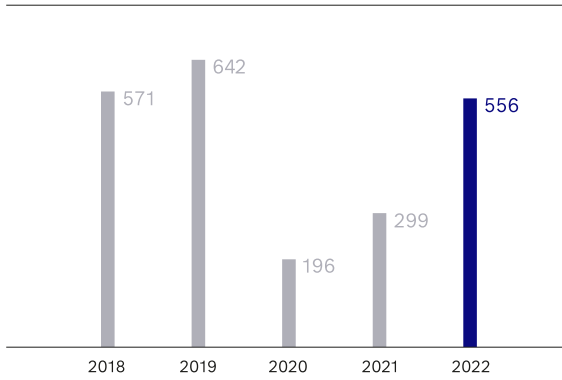
Total Erträge in CHF Mio.



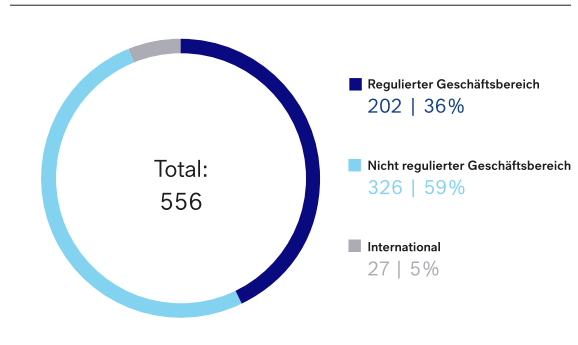
Erträge nach Segment* in CHF Mio.



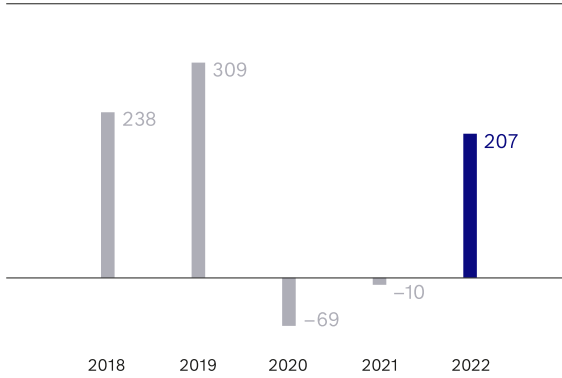
EBITDA in CHF Mio.



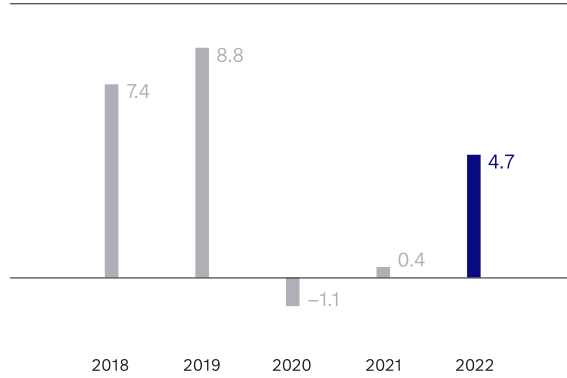
EBITDA nach Segment* in CHF Mio.



Konzernergebnis in CHF Mio.



Rendite des Ø investierten Kapitals in %



* Auf die Darstellung des Segments «Lärm» wird aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

Nachhaltigkeitskennzahlen¹

	2018	2019	2020	2021	2022
Flughafen Zürich, Schweiz					
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	26'799	27'850	27'496	32'390 ⁷⁾	29'067
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	153'267	155'921	136'088	173'014	169'506
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	20'960	18'439	8'623	8'506	12'943
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	1'664	1'706	1'652	1'534	1'553
Flughafen Florianópolis, Brasilien³⁾					
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	n/a	1'232 ⁶⁾	1'045
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	9'420	7'716	8'733
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	433	383	412	469
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	157	167	116	131	136
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien⁴⁾					
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	n/a	1'454 ⁶⁾	354
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	10'820	9'746	9'492
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	349	172	581
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	107	90	69	70
Flughafen Antofagasta, Chile					
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	480 ⁷⁾	462 ⁷⁾	458
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	1'210 ⁷⁾	1'147 ⁷⁾	1'141
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	328	180	151
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	45	45	35	43	50
Flughafen Iquique, Chile					
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	425 ⁷⁾	449 ⁷⁾	598
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	1'195 ⁷⁾	1'256 ⁷⁾	1'554
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	55	79	92
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	58	61	49	53	196
Flughafen Noida, Indien⁵⁾					
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	n/a	n/a	73
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	n/a	168
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	n/a	2
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	n/a	14	51	71

1) Tabelle exkl. Regionalbüros in Rio de Janeiro (Brasilien) und Santiago de Chile (Chile)

2) Gemäss GHG-Protokoll: eigene Quellen Flughafen Zürich AG (Fahrzeuge, Maschinen, Heizungen)

3) Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte Anfang 2018; Fertigstellung neues Terminal im Oktober 2019

4) Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte Anfang 2020; Vitória und Macaé werden als Portfolio betrachtet

5) Konzessionsvertrag für Greenfield-Flughafen unterzeichnet im Oktober 2020

6) Rückwirkende Anpassung der Berechnungsmethode

7) Rückwirkende Korrektur

n/a = Daten nicht verfügbar oder Flughafen noch nicht vom staatlichen Betreiber übernommen

Aktienkennzahlen

Aktienkennzahlen der Flughafen Zürich AG	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF) ¹⁾²⁾	3.70	-	-	-	2.40
Payout Ratio (in %) ³⁾	47.8	-	-	-	35.6
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF) ¹⁾²⁾	3.20	-	-	-	1.10
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	78.65	80.42	76.11	78.54	87.26
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	7.75	10.07	-2.25	-0.33	6.74
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	7.75	10.07	-2.25	-0.33	6.74
Jahresendkurs Aktie (in CHF)	162.50	176.70	156.10	164.10	143.10
Marktkapitalisierung Jahresende (CHF in Mio.)	4'989.1	5'424.7	4'792.6	5'038.2	4'393.4
S&P Rating	AA-	AA-	A+	A+	A+
fedafin Rating	Aa-	Aa-	Aa-	Aa-	Aa-

1) Aufgrund der massiven Auswirkungen von Covid-19 und zur Sicherung der Liquidität wurde auf die Ausschüttung einer Dividende für die Geschäftsjahre 2019 bis 2021 verzichtet.

2) Gemäss Antrag an die Generalversammlung

3) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten

Die Flughafen Zürich AG

Die Flughafen Zürich AG ist Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Zürich. Daneben entwickelt und betreibt sie weitere Flughäfen in Brasilien, Chile, Curaçao sowie Kolumbien und baut einen neuen Flughafen in Indien. Das Geschäftsmodell verbindet das professionelle Management von grossen Verkehrsdrehscheiben mit der Bewirtschaftung attraktiver kommerzieller Zentren und Immobilien. Dank ihrem hohen Qualitätsanspruch genießt die Flughafen Zürich AG einen exzellenten Ruf.

GRI 2-6

Der Flughafen Zürich als Schweizer Tor zur Welt ist ein Qualitätsflughafen im Herzen Europas und international, national sowie regional bestens vernetzt. Für seine hervorragenden Dienstleistungen, die kurzen Umsteigewege, die Freundlichkeit des Personals, die Sauberkeit der Infrastruktur, die Zuverlässigkeit der Prozesse, attraktive kommerzielle Angebote und weitere Qualitätsmerkmale erhält der Flughafen Zürich regelmässig Auszeichnungen. Hinter dieser Leistung stehen rund 27'000 Mitarbeitende, die bei über 300 Flughafenpartnern täglich dafür sorgen, dass für Reisende sowie Besucherinnen und Besucher jeder Aufenthalt am Flughafen Zürich zu einem angenehmen Erlebnis wird.

Als gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG eine der bedeutendsten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheiben der Schweiz. Sie konzentriert sich auf ihre Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin, im kommerziellen Center Management sowie in der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur am Standort Zürich.

Daneben nimmt sie auch Betreiberaufgaben und Beteiligungen an ausländischen Flughäfen wahr. Zu ihrem Portfolio gehören Mehrheitsbeteiligungen an den Standorten Florianópolis, Vitória und Macaé in Brasilien, Antofagasta und Iquique in Chile und der neu zu bauende Flughafen in Noida in Indien.

Organisationsstruktur

Dem Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG obliegen im Rahmen der unübertragbaren gesetzlichen Aufgaben insbesondere die strategische Führung der Gruppe sowie die Aufsicht über die Geschäftsleitung, die ihrerseits aus sieben Mitgliedern besteht.

GRI 2-9

Organigramm

Nachfolgend das Organigramm der Flughafen Zürich AG mit dem [Verwaltungsrat](#) sowie der Zuordnung der [Geschäftsleitungsmitglieder](#) zu den sechs Geschäftsbereichen:



Stand: 31.12.2022

Aviation

Im Bereich Aviation laufen alle Arbeiten für einen sicheren, qualitativ hochstehenden und effizienten Flugbetrieb am Flughafen Zürich zusammen. Dazu zählen die Passagierprozesse bei Abflug, Ankunft und Transfer, die Koordination der Standplatzzuteilung und der Rollverkehrsführung sowie Safety und Security. Der reibungslose Ablauf wird durch den Einbezug aller Partner in einem zentralen Steuerungsgremium – dem Airport Steering – koordiniert. Darüber hinaus nimmt der Bereich sämtliche Aufgaben rund um die Fracht wahr und bildet mit dem Aviation Marketing die Schnittstelle zu den Airlines. Der Bereich Aviation ist für den Betrieb des 800 Hektar grossen Flughafenareals inklusive Planung, Versorgung, Entsorgung und Unterhalt der Tiefbauten zuständig. Ausserdem stellt der Bereich Aviation die nachfrageorientierte Entwicklung der aviatischen Infrastruktur und der

Verfahrensprozesse sicher und betreut alle Fragen rund um das Lärmmanagement und den Anwohnerschutz.

Commercial

Der Bereich Commercial nimmt die Sicht des Endkunden am Flughafen Zürich ein. Er ist zuständig für die Betreuung der kommerziellen Zentren, den landseitigen Verkehr und das Marketing. Der Bereich gestaltet luft- und landseitig ein attraktives Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungserlebnis und betreibt eines der erfolgreichsten Shoppingcenter der Schweiz sowie das Dienstleistungszentrum Circle. Weitere Aufgaben sind die Gesamtverantwortung für alle landseitigen Verkehrsträger, die verschiedenen Parkingprodukte und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Ebenso werden von diesem Bereich der digitale Auftritt gestaltet sowie alle Marketingfunktionen wahrgenommen.

Real Estate

Der Bereich Real Estate ist zuständig für die Entwicklung, den Bau sowie die kaufmännische, technische und infrastrukturelle Bewirtschaftung aller Hochbauten und damit verbundenen Anlagen am Flughafen Zürich. Das Portfolio reicht dabei von den Terminalgebäuden, Bürozentren, Logistik- und Werftgebäuden bis hin zum Circle. Der Bereich stellt sicher, dass alle kleinen und grossen Projekte im definierten Kosten- und Zeitrahmen sowie in der geforderten Qualität realisiert werden und die Immobilien und Anlagen über den ganzen Lebenszyklus optimal bewirtschaftet werden. Zu den betreuten Anlagen gehören neben der Gebäudetechnik unter anderem auch die Energie- und Wärmeversorgung, das Gepäcksystem und die Skymetro für den Personentransport ins Dock E.

International

Der Bereich International beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung des internationalen Geschäftes sowie mit der Betreuung der Flughäfen und Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG im Ausland. Dazu gehören die Analyse von Flughafenkonzessionen, die Privatisierung von Flughäfen und direkte Akquisitionsmöglichkeiten sowie die Entwicklung und Führung von Flughafenprivatisierungsprojekten. Aber auch die Beratung und Unterstützung von strategischen Investoren bei der Entwicklung und dem Betrieb von Flughäfen sowie die Unterstützung und der Wissenstransfer zu den eigenen Flughäfen und Tochtergesellschaften im Ausland sind Teil davon.

Finance & Services

Im Bereich Finance & Services erfolgt die finanzielle Steuerung der Unternehmung sowie die Sicherstellung bereichsübergreifender Funktionen. Nebst den klassischen Finanzfunktionen, inklusive Treasury und Investor Relations, gehören auch sämtliche Aufgaben rund um die Informations- und Kommunikationstechnologie sowie die zentrale Beschaffung und das Gebührenmanagement zum Finanzbereich. Ebenfalls sind die Abteilungen Legal, Risk & Compliance sowie Nachhaltigkeit & Umwelt in diesen Bereich integriert.

People & Communications

Im Bereich People & Communications werden die strategischen Stabsfunktionen des Unternehmens gebündelt. Dabei ist Human Resources und die Personal- und Organisationsentwicklung für ein zeitgemässes Personalmanagement und die Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur zuständig. Corporate Communications verantwortet die interne und externe Unternehmenskommunikation und Public Affairs die Beziehungspflege zur Politik. Auch der Flughafen als Ausflugsziel gehört in diesen Bereich.

Die Generalsekretärin fungiert als Stabsstelle des Verwaltungsrats.

Unternehmenszweck, Strategie und Werte

Der Unternehmenszweck (Purpose) bildet zusammen mit der Strategie und den Werten die Grundlage für unseren unternehmerischen Erfolg.



Zweck – Strategie – Werte

Unser Purpose – was uns antreibt

**Wir verbinden Menschen und Orte.
Dabei schaffen wir positive Erlebnisse.**

Unser Unternehmenszweck (Purpose) leitet unser Handeln und treibt uns an. Unsere Flughäfen verbinden Menschen und Orte – in der Region und über Kontinente hinweg. Dabei wollen wir mit allem, was wir tun, positive Erlebnisse schaffen.

Unsere Strategie – wie wir unsere Ziele erreichen

Ein starkes Fundament

Die Basis unseres unternehmerischen Erfolges sind motivierte und kompetente Mitarbeitende, durchdachte und gut gepflegte Infrastrukturen, gesunde Finanzen und der intelligente Einsatz digitaler Technologien.

Verkehrsdrehscheiben als Herzstück

Wir verbinden Länder und Regionen mit der Welt – in der Schweiz, Indien und Lateinamerika. Wir verstehen unsere Flughäfen als moderne Mobilitätsplattformen zwischen allen Verkehrsträgern, die nahtlos miteinander verbunden sind.

Kommerzielle Zentren und Erlebnisse

Ein vielseitiges kommerzielles Angebot schafft belebte Orte mit hoher Aufenthaltsqualität und grosser Publikumsdichte. Erstklassige kommerzielle Zentren bilden einen attraktiven Standort für Marken, Veranstaltungen und als Ausflugsziel und ermöglichen positive Erlebnisse.

Hochwertige Immobilien als attraktiver Unternehmensstandort

Wir investieren in hochwertige Immobilien mit direktem Anschluss an unsere Mobilitätsplattformen, die Unternehmen als attraktiven Standort dienen. Die daraus generierten Erträge tragen wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilität unseres Unternehmens bei.

Wertschöpfung durch nachhaltiges Handeln

Wir sind überzeugt, dass die langfristige Steigerung unseres Unternehmenswertes als übergeordnetes Ziel nur in Verbindung mit einer nachhaltigen Unternehmensführung gelingt. Deshalb stellen wir einen hohen Anspruch an unsere unternehmerische, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung.

Unsere Werte – wie wir zusammenarbeiten

Fünf gelebte Werte verbinden unsere Mitarbeitenden und schaffen eine starke Gemeinschaft und Unternehmenskultur. Diese Werte fördern einen konstruktiven und respektvollen Austausch, eine Kultur der Offenheit und Veränderungsbereitschaft. Sie befähigen uns als Organisation, Führungskräfte, Teams und Individuen, uns stetig weiterzuentwickeln.

C: COLLABORATIVE (gemeinsam)

O: OPEN (offen)

A: AGILE (agil)

C: COMMITTED (engagiert)

H: HUMAN (menschlich)

Standorte

Die Flughafen Zürich Gruppe betreibt oder besitzt Flughäfen an den folgenden Standorten:

GRI 2-1



Übersicht Standorte

Die Beteiligungsverhältnisse sind dabei wie folgt:

Flughafen	IATA Code	Ort	Land	Passagiere 2022	Konzessionsdauer	Beteiligung
Zürich	ZRH	Zürich	Schweiz	22.6 Mio.	2001–2051	100 %
Florianópolis International Airport	FLN	Florianópolis	Brasilien	3.4 Mio.	2017–2047	100 %
Eurico de Aguiar Salles	VIX	Vitória	Brasilien	2.7 Mio.	2019–2049	100 %
Benedito Lacerda Airport	MEA	Macaé	Brasilien	0.2 Mio.	2019–2049	100 %
Belo Horizonte International Airport	CNF	Belo Horizonte	Brasilien	9.5 Mio.	2014–2044	12.75 %
Diego Aracena International Airport	IQQ	Iquique	Chile	1.7 Mio.	2018–2040 ¹⁾	100 %
Andrés Sabella Gálvez International Airport	ANF	Antofagasta	Chile	2.0 Mio.	2011–2026	100 %
Curaçao International Airport	CUR	Willemstad	Curaçao	1.5 Mio.	2003–2033	9.69 % ²⁾
Noida International Airport	n/a	Neu-Delhi	Indien	n/a	2021–2061	100 %
Aeropuerto Internacional El Dorado	BOG	Bogotá	Kolumbien	36.5 Mio.	n/a	0 % ²⁾

1) erwartet

2) inkl. TSA (Technical Service Agreement)

Weitere Informationen zu den einzelnen ausländischen Konzessionen sind im Kapitel [› Verkehrskennzahlen International](#) oder unter [› Ziffer 24.7, Betriebskonzessionen für ausländische Flughäfen](#) aufgeführt.

Verkehrskennzahlen

Standort Zürich

Deutliche Steigerung des Passagiervolumens auf 72 % des Vorkrisenniveaus

Das Passagieraufkommen hat sich 2022 im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt und es wurden in der Spitze bis zu 90'000 Passagiere pro Tag gezählt. Das Passagieraufkommen hat sich über das Jahr sukzessive erholt, wobei insbesondere der Jahresbeginn noch stark von der Pandemie geprägt war. So lagen die Passagierzahlen im Januar des Berichtsjahres auf 42 % und im Dezember 2022 bei 82 % des Vorkrisenniveaus.

Während der Lokalmarkt bereits eine deutliche Erholung über den Sommer 2021 erlebte, konnte sich der Transfermarkt erst im Jahr 2022 aufgrund des zunehmenden Flugangebots und daraus vermehrten Transferverbindungen stärker erholen. Die Transferrate im Jahr 2022 lag bei hohen 28.7 % und somit lediglich 0.6 Prozentpunkte unter 2019. Vor allem in den letzten beiden Monaten des Jahres war die Transferrate mit 34 % bzw. 32 % so hoch wie schon lange nicht mehr.

Das Passagieraufkommen des Home-Carriers SWISS machte einen Anteil von 50.7 % des Gesamtvolumens 2022 aus. Danach folgten die Edelweiss Air mit einem Anteil von 9.8 %, Lufthansa mit 2.5 %, Chair mit 2.2 % und Turkish Airlines mit 2.1 %. Insgesamt hatten die Fluggesellschaften der Lufthansa Gruppe in Zürich einen Anteil von 67 % der Passagiere. Bei den Transferpassagieren hielten SWISS und Edelweiss im Jahr 2022 einen Anteil von fast 90 %.

Geographisch war Europa der bedeutendste Markt und der Anteil lag mit 76.5 % leicht über Vorkrisenniveau. Aufgrund des starken Freizeitreiseverkehrs in südliche Gebiete erfreuten sich besonders die Türkei, Griechenland sowie Portugal über eine hohe Nachfrage und das Verkehrsaufkommen war bereits über demjenigen vor der Krise. Nach Deutschland hingegen hat sich das Passagiervolumen im Vergleich zu 2019 praktisch halbiert. Zudem ist der ukrainische und russische Verkehr ab März komplett weggebrochen.

Der Passagieranteil im Interkontinentalverkehr hat sich auf 23.5 % erholt, während es im Vorjahr 17.8 % und im Vorkrisenjahr 26.0 % waren. Eine starke Dynamik zeigte hier vor allem der Verkehr nach Nordamerika, wohingegen sich bei der Region Fernost die Passagierzahlen noch 60 % unter dem Vorkrisenniveau befanden. Letzteres ist bedingt durch länger anhaltende, coronabedingte Reiserestriktionen in zahlreichen Ländern.

Hohe Auslastung der Flugzeuge

Die Anzahl der Flugbewegungen im Bereich Linien- und Charterverkehr entwickelte sich nahezu parallel zu der Erholung der Passagierzahlen. Der Sitzladefaktor lag 2022 mit hohen 77.1 % nur leicht unter 2019 und die durchschnittliche Anzahl Passagiere pro Flug lag bei 126.1. Dies sind 16.4 % mehr als im Vorjahr und nur geringfügig weniger als vor der Krise.

Mit 16 % notierte der Verkehr im Bereich der General Aviation deutlich über Vorkrisenniveau. Dabei profitierte vor allem der gewerbsmässige Business-Aviation-Verkehr, der sich 2022 beinahe 40 % über dem Wert von 2019 befand. Ein Grund dafür waren die fehlenden Linienverbindungen während der Pandemie und das fehlende Angebot wurde nach Möglichkeit über die Business-Aviation kompensiert. Ein Teil dieser Verlagerung dürfte nachhaltig sein.

Frachtvolumen stabil

Das Frachtvolumen zeigte sich in der Krise deutlich stabiler als das Passagieraufkommen und die Flugbewegungen. Im Jahr 2022 wurden am Flughafen Zürich 422'153 Tonnen Fracht umgeschlagen, wovon 64 % geflogene Fracht und 36 % Strassenfracht (Road Feeder Service) waren. Aufgrund fehlender Belly-Fracht Kapazitäten stieg die Strassenfracht im Berichtsjahr stärker als die geflogene Fracht. Entsprechend liegt das Volumen der Strassenfracht um 31 % über Vorkrisenniveau, das Aufkommen der geflogenen Fracht 20 % darunter. Im Vorjahr wurden krisenbedingt noch 24 % der geflogenen Fracht in Flugzeugen ohne Passagiere transportiert, 2022 lag der Anteil nur noch bei 11 %.

Kennzahlen

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Lokalpassagiere	Anzahl Personen	22'208'406	22'231'195	6'288'226	7'739'188	16'041'109
Transferpassagiere	Anzahl Personen	8'834'668	9'209'982	2'005'062	2'439'168	6'453'514
Transitpassagiere	Anzahl Personen	17'470	18'638	5'889	5'673	8'683
General Aviation und Sonstige	Anzahl Personen	52'944	47'877	41'870	50'399	57'826
Total Passagiere	Anzahl Personen	31'113'488	31'507'692	8'341'047	10'234'428	22'561'132
Passagierflüge	Anzahl Bewegungen	244'144	242'717	80'555	94'012	178'438
Frachtflüge	Anzahl Bewegungen	352	396	2'526	2'242	1'115
General Aviation und Sonstige	Anzahl Bewegungen	33'962	32'217	28'247	36'346	37'032
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	278'458	275'330	111'328	132'600	216'585
Luftfracht	Tonnen	362'747	334'650	188'177	247'434	268'561
Strassenfracht	Tonnen	130'475	117'177	102'986	145'628	153'592
Total Fracht	Tonnen	493'222	451'827	291'163	393'062	422'153

Verkehrskennzahlen internationale Mehrheitsbeteiligungen

Passagiervolumen

Brasilien

Die Lockerungen der Reisebeschränkungen führten im Geschäftsjahr 2022 zu einem starken Wachstum des brasilianischen Flugverkehrs. Aggregiert erholten sich die Passagierzahlen für das ganze Jahr an allen drei Standorten mit Mehrheitsbeteiligung (Florianópolis, Vitória und Macaé) auf rund 87 % des Vorkrisenniveaus. Bei alleiniger Betrachtung des Monats Dezember resultierte eine Erholung auf 94 % gegenüber 2019.

Florianópolis

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verkehrszahlen am Flughafen in Florianópolis um 44 % auf 3.4 Mio. Passagiere. Der massive Zuwachs ist neben dem Rückgang der Covid-19 Fallzahlen in Brasilien auf die Lockerung der Reisebeschränkungen in den Nachbarländern zurückzuführen. Letzteres führte auch zur Aufnahme von regulären internationalen Flugverbindungen nach Santiago de Chile und Montevideo. Das nationale Streckennetz konnte im Geschäftsjahr 2022 zudem weiter ausgebaut werden.

Vitória/Macaé

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verkehrszahlen an den beiden Flughäfen in Vitória und Macaé um 33 % auf 2.9 Mio. Passagiere. Das nationale Streckennetz konnte von Vitória aus um Strecken in den Nordosten Brasiliens erweitert werden. Mit rund 27'000 Flugbewegungen im Jahr 2022 gilt Macaé als der weltweit verkehrsreichste Flugplatz für Helikopter. Neben der bereits bestehenden regulären kommerziellen Verbindung nach Rio de Janeiro wird von Macaé neu auch der Flughafen Viracopos in der Metropolregion São Paulo abdeckt.

Chile

In Chile erholten sich die Flughäfen mit ausgeprägtem inländischem Flugverkehr rasch von der Pandemie. Die gestiegene Nachfrage nach Kupfer und Lithium und die damit einhergehende Zunahme an Reisenden in Zusammenhang mit der Bergbautätigkeit in Nachbarschaft der Flughäfen Iquique und Antofagasta hatten eine positive Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung dieser zwei von der Flughafen Zürich AG betriebenen Flughäfen. Mit insgesamt 3.8 Mio. Passagiere stieg das Verkehrsaufkommen an den beiden chilenischen Standorten um 32 % im Vergleich zum Vorjahr und war wieder gleich hoch wie in 2019.

Antofagasta

Vor allem im zweiten Halbjahr nahm das Verkehrsaufkommen deutlich zu und stieg in den letzten Monaten des Jahres sogar über das Niveau von 2019. Die Gesamtpassagierzahl aus dem Rekordjahr 2019 konnte dennoch nicht ganz erreicht werden (rund 8 % weniger). Ein Grund für das ausserordentliche Ergebnis war der temporär geschlossene Flughafen Calama, der in unmittelbarer Nähe von Antofagasta liegt.

Iquique

Bereits zu Beginn des Berichtjahres notierten die Passagierzahlen dank der florierenden Bergbaubranche wieder auf dem Vorkrisenniveau. Zusätzlich profitierte der Standort vom inländischen Tourismus, da Reisen ins Ausland noch erheblichen Einschränkungen unterliegen. Obwohl die Passagierzahlen in den letzten drei Monaten unter dem Vorjahr lagen, stieg die kumulierte Passagierzahl im Berichtsjahr 10 % über das Aufkommen vor der Pandemie.

Kennzahlen

Standort(e)	Einheit	2020	2021	2022
Flughafen Florianópolis				
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'874'852	2'367'176	3'405'644
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	25'961	32'420	42'115
Total Fracht	Tonnen	3'091	4'093	4'972
Flughäfen Vitória/Macaé				
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'684'909	2'185'025	2'900'042
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	45'148	54'189	69'433
Total Fracht	Tonnen	9'323	18'649	19'379
Flughafen Antofagasta				
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'121'666	1'524'064	2'016'302
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	10'538	13'274	13'446
Total Fracht	Tonnen	4'008	5'394 ¹⁾	5'837
Flughafen Iquique				
Total Passagiere	Anzahl Personen	880'284	1'337'018	1'747'694
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	7'912	11'110	12'296
Total Fracht	Tonnen	2'769	4'252	3'344

1) Beinhaltet im Jahr 2021 nur Inland Fracht und wurde nachträglich angepasst auf International und Inland Fracht.

Geschäftsentwicklung

Flugbetrieb

Verkehrsentwicklung und Flugplan

Das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich bewegte sich zu Jahresbeginn noch auf tiefem Niveau, stieg dann aber ab Frühling in kurzer Zeit markant an und erreichte während der Sommer- und Herbstferien Spitzentage mit über 90'000 Reisenden pro Tag. Zum Vergleich: Der Allzeit-Passagierrekord liegt auf einem Julitag im Sommer 2019 mit 114'872 Reisenden. Im Berichtsjahr reisten insgesamt 22.6 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich, was einer Zunahme von 120 % gegenüber 2021 und 72 % des Niveaus von 2019 entspricht. Gesamthaft wurden 216'585 Flugbewegungen verzeichnet (+63 % ggü. 2021). Dank der zuverlässigen Zusammenarbeit konnten die Flughafenpartner und die engagierte Belegschaft den Betrieb über weite Strecken reibungslos gewährleisten. Am 15. Juni musste die Flugsicherung Skyguide nach einem internen IT-Hardware-Versagen ein «Clear the Sky» veranlassen, eine sofortige Schliessung des gesamten Schweizer Luftraums. Dank der guten Zusammenarbeit der involvierten Krisenstäbe konnte dieses Ereignis gut bewältigt werden.

Die Buchungszahlen legten insbesondere zu Ferienzeiten zu und unser Hub-Carrier SWISS und Edelweiss Air konnten ihre Frequenzen erhöhen. Seit dem Sommer werden wieder ähnlich viele Destinationen wie vor der Krise angefliegen. Neu am Flughafen Zürich präsent sind die Fluggesellschaften Ethiopian und Saudia. Ersterer fliegt wöchentlich nach Addis Abeba und die saudi-arabische Airline bedient zwei Mal die Woche die Destination Riad. Nach einem pandemiebedingten Unterbruch ist zudem Cathay Pacific seit anfangs Dezember 2022 zurück am Flughafen Zürich und fliegt wöchentlich nach Hongkong.

Der im Februar ausgebrochene Krieg in der Ukraine hatte bislang nur geringfügige direkte Auswirkungen auf den Flughafen Zürich. Die Flugrouten Richtung Asien sind dadurch jedoch länger geworden.

Immobilien und kommerzielle Zentren

Immobilien

Die Immobilien und kommerziellen Zentren am Standort Zürich sind wichtige Standbeine der Unternehmensstrategie und tragen mit ihren Erträgen wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilität unseres Unternehmens bei. Insbesondere die Immobilien sorgten auch während der Coronakrise für eine stabile Ertragslage. Nach dem erfolgreichen Kauf der Liegenschaften auf dem Piora Areal Ende 2019 und der neuen und langfristigen Ausrichtung der Mietverträge im Jahr 2022 liegen nun die Gebäude der SR Technics im Fokus der energetischen Sanierung und Entwicklung. Die Realisierung des neuen Frachtgebäudes «Rächtenwisen» wurde beschlossen. Die Abbrucharbeiten der bestehenden Gebäude starten Ende 2023, die Inbetriebnahme ist für Mitte 2026 geplant.

Ebenfalls im Fokus steht die Energieversorgung. Vor dem Hintergrund der europaweiten Energiekrise hat sich die Versorgungslage gegen Ende des Berichtsjahres etwas entspannt, das Spannungsfeld zwischen Kostendisziplin, Versorgungssicherheit und Klimaziele verlangt jedoch weiterhin nach umsichtiger Planung. Im 2022 wurde die Roadmap zur Erweiterung der erneuerbaren Energien am Standort Zürich weiter verfeinert im Hinblick auf Nachhaltigkeit, wobei insbesondere die Energiegewinnung durch Photovoltaik und die Geothermie vorangetrieben werden. Ebenso startete die energetische Sanierung verschiedener Gebäude.

The Circle

Seit seiner Eröffnung im November 2020 hat der Circle einen wesentlichen Effekt auf die volkswirtschaftliche Wertschöpfung am Standort Zürich: Sie beträgt laut einer aktuellen Erhebung nach einem Jahr Betrieb rund CHF 1.6 Milliarden. Mittlerweile haben sich 49 Unternehmen mit mehr als 5000 Arbeitnehmenden im Circle eingemietet. Zuletzt konnten mit Beyond Gravity und der Zahnimplantate-Firma Neoss zwei neue Mieter begrüsst werden. Die beiden Hyatt Hotels und das Conference Center im Circle verzeichnen eine sehr positive Entwicklung. Auch als Begegnungsort ist der Circle erfolgreich. Höhepunkte waren wiederum das Musik- und Lichtfestival Zauberpark sowie das Quartierfest, welche zahlreiche Gäste anlockten. Die Gastronomie erfreute sich nach dem Wiedererstarben der Passagierzahlen und Reisefreude ebenfalls einer hohen Nachfrage, zwei weitere erfolgversprechende Angebote eröffnen im Frühjahr 2023. Das Retailgeschäft entwickelt sich entlang stetig wachsender Besuchsfrequenzen weiter, zudem sind punktuelle Optimierungen am Konzept in Planung.

Auch der Circle zeichnet sich bezüglich Nachhaltigkeit aus. Er ist das beste LEED-Platinum-Gebäude der Schweiz sowie das grösste MINERGIE-zertifizierte Gebäude und nutzt alternative Energien und Effizienz, beispielsweise mit Solarstrom oder dem Einsatz von Wärmepumpen mit konsequenter Wärmerückgewinnung und Wärmewischenspeicherung im Erdreich.

Airport Shopping und Airside Center

Die Umsätze im Passagierbereich entwickelten sich entlang des Passagieraufkommens. Im öffentlich zugänglichen Bereich wurde gegen Ende des Berichtsjahres bereits das Vorkrisen-Niveau wieder erreicht. Insbesondere die Gastronomie trug zur positiven Entwicklung bei. Die beliebte Bye-Bye-Bar wurde umfassend saniert und erstrahlt in neuem Glanz. Das neue SBB-Reisecenter und das neue Capsule Hotel gegenüber vom Check-in-1 bereichern das Angebot an relevanten Dienstleistungen für Reisende. Land- und luftseitig stiessen weitere neue Mieter im Bereich Accessoires, Technologie, Spielwaren und Delikatessen hinzu.

Weiterentwicklung am Standort Zürich

Aufgrund der pandemiebedingten Unsicherheit waren mehrere Infrastrukturprojekte von einem Baustopp oder einer Verlangsamung betroffen. Im Berichtsjahr konnten die Bautätigkeiten wieder intensiviert und die Investitionen erhöht werden. Die Grossprojekte erreichten wichtige Etappenziele und die restlichen Projekte schritten voran oder wurden erfolgreich abgeschlossen, wie beispielsweise die Sanierung der Piste 10/28. Dieses Projekt profitierte von der milden Witterung und so wurden die Bauarbeiten frühzeitig und im veranschlagten Kostenrahmen abgeschlossen.

Neues Dock A

Für die Entwicklung des Flughafenkopfs (EFHK) wurde der Architekturwettbewerb abgeschlossen und das Siegerprojekt «Raumfachwerk» des Planungsteams um BIG, HOK und 10:8 Architekten kommuniziert. Das neue Dock A soll auf den Passagierebenen grösstenteils aus nachhaltigem Holz gebaut werden – für ein Terminalgebäude dieser Grösse ist dies bislang einzigartig. Das neue Gebäude wird einen wichtigen Teil zur ambitionierten CO₂-Reduktionsstrategie der Flughafen Zürich AG beitragen, denn das Dach des neuen Docks und der Dockwurzel werden für Photovoltaik genutzt und rund zwei Drittel des jährlichen Strombedarfs des Gebäudes abdecken. Die Dockwurzel verbindet das Airside Center und die im Rahmen des Projekts erweiterte unterirdische Passkontrollhalle mit den Passagierebenen im Dock. Im Innern überzeugt das Projekt durch eine grosszügige Architektur. Für die Passagiere bringt das neue Dock A eine höhere Aufenthaltsqualität, mehr Sicht aufs Vorfeld dank den grossen Fensterfronten und grosszügigen Wartezonen an den Gates. Ausserdem wird das Retail- und Gastroangebot in der neuen Dockwurzel entsprechend ergänzt. Die Bauarbeiten werden aufgeteilt: Ab 2024 werden Vorfeld und Einreisehalle gebaut, ab 2027 der Tower und das Dock mit Wurzel ab 2030.

Entwicklung landseitige Passagierflächen

In diesem derzeit für die Öffentlichkeit am sichtbarsten Bauprojekt entstehen bis 2026 direkt am Flughafenkopf grosszügigere Passagierwege, bessere Logistikprozesse, neue Retail-Flächen und eine Foodhall mit Aussenterrassen. Im Berichtsjahr wurden die Tiefbauarbeiten weitergeführt und bis Frühling 2024 soll bereits der Hochbau starten. Die Umsetzung erfolgt ebenfalls in Etappen, um den Flughafenbetrieb so wenig als möglich zu tangieren.

Gepäcksortieranlage

Die Arbeiten zur Erneuerung der Gepäcksortieranlagen schreiten mit Hochdruck voran. Als Meilensteine konnten im Berichtsjahr der neue Frühgepäckspeicher und die neuen Röntgengeräte in Betrieb genommen werden. Der Umbau der Sortierung verzögert sich aufgrund Lieferengpässen und damit auch die per 1. März 2023 geforderte Umsetzung der EU-Vorgaben für den neuen Sicherheitsstandard der Gepäck-Sicherheitskontrolle. Diese Kontrollen müssen zwischenzeitlich mit einem höheren personellen Aufwand unserer Partnerin Kantonspolizei Zürich sichergestellt werden. Die Gesamtkosten des Bauprojekts bewegen sich aber weiterhin im Rahmen der Erwartungen und die kontinuierliche Inbetriebnahme ist weiterhin ab Winter 2023/2024 geplant.

Zone West & Glattrevitalisierung

Das aviatische Vorfeldprojekt Zone West wurde nach zwischenzeitlicher Sistierung reaktiviert. Die Bauarbeiten erfolgen ab Frühjahr 2023. Die zusätzlichen Standplätze sollen bis Ende 2024 bereitstehen, damit die Vorfeldarbeiten rund um das Dock A in vollem Umfang gestartet werden können. Ausserdem liefern erste Vorbereitungsarbeiten für den Hochbau der Business Aviation.

Der Abschnitt Tolwäng – Fromatt des Projekts Glattrevitalisierung wurde rechtskräftig bewilligt. Der Flughafen kann damit für verschiedene, künftige Ausbauprojekte die gesetzlich geforderten, ökologischen Ersatzmassnahmen leisten. Auf der Westseite des Flughafens entsteht auf zirka 2.5km Länge ein attraktiver Erholungsraum an einem wieder naturnahen Gewässer. Die Detailplanung, Vorbereitung und Koordination der

Bauphase beanspruchen rund zwei Jahre, mit dem Baustart wird deshalb frühestens 2025 gerechnet.

Neue Dienstleistungen und Digitalisierung

Nicht nur Bauprojekte, sondern auch Dienstleistungen und Prozesse im Passagierbetrieb wurden weiterentwickelt. Schnelle und effiziente Passagierprozesse verbessern das Reiseerlebnis und tragen zur Attraktivität eines Flughafens bei. Am Flughafen Zürich können Reisende der Lufthansa-Gruppe und der Fluggesellschaft Chair seit 2022 ihr Gepäck an 20 Self-Bag-Drop-Automaten im Check-in 2 oder 3 aufgeben – in Zukunft wird das Angebot auch für Passagiere weiterer Airlines verfügbar sein. Am Standort Zürich wurden im Zuge einer nachhaltigen umfassenden Mobilität die E-Mobility-Angebote für Reisende und Gäste markant erweitert. Weitere Dienstleistungen, welche das Reiseerlebnis verbessern sollen, wurden im Berichtsjahr vorangetrieben, unter anderem die Passkontrolle mittels Biometrie oder ein Komfort-Angebot entlang der Kontrollpunkte. Die Einführung des Entry-Exit-Screenings zur Verwaltung der Schengen-Aussengrenzen, ursprünglich im Berichtsjahr geplant, wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2023 erfolgen. Dies aufgrund von Abhängigkeiten im Rahmen der EU-Vorgaben.

Auszeichnungen

Für die hochstehende Qualität unserer Dienstleistungen, die Sauberkeit der Terminals sowie die Freundlichkeit des Personals und die Zuverlässigkeit des Betriebs erhalten wir regelmässig Anerkennung. So bleibt der Flughafen Zürich bei Reisenden hochgeschätzt und erhielt im Frühling das fünfte Mal nach 2006, 2008, 2018 und 2019 den Airport Service Quality Award als bester Flughafen in der Kategorie europäische Flughäfen zwischen 25 und 40 Millionen Passagiere. Zum 19. Mal in Folge hat Zürich den renommierten World Travel Award als bester Flughafen Europas gewonnen. In seiner Kategorie ist der Flughafen Zürich damit seit 2004 ungeschlagen. Im Rahmen der World Travel Tech Awards wurde die Digital Experience Plattform flughafen-zuerich.ch zur besten Flughafen-Website Europas ausgezeichnet.

Unternehmenskultur und Werte

Intern haben wir unsere Werte und den Unternehmenszweck neu definiert und weiter an unserer Unternehmens- und Führungskultur gearbeitet. Als Unternehmen und als Arbeitgeberin ist es unser Anspruch, uns laufend weiterzuentwickeln, denn die sich verändernde Arbeitswelt und das Marktumfeld verlangen eine Kultur der Offenheit und Veränderungsbereitschaft. Besonders erfreulich sind die Ergebnisse einer firmeninternen Umfrage, die eine grosse Verbundenheit unserer Mitarbeitenden widerspiegeln: 97 % der Mitarbeitenden geben an, ihren Beitrag zum Unternehmenserfolg zu erkennen und 94 % sind stolz, für die Flughafen Zürich AG zu arbeiten.

Internationales Flughafengeschäft

Das internationale Geschäft mit Fokus auf die Märkte Indien und Lateinamerika hat sich als eigenständiges Geschäftsfeld weiter etabliert.

Indien

Noida International Airport ist unser aktuell grösstes Auslandprojekt. Im Juni des Berichtjahres wurde der Auftrag für den Bau eines Terminals, einer Start- und Landebahn sowie land- und luftseitiger Infrastrukturen an den Totalunternehmer Tata Projects Ltd. vergeben. Im Herbst erfolgten die Konzessionsvergaben für den Betrieb eines

Flughafenhotels sowie die Vorentscheide für die Wahl des strategischen Partners für die Cargo- und Logistikinfrastruktur. Die künftige Flughafenorganisation wird schrittweise aufgebaut und die Vermarktung bei Airlines, Logistik- und Kommerzpartnern läuft auf Hochtouren.

Wie an allen Standorten des Unternehmens setzt die Flughafen Zürich AG auch in Noida auf Nachhaltigkeit, unter anderem mit einer weitreichenden Versorgung mit Solarstrom, der Wiederverwendung von Gebrauchtwasser und dem flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen. Noida International Airport soll der erste Flughafen in Indien sein, der nach seiner Eröffnung netto null CO₂-Emissionen erreicht und damit einen neuen Standard für den nachhaltigen Flughafenbetrieb in Indien setzen wird. Nach Abschluss der ersten Bauphase wird Noida International Airport bei Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2024 über eine Kapazität von rund 12 Millionen Passagieren pro Jahr verfügen.

Lateinamerika

Der Markt in Lateinamerika erweist sich als robust und die Erholung der Luftfahrt ist rascher vorangeschritten als in Zürich. Die beiden Flughäfen Florianópolis und Vitória wurden für die Qualität ihrer Infrastruktur, Freundlichkeit des Personals und allgemeine Passagierzufriedenheit mit der höchsten Auszeichnung des brasilianischen Transportministeriums ausgezeichnet. Neben der fortlaufenden Kostenoptimierung liegt der Fokus nun primär auf dem Erschliessen zusätzlicher Ertragsquellen, insbesondere im Real Estate Bereich. In Iquique (Chile) zeichnet sich aufgrund des Konkurses des Totalunternehmens eine leichte Verzögerung beim Bau der Terminalerweiterung ab. Es wurden Gegenmassnahmen getroffen, um die Verzögerungen gering zu halten. In Macaé (Brasilien) schreitet die Planung der neuen Piste voran. Sie wird voraussichtlich im Sommer 2025 in Betrieb gehen.

Finanzielle Entwicklung

Die erfreuliche Erholung des Verkehrsaufkommens und die Wiederbelebung der kommerziellen Zentren wirkten sich positiv auf die Erträge aus, welche im Berichtsjahr die Marke von einer Milliarde Schweizer Franken überschritten. Nach zwei Jahren mit Verlusten konnte die Flughafen Zürich AG im Geschäftsjahr 2022 einen Gewinn erwirtschaften und schüttet nach mehrjährigem Unterbruch wieder eine Dividende aus. Das Konzernergebnis wurde durch mehrere Sondereffekte positiv beeinflusst und betrug CHF 207.0 Mio.

Ergebnisentwicklung

Aviation-Erträge

Nachdem im Jahr 2021 die Flugbetriebsgebühren (ausser Emissions- und Lärmgebühren) zwischen April und Dezember um 10 % reduziert wurden, sind die Gebühren per Anfang 2022 wieder auf das ursprüngliche Niveau angepasst worden. Zusammen mit dem signifikant höheren Passagieraufkommen am Flughafen Zürich verbesserten sich die Einnahmen aus Flugbetriebsgebühren um CHF 227.2 Mio. auf CHF 432.5 Mio.

Das Total der Aviation-Entgelte sowie der übrigen Aviation-Erträge belief sich insgesamt auf CHF 58.6 Mio., was einer Zunahme von CHF 23.3 Mio. entspricht.

Die gesamten Aviation-Erträge haben sich mehr als verdoppelt von CHF 240.6 Mio. auf CHF 491.1 Mio. Verglichen mit dem Jahr 2019 betragen die Aviation-Erträge 74 %.

Non-Aviation-Erträge

Die Non-Aviation-Erträge nahmen um 21 % auf CHF 532.4 Mio. zu, was rund 97 % der Erträge des Jahres 2019 entspricht.

Das Total der Kommerz- und Parkingerträge erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf insgesamt CHF 239.9 Mio. (+20 %). Während das Parking von den erhöhten Frequenzen profitieren konnte, stiegen die Kommerzerträge aufgrund der während der Pandemie gewährten Mietkonzessionen in Übereinstimmung mit IFRS 16 weniger deutlich.

Weiter gesteigert werden konnten die Immobilienerträge, die ein Plus von 10 % auf CHF 168.3 Mio. verzeichneten. Dieser Anstieg ist primär auf zusätzliche Mieteinnahmen im Zusammenhang mit dem Circle, höhere Energie- und Nebenkostenverrechnungen sowie Inflationsanpassungen zurückzuführen.

Die Erträge aus Dienstleistungen stiegen hauptsächlich aufgrund von höheren Passagiervolumen um 37 % auf CHF 43.5 Mio.

Die Zunahme bei den Erträgen aus dem internationalen Flughafengeschäft auf CHF 80.6 Mio. begründet sich mit der rascheren Erholung der ausländischen Flughafenbeteiligungen sowie den leicht höheren Erträgen aus Bauvorhaben («Concession Accounting»). Unter Ausklammerung der für die Erfolgsrechnung neutralen Erträgen aus Bauvorhaben wuchsen die Erträge im internationalen Flughafengeschäft um 43 %.

Betriebskosten

Mit einer nach wie vor hohen Kostendisziplin konnte den inflationsbedingten Kostensteigerungen und den steigenden Energiepreisen entgegengewirkt werden.

Insgesamt nahmen die Betriebskosten im Vorjahresvergleich um 23 % auf CHF 467.9 Mio. zu. Die Kostenbasis (ohne Aufwendungen aus Bauvorhaben) notierte insgesamt immer noch 7 % tiefer als im Jahr 2019.

Da insbesondere die Möglichkeit der Kurzarbeitsentschädigungen Ende Februar 2022 auslief, stieg der Personalaufwand gegenüber der Vorjahresperiode um CHF 25.6 Mio. auf CHF 196.9 Mio. (+15 %) an.

Aufgrund des höheren Passagieraufkommens sind die Kosten für Polizei und Sicherheit im Vorjahresvergleich um CHF 20.7 Mio. auf CHF 105.3 Mio. gestiegen (+24 %). Im Vergleich zum Vorjahr ist zu berücksichtigen, dass diverse Betriebsanpassungen, wie z.B. die temporäre Schliessung von Infrastruktur, wieder aufgehoben wurden.

Die Energie- und Abfallkosten verzeichneten einen deutlichen Anstieg von CHF 11.9 Mio. (+54 %) auf CHF 34.2 Mio., was unter anderem die höheren Rohstoffpreise für die Wärmeproduktion widerspiegelt. Rund die Hälfte der Preissteigerung konnten allerdings den Mietern weiterverrechnet werden (vgl. höhere Erträge aus Energie- und Nebenkostenverrechnung).

Betriebs- und Konzernergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 256.3 Mio. auf CHF 555.6 Mio. zu (+86 %). Verglichen mit dem Jahr 2019 steht das EBITDA bei 87 %.

Die Abschreibungen und Amortisationen lagen besonders infolge zusätzlicher Abschreibungen des Circle mit CHF 295.3 Mio. über dem Vorjahreswert von CHF 280.2 Mio. Im Anstieg enthalten ist auch eine Wertberichtigung des chilenischen Flughafens in Iquique im Umfang von CHF 4.3 Mio. Hauptsächliche Gründe sind die Verzögerung der Inbetriebnahme des neuen Terminals aufgrund des Konkurses des für diesen Bau verantwortlichen Totalunternehmers im Jahr 2022.

Das Finanzergebnis war im Berichtsjahr ebenfalls von zwei Sondereffekten beeinflusst. Aus einem Teilrückkauf von Anleihen (CHF 8.4 Mio.) sowie der Vorauszahlung von zukünftigen fixen Konzessionszahlungen in Brasilien (CHF 8.0 Mio.) resultierten positive Buchgewinne. Daneben hatte die Marktwertveränderung der Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) einen negativen Einfluss (CHF 11.8 Mio.).

In Summe reduzierte sich das Finanzergebnis von CHF –29.1 Mio. im Vorjahr auf CHF –20.0 Mio. Bei den Ertragssteuern führte die Sanierung der Tochtergesellschaft

Zürich Airport International AG zu einem weiteren positiven Sondereffekt in der Höhe von CHF 14.2 Mio.

Das Konzernergebnis für das abgeschlossene Jahr konnte markant auf CHF 207.0 Mio. gesteigert werden (Vorjahr CHF –10.1 Mio.). Ohne Berücksichtigung der erwähnten Sondereffekte (Wertberichtigung Iquique, Buchgewinn aus Anleihenrückkauf und Vorauszahlung zukünftige fixe Konzessionszahlungen, Steuereffekt aus Sanierung) beträgt das bereinigte Konzernergebnis CHF 183.0 Mio.

Investitionen

Insgesamt hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr CHF 235.3 Mio. (Vorjahr: CHF 206.3 Mio.) in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte investiert, davon CHF 208.3 Mio. am Standort Zürich (Vorjahr: CHF 169.5 Mio.).

Das grösste Einzelprojekt am Standort Zürich stellte dabei die Erneuerung und Entwicklung der Gepäcksortieranlage dar. Weitere wesentliche Projekte waren die Sanierung der Piste 28/10, anteilmässige Investitionen in die Fertigstellung des Circle sowie Entwicklung der landseitigen Passagierflächen.

Vermögens- und Finanzlage

Auch bei der Liquidität der Unternehmung resultierte dank der fortschreitenden Erholung ein Anstieg. Per Ende 2022 beliefen sich die flüssigen Mittel (exkl. Lärmfonds) auf CHF 653.0 Mio., wobei etwa CHF 600 Mio. auf den Standort Zürich entfielen.

Die hohe Liquidität wird u.a. zur Rückzahlung der im April 2023 fälligen Anleihe über CHF 400 Mio. sowie zur Wiederaufnahme der Dividendenzahlung verwendet.

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 488.6 Mio. und von den Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte von insgesamt CHF 235.3 Mio. resultierte für das Berichtsjahr ein Free Cashflow von CHF 253.3 Mio. (Vorjahr: CHF 25.4 Mio.).

Dividende

Mit der Rückkehr in die Gewinnzone hat der Verwaltungsrat bestätigt, die bisherige Ausschüttungsquote von rund 40 % des um Sondereffekte bereinigten Reingewinns beizubehalten und die ordentliche Dividende um die Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven zu ergänzen. Die Kapitaleinlagereserve soll innerhalb von drei Jahren vollständig ausgeschüttet werden. Voraussetzung dafür bleibt eine nachhaltige Erholung des internationalen Reiseverkehrs über die nächsten Jahre und ein Geschäftsgang entlang der heutigen Erwartungen.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende in der Höhe von CHF 2.40 pro Aktie sowie einer Zusatzdividende über CHF 1.10 pro Aktie.

Finanzieller Ausblick

Im laufenden Jahr wird mit einer weiteren Erholung der internationalen Reisetätigkeit gerechnet. Für die Passagierzahlen am Standort Zürich wird 2023 ein Anstieg auf rund 26 Mio. Passagiere erwartet.

Die Aviation-Erträge werden sich entlang der Verkehrsvolumen entwickeln. Auch bei den Non-Aviation-Erträgen wird eine positive Entwicklung erwartet. Am Standort Zürich führen die steigenden Passagierzahlen zu leicht höheren Kommerzerträgen. Weiter wird eine erneute Steigerung der Mieterträge sowie der Erträge aus der internationalen Geschäftstätigkeit erwartet.

Im Geschäftsjahr 2023 ist mit einem teuerungsbedingten Anstieg der Betriebskosten zu rechnen, insbesondere im Personalaufwand und bei den Sicherheitskosten. Ebenfalls sind nochmals deutlich höhere Energiekosten zu erwarten.

Insgesamt erwartet die Flughafen Zürich AG für das Gesamtjahr einen höheren Konzerngewinn als im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Die Investitionen am Standort Zürich werden im Jahr 2023 rund CHF 250 Mio. betragen. Bei den Tochtergesellschaften im Ausland fallen voraussichtlich CHF 300 Mio. an, wobei insbesondere der Bau des neuen Flughafens in Noida Fahrt aufnimmt.

Risiko-Management

Das Risiko-Management ist für die Flughafen Zürich AG ein Schlüsselfaktor für eine erfolgreiche Unternehmensführung. Ein umfassendes Risiko-Management sorgt für einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über die wesentlichen mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken sowie die laufende Überprüfung und Beurteilung des Risikoprofils.

GRI 2-23

Risiko-Management-System

Risiko-Management als Führungs- und Arbeitsinstrument

Das Risiko-Management-System der Flughafen Zürich AG ist das gruppenweite Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält folgende Elemente:

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze des Unternehmens
- Risiko-Management-Organisation
- Risiko-Management-Prozess
- Risikoberichterstattung
- Überprüfung und Bewertung des Risiko-Management-Systems

Hierbei tragen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt die Oberaufsicht über das Risiko-Management. Der Chief Financial Officer (CFO) ist der Risiko-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).

Das zentrale Risk Office ist dem CFO als Chief Risk Officer unterstellt und stellt gruppenweit Mindestvorgaben betreffend das dezentrale Risikomanagement auf. Das zentrale Risk Office ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risiko-Management-Systems.

Die jeweiligen Geschäftsleitungsmitglieder sind verantwortlich für die Risiken, die primär in ihrem Bereich entstehen können. Sie tragen die Verantwortung für die Erkennung, Einschätzung und Behandlung der entsprechenden Risiken (Risk-Owner-Konzept).

In Abstimmung mit dem zentralen Risk Office übernehmen weitere Fachstellen ihr spezifisches Risiko-Management selbst, wie zum Beispiel Safety Management, Liquiditätsmanagement, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz oder Notfallplanung, aber auch die internationalen Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG. Hieraus fliessen die für die Flughafen Zürich Gruppe wichtigsten Risiken in die zentrale Risikoberichterstattung ein. Diese beschreibt die Unternehmensrisiken, Verantwortlichkeiten und Massnahmen im Detail und bewertet Eintretenswahrscheinlichkeit und Auswirkungen. Die Umsetzung der Massnahmen wird laufend überwacht. Das Risiko-Reporting wird einmal jährlich der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Compliance-Management

Als ein Baustein des Risiko-Managements betreibt die Flughafen Zürich AG ein gruppenweites Compliance-Management-System zur systematischen Erfassung, Kenntnisnahme und Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften sowie von den darauf basierenden, unternehmensinternen verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen.

Hierzu werden die Prozesse der Flughafen Zürich AG in bereichsübergreifenden Clustern strukturiert, die jeweils von einer Fachperson (Compliance Supporter) betreut werden. Diese Fachperson ist zuständig für die Schulung der linienverantwortlichen Personen innerhalb des Themengebiets. Ausserdem führt der/die Compliance Supporter die im Rahmen der Compliance-Überprüfung vorgesehenen Kontrollen sowie die Berichterstattung an das zentrale Compliance Office durch. Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze, Richtlinien und Grundsätze verbleibt dabei in der Linie. Über die konsequente und einheitliche Umsetzung des Compliance-Management wacht ein in der Unternehmung breit abgestütztes Compliance Steering Committee unter der Leitung des Chief Risk Officer.

Sachverhalte aus dem Compliance-Reporting, aus denen sich wesentliche Risiken für die Flughafen Zürich AG ergeben könnten, fliessen ins Risiko-Reporting ein.

Das zentrale Compliance Office erstellt im Auftrag des Chief Risk Officer und mit Hilfe der Informationen der Compliance Supporter einmal pro Jahr ein umfassendes Compliance-Reporting zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats.

Aktuelle Risikosituation

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

1. Regulatorische Unsicherheiten

1.1 Flughafengebühren

Die Flughafen Zürich AG ist hinsichtlich ihrer Gebühren, die sie für die Nutzung der monopolisierten Infrastruktur erhebt, reguliert. Die regulierten Gebühren belaufen sich in einem normalen Jahr auf circa 60 % der Erträge. Die schweizerische Gebührenregulierung basiert auf der EU-weiten Regulierung, macht jedoch zusätzlich spezifische Vorgaben für die Flughafengebühren an schweizerischen Flughäfen. Insofern besteht ein Risiko, dass die Regulierungsvorgaben verschärft und die damit zusammenhängenden Erträge gefährdet werden.

Regulatorisch veranlasste Gebührenerhöhungen sind auch im Zusammenhang mit der aktuellen Klimadebatte denkbar. Auch wenn aktuell dazu keine politischen Vorstösse pending sind, können lenkende Abgaben auf CO₂-emittierende Verkehrsträger und mit ihnen einhergehende Ertragseinbussen weiterhin nicht ausgeschlossen werden.

1.2 Regelung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums

Die Regelung über die Nutzung des süddeutschen Luftraums ist heute in einer durch Deutschland einseitig erlassenen Durchführungsverordnung (DVO) geregelt. Am 4. September 2012 unterzeichneten die Schweiz und Deutschland den Staatsvertrag zum Flugverkehr. Der Staatsvertrag muss von beiden Seiten ratifiziert werden. In der Schweiz haben die eidgenössischen Räte dem Vertrag zugestimmt, in Deutschland wurde die Ratifizierung ausgesetzt. Ein Zeitplan für die Ratifizierung in Deutschland liegt nicht vor. Deutschland könnte die DVO auch einseitig verändern, was zu zusätzlichen Kapazitätseinschränkungen des Flughafens Zürich führen könnte.

1.3 Investitionen zur Reduktion der betrieblichen Komplexität

Die Komplexität des Pisten- und Rollweglayouts, der An- und Abflugrouten sowie diverser betrieblicher Bestimmungen am Flughafen Zürich ist hoch. Nachdem sich im Jahr 2011 eine Beinahe-Kollision zweier Flugzeuge am Pistenkreuz ereignet hatte, erstellten die Flughafen Zürich AG, Skyguide, Swiss und die Luftwaffe unter Einbezug des BAZL und des UVEK im Jahr 2012 einen umfassenden Risikobericht. Dadurch wurden diverse Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt beziehungsweise sie befinden sich noch in Umsetzung. Das Risiko von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Safety-Überlegungen und damit einer Beeinträchtigung der geschäftlichen Entwicklung besteht jedoch weiterhin. Mit der geplanten Umrollung der Piste 28 können die Verkehrsströme der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge grösstenteils räumlich voneinander getrennt werden. Jährlich können damit gegenüber 2019 mehr als 100'000 Kreuzungen über die Piste 28 vermieden werden. Die geplanten Verlängerungen der Pisten 28 und 32 ermöglichen zudem einen stabileren Betrieb bei allen Wetterlagen und für alle Flugzeugtypen.

1.4 Lärmbelastung (Tagesrand- und Nachtstunden)

Vor Beginn der Covid-19-Krise überschritt der Flugbetrieb am Flughafen Zürich nach 22 Uhr den genehmigten Lärm. Der genehmigte Lärm wurde 2015 rechtskräftig festgelegt, basiert jedoch auf einer veralteten, nicht mehr aktuellen Prognose aus dem Jahr 2003 für das Jahr 2010. Im Jahr 2021 wurde der genehmigte Lärm in den beiden Nachtstunden zum Teil erheblich überschritten. Gelingt es bei weiter steigendem Verkehrsaufkommen nicht, zum Beispiel mit Massnahmen gegen Verspätungen oder mit der bereits beantragten Anpassung des genehmigten Lärms, die Compliance wesentlich zu verbessern, drohen weitere betriebliche Einschränkungen, insbesondere ab 22 Uhr mit entsprechenden Ertrageinbussen. Die Flughafen Zürich AG engagiert sich sowohl im Gespräch mit Behörden als auch in laufenden Genehmigungs- und Gerichtsverfahren sowie in betrieblicher Hinsicht gemeinsam mit den Flughafenpartnern Skyguide und Swiss für eine Verbesserung der Situation. Die Beibehaltung der zulässigen Lärmimmissionen oder gar Verschärfungen würden den Drehkreuzbetrieb und die Interkontinentalverbindungen erheblich gefährden. In der Konsequenz fielen auch zahlreiche Zubringerverbindungen auf Europastrecken ersatzlos weg.

2. Nachfragerückgang/Betriebsunterbrechung aufgrund externer Einflussfaktoren

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr sensitiv auf externe Ereignisse wie zum Beispiel Wirtschaftskrisen, Terroranschläge oder Pandemien reagiert. Darüber hinaus können auch weitere externe Faktoren wie beispielsweise das politische und makroökonomische Umfeld die Nachfrage sowohl im aviatischen wie auch im nicht aviatischen Geschäft am Flughafen Zürich negativ beeinflussen.

2.1 Geopolitische Unsicherheiten

Geopolitische Unsicherheiten können schwerwiegende Auswirkungen auf den Flughafenbetrieb haben, vor allem in Form von Verkehrseinbrüchen z.B. aufgrund von Sicherheitsbedenken, unsicherer politischer Lage oder sinkender Kaufkraft. Zudem können Embargos, z.B. in Form von eingestellten Flugverbindungen erhebliche Auswirkungen auf das Angebot von und nach Zürich haben.

2.2 Energiemangellagen

Energiemangellagen können den Betrieb des Flughafens Zürich stark beeinflussen. Es kann jedoch angenommen werden, dass der Betrieb des Flughafens als wichtige Infrastruktur auch im Fall von Kontingentierungen oder Netzabschaltungen priorisiert würde. Die Flughafen Zürich AG kann am Standort Zürich auf verschiedene Energieträger zurückgreifen, um den Betrieb – allenfalls auf einem qualitativ niedrigeren Niveau – aufrecht zu erhalten. Es besteht eine interne Task Force, die für den Fall von konkreten Versorgungsengpässen Massnahmen koordiniert. Zudem kann mit dem Krisenstab ein Gremium aus verschiedenen Flughafenpartnern übergreifende Massnahmen ergreifen.

2.3 Pandemien und Epidemien

Eine Pandemie kann starke unternehmensweite Auswirkungen haben, angefangen mit einem signifikant reduzierten Flugverkehr aufgrund von Grenzschliessungen, Quarantänevorschriften und international unkoordiniertem Vorgehen in der Pandemiebekämpfung. Hinzukommen können behördliche Geschäftsschliessungen, welche die Kommerzpartner und damit auch die entsprechenden Erträge der Flughafen Zürich AG empfindlich treffen können. Die personalintensiven Tätigkeiten

können bei grossflächigem Ausfall von Mitarbeitenden aufgrund von Krankheit oder Quarantäne nicht mehr in der gewohnten Qualität gewährleistet werden.

2.4 Naturereignisse

Die Flughafen Zürich AG passt sich laufend an absehbare Entwicklungen infolge des Klimawandels wie z.B. den generellen Temperaturanstieg, stärker ausgeprägte Hitze- und Trockenperioden, Änderungen in Stärken und Mustern von Wind und Niederschlägen oder Verknappung von erneuerbaren Ressourcen an. So werden die genannten Entwicklungen ständig bei Ausbau- und Umbaumaassnahmen, z.B. im Entwässerungssystem und bei Kühlanlagen, aber auch in Abfertigungsprozessen berücksichtigt.

Es ist jedoch damit zu rechnen, dass der Klimawandel auch zu einem Anstieg von Ad-hoc-Ereignissen führt. Hierzu gehören z.B. Überflutungen nach schweren Niederschlägen. Um die daraus resultierenden finanziellen Risiken möglichst klein zu halten, werden – soweit möglich und kosteneffizient – Sach- und Betriebsunterbruchversicherungen abgeschlossen. Gleiches gilt für Risiken aus anderen, auch nicht klimainduzierten Ereignissen, wie z.B. Erdbeben.

2.5 Zulieferer und Kunden

Der Home Carrier am Flughafen Zürich befördert mehr als die Hälfte der Fluggäste, die über den Flughafen Zürich reisen. Swiss ist ihrerseits eingebunden in den Lufthansa-Konzern mit Luftverkehrsgesellschaften, die Hub-Systeme an unterschiedlichen Standorten anbieten. Sollte der Home Carrier in wirtschaftliche Bedrängnis geraten, fallen etliche Lang-, Mittel- und Kurzstreckenverbindungen weg. Die Einbindung von Swiss in den Mutterkonzern Lufthansa verstärkt das Risiko insofern, als auch eine Abhängigkeit zur Situation von anderen Konzerngesellschaften besteht. Im Fall von Schwierigkeiten anderer Konzerngesellschaften oder bei sich verändernden politischen, wirtschaftlichen und/oder gesellschaftlichen Umständen kann die Muttergesellschaft Kapazitäten zwischen Flughäfen verschieben.

Die Flughafen Zürich AG gibt Teile ihrer Konzession zum Betrieb des Flughafens via Bodenabfertigungsberechtigungen weiter an Bodenabfertigungsunternehmen. Die Flughafen Zürich AG selbst führt keine Bodenabfertigungstätigkeiten aus. Swissport als grösster Bodenabfertiger am Flughafen Zürich beherrscht in den wesentlichen Bodenabfertigungstätigkeiten (Passagier- und Ramp-Handling) circa 80 % des Marktvolumens. Im Fall einer Betriebsaufgabe des Marktführers muss die Flughafen Zürich AG den ordnungsgemässen Flughafenbetrieb inklusive Bodenabfertigung weiterhin sicherstellen.

3. Betriebsunterbrechung aufgrund operationeller Ereignisse und Ausfall IT-Systeme

Der komplexe und eng verflochtene Flughafenbetrieb kann durch operationelle Ereignisse wie Unfälle oder Ausfälle kritischer Systeme empfindlich gestört werden. Je nach Ausmass der Beeinträchtigung muss der Betrieb zur Wahrung der Sicherheit von Reisenden und Flughafenmitarbeitenden eingeschränkt oder gar eingestellt werden.

Ein wesentlicher Teil der Abläufe und Prozesse der Flughafen Zürich AG kann ohne Unterstützung durch IT-Systeme nicht mehr ordnungsgemäss durchgeführt werden. Ein schwerwiegender Systemausfall kann zum Verlust von personenbezogenen, geschäftskritischen und/oder vertraulichen Daten führen. Aus einem solchen Szenario

können schwerwiegende Probleme im Betrieb bis hin zu Unfällen resultieren. Zusätzlich drohen gravierende Betriebsunterbrüche mit einer denkbaren Dauer von mehreren Wochen, entsprechende Ertragseinbussen und Wiederaufbaukosten.

4. Internationale Geschäftstätigkeit

Die Projekte und Beteiligungen im Ausland bergen grundsätzlich vergleichbare unternehmens- beziehungsweise branchenspezifische Risiken wie den Betrieb des Flughafens Zürich. Zu den standortspezifischen Risiken gehören nebst politischen Risiken typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten.

Aufgrund des höheren Risikos werden bei der Projektprüfung neben finanziellen Risiken auch politische und volkswirtschaftliche Risiken sowie die sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen vertieft analysiert und bei bestehenden Aktivitäten laufend überwacht. Dabei gelangen dieselben Standards wie am Flughafen Zürich zur Anwendung.

Nachhaltigkeit

Fokus

Nachhaltigkeit ist in der Unternehmensstrategie der Flughafen Zürich Gruppe zentral verankert. Das Unternehmen versteht darunter die langfristige Ausrichtung seiner Geschäftstätigkeit sowie einen hohen Anspruch an die unternehmerische, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung.

Die Flughafen Zürich AG definiert Wertschöpfung und Nachhaltigkeit als übergeordnete Zielsetzungen ihrer Unternehmensstrategie. Sie ist überzeugt, dass die langfristige Steigerung des Unternehmenswerts nur in Verbindung mit einer nachhaltigen Unternehmensführung gelingt. Mit diesem Bericht nach den Standards der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#), einer der bekanntesten Richtlinien für die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten, zeigt das Unternehmen seine Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft gesamtheitlich auf. Der Bericht macht sichtbar, welche positiven und negativen Auswirkungen die Geschäftstätigkeit an den verschiedenen Standorten hat und was die Flughafen Zürich AG unternimmt, um entlang ihrer Wertschöpfungskette negative Folgen zu vermindern und positive Effekte zu steigern.

Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen

Eine menschenrechtlich, gesellschaftlich und ökologisch verantwortungsvolle Unternehmensführung ist für die Flughafen Zürich Gruppe seit Bestehen selbstverständlich. Das Unternehmen hat sich deshalb im Jahr 2021 mit Beschluss des Verwaltungsrats dem UN Global Compact (UNGC) angeschlossen. Daraus folgend sind im Berichtsjahr die zehn Prinzipien des UNGC zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung im überarbeiteten Verhaltenskodex ([Code of Conduct](#)) verankert worden. Der Kodex gilt für alle in der Flughafen Zürich AG konsolidierten Gesellschaften. Er ist das zentrale Dokument zur Sicherstellung eines gesetzeskonformen und verantwortungsvollen Verhaltens und ist in Deutsch, Englisch, Portugiesisch und Spanisch verfügbar. Er ist für sämtliche Mitarbeitende der kontrollierten Gesellschaften Bestandteil des Arbeitsvertrages und Verletzungen können arbeitsvertragliche Konsequenzen nach sich ziehen. Sofern die Tochtergesellschaften eigene Verhaltensrichtlinien verabschieden, müssen diese mindestens die Anforderungen des Gruppen-Verhaltenskodex erfüllen.

GRI 2-23

Der Verhaltenskodex orientiert sich am Vorsorgeprinzip und stellt Minimalanforderungen bezüglich Verhalten und Berichterstattung auch zu nichtfinanziellen Themen, wie sie in diesem Bericht zu finden sind. Er nimmt Bezug auf die Menschenrechte, wie sie in der [Universal Declaration of Human Rights](#) der Vereinten Nationen festgeschrieben sind. Besondere Beachtung erhält die Verhinderung von Kinderarbeit. Um ihren

Sorgfaltspflichten diesbezüglich nachzukommen, bereitet die Flughafen Zürich AG ein entsprechendes Managementsystem vor, welches ebenfalls im Code of Conduct beschrieben ist und alle Gesellschaften im Mehrheitsbesitz einschliesst.

In Ergänzung dazu existieren innerhalb des Unternehmens zahlreiche weitere Richtlinien zu spezifischen Themen. So in Zürich zum Beispiel zur [Nachhaltigkeit](#), zum [Umweltschutz](#) im Allgemeinen, zum [Klimaschutz](#), zu den Mitarbeitenden, zur Safety oder zur Arbeitssicherheit. Weitere Informationen dazu sind in den jeweiligen Themenkapiteln zu finden.

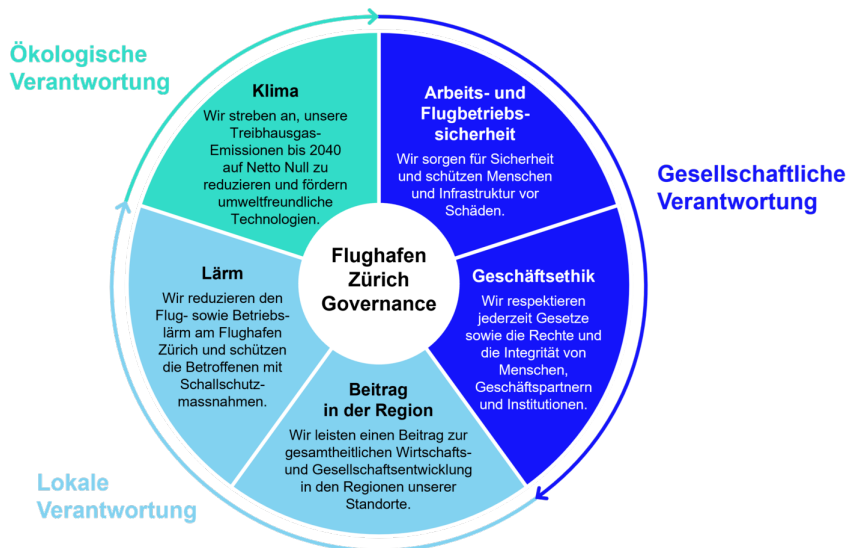
Die oberste Aufsicht über die verantwortungsvolle Unternehmensführung und die Einhaltung der zehn Prinzipien des UNGC sowie des Verhaltenskodex liegt beim Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Für die Umsetzung sind die Geschäftsleitung und damit die Leiterinnen und Leiter der Bereiche zuständig. Sie alle tragen die gleiche Verantwortung dafür, dass den Prinzipien und Grundsätzen des Unternehmens in ihren Bereichen nachgelebt wird. Die Koordination und Entwicklung des Themenbereichs Nachhaltigkeit obliegt dem Bereichsleiter «Finance & Services» sowie den direkt untergeordnet angesiedelten Abteilungen «Nachhaltigkeit & Umwelt», «Legal, Risk & Compliance» sowie «Financial Services». Eine Gruppe aus Vertreterinnen und Vertretern dieser Abteilungen steuern zusammen mit dem Bereichsleiter und in enger Abstimmung mit den relevanten Fachabteilungen der Linienorganisation die Umsetzung der Thematik.

GRI 2-24

Nachhaltigkeitsstrategie: Neu formulierte Ambitionen und Ziele

Nachdem im Vorjahr erstmals ihre Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft gesamtheitlich zusammengefasst wurden, stand im Berichtsjahr die Konkretisierung der Strategie für die wesentlichen Themen im Mittelpunkt. Für alle diese Themen (Beitrag in der Region, Lärm, Klima, Arbeits- und Flugbetriebssicherheit sowie Geschäftsethik) wurde eine gruppenweit geltende Ambition formuliert. Diese zeigt die grundlegende Absicht und den Anspruch des Unternehmens pro Thema auf. In einem zweiten Schritt wurden für jedes Thema ein oder mehrere Ziele für den Standort Zürich formuliert. Sie sind in diesem Bericht in den entsprechenden Themenkapiteln zu finden. Ambitionen und Ziele wurden im Juli 2022 durch den Verwaltungsrat verabschiedet und für verbindlich erklärt. Für die übrigen Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung ist der Prozess der Zielformulierung noch im Gange und wird voraussichtlich im Jahr 2023 abgeschlossen sein.

Die nachstehende Grafik zeigt die Themen und Ambitionen in einer Übersicht auf. Die Darstellung in Kreisform verdeutlicht die Tatsache, dass die fünf Themen nur gemeinsam und in gegenseitiger Ergänzung eine verantwortungsvolle Unternehmensführung abbilden können. Ebenso grundlegend ist der Aspekt der Corporate Governance, welche – entsprechend in der Grafik dargestellt – für die nachhaltigkeitsorientierte Führung des Unternehmens das Zentrum bildet.



Nachhaltigkeitsambitionen der Flughafen Zürich Gruppe

Im Berichtsjahr sind zudem die Corporate Governance Richtlinien überarbeitet, weiterentwickelt und durch den Verwaltungsrat verabschiedet worden. Die Ausführungen dazu sind im Kapitel [Corporate Governance](#) zu finden.

Nachhaltigkeitsthemen

Die Flughafen Zürich Gruppe beschäftigt sich mit einem breiten Spektrum von Nachhaltigkeitsthemen. Sie legt ihren Hauptfokus auf fünf wesentliche Themen.

Im Jahr 2021 wurde für den Integrierten Bericht erstmals eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, die die Auswirkungen des Unternehmens auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft aufzeigt. Betrachtet wurden nicht nur der Standort Zürich, sondern auch die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Die Analyse wurde damals gemäss den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) von 2016 durchgeführt. Aufgrund der Veröffentlichung überarbeiteter Standards durch GRI, welche 2022 in Kraft getreten sind, hat das Unternehmen im Berichtsjahr ihre Wesentlichkeitsanalyse überprüft und wo nötig angepasst.

GRI 3-1

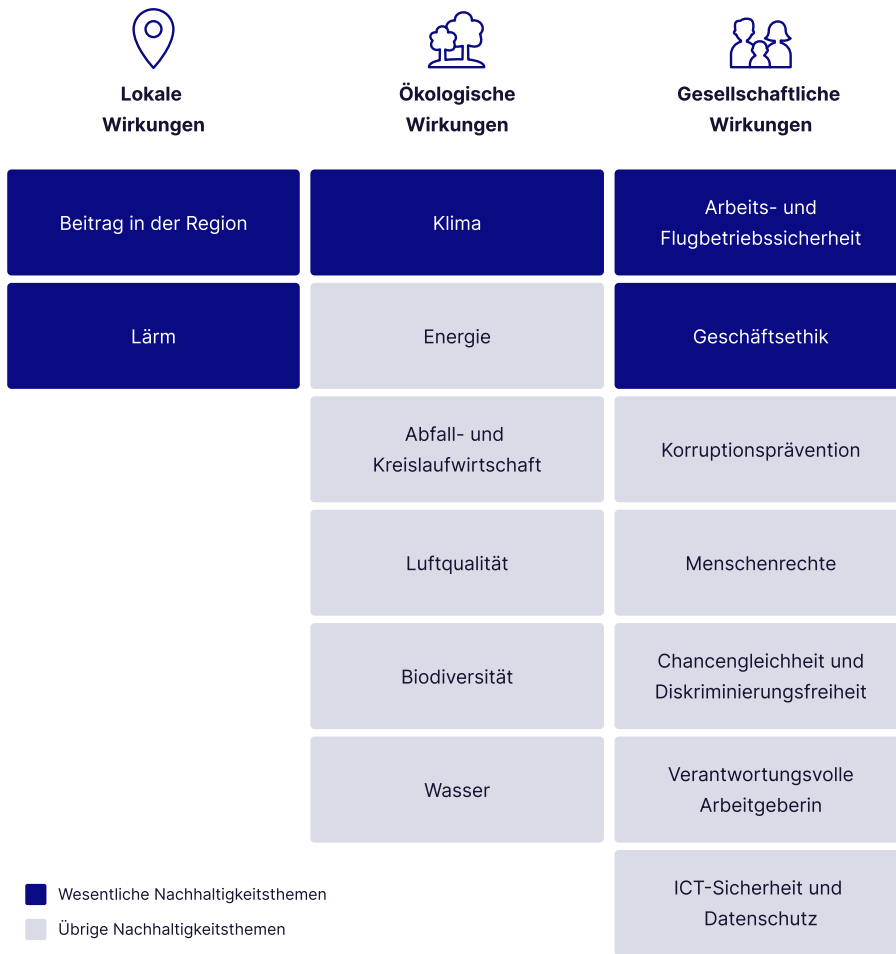
Weiterhin sind es 15 Nachhaltigkeitsthemen, auf welche die Flughafen Zürich Gruppe Auswirkungen hat. Dazu gehören sowohl branchenspezifische Themen wie Sicherheit oder Lärm als auch übergeordnete Themen wie Klimawandel, Biodiversität oder Menschenrechte. Gegenüber dem Vorjahr wurde ein Thema umbenannt, um es präziser zu definieren: Das Thema «Korruptionsbekämpfung» heisst neu «Korruptionsprävention», wobei der inhaltliche Umfang unverändert bleibt.

15

Nachhaltigkeitsthemen

Die 15 identifizierten Nachhaltigkeitsthemen wurden anhand der Erheblichkeit ihrer Auswirkungen eingestuft. Dazu wurden die Themen quantitativ bewertet und die fünf Themen mit dem grössten Gewicht als wesentlich eingestuft. Diese Bewertung wurde soweit möglich entlang der Wertschöpfungskette vorgenommen, also unter Berücksichtigung der vor- und nachgelagerten Prozesse. In den Prozess der Bestimmung und Bewertung der Themen war eine Vielzahl von Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Unternehmensbereichen involviert. Die Sicht der Anspruchsgruppen wurde einerseits intern durch die Einschätzung der Expertinnen und Experten einbezogen und andererseits anhand punktueller Rückmeldungen berücksichtigt.

Sämtliche identifizierten Nachhaltigkeitsthemen sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Sie sind je einem Kreis von lokalen, ökologischen und gesellschaftlichen Wirkungen zugeteilt:



Übersicht Nachhaltigkeitsthemen

Die fünf für die Flughafen Zürich Gruppe wesentlichen Themen sind nachfolgend aufgelistet und kurz beschrieben. Sie werden im vorliegenden Bericht ausführlicher und mit Kennzahlen angereichert dargestellt. Ein Management-Ansatz gemäss GRI-Standard wird explizit ausgewiesen.

GRI 3-2

Die ökologischen Themen werden für den Standort Zürich durch ein Umweltmanagementsystem nach der internationalen Norm ISO 14001:2015 erfasst und gesteuert. Seit 2001 ist dieses Managementsystem etabliert und es wird jährlich auditiert.

Zertifiziertes Umweltmanagementsystem

Alle 15 identifizierten Nachhaltigkeitsthemen werden als wichtig erachtet. Einen besonders hohen Stellenwert geniessen die fünf als wesentlich eingestufte Themen, die gleichzeitig Teil der strategischen Ausrichtung der Gruppe sind (siehe > [Strategie](#)). Das Unternehmen hat innerhalb dieser Themen Massnahmen definiert, um negative Auswirkungen zu verringern und positive zu verstärken. Wo bei den übrigen Themen noch nicht vorhanden, sollen in den nächsten Jahren konkrete Ziele erarbeitet und der Fortschritt kontinuierlich überprüft werden.

Thema	Beschreibung
Beitrag in der Region	Einen Beitrag leisten zur Wertschöpfung und zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Region sowie zur Lebens- und Standortqualität im Allgemeinen.
Lärm	Flug- und Betriebslärm reduzieren und Anwohnende vor übermässigem Fluglärm schützen.
Klima	Reduktion des Ausstosses von Klimagasen sowie Massnahmen, um den Auswirkungen des Klimawandels an unseren Standorten zu begegnen.
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, Reisende und Besuchende sowie die Infrastruktur vor Schäden aus Unfällen oder kriminellen Handlungen schützen.
Geschäftsethik	Verlässlich, transparent und fair mit Geschäftspartnern, Mitbewerbern und Behörden umgehen.

Übersicht wesentliche Themen

Unser Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals

Mit ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und konkret durch die Erreichung der eigenen Ziele kann das Unternehmen gleichzeitig einen Beitrag zu den globalen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen (UN) leisten. Die Mitgliedstaaten der UN haben im Jahr 2015 die Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Deren Kernstück bilden die 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, abgekürzt SDG) mit insgesamt 169 Unterzielen, welche bis ins Jahr 2030 von allen Mitgliedstaaten erreicht werden sollen. Während diese SDG zwar von Staaten beschlossen worden sind, können die Unternehmen mit einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Geschäftsstrategie ebenfalls einen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten.

Die Schweiz und die übrigen Länder, in denen die Flughafen Zürich AG tätig ist, haben sich zur Agenda 2030 und damit zu den SDG verpflichtet. Nachfolgend wird aufgezeigt, wie positive Auswirkungen verstärkt und negative Auswirkungen verringert werden. Dabei wurden Beiträge zu 15 der 17 SDG identifiziert und zusätzlich sechs davon priorisiert, bei denen ein direkter Zusammenhang zu den fünf in der Nachhaltigkeitsstrategie definierten wesentlichen Themen besteht.



Übersicht SDG

Auf den Beitrag zu den sechs priorisierten SDG wird vertiefter eingegangen:



Gesundheit und Wohlergehen

Die Flughafen Zürich AG unternimmt grosse Anstrengungen, Gesundheit und Wohlergehen aller Personen an ihren Flughäfen zu gewährleisten. Die Vermeidung von gesundheitlichen Folgen durch Unfälle oder andere Ursachen hat oberste Priorität. Dies erreicht das Unternehmen durch eine konsequent gelebte Safety-Management-Kultur, hochwertige Infrastrukturen sowie Angebote und Programme zur Förderung der Gesundheit von Mitarbeitenden. Ebenfalls gehört die Vermeidung von potenziell gesundheitsbelastenden Emissionen wie Lärm, Luftschadstoffen, Abfall oder Abwasser dazu.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

Die Flughäfen der Flughafen Zürich AG sind wesentlich an der Wertschöpfung in ihrer Region beteiligt. Sie bieten Arbeit und Einkommen für unterschiedlich qualifizierte Mitarbeitende und vergeben Aufträge, die nicht den Regeln des öffentlichen Beschaffungswesens unterstehen, wenn möglich an regional ansässige Unternehmen. Durch die Anbindung mit Flugverbindungen für Reisende und Fracht tragen sie zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung im Umfeld ihrer Standorte bei. Die Flughafen Zürich Gruppe nimmt ihre Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden wahr und trägt als verlässliche Arbeitgeberin zu nachhaltigem Wachstum bei.



Industrie, Innovation und Infrastruktur

Flughäfen sind Orte der Innovation und der Anwendung von neuen Technologien. Die Flughafen Zürich Gruppe baut, unterhält und betreibt hochwertige und langlebige Infrastrukturen. Die Entwicklung der Flughäfen hat zudem weitere Infrastrukturausbauten zur Folge, etwa Strassen, Bahnen, Energieproduktion, Abwasserreinigungsanlagen, Kommunikationsinfrastruktur usw.



Nachhaltige Städte und Gemeinden

Flughäfen prägen die Städte mit und geben Impulse für die Region. Die Flughafen Zürich AG hilft an ihren Standorten mit, dass für die Bevölkerung insgesamt ein Mehrwert resultiert. Ihre Flughäfen übernehmen wichtige Funktionen im Alltag der Menschen, sei es beispielsweise als Arbeitsplatz, Transportknotenpunkt oder als Begegnungs- und Einkaufsort. Die Flughafen Zürich AG unternimmt grosse Anstrengungen, negative Immissionen von Luftschadstoffen oder Lärm zu minimieren.



Massnahmen zum Klimaschutz

Die Aviatik Branche steht aufgrund ihres Anteils am Treibhausgasausstoss in Industrie- und Schwellenländern unter besonderer Beobachtung. Weil durch Strom-, Wärme- und Kältebedarf sowie Fahrzeuge auch die Flughäfen Quellen von Treibhausgasen sind, wird seit Jahren erfolgreich daran gearbeitet, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Im Fokus stehen Massnahmen im Gebäude- und Energiebereich sowie bei den Fahrzeugen. Überdies arbeitet die Flughafen Zürich AG mit den Partnern an den Flughäfen zusammen, um im ganzen Flughafensystem Treibhausgase zu reduzieren, beispielsweise durch die Flugzeugenergieversorgung auf den Standplätzen.



Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen

Die Flughafen Zürich Gruppe führt ihre Geschäfte fair und gesetzeskonform. Sie arbeitet transparent und partnerschaftlich mit Behörden zusammen und trägt in den Ländern ihrer Standorte dazu bei, einerseits die Institutionen zu stärken und andererseits Korruption vorzubeugen.

UN Global Compact

Die Flughafen Zürich AG hat sich 2021 dem «Global Compact» der Vereinten Nationen angeschlossen. Sie hat sich damit verpflichtet, die zehn darin aufgeführten Prinzipien in ihrer Geschäftstätigkeit zu berücksichtigen und über den Fortschritt jährlich zu berichten. Dies geschieht ab dem Berichtsjahr mittels eines Fragebogens direkt an «Global Compact». Der vorliegende Bericht basiert auf denselben Informationen. Eine Erklärung des CEO zur Unterstützung des «Global Compact» findet sich zudem im [Brief an die Aktionäre](#).

Einbindung der Anspruchsgruppen

Die Flughafen Zürich Gruppe steht einer Vielzahl von Anspruchsgruppen gegenüber, in der Schweiz und an ihren Standorten im Ausland.

Unsere Anspruchsgruppen

Die Flughafen Zürich Gruppe steht mit zahlreichen Anspruchsgruppen mit bisweilen sehr unterschiedlichen Anliegen im Dialog. Im Jahr 2021 wurden im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse die Anspruchsgruppen letztmals umfassend analysiert und anhand ihrer Interessen und Erwartungen gruppiert. Für diesen Prozess wurden dieselben internen Expertinnen und Experten aus den Geschäftsbereichen beigezogen, die sich auch mit der Wesentlichkeitsanalyse befasst hatten. Die Ergebnisse wurden mit einem externen Beratungsbüro validiert und diskutiert. Im Berichtsjahr wurde die Liste der Anspruchsgruppen lediglich überprüft. Folgende zehn Anspruchsgruppen wurden definiert:

GRI 2-29



Anspruchsgruppen der Flughafen Zürich Gruppe

Mit all diesen Anspruchsgruppen wird der Dialog geführt und ein partnerschaftliches Verhältnis angestrebt. Nachfolgend wird darauf eingegangen, wie sich die Anspruchsgruppen definieren, auf welche Art der Austausch stattfindet und welche Themen dabei im Mittelpunkt stehen.

Anwohnende

Die transparente Kommunikation mit der Bevölkerung in der Region wichtig. So wird am Standort Zürich auf diversen Kanälen über die Entwicklungen am Flughafen informiert. Speziell zum Thema Lärm pflegt das Unternehmen einen aktiven Austausch mit Behördenorganisationen wie beispielsweise dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich. Die Flughafen Zürich AG informiert über Entwicklungspläne und Veränderungen und schafft durch aktive Teilnahme an Informationsveranstaltungen Transparenz über das eigene Handeln und die Absichten. Drei Themen, die im Berichtsjahr besonders herausstachen, waren der temporäre Ausfall der Schallschutzhalle und die damit verbundenen Triebwerktestläufe im Freien, die nächtliche Sanierung der Piste 10/28 sowie die geplanten Pistenverlängerungen. Auch mit Bürgerorganisationen steht das Unternehmen projektbezogen im Austausch. Für Anliegen von lärmbeeinträchtigten Anwohnenden wird zudem ein rund um die Uhr erreichbares «Lärmtelefon» betrieben. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel [Lärm](#) zu finden.

Auch die Tochtergesellschaften im Mehrheitsbesitz in Lateinamerika sind in engem Austausch mit den Anwohnenden. Es gibt an allen Standorten eine allgemeine telefonische Anlaufstelle für Anliegen. Alle Standorte bieten auch die Möglichkeit einer Online-Kontaktaufnahme, um Beschwerden einzureichen.

Einzelkunden

Es ist wichtig, die Bedürfnisse der Einzelkunden zu kennen – seien es Reisende oder andere Besuchende. Kundinnen und Kunden stehen diverse Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Am Standort Zürich nimmt das Unternehmen an Kontaktschaltern am Flughafen selbst oder per Telefon resp. online Feedback entgegen. Die Kundenzufriedenheit wird systematisch analysiert und in einem Benchmark mit vergleichbaren europäischen Flughäfen ausgewertet. Aus den Resultaten werden kontinuierlich Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Im Berichtsjahr standen vor allem die nach der Covid-19-Pandemie zurückkehrende Nachfrage und die damit verbundenen Herausforderungen, im Fokus der Kommunikation mit den Einzelkunden. Bei von Dritten regelmässig durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen unter Passagieren haben der Flughafen Zürich wie auch die Flughäfen Florianópolis und Vitória in Brasilien in diesem Jahr wieder ausgezeichnet abgeschnitten (siehe auch [Auszeichnungen](#)).

Flughafenpartner

Zum System Flughafen mit all seinen Angeboten gehören nebst den Betreibergesellschaften zahlreiche (am Standort Zürich rund 300) weitere Flughafenpartner. Fast alle stehen im direkten Auftrags- oder Vertragsverhältnis, agieren jedoch weitgehend unabhängig. Gemeinsam mit der Betreibergesellschaft sorgen sie für einen reibungslosen Betrieb und ein breites Angebot. Zu den Flughafenpartnern zählen einerseits die Fluggesellschaften, die Abfertigungs-, Unterhalts-, Reinigungs- und Sicherheitsunternehmen sowie Polizei, Grenzschutz und Rettungsdienste, die direkt in den Flugbetrieb eingebunden sind. Andererseits gehören kommerzielle Geschäfte, Gastronomieangebote und verschiedenste Dienstleister für Unternehmen und Privatpersonen dazu.

300

Flughafenpartner in Zürich

Die Flughafen Zürich AG als Konzessionärin am Standort Zürich legt grossen Wert auf eine faire und transparente Partnerschaft mit allen Flughafenpartnern. Sie ist an ganzheitlich hoher Qualität und am Wohl der Partnerfirmen interessiert und pflegt den Dialog intensiv. Ausdruck davon ist eine Vielzahl an Gremien, die sich regelmässig zum Austausch treffen, wie beispielsweise das «Airline Operators Committee» (AOC), das «Airport User Board» (AUB) oder die jährliche Mietertagung. Daneben finden unzählige bilaterale Treffen statt.

Forschung und Lehre

Die Flughafen Zürich AG steht in engem Kontakt mit Hochschulen und Unternehmen, die in Forschung und Lehre tätig sind. Führungskräfte sowie Expertinnen und Experten aus dem Unternehmen nehmen regelmässig an öffentlichen Veranstaltungen teil und treten an verschiedenen Hochschulen als Dozierende auf. Zudem nimmt das Unternehmen seit Jahrzehnten als aktive Partnerin an Forschungsprogrammen der Europäischen Union (EU) teil. Beispiele dafür sind die Programme [SESAR](#) und [AVIATOR](#). Die Flughafen Zürich AG stellt regelmässig personelle Ressourcen und ihre Infrastruktur als Plattform für die praxisnahe Forschung an neuen Technologien zur Verfügung. Zusätzliche Informationen sind im Kapitel [Beitrag in der Region](#) verfügbar.

Kapitalmarkt

Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt die Flughafen Zürich AG klaren Vorgaben in Bezug auf Transparenz und Berichterstattung. Insbesondere Aktionärinnen und Aktionäre sowie Fremdkapitalgeber, aber auch Analystinnen und Analysten sowie Ratingagenturen fragen Informationen nach.

Die Flughafen Zürich AG veröffentlicht regelmässig relevante Informationen zu ihrem Geschäftsgang, wie beispielsweise Jahres- und Halbjahresergebnisse, die monatliche Publikation der Verkehrszahlen oder je nach Situation individuelle Meldungen ([Investor News \[Ad hoc\]](#)) [per E-Mail](#) sowie auf der Unternehmenswebseite (weitere Informationen sind unter [Informationspolitik](#) zu finden). Das Management und die Abteilung Investor Relations pflegen den Dialog mit den genannten Anspruchsgruppen in direkten Gesprächen oder der Teilnahme an Konferenzen und Roadshows.

Lieferanten

Die Flughafen Zürich AG bezieht am Standort Zürich Waren und Dienstleistungen von fast 3000 unterschiedlichen Lieferanten vom internationalen Grosskonzern bis zum lokalen Kleinstunternehmen. Für viele von ihnen ist die Flughafen Zürich AG eine wichtige Kundin. Die Lieferanten und die Flughafen Zürich AG erwarten gegenseitige Fairness und Transparenz und sind an einer langfristigen Zusammenarbeit interessiert.

Die Flughafen Zürich AG pflegt mit vielen Lieferanten einen steten Dialog über Produkte und Dienstleistungen sowie deren Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Zusätzliche Informationen zu den lokalen Lieferanten sowie Ausschreibungsanforderungen sind im Kapitel [› Beitrag in der Region](#) zu finden.

Auch im internationalen Geschäft pflegt die Flughafen Zürich AG mit den Lieferanten ein partnerschaftliches Verhältnis.

Medien

Flughäfen stossen in der Öffentlichkeit auf sehr grosses Interesse, und dies mit unterschiedlichsten Themen. Die Medien übernehmen dabei die Rolle als Vermittelnde und Multiplikatoren. Der Flughafen Zürich Gruppe ist eine offene, proaktive und transparente Information wichtig. Die Medienarbeit wird anerkannt: Die Medienstelle der Flughafen Zürich AG hat im Oktober 2022 zum vierten Mal in Folge und zum insgesamt achten Mal den Preis als bestes Medienteam der Schweiz erhalten.

Mitarbeitende

Die Mitsprache der Mitarbeitenden am Standort Zürich ist auf der kollektiven Ebene durch die Personalvertretung (PeV) gewährleistet. Weitere Angaben zu den Mitarbeitenden und ihrem Mitspracherecht finden sich im Kapitel [› Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#).

Innerhalb des Unternehmens herrscht eine offene und transparente Kommunikationskultur, wozu auch die im Unternehmen gepflegte Du-Kultur einen Beitrag leistet. Am Standort Zürich steht eine Fülle von Kanälen und Gefässen zur Verfügung, vom Mitarbeitendenmagazin über das Intranet bis zu persönlichen E-Mails des CEO. Zusätzlich werden regelmässig Anlässe durchgeführt, um den persönlichen Kontakt zwischen der Geschäftsleitung, der Führung und den Mitarbeitenden zu ermöglichen und zu fördern. Im Berichtsjahr wurde ein besonderer Effort unternommen, nach der Pandemie die internen Netzwerke z.B. mittels gemeinschaftlicher Anlässe wieder zu beleben.

Über die wichtigsten Schwerpunkte und die Entwicklungen des Geschäftsjahres wird anlässlich der Bekanntgabe des Jahres- und Halbjahresergebnisses informiert. Im Rahmen dieser Veranstaltungen haben die Mitarbeitenden die Möglichkeit, Fragen direkt an die Geschäftsleitung zu stellen. Das Gefäss «GL im Gespräch» dient dem institutionalisierten Dialog zwischen der Belegschaft und der Geschäftsleitung, in dem alle interessierten Mitarbeitenden des Standorts Zürich inkl. Expats regelmässig Einblicke in strategische Themen und Entwicklungen erhalten. Diese Gesprächsrunden fanden im Berichtsjahr teilweise online oder in einer hybriden Form statt. Die Mitglieder der Geschäftsleitung stehen während des ganzen Jahres zudem auch informell und für Einzelgespräche zur Verfügung. Wichtige Themen für die Belegschaft waren im Berichtsjahr die wirtschaftliche Entwicklung der Branche, die angepassten Werte des Unternehmens sowie der Umgang mit der angespannten Personalsituation am gesamten Flughafen Zürich.

An den Standorten im Ausland wird eine ebenso offene und transparente Kommunikationskultur gepflegt. Die Gefässe sind von Standort zu Standort unterschiedlich.

Nichtregierungsorganisationen

Die Flughafen Zürich Gruppe steht im Austausch mit zahlreichen Nichtregierungsorganisationen (NGO). Durch die breite Palette von Themen am Flughafen Zürich gehören Organisationen aus allen Bereichen der Gesellschaft dazu. Einen besonderen Stellenwert haben Organisationen, welche Anliegen mit allgemeinem Bezug zur Wirtschaft, zum Gewerbe sowie zu den Mitarbeitenden vertreten oder sich mit Themen wie Umweltschutz, behindertengerechtes Bauen oder Kleinaviatik befassen.

In Lateinamerika findet ebenfalls ein reger Austausch zu diversen Themen mit den NGO statt. Dazu gehören insbesondere Interessengruppen der Wirtschaft und des Gewerbes, für die Themen der wirtschaftlichen Entwicklung im Vordergrund stehen.

Regierungen und Behörden

Der Austausch mit dem Gesetzgeber und den Regierungsbehörden sowie der öffentlichen Verwaltung nimmt einen hohen Stellenwert ein. Der Betrieb von Flughäfen ist in allen Ländern stark reguliert und durch Vorgaben auf internationaler und nationaler Ebene geprägt. Zugleich sind für gewisse Belange gliedstaatliche (in der Schweiz: kantonale) und kommunale Behörden zuständig.

Am Standort Zürich findet jährlich ein Gemeindeganzen Anlass statt, der die Behördenmitglieder aller fünf Anrainergemeinden einbezieht. Darüber hinaus werden situative Treffen zu fachlichen Fragen mit Gemeindebehörden und Gemeindeverwaltungen organisiert. Dabei geht es vorwiegend um Themen der baulichen Entwicklung sowie um Flug-, Bau- und Betriebslärm. Auch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Landkreise im benachbarten Deutschland findet ein regelmässiger Austausch statt.

Auf Kantonsebene finden regelmässige oder situative Treffen mit Mitgliedern des Regierungsrats, des Kantonsrats oder den Fachbehörden, insbesondere mit dem kantonalen Amt für Mobilität statt. Ein entsprechender Dialog besteht auf Bundesebene mit dem Bundesrat, mit Kommissionen der eidgenössischen Räte oder einzelnen Parlamentsmitgliedern sowie im Speziellen mit dem zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Mit der Publikation «Politikbrief» adressiert die Flughafen Zürich AG mindestens viermal jährlich aktuelle politische Themen gegenüber der Politik und den Behördenmitgliedern. Auch in Gesetzgebungsverfahren bringt sich die Flughafen Zürich AG aktiv ein – schwerpunktmässig in den Themengebieten Infrastruktur-, Verkehrs-, Raum- und Umweltpolitik.

An den Standorten im Ausland findet ebenfalls ein regelmässiger Dialog mit den lokalen Regierungen und Behörden statt. Mitunter geht es um die Weiterentwicklung der Konzessionsmodelle sowie um die konkrete Flughafenentwicklung.

Mitgliedschaften

Die Flughafen Zürich Gruppe ist Mitglied in verschiedenen Industrieverbänden, Handelskammern und Standortorganisationen. Ausgewählte Verbände und Organisationen, in denen sich das Unternehmen personell und finanziell engagiert, sind: Aerosuisse, economiesuisse, Zürcher Handelskammer, Flughafenregion Zürich, Verein freiwillig@Kloten, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und Airports Council International (ACI) Europe/LAC (Latin America and Caribbean)/APAC (Asia Pacific).

GRI 2-28

Zudem ist die Flughafen Zürich AG Mitglied bei Öbu, dem Schweizer Verband für nachhaltiges Wirtschaften, sowie beim «UN Global Compact».

Lokale Wirkungen

Beitrag in der Region

Die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe bieten an ihren Standorten eine herausragende Infrastruktur mit Ausstrahlung auf die ganze Region.

Relevanz

Die Flughafen Zürich AG leistet an allen Standorten einen wichtigen Beitrag zur Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung in der Region. Das Unternehmen versteht sich als verantwortungsvoller Akteur mit regionaler Ausstrahlung, der nicht nur durch seine unmittelbare Geschäftstätigkeit, sondern auch darüber hinaus positiv auf Wirtschaft und Gesellschaft wirkt. Ein wichtiger Dienst hierbei ist die Anbindung der Region oder des ganzen Landes an die Welt durch das breite Angebot an Flugverbindungen. Weiter bringen die Flughäfen Wertschöpfung und Arbeitsplätze in eine Region, nicht nur direkt, sondern auch indirekt durch lokale Lieferanten. Schliesslich leisten sie wertvolle Beiträge als Knotenpunkte des landgebundenen Verkehrs, als Begegnungs-, Freizeit- oder Einkaufsorte sowie als Partner für Forschung und Lehre. Nicht zuletzt trägt die Flughafen Zürich AG mit regionalem Sponsoring zu einem vielfältigen kulturellen Leben in den Regionen ihrer Standorte bei.

GRI 3-3

Ansatz und Fortschritt

Direktverbindungen als Standortvorteil

Die Rolle des Flughafens Zürich als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs ist sowohl im Konzessionsauftrag des Bundes als auch im Unternehmenszweck festgehalten. Es gehört zum Selbstverständnis des Unternehmens, diesen Auftrag zugunsten der Schweiz sowohl im täglichen Betrieb als auch mit einer langfristig ausgerichteten Infrastrukturentwicklung zu erfüllen.

Die am Flughafen Zürich angebotenen interkontinentalen und kontinentalen Direktverbindungen sind ein wichtiger Standortvorteil für die Region. Dank diesem Angebot siedeln sich Unternehmen an, profitieren deren wirtschaftliche Entwicklung und gelangen Touristinnen und Touristen in die Region. Zudem verleiht es der Region eine hohe Qualität als Lebens- und Arbeitsort. Dabei ist nicht nur der Passagierverkehr, sondern auch der Frachtverkehr von Bedeutung.

Die Flughafen Zürich AG setzt sich am Standort Zürich aktiv dafür ein, die bestehenden Direktverbindungen zu erhalten und attraktive neue Verbindungen zu schaffen, indem sie Potenziale ermittelt und darüber mit den Fluggesellschaften einen engen Austausch pflegt.

Nach dem deutlichen Rückgang der Direktverbindungen ab dem Flughafen Zürich während der Covid-19-Pandemie erholte sich das Streckennetz im Berichtsjahr insbesondere ab dem zweiten Quartal sukzessive. Zudem wurden auch neue Verbindungen aufgenommen. Im Berichtsjahr wurden somit 195 Destinationen (2019: 203) in 73 Ländern (2019: 69) bedient.

Flüge zu

195

Destinationen ab Zürich

Regionale Wertschöpfung

Die durch die Flughafen Zürich AG betriebenen Flughäfen wirken auf vielfältige Weise auf die wirtschaftliche Leistung der gesamten Region und generieren eine beachtliche regionale Wertschöpfung.

GRI 203-1

Mehrere hundert Millionen Franken werden jährlich in die Entwicklung der Infrastruktur investiert. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 gab das Unternehmen pro Arbeitstag durchschnittlich CHF 1 Million für die Entwicklung und den Unterhalt des Flughafens Zürich aus. Sie prägt damit das regionale Erscheinungsbild mit, ermöglicht Arbeitsplätze und Einkommen und ist eine bedeutende Auftraggeberin im Baugewerbe. Mit steigenden Verkehrszahlen hat sich auch die Investitionstätigkeit wieder erhöht und lag im Berichtsjahr am Standort Zürich leicht über dem Vorjahr. Informationen zu den aktuellen Entwicklungsprojekten sind in der [Geschäftsentwicklung](#) zu finden.

Investitionen von rund CHF

1 Mio.

pro Arbeitstag in Zürich seit 2000

Im Ausland investierte die Flughafen Zürich AG im Jahr 2022 ebenfalls wesentliche Beträge in die Infrastruktur, namentlich in die Erstellung des neuen Flughafens Noida in Indien sowie in die Erweiterung und den Umbau des Terminals am Flughafen Iquique in Chile. Die Investitionen der internationalen Tochtergesellschaften werden insbesondere in Indien in den nächsten Jahren deutlich steigen.

Über Liefer- und Dienstleistungsbeziehungen profitieren weitere Unternehmen und deren Angestellte. Die Flughafen Zürich AG bevorzugt bei vergleichbarer Leistung und unter Einhaltung des öffentlichen Beschaffungsrechtes Unternehmen aus der Region. Gerade in Krisenzeiten hat sich gezeigt, wie wertvoll regionale Lieferketten sein können.

Die Bedeutung von lokalen Lieferbeziehungen am Standort Zürich lässt sich am Volumen der lokal vergebenen Aufträge (Kantone Zürich, Zug, Aargau, Schaffhausen, Thurgau, Schwyz und St. Gallen) ablesen. Im Berichtsjahr entfielen 78 % (CHF 342 Mio.) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von rund CHF 439 Mio. auf lokale Unternehmen. Der Anteil sank damit um 4 Prozentpunkte.

GRI 204-1

Die Flughafen Zürich AG gilt als öffentliche Auftraggeberin im Sektor Verkehr und hat somit das öffentliche Vergaberecht zu beachten. Dies sowohl in den von den einschlägigen Staatsverträgen, im Rahmen von GATT/WTO bzw. mit der EU erfassten Bereichen (sog. Staatsvertragsbereich) wie auch in den davon (summenmässig bzw. gemäss Positivliste) nicht erfassten Bereichen (sog. Nichtstaatsvertragsbereich).

Seit dem 1. Juli 2021 werden Beschaffungen nach Bundesrecht (vorher kantonales Recht) ausgeschrieben. Weitere Informationen zum Thema sind in den Kapiteln [Korruptionsprävention](#), [Menschenrechte](#) und [Faire Lieferketten](#) zu finden.

Die Flughafen Zürich AG hat im Berichtsjahr erneut eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich in Auftrag gegeben. Die Studie des unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstituts Infras AG gibt Auskunft über die Beschäftigung und die Wertschöpfung des Flughafens Zürich. Demnach wurde im Referenzjahr 2021 eine Wertschöpfung (direkte und indirekte Effekte) von CHF 4.2 Milliarden generiert. Gegenüber der letzten Studie mit Vergleichsjahr 2016 ist die Wertschöpfung aufgrund der Covid-19-Krise somit um 16 % zurück gegangen. Die negativen Auswirkungen konnten jedoch durch die Eröffnung des Circle deutlich abgemildert werden, welcher einen Beitrag von CHF 1.6 Milliarden zur totalen Wertschöpfung leistet. Weiter rechnet die Studie ebenfalls ein Szenario mit Ausklammerung der Pandemie. Somit hätte – ohne Krise – die Wertschöpfung rund CHF 7 Milliarden betragen. Dies entspricht rund 4.4 % des Bruttoinlandsprodukts des Kantons Zürich oder knapp 1 % desjenigen der Schweiz. Dieser Wert ist zwar hypothetisch, dürfte aber mit voranschreitender Erholung des Aviatik Sektors bald tatsächlich erreicht werden. Die Studie zeigt die Bedeutung des Flughafens Zürich als Arbeitsort und als Schweizer Tor zur Welt für die Flughafenregion, den Kanton Zürich und die ganze Schweiz.

Die Geschäftstätigkeit kommt den Standortregionen bzw. -ländern auch über Steuern und Gebühren zugute. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 bezahlte die Flughafen Zürich AG in der Schweiz direkte Steuern im Umfang von CHF 721 Millionen und schüttete Dividenden von CHF 475 Millionen an die öffentliche Hand (Bund, Kanton, Stadt und Gemeinden) aus. Somit beziffert sich der rein finanzielle Beitrag in den letzten zwanzig Jahren auf mehr als CHF 1.2 Milliarden.

Bei den international gehaltenen Mehrheitsbeteiligungen fallen zusätzlich Konzessionsgebühren für den Betrieb des jeweiligen Flughafens an die ausschreibende Behörde an. Diese Konzessionsgebühr ist entweder bei Unterschrift des Konzessionsvertrages fällig oder verteilt über die Laufzeit der Konzession zu begleichen. Details sind unter [Ziffer 24.7](#), [Betriebskonzessionen für ausländische Flughäfen](#) zu finden.

Begegnungs- und Freizeitort

Über das Angebot von Flugverbindungen hinaus stellen Flughäfen Begegnungsorte und Orte des öffentlichen Lebens dar. Am Standort Zürich spielt der Flughafen mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, den Dienstleistungs- sowie den Freizeit- und Erlebnisangeboten eine wichtige Rolle im Alltag der Menschen, die in der Region leben und arbeiten. Für das Unternehmen bedeutet dies eine breitere Abstützung des Geschäftsmodells.

Der Flughafen Zürich ist für die Region Zürich-Nord zudem die zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs sowohl im Nah- als auch im Anschluss an den Fernverkehrsbereich. Mit rund 450 Bahn-, 400 Tram- und 700 täglichen Busverbindungen ist der Flughafen Zürich einer der am besten erschlossenen Orte der Schweiz. Eine behördliche Vorgabe zum Reiseverkehr verlangt vom Flughafen Zürich, dass bis ins Jahr 2020 der Anteil des öffentlichen Verkehrs mindestens 42 % betragen soll, bis ins Jahr 2030 46 %. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2017 lag der Anteil bei 44 %. Die Vorgabe für 2020 wurde damit bereits übertroffen. Die jeweils alle vier Jahre durchzuführende Erhebung wurde für das Jahr 2021 aufgrund der ausserordentlichen Umstände der Covid-19-Pandemie in Absprache mit den zuständigen Behörden ausgesetzt und wird voraussichtlich im Jahr 2025 nächstmalig durchgeführt.

Der Flughafen Zürich bietet eine breite Palette an Erlebnissen, die den Besuchenden sowohl die Faszination Flughafen als auch die Themenbereiche Natur und Umwelt oder Architektur auf eindruckliche Weise näherbringen. Täglich finden zahlreiche Führungen

und Rundfahrten statt, ein Teil davon in Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern. Daneben ist der Flughafen für Veranstaltungen beliebt: sei es für Kongresse, Geschäftstreffen oder Events aller Art. Die Zuschauerterrasse auf dem Dock B bietet die Möglichkeit, den Flugbetrieb aus nächster Nähe zu erleben. Sie wird seit Eröffnung durchschnittlich pro Jahr von rund 300'000 Personen besucht. Seit dem Jahr 2020 lädt der Circle im neu gestalteten Park auf rund 80'000m² Grünfläche als Begegnungs- oder Erholungsort zum Erkunden und Verweilen ein. Je zum zweiten Mal fanden im Frühjahr ein Circle-Quartierfest und Ende Jahr der «Zauberpark» mit Musikfestival und Lichtkunst statt. Auch die unmittelbare Umgebung des Flughafens Zürich dient mit mehreren «Spotterplätzen», Gastronomiebetrieben und Naturschutzgebieten als Naherholungsgebiet, das weitere Besuchende anzieht.

Die folgende Darstellung zeigt die Teilnahme an Besucherangeboten am Flughafen Zürich. Aufgrund der Aussetzung von Aktivitäten während der Covid-19-Pandemie schwanken die Zahlen stark.

Flughafen Zürich (Standort Zürich)	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Durchgeführte Führungen, Rundfahrten und Touren ¹⁾	Anzahl Gruppen	4'040	3'456	856	1'482	3'177
	Anzahl Personen	86'613	71'614	14'741	26'956	63'659

1) Rückwirkende Anpassung der Berechnungsmethode (neu exkl. Events)

An den Standorten im Ausland adaptiert die Flughafen Zürich AG insbesondere in Florianópolis in Brasilien das Konzept des Flughafens als Freizeitort. Neben dem neu erstellten Terminal wurde in Florianópolis erstmalig in Brasilien ein Freizeit- und Vergnügungsbereich mit über 11'000m² für Essens-, Einkaufs- und Konzertmöglichkeiten entwickelt. Auch die Zuschauerterrasse ist ein Publikumsmagnet. Sowohl am Flughafen in Florianópolis als auch in Vitória und Macaé werden diverse kulturelle und sportliche Anlässe für die breite Bevölkerung durchgeführt und unterstützt.

Zudem organisieren die brasilianischen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung Aktivitäten mit gemeinnützigem und/oder Bildungscharakter für die lokale Bevölkerung, insbesondere für Kinder. Im Berichtsjahr wurde unter anderem für alle Flughafen-Angestellten ein Bike-Tag veranstaltet, um die Nutzung des Langsamverkehrs für den Arbeitsweg zu fördern. An den brasilianischen Standorten läuft zudem das Projekt «Água e Vida». Dieses umfasst Bildungs- und Sensibilisierungsarbeit für den Gewässerschutz sowie je eine jährliche Müllsammelaktion am Strand.



Müllsammelaktion am Strand in Florianópolis

Partner für Forschung und Lehre

Die Flughafen Zürich AG unterstützt Hochschulen und Unternehmen, die in Forschung und Lehre tätig sind, und leistet im regionalen Kontext wichtige Beiträge. Sie pflegt Beziehungen zu Universitäten und Hochschulen wie der Universität Zürich, der ETH Zürich, der Zürcher Hochschule der angewandten Wissenschaften (ZHAW), der Universität St. Gallen (HSG) oder der Hochschule Luzern und stellt personelle Ressourcen zur Verfügung, sei es als Dozierende aus der Praxis, für die Begleitung von Fallstudien oder für die Beurteilung von Abschlussarbeiten. Nicht zuletzt spielt die Flughafen Zürich AG auch als Arbeitgeberin für Absolventinnen und Absolventen eine Rolle. Hochschulen und Unternehmen nutzen den Flughafen Zürich zudem gerne als Plattform zur praxisnahen Forschung an neuen Technologien, im Speziellen für Aviatik Themen, aber auch allgemein im Bereich Fahrzeuge, Umweltschutz, Energie oder Sicherheit.

Das «Laboratório inovação» am Standort Florianópolis bringt Forschung und Entwicklung mit Praxispartnern am Flughafen zusammen und ermöglicht so die Etablierung von digitalen Innovationen am Flughafen. In Zusammenarbeit mit den Behörden und ausgewählten Fluggesellschaften wurde das Projekt zur Entwicklung von schlanken Boarding-Prozessen mit Nutzung von biometrischen Daten fortgeführt.

Sponsoring und Partnerschaften

Mit ihrem [Sponsoring-Engagement](#) leistet die Flughafen Zürich AG einen Beitrag zu einem vielfältigen kulturellen und gesellschaftlichen Leben in ihren Standortregionen, wobei Ziele und Vorgehen in einem Sponsoringkonzept festgehalten sind. Am Standort Zürich unterstützt das Unternehmen insbesondere Vereine und Veranstaltungen im direkten Flughafenumfeld. Mit einzelnen Akteuren geht das Unternehmen strategische Partnerschaften ein, beispielsweise mit Schweiz Tourismus, Zürich Tourismus oder mit dem Verkehrshaus der Schweiz. Neben Geldaufwendungen kommen auch Naturalleistungen zum Zuge. Beispielsweise werden Flächen für die Bewerbung von kulturellen oder sportlichen Anlässen in Zürich zur Verfügung gestellt.

Die am höchsten dotierten Sponsoringleistungen in der Region Zürich gingen im Berichtsjahr an die Young Flyers, welche die Flughafen Zürich AG als Hauptpartnerin unterstützt. Diesem Verbund von Eishockeyvereinen gehören über 650 Nachwuchsspielerinnen und Nachwuchsspieler an. Daneben profitieren viele kleinere lokale Vereine oder Organisationen von Sponsoringbeiträgen.

In Brasilien werden Kulturevents gefördert, die oftmals direkt am jeweiligen Flughafen stattfinden.

Lärm

Der Flugbetrieb hat Lärmauswirkungen auf die Umgebung. Die Flughafen Zürich Gruppe ist sich dessen bewusst und realisiert zahlreiche Massnahmen, um negative Auswirkungen zu verringern.

Relevanz

Von den betriebenen Flughäfen ist Fluglärm insbesondere am Standort Zürich ein wichtiges Thema und eine Belastung für viele Anwohnende im Umland. Flüge in den Nachtstunden stehen dabei besonders in der Kritik.

GRI 3-3

Wie viel Lärm an welchem Ort verursacht und wahrgenommen wird, hängt von einer Reihe von zusammenwirkenden Faktoren ab. Grundlegend ist die Ausrichtung der Pisten und damit der Flugrouten. Diese orientieren sich an den Gegebenheiten des Geländes und des vorherrschenden Wetters. Weiter spielen der Flugplan der Fluggesellschaften und die eingesetzte Flugzeugflotte eine entscheidende Rolle. Nicht ausser Acht gelassen werden darf die Siedlungsentwicklung, die am Standort Zürich in den letzten Jahrzehnten immer mehr Anwohnende in lärmbelastete Gebiete gebracht hat. Zentral sind zudem der technische Stand und die Betriebsart der Triebwerke, was jedoch in den Händen der Fluggesellschaften liegt und nur indirekt durch die Flughäfen beeinflusst werden kann (Anreize über Lärmgebühren).

Weniger im Fokus steht die Lärmthematik bei den Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien und Chile. Jene Flughäfen weisen ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen auf. Kommt hinzu, dass die An-/Abflüge an den Standorten in Brasilien mehrheitlich über dem Meer stattfinden und die Flughäfen in Chile ausserhalb von grossen Siedlungen liegen.

Ansatz und Fortschritt

Die Flughafen Zürich AG begegnet dem Fluglärm mit technischen, baulichen, betrieblichen und finanziellen Massnahmen, die alle zum Ziel haben, den Lärm an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg zu reduzieren. Sie strebt am Standort Zürich an, dass ausserhalb des im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegten Gebiets keine Wohnzonen von Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts (IGW) betroffen sind. Dieses Ziel wurde 2020 und 2021 erreicht (siehe [> Kennzahlen](#)). Darüber hinaus sind im [> Schallschutzprogramm](#) verschiedene Massnahmen des passiven Schallschutzes gebündelt, zu denen die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich als Verursacherin des Lärms verpflichtet ist. Dazu gehört insbesondere der Einbau von Schallschutzfenstern an Liegenschaften mit lärmempfindlichen Räumen. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, von 2022 bis 2026 jährlich an mindestens 200 weiteren Objekten Schallschutzfenster einzubauen oder eine Rückerstattung auszus zahlen.

Ziel: Jährlicher Einbau von Schallschutzfenstern an mindestens

200

Objekten zwischen 2022 und 2026

Kommunikation mit der Bevölkerung

Das Unternehmen ist sich bewusst, dass der Fluglärm eine Belastung darstellt und ein erhöhter Informations- und Handlungsbedarf besteht. Die transparente Information sowie der Dialog mit den Anwohnenden sind zentral. Seit Jahren werden deshalb Berichte über Massnahmen sowie Statistiken zur Lärmbelastung und zum Flugbetrieb publiziert. Die Anzahl Starts und Landungen pro Piste und Flugroute beispielsweise wird am Standort Zürich täglich auf der Website des Unternehmens ausgewiesen. Von Fluglärm betroffene Anwohnende können ihre Anfragen oder Anliegen telefonisch oder per E-Mail direkt an die Flughafen Zürich AG richten, wo konkrete Fragen von der Abteilung Lärmmanagement beantwortet werden.

Neben Einzelpersonen treten auch die Gemeinden in der Flughafenregion, der Kanton Zürich sowie Nachbarkantone, Landkreise im nahen Deutschland und eine ganze Reihe von Behörden- und Bürgerorganisationen mit Anliegen zum Thema Fluglärm an den Flughafen Zürich heran. Auch mit ihnen pflegt das Unternehmen den Dialog. Besonders im Vorfeld von Änderungen, welche die An- und Abflugverfahren betreffen, intensiviert sich dieser Austausch.

Im Berichtsjahr hat, verglichen mit dem Vorjahr, die Anzahl an Anfragen und Reklamationen zugenommen. Der häufigste Grund waren die abendlichen Südanflüge und die regelmässig verspäteten Flüge nach 23:00 Uhr (siehe > [Lärmkennzahlen](#)).

In Brasilien und in Chile nimmt die Lärmbelastung eine geringere Bedeutung ein. In Brasilien ist die Umweltlizenz der Flughäfen mit der Verpflichtung verknüpft, eine einfach zugängliche digitale Anlaufstelle für Lärmbeschwerden einzurichten und den Behörden zu berichten. In Florianópolis, Vitória und Macaé stehen Beschwerdekanaäle für jegliche Themen, aber mit Schwerpunkt auf dem Lärmthema, zur Verfügung. Mehr Informationen dazu im Kapitel > [Geschäftsethik](#).

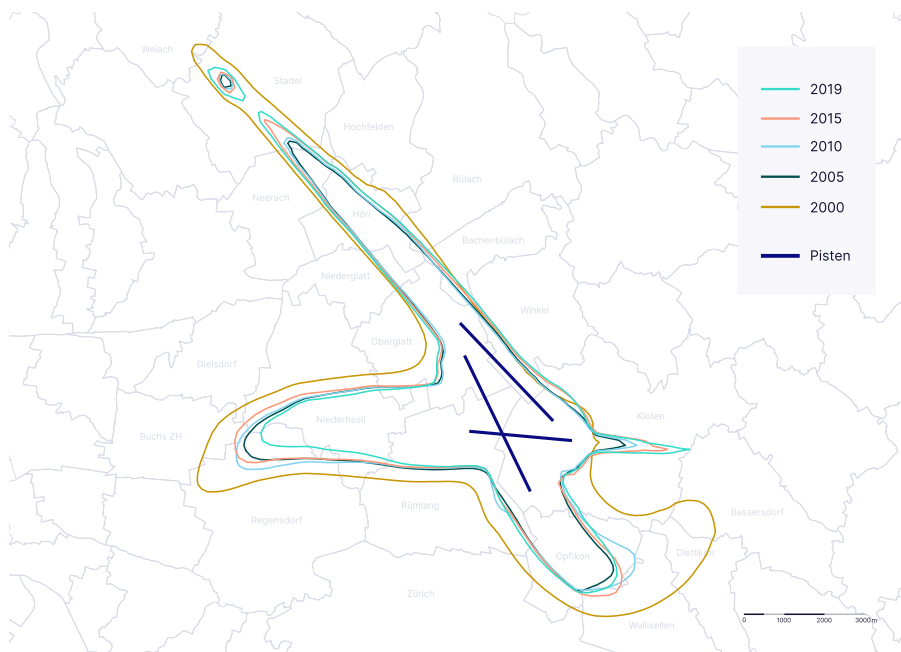
Lärmmonitoring

Eine Beurteilung der Lärmsituation sowie die Erhebung von lärmabhängigen Gebühren bedingen die präzise Ermittlung der Schallimmissionen. Der Fluglärm rund um den Flughafen Zürich wird bereits seit 1966 ermittelt und im umliegenden Bereich der An- und Abflugrouten wird ein Lärmmessstellen-Netz von aktuell 14 ortsfesten > [Messstationen](#) betrieben. Eine davon, jene in Oberhasli in der Verlängerung der Piste 28, wurde im Berichtsjahr innerhalb der Ortschaft an einen neuen Standort verlegt. Die von den Messstationen aufgezeichneten Schallereignisse werden mit einem automatisierten System den entsprechenden Flugbewegungen zugeordnet. Die erfassten Daten werden monatlich im > [Lärmbulletin](#) publiziert, das auf der Unternehmenswebsite frei zugänglich ist. Laut Festlegungen des SIL werden weiter die Fluglärmbelastung und der Fortschritt der Lärminderungsmaßnahmen jährlich in einem umfangreichen Bericht analysiert und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vorgelegt. Basierend auf diesem Bericht werden allfällige Gegenmassnahmen eingeleitet, wie beispielsweise Prozessoptimierungen bei Langstreckenstarts am Abend oder die Erhöhung der lenkenden Lärmgebühren für Starts nach 23:00 Uhr.

Zwei Jahre nach dem Tiefststand der Flugbewegungen im Jahr 2020, verursacht durch die Covid-19-Pandemie, nahm die Zahl der startenden und landenden Flugzeuge im Berichtsjahr zwar weiter zu, lag aber nach wie vor tiefer als im Jahr 2019. Entsprechend wurde an allen Messstellen sowohl in den Tag- wie auch in den Nachtstunden zum zweiten Mal in Folge eine höhere Fluglärmbelastung als im Vorjahr registriert.

14

ortsfeste Messstationen



Lärmkonturen diverse Jahre (Leq=60dB(A) für 06 bis 22 Uhr); Quellen: EMPA, swisstopo

Die obenstehende Grafik zeigt die Veränderung der Fluglärmbelastung im Verlauf der Zeit am Flughafen Zürich. 2019 wurde als letztes Vergleichsjahr mit regulärem Flugbetrieb vor Ausbruch der Pandemie gewählt, da die Lärmkonturen von 2022 erst per Mitte Jahr verfügbar sind. Der Vergleich der Lärmkonturen zeigt vor allem bis 2004 und dann wieder ab 2017 einen Rückgang der Lärmbelastung trotz konstantem bis wachsendem Flugverkehr. Diese Reduktion ist auf den technischen Fortschritt und die damit verbundene Lärminderung im Flugzeugbau zurückzuführen.

Überwachung der Abflugrouten

Abflugrouten am Flughafen Zürich wurden so festgelegt, dass dicht besiedeltes Gebiet möglichst von tiefen Überflügen verschont wird. Sämtliche Abflüge am Flughafen Zürich werden durch die Abteilung Lärmmanagement auf Einhaltung der vorgeschriebenen Flugrouten überprüft. Diese sind tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 5000 Fuss (ca. 1500m ü. M.) und nachts bis Flugfläche 80 (ca. 8000 Fuss bzw. 2500m ü. M.) verbindlich. Die Einhaltung dieser sogenannten lärmoptimierten Flugrouten wird mit Hilfe des Airport Track And Noise Monitoring System (ATANOMS) überwacht.

Weicht ein Flugzeug von der vorgeschriebenen Flugroute ab, so müssen plausible Gründe wie beispielsweise das Umfliegen von Gewitterwolken oder Anweisungen der Flugsicherung vorliegen. In Fällen, wo kein berechtigter Grund vorliegt, wird eine Untersuchung eingeleitet und der betreffende Pilot bzw. die betreffende Pilotin um eine schriftliche Stellungnahme gebeten. Diese Untersuchungen werden häufig durch Gespräche mit Vertretern der Fluggesellschaften ergänzt. Wenn eine Untersuchung unzufriedenstellend verläuft, kann es bis zur Anzeige beim BAZL kommen. Durch diese ständige Überprüfung wird bei den Fluggesellschaften permanent auf eine Optimierung des Abflugverhaltens hingewirkt.

Im Berichtsjahr waren, wie im Vorjahr, Anweisungen der Flugsicherung die häufigste und damit berechnete Ursache für Flugwegabweichungen. Aufgrund von unbegründeten Abweichungen wurden 138 (2021: 89) Ermittlungen eingeleitet, und es fanden 39 (2021: 13) Aussprachen mit Chefpilotinnen und -piloten statt.

Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Die regionale Bevölkerung am Standort Zürich empfindet Flüge während der Nachtzeit als besonders störend. Anlass zu Reklamationen gibt insbesondere das Zeitfenster zwischen 23:00 und 23:30 Uhr, das für den Abbau von tagsüber aufgebauten Verspätungen genutzt wird. Die Flughafen Zürich AG hat zusammen mit den Fluggesellschaften und den Abfertigungsunternehmen Massnahmen ergriffen, um die Anzahl der betroffenen Flüge in dieser Zeitspanne zu reduzieren. Diese beinhalten die Optimierung der betrieblichen Abläufe, eine Erhöhung der Lärmzuschläge und eine Priorisierung der um 22:40 und 22:45 Uhr geplanten Langstreckenabflüge. Auswertungen bis zu Beginn der Pandemie zeigen, dass die getroffenen Massnahmen eine Verbesserung der Situation zur Folge hatten.

Im Jahr 2022 wurden lediglich 4.7 % (2021: 3.5 %) der Flugbewegungen nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) durchgeführt. Für insgesamt 241 Flüge (2021: 75 Flüge), die während der Nachtflugsperrzeit (23:30 bis 06:00 Uhr) stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt (siehe [Lärmkennzahlen](#)).

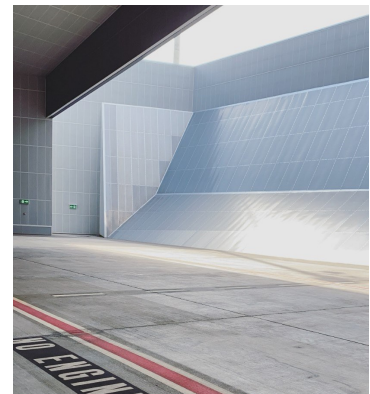
Nutzung der Schallschutzhalle

Die im Jahr 2014 am Standort Zürich fertiggestellte Schallschutzhalle trägt massgeblich zur Verminderung des Lärms von Triebwerkstandläufen bei. Nachdem sie im Dezember 2021 nach einer Beschädigung ausser Betrieb genommen werden musste, konnten darin bis Anfang Oktober 2022 keine Standläufe durchgeführt werden. Diese wurden stattdessen im Freien auf Betriebsflächen durchgeführt, was einen beträchtlichen Mehraufwand für alle Beteiligten mit sich brachte. Dank der guten Zusammenarbeit aller konnten sämtliche Standläufe am Tag und in den Abendstunden durchgeführt werden. Die betroffenen Nachbargemeinden wurden monatlich und detailliert über die Durchführung der Standläufe im Freien ins Bild gesetzt, so dass auch die Anzahl der Reaktionen der Bevölkerung auf tiefem Niveau blieb.

Ab Oktober stand die Halle wieder uneingeschränkt zur Verfügung. In der Halle können Triebwerke eines Flugzeugs bis zur Grösse einer Boeing 747-800 getestet werden. Weil die Schallschutzhalle den Lärm für die Anwohnenden zwar stark reduziert, aber nicht vollständig eliminiert, sind die Triebwerktests durch ein Lärmkontingent begrenzt.

In den ersten neun Monaten des Jahres mussten aufgrund des Schadens insgesamt 147 Triebwerkstandläufe ausserhalb der Schallschutzhalle durchgeführt werden. Von Oktober bis Dezember konnten 81 Standläufe in der wieder in Betrieb genommenen Schallschutzhalle erfolgen. Im gesamten Jahr 2022 fanden somit insgesamt 228 (2021: 377) Triebwerkstandläufe statt. Zwischen 19:00 und 07:00 Uhr wurden nur gerade 36 Standläufe (16 % aller Standläufe) durchgeführt, der grösste Teil ab Oktober in der Schallschutzhalle.

Die Lärmdosis kann aufgrund der erforderlichen Messeinrichtung nur in der Schallschutzhalle ermittelt werden. Die zulässige Lärmdosis wurde in den Monaten Oktober bis Dezember, in denen die Schallschutzhalle wieder in Betrieb war, nie überschritten. Nach Angaben der Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden zudem 893



Rückwand repariert, verstärkt und Schallschutzhalle seit Oktober 2022 wieder in Betrieb

Leerlaufstarts (Idle) auf dem Vorfeld und auf den Standplätzen durchgeführt, wobei 285 nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) stattfanden.

Lärmgebühren und Airport Zurich Noise Fund

Mit der Erhebung von lärmabhängigen Gebühren wird für die Fluggesellschaften ein finanzieller Anreiz geschaffen, um mit möglichst lärmfreundlichen Flugzeugen von und nach Zürich zu fliegen. Dazu sind alle Jet-Flugzeuge in eine von fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt, die je nach Zeitpunkt pro Landung und Start anfallen. Zusätzlich werden Nachtstundentarife erhoben, die nach Lärmklasse und Zeitpunkt der Landung respektive des Starts differenziert werden.

Bis Ende 2020 wurden sämtliche Einnahmen aus den Lärmgebühren dem Airport Zurich Noise Fund (AZNF) gutgeschrieben. Die Gelder aus dem AZNF dienen hauptsächlich zur Deckung der anfallenden Kosten für Schallschutzmassnahmen, insbesondere das Schallschutzprogramm, sowie der Kosten für Lärm- und Überflugschädigungen. Nach heutigem Kenntnisstand ist der AZNF gemäss den aktuellen gesetzlichen Grundlagen ausreichend alimentiert, um die bekannten durch den Verwendungszweck definierten Kosten in der Zukunft zu decken. Deshalb werden seither die Erträge aus [Flugzeuglärmgebühren](#) dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Weitere Details zum AZNF sind unter [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#) verfügbar.

Im Jahr 2022 wurden insgesamt CHF 12.1 Mio. Erträge aus Flugzeuglärmgebühren generiert. Davon entfielen CHF 5.1 Mio. auf die ordentlichen, während 24 Stunden gültigen Lärmgebühren und CHF 7.0 Mio. auf die Tagesrand- und Nachtzuschläge, die zwischen 21:00 und 07:00 Uhr erhoben werden. Die Zuschläge wurden letztmals im Jahr 2019 angepasst.

Schallschutz

Als Anlagenhalterin ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, für die Kosten der Schallschutzmassnahmen an Liegenschaften in den Gemeinden rund um den Flughafen Zürich, die übermässigem Fluglärm ausgesetzt sind, aufzukommen. Als Hauptmassnahme hat sich die Flughafen Zürich AG das Ziel gesetzt, im Zeitraum von 2022 bis 2026 jährlich an mindestens 200 weiteren Objekten Schallschutzfenster einzubauen oder eine Rückerstattung auszahlend. Im Berichtsjahr konnte dieses Ziel mit 206 Objekten (Liegenschaften mit eigener Hausnummer) erreicht werden.

Als Ergänzung zur Hauptmassnahme werden auf Wunsch der Eigentümerinnen und Eigentümer im Gebiet mit Grenzwertüberschreitungen beim Nachtlärm wahlweise automatische Fensterantriebe oder Schalldämmlüfter angeboten. Anspruch auf diese passiven Schallschutzmassnahmen haben Hauseigentümerinnen und -eigentümer, deren Liegenschaften in einem klar definierten Perimeter liegen, lärmempfindliche Räume aufweisen und bei denen beim Neu- oder Umbau keine Verpflichtung für Schallschutzmassnahmen bestand. Denjenigen Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, werden die Kosten durch die Flughafen Zürich AG zurückerstattet.

Von 1999 bis und mit 2022 wurden im Rahmen des Schallschutzprogramms rund CHF 300 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 5560 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 11.3 Mio. Ausgaben im Jahr 2022 entfielen CHF 0.7 Mio. auf Projektierungen, CHF 8.5 Mio. auf Sanierungen und CHF 2.1 Mio. auf Rückerstattungen. Die Finanzierung erfolgt vollständig durch den AZNF.

Mit dem Schutzkonzept Süd schützt die Flughafen Zürich AG die Bewohnerinnen und Bewohner vor Aufwachreaktionen durch die morgendlichen Südanflüge. Sie stattet bei Wunsch der Eigentümerschaft die Schlafzimmer in den betroffenen Gebieten mit einem automatischen Fensterschliesser oder einem Schalldämmlüfter aus. Nach Abschluss der Phase 1 hat das BAZL am 19. Januar 2021 die Verfügung zur Phase 2 des Schutzkonzeptes Süd mit vergrössertem Perimeter erlassen. Nach einer Beschwerde einer Anrainergemeinde, die eine zusätzliche Vergrösserung des Perimeters auf ihr gesamtes Gemeindegebiet beantragt, ist das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig.

Im Rahmen der abgeschlossenen Phase 1 des Schutzkonzeptes Süd wurden ab Mitte 2016 bis im Frühling 2018 rund 1100 Fensterschliesser und 900 Schalldämmlüfter in Schlafräumen eingebaut. Die Gesamtkosten betragen rund CHF 3 Mio.

Lärmentschädigung (formelle Enteignungen)

Fluglärm kann den Wert einer Liegenschaft beeinflussen, weswegen am Standort Zürich rund 20'100 Entschädigungsbegehren von Eigentümern an das Unternehmen gestellt wurden. Die Entschädigungsbegehren gingen zur Zeit der Privatisierung des Flughafens und im Nachgang zu den deutschen Anflugbeschränkungen ein. Neue Ansprüche können, wenn überhaupt, nur noch aufgrund erheblicher Veränderungen des Flugbetriebes entstehen. Nicht zuletzt darum sind seither keine weiteren Begehren mehr bei der Flughafen Zürich AG gestellt worden. Von den vorliegenden Entschädigungsbegehren konnten bis Ende 2022 über 14'871 (74 %) erledigt und dabei CHF 86.6 Mio. an Lärmentschädigungen ausbezahlt werden. Sämtliche Lärmentschädigungen werden aus dem AZNF finanziert.

Weil in den Gesetzen des Bundes kaum Regelungen betreffend Lärmentschädigungen bzw. den direkten Überflug zu entnehmen sind, muss jede offene Rechtsfrage zunächst von den zuständigen Gerichten geklärt werden. Im Sinne einer effizienten Abwicklung der pendenten Begehren werden Pilotverfahren geführt. Bei diesen Verfahren geht es einerseits um die Klärung noch offener Rechtsfragen und zum anderen um die rechtliche Beurteilung der spezifischen Situation in den verschiedenen Flughafenregionen.

Lärmkennzahlen Flughafen Zürich

Flughafen Zürich (Standort Zürich)	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl Einwohner ¹⁾ über Alarmwert	6'535	6'413	0	71	n/a ²⁾
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert	63'427	56'348	10'303	17'449	n/a ²⁾
Anzahl Einwohner über Planungswert	154'165	144'518	34'903	47'402	n/a ²⁾
Gesamtfläche Wohnzonen ausserhalb IGW SIL (ha) ³⁾	156.0	96.2	0.0	0.0	n/a ²⁾
Fläche Wohnzonen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a ²⁾
Fläche Wohnzonen 1. Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	35.5	15.6	0.0	0.0	n/a ²⁾
Fläche Wohnzonen 2. Nachtstunde (23:00 bis 05:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	120.5	80.6	0.0	0.0	n/a ²⁾
Tagesfluglärmbelastung ⁴⁾ am NMT 1/ 3/ 6/ 10 (dB[A]) ⁵⁾	66/58/66/58	66/59/66/59	61/55/59/55	62/55/60/54	64/57/64/57
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	334/233	273/214	303/103	284/93	58/23
davon Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	1	3	2	6	0
ausserhalb der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	2/1	1/0	1/0	19/2	134/13
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleiteter Ermittlungen	4558/178	4144/136	3628/83	4584/89	4837/138
Anzahl Nachtflugbewegungen (22:00 bis 06:00 Uhr)	13'655	12'968	3'157	4'422	10'109
davon in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr)	10'569	10'342	2'770	3'755	7'733
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ⁶⁾	312	272	69	75	241
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	61	65	31	23	38
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	28	20	12	1	7
davon diverse Ursachen	223	187	26	51	196
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte ⁷⁾	6'200	6'400	6'700	5'350	5'560
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ⁸⁾	2'281	2'588	891	817	3'330

1) Umhüllende Lärmkurven

2) Werte werden von der Empa berechnet und von dieser erst nach Redaktionsschluss publiziert.

3) IGW SIL = Gebiet mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und im Richtplan des Kantons Zürich.

4) Energieäquivalenter Dauerschallpegel des Fluglärms am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr).

5) NMT = Noise Monitoring Terminal (Lärmmessstelle), 1 = Rümlang, 3 = Oberglatt, 6 = Glattbrugg, 10 = Nürensdorf.

6) Bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen können Ausnahmebewilligungen während der Nachtflugsperrzeit erteilt werden.

7) Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, inkl. Rückerstattungen. Ab 2021 sind diejenigen Objekte ohne Anspruch auf Massnahmen nicht mehr eingerechnet.

8) Beinhaltet Klagen wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.

Ökologische Wirkungen

Energie und Klima

Bis 2040 auf Netto-Null: Das ist die Ambition der Flughafen Zürich Gruppe für den Klimaschutz.

Relevanz

Um den globalen Temperaturanstieg zu begrenzen, ist es dringend notwendig, den Ausstoss von Treibhausgasen zu vermindern und so rasch als möglich auf null zu senken. Die Flughafen Zürich AG hat am Standort Zürich bereits 1991 damit begonnen, Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses zu ergreifen. Seither konnte sie diesen am Flughafen Zürich um etwa ein Drittel reduzieren, trotz Ausbau der Infrastruktur und einer Verdoppelung der Passagierzahlen. Dies ist aber nicht ausreichend, weshalb die Flughafen Zürich Gruppe anstrebt, ihre eigenen Treibhausgas-Emissionen bis ins Jahr 2040 auf Netto-Null zu senken.

GRI 3-3

Von den bekannten Klimagasen ist Kohlendioxid (CO₂) an Flughäfen das einzige, das in massgeblichen Mengen ausgestossen wird. Die Flughafen Zürich AG trägt deshalb die CO₂-Emissionen jährlich pro Standort in einem Inventar unter Anwendung der Standards des «Greenhouse Gas Protocols» zusammen. Weitere Klimagase, beispielsweise aus Kältemitteln, fliessen als CO₂-Äquivalente ein. Alle Treibhausgas-Quellen werden verschiedenen Einflussphasen, den sogenannten Scopes, zugeordnet. Als Scope 1 werden die unternehmenseigenen Quellen bezeichnet. Dazu gehören am Standort Zürich im Wesentlichen die Wärmeversorgung, die eigene Stromproduktion und die Fahrzeugflotte. Bei Scope 2 handelt es sich um Emissionen, die bei der Produktion der eingekauften Energie entstehen. Scope 3 schliesslich umfasst alle übrigen Flughafenquellen (wie z.B. Abfertigung und Flugzeuge inklusive des Fluges an die Zieldestination) sowie Quellen aus vor- und nachgelagerten Prozessen, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Zubringerverkehr, der Energieproduktion oder der Abfallentsorgung. Der weitaus grösste Teil der durch den Flughafen Zürich als Gesamtsystem verursachten Emissionen, nämlich über 99 %, entfällt auf Scope 3.

Für das Unternehmen ist es prioritär, die eigenen Treibhausgas-Emissionen (Scope 1 und 2) zu senken. Darüber hinaus setzt sich die Flughafen Zürich AG aktiv dafür ein, dass die Flughafenpartner ihre Emissionen (Scope 3) ebenfalls massgeblich reduzieren. Zugleich stellt sich ihr die Herausforderung, den Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen und ihr Geschäftsmodell sowie ihre Infrastruktur entsprechend anzupassen.

Klimaschutz ist eine globale Aufgabe. Auch die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien und Chile inventarisieren die Treibhausgas-Emissionen für Scope 1 und 2. Der im Bau stehende Flughafen in Noida, Indien, strebt im Betriebszustand nach einer Einführungsphase netto null Treibhausgas-Emissionen an.

Ansatz und Fortschritt

Netto-Null bis 2040

Die Flughafen Zürich Gruppe ist bestrebt, den Energiebedarf sowie den Einsatz von fossilen Brenn- und Treibstoffen so weit wie möglich zu reduzieren und so den damit verbundenen Ausstoss von Treibhausgasen zu senken. Weil die Reduktionen möglichst rasch erfolgen müssen, hat das Unternehmen sein bisheriges Reduktionsziel, bis 2050 Netto-Null zu erreichen, im Berichtsjahr weiter verschärft. Neu wird angestrebt, Netto-Null aus den Scopes 1 und 2 bis ins Jahr 2040 zu erreichen. Netto-Null bedeutet, dass die durch Menschen verursachten restlichen Treibhausgas-Emissionen wieder aus der Atmosphäre entfernt werden müssen, so dass sich eine Bilanz von null ergibt. In anderen Worten: Wer weiterhin Treibhausgase ausstösst, muss gleichzeitig dafür sorgen, dass die gleiche Menge für einen bestimmten Zeitraum wieder aus der Atmosphäre entfernt wird. Als Zwischenziel am Standort Zürich ist die Senkung der jährlichen Treibhausgas-Emissionen auf noch 20'000 Tonnen bis ins Jahr 2030 gesetzt. Um seine Ziele zu erreichen, hat das Unternehmen einen [Absenkpfad](#) festgelegt, der vorsieht, die Treibhausgas-Emissionen schrittweise zu senken.



Den grössten Anteil an den Treibhausgas-Emissionen in Scope 1 am Flughafen Zürich hat das flughafeneigene Heizkraftwerk, das mittels Wärme-Kraft-Kopplung Wärme für das Fernwärmenetz und Strom für den Eigenbedarf produziert. Betrieben wird es mit Erdgas oder Heizöl, die auf diese Weise effizient genutzt werden, aber gleichwohl zu erheblichen Treibhausgas-Emissionen führen. Folglich arbeitet die Flughafen Zürich AG an der Reduktion des Energiebedarfs im Gebäudebereich. Mit jeder Sanierung von Gebäuden kann der Energiebedarf dank besserer Dämmung, effizienteren Anlagen und neuen Wärme- und Kälteversorgungskonzepten gesenkt werden. Der Neubau des Dock A beispielsweise, welcher voraussichtlich ab 2030 realisiert wird, wird einen wichtigen Teil zur Treibhausgas-Reduktion beitragen. Eine Vielzahl von weiteren Massnahmen an unterschiedlichen Gebäuden sind definiert und werden den Energiebedarf weiter senken helfen.

Neben der Höhe des Energiebedarfs ist die Art der Erzeugung der nutzbaren Energie der zweite Ansatzpunkt. Das grösste Potenzial liegt hier in der Nutzung geothermischer Strukturen. Schon vor zwanzig Jahren begann die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich beim Dock E mit der Nutzung des Untergrunds, welcher einen Grossteil der Wärme- und Kühlenergie dieses Gebäudes bereitstellt. Seither sind weitere Anlagen für die Versorgung des Circle und von Teilen des Werkhofs hinzugekommen. Im Berichtsjahr haben zudem Erkundungsarbeiten begonnen, um die Machbarkeit eines Vorhabens zur zentralen Nutzung eines geologischen Speichers im Untergrund abzuklären. Damit könnte ein grosser Teil der fossilen Brennstoffe eingespart werden. Bis dahin plant das Unternehmen, die Treibhausgas-Emissionen durch den teilweisen Einkauf von Biogas und später von synthetischem Gas zu senken, was den Betrieb der bisherigen Anlage mit deutlich geringerem Treibhausgas-Ausstoss ermöglichen würde.

Für die Deckung des Strombedarfs bezieht die Flughafen Zürich AG einerseits Strom vom Netz, der vollständig fossilfrei ist. Andererseits produziert sie selbst Strom im

Heizkraftwerk sowie mit Photovoltaikanlagen, von denen laufend weitere hinzugebaut werden.

Die zweite Hauptemittentengruppe am Standort Zürich bilden – neben dem Gebäudebereich – die Fahrzeuge des Unternehmens. Bereits heute werden viele Fahrzeuge mit Strom angetrieben. Der Absenkpfad sieht einen kompletten Übergang zu elektrischen Antrieben, mit Batterie oder Wasserstoff, vor. Die Umstellung ist im Gang und der Ersatz von weiteren Fahrzeugen, wie beispielsweise Passagierbussen, ist in Planung. Mit der Zunahme von batteriebetriebenen Fahrzeugen verbunden ist der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur. Im Berichtsjahr wurde eine erste Schnellladestation auf der Luftseite in Betrieb genommen, welche das Einsatzspektrum der Elektrofahrzeuge dank flexibleren Lademöglichkeiten erweitern hilft.

Airport Carbon Accreditation

Airport Carbon Accreditation (ACA) ist das weltweit verbreitete und anerkannte Programm des Internationalen Flughafenverbandes (ACI), welches die Fortschritte der Flughäfen in Bezug auf den Klimaschutz unterstützt und den jeweiligen Stand sichtbar macht. Der Flughafen Zürich hat im Berichtsjahr den Schritt auf Stufe vier und damit die höchste erreichbare Stufe geschafft, nachdem er seit 2010 auf der dritten Stufe akkreditiert war. Neben der Senkung der Treibhausgase bedeutet dies eine Zielsetzung für die Erreichung von netto null Treibhausgas-Emissionen aus Scopes 1 und 2, den entsprechenden Absenkpfad sowie den Nachweis von aktiven Massnahmen, die die Flughafenpartner ebenfalls zu Treibhausgas-Reduktionen bewegen.



Akkreditierung auf Stufe 1 in Florianópolis, Vitória und Macaé

Auch die drei Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien sind seit dem Berichtsjahr Teil von ACA. Die Flughäfen in Florianópolis, Vitória und Macaé wurden auf der ersten Stufe akkreditiert, was bedeutet, dass sie ihre Treibhausgas-Emissionen umfassend dokumentieren. Alle drei Flughäfen haben sich zudem bereits das Ziel gesetzt, im Jahr 2023 die zweite Stufe zu erreichen.

Grossverbrauchervereinbarung

Als Energie-Grossverbraucherin hat die Flughafen Zürich AG eine Vereinbarung mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen. Die Vereinbarung verpflichtet das Unternehmen bis zum Jahr 2030 zu einer durchschnittlichen jährlichen Effizienzsteigerung von 2 %, gemessen an der beheizten Fläche und der Anzahl Benutzereinheiten (Passagiere, Fracht, sonstige Besuchende) des Flughafens, dafür ist es von der Umsetzung einiger kantonaler Detailvorschriften befreit. Die Zielvorgabe für den spezifischen Energieverbrauch konnte im Berichtsjahr eingehalten werden.

Vorbild Energie und Klima

Mit der Teilnahme an der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundes unterstreicht die Flughafen Zürich AG ihre Vorreiterrolle im Bereich des Klimaschutzes und der Energie. Gleichzeitig setzt sie als Akteurin der Initiative konkrete Massnahmen zur Energieeffizienzsteigerung, zum Ausbau erneuerbarer Energien und zur Treibhausgas-Emissionsreduktion um.

Nachhaltige Treibstoffe

Um die Treibhausgas-Emissionen im Flugverkehr über den Flughafen hinaus zu senken, engagiert sich die Flughafen Zürich AG für den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels, kurz SAF). Unter SAF versteht man einen aus biogenen Abfällen oder synthetisch hergestellten Treibstoff, der über den Lebenszyklus betrachtet

mindestens 80 % weniger CO₂-Emissionen verursacht als fossiles Kerosin. Die Flughafen Zürich AG unterstützt und fördert den Einsatz von SAF bei ihren Partnern am Flughafen Zürich sowie schweizweit und an ihren übrigen Standorten im Ausland.

Die Flughafen Zürich AG selbst hat eine Übereinkunft mit dem ETH-Spin-off Synhelion abgeschlossen, einem Unternehmen, das mit einer neuen Technologie im grossen Umfang synthetischen Treibstoff aus Wasser, CO₂ und Sonnenenergie produzieren will. Die Übereinkunft sieht vor, dass die Flughafen Zürich AG den Treibstoff aus einer Testanlage voraussichtlich im Laufe des Jahres 2023 zu Selbstkosten kaufen und für ihre Fahrzeuge und Maschinen am Standort Zürich verwenden wird.

Situation im Berichtsjahr

Die grossen Unsicherheiten bezüglich Verfügbarkeit und die grossen Bewegungen bei den Preisen für Brenn- und Treibstoffe sowie elektrischen Strom machten die Bereitstellung von Nutzenergie im Berichtsjahr sehr anspruchsvoll. Die Flughafen Zürich AG tat das Mögliche, um Betriebskontinuität, Kosten und Klimaschutz gleichermaßen zu berücksichtigen. Sie durchleuchtete ihren Betrieb auf die Möglichkeit zur Energieeinsparung und ermittelte so zahlreiche Massnahmen, um den Energiebedarf zu senken. Einige wurden sofort umgesetzt, wie zum Beispiel eine Reduktion der Frequenzen der Skymetro, das Abschalten von Lichtquellen und Bildschirmen in der Nacht oder die Reduktion der Gebäudetemperatur. Zahlreiche weitere Massnahmen wurden in einem Katalog festgehalten und können bei Eintreten einer Mangellage durch den Krisenstab ausgelöst werden.

Der Energiebedarf der Flughafen Zürich AG ging in der Summe gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Während beim Strom der Bedarf anstieg, konnte der Wärmebedarf, der stark von der Witterung abhängt, gesenkt werden. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf die verstärkte Nutzung von Abwärme im Circle, sodass fast gar keine Wärme von extern mehr zugeführt werden musste.

Die Heizzentrale der Flughafen Zürich AG, welche den Grossteil der Wärme für den Flughafen produziert, kann sowohl mit Gas als auch mit Heizöl betrieben werden. Im Berichtsjahr wurde deutlich weniger Gas und dafür mehr Öl eingesetzt, was sich bei den CO₂-Emissionen negativ bemerkbar machte, weil Öl einen deutlich grösseren Emissionsfaktor als Gas aufweist. Dennoch konnten die CO₂-Emissionen der Heizzentrale insgesamt gesenkt werden. Das lag einerseits daran, dass der Wärmebedarf dank dem milden Herbst ohne Kälteperiode unterdurchschnittlich ausfiel und andererseits der Einkauf von Biogas CO₂-Einsparungen von 1365 Tonnen ermöglichte. Auch die Treibhausgas-Emissionen der Fahrzeuge und Maschinen gingen leicht zurück. Insgesamt lagen die Treibhausgas-Emissionen aus Scope 1 am Flughafen Zürich im Berichtsjahr bei 29'043 Tonnen und damit 10 % tiefer als im Vorjahr. Die Emissionen aus Scope 2, die verglichen mit Scope 1 von untergeordneter Bedeutung sind, stiegen wegen der Erholung bei den Passagierzahlen um 25 % auf 24 Tonnen. Damit blieben die Emissionen aus Scope 1 und 2 unterhalb der wichtigen Schwelle von 30'000 Tonnen pro Jahr, dem Zwischenziel für das Jahr 2020. Aufgrund des deutlichen Mehrverkehrs sind die Treibhausgas-Emissionen in Scope 3, die überwiegend durch die Emissionen der Flugzeuge zu ihren Destinationen bestimmt werden, merklich (+95 %) gestiegen.

Kennzahlen

Treibhausgas-Emissionen (GRI 305-1, 305-2, 305-3)

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ e Scope 1 Flughafen Zürich AG	Tonnen	25'143	26'218	26'284	32'372 ²⁾	29'043
CO ₂ e Scope 2 Flughafen Zürich AG	Tonnen	1'657	1'632	1'212	19	24
Total Scope 1 und 2	Tonnen	26'799	27'850	27'496	32'390	29'067
CO ₂ e Scope 3 Flughafensystem ¹⁾	Tonnen	4'122'020 ²⁾	4'230'902 ²⁾	1'518'548 ²⁾	1'643'396 ²⁾	3'243'356
Flughafen Florianópolis, Brasilien						
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	285 ²⁾	907
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	946 ²⁾	138
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	1'232²⁾	1'045
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien						
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	263 ²⁾	214
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	1'191 ²⁾	140
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	1'454²⁾	354
Flughafen Antofagasta, Chile						
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	22	10	12
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	458 ²⁾	452 ²⁾	446
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	480²⁾	462²⁾	458
Flughafen Iquique, Chile						
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	97	99	57
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	328 ²⁾	350 ²⁾	541
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	425²⁾	449²⁾	598
Flughafen Noida, Indien						
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	31
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	41
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	73

Scope 1: Gemäss GHG-Protokoll: eigene Quellen Flughafen Zürich AG (Fahrzeuge, Maschinen, Heizungen)

Scope 2: Gemäss GHG-Protokoll: extern bezogene Elektrizität für die Flughafen Zürich AG

1) Gemäss GHG-Protokoll: Flugzeuge im LTO-Zyklus und gesamte Reisestrecke (nur Hinflug), berechnet von Eurocontrol, übrige Emissionsquellen am Flughafen (Abfertigung, andere Heizungen) und gesamter landseitiger Verkehr von Start- zu Zielort für alle Verkehrsmittel

2) Rückwirkende Korrektur

Energie (GRI 302-1, 302-2, 302-3, 302-4)

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Thermische Energie	MWh	84'657	88'469	88'302	121'539	106'154
erneuerbar	MWh	1'598	1'508	1'480	1'584	8'912
nicht-erneuerbar	MWh	83'060	86'961	86'822	119'955	97'242
Treibstoffe	MWh	5'935	6'110	3'662	4'922	4'799
erneuerbar	MWh	0	0	0	0	0
nicht-erneuerbar	MWh	5'935	6'110	3'662	4'922	4'799
Strom	MWh	62'674	61'342	44'124	46'553	58'553
erneuerbar	MWh	15'656	15'771	11'839	14'263	16'651
nicht-erneuerbar	MWh	47'018	45'571	32'285	32'290	41'902
Gesamtenergieverbrauch (Thermische Energie, Treibstoff, Strom)	MWh	153'267	155'921	136'088	173'014	169'506
Gesamtverbrauch Primärenergie ¹⁾	MWh	498'026	497'595	411'709	457'774	505'205
Energieintensität nach GVV ²⁾	%	84.7	84.2	94.8	114.3 ³⁾	106.2
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	252	5'440
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	9'420	7'464	3'293
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	9'420	7'716	8'733
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	254	6'110
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	10'820	9'492	3'382
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	10'820	9'746	9'492
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	89	40	49
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	1'121 ⁴⁾	1'107 ⁴⁾	1'092
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	1'210⁴⁾	1'147⁴⁾	1'141
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	393	400	231
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	802 ⁴⁾	856 ⁴⁾	1'323
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	1'195⁴⁾	1'256⁴⁾	1'554
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	117
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	51
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	168

1) Systemgrenze Gesamtflughafen ohne Treibstoffe

2) Energieverbrauch gemessen an der Energiebezugsfläche und den Benutzereinheiten

3) Zielvorgabe wurde wegen neu hinzugekommenen Gebäuden auf 109.5 erhöht. Zudem nachträgliche Korrektur des Wertes für 2021

4) Nachträgliche Korrektur

Abfall und Kreislaufwirtschaft

Die Abfallmenge reduzieren und die Verwertungsquote erhöhen – einen Schritt näher zur Kreislaufwirtschaft.

Relevanz

Die unterschiedlichsten Abfälle fallen am Flughafen einerseits im Betrieb und andererseits beim Unterhalt und der Weiterentwicklung der Infrastruktur an. Mit einem sparsamen und auf Rückbaufähigkeit ausgerichteten Einsatz der Materialien, mit der Länge der Nutzungsdauer und mit einer auf Verwertung ausgerichteten Abfallbewirtschaftung nimmt das Unternehmen Einfluss auf die Kreislaufwirtschaft.

Die Flughafen Zürich AG als Halterin der Konzession am Flughafen Zürich legt mit einem Abfallkonzept die Grundsätze fest, damit am gesamten Flughafen sämtliche Stoffe rechtskonform, ökonomisch, ökologisch und sicher entsorgt respektive der Verwertung zugeführt werden. Einen grossen Teil der in ihrem Unternehmen und bei Partnern anfallenden Stoffe sammelt die Flughafen Zürich AG selbst und liefert sie an entsprechende Verwertungsstellen. Dazu gehören insbesondere ein grosser Anteil an Kehricht, Papier und Karton, aber ebenso Abfälle, die durch die Reinigungskräfte in den Flugzeugkabinen zusammengetragen werden.

Eine erhebliche Menge an Materialien zur Entsorgung oder Verwertung fällt durch die Bautätigkeit an. Da ein grosser Teil dieses Abfalls direkt über die ausführenden Unternehmen verwertet bzw. entsorgt wird, erscheint diese Menge jedoch nicht in der Abfallstatistik des Flughafens Zürich.

An den Standorten im Ausland gewinnen die Themen Kreislaufwirtschaft und Verwertung von Abfällen an Bedeutung. Weil die umweltverträgliche Entsorgung in Chile, Brasilien und Indien noch nicht immer zuverlässig gewährleistet ist, engagiert sich das Unternehmen, die Stoffkreisläufe zu schliessen und negative Auswirkungen auf die Umwelt zu verhindern.

Ansatz

Das Abfallkonzept des Flughafens Zürich richtet sich nach den Grundsätzen «vermeiden – verwerten – umweltverträglich entsorgen». Stoffkreisläufe werden nach Möglichkeit geschlossen und Stoffflüsse minimiert. Dem Verursacherprinzip wird dadurch Rechnung getragen, dass mit der Abfallentsorgung verbundene Kosten den eigentlichen Verursachern weiterverrechnet werden und damit ein finanzieller Anreiz zur Abfallvermeidung geschaffen wird.

In den Allgemeinen Umweltschutzbedingungen, die Bestandteil der Mietverträge sind, sind die Grundsätze bezüglich Abfallentsorgung festgehalten. Ein weiteres Dokument, das Generelle Entsorgungskonzept (GEK), regelt den Umgang mit Bauabfällen am Flughafen Zürich und stellt den gesetzeskonformen Umgang mit denselben sicher. Es

wurde im Berichtsjahr überarbeitet und an geänderte Rahmenbedingungen, insbesondere bezüglich des Umgangs mit Bodenabtrag, angepasst.

Abfälle werden vermieden, indem der Materialeinsatz grundsätzlich reduziert wird oder Materialien verwendet werden, die später wieder in den Stoffkreislauf eingebracht werden können. Fallen doch Abfälle an, so werden diese nach Möglichkeit in separierten Fraktionen gesammelt, um sie durch die stoffliche Verwertung als Sekundärrohstoffe wiederverwenden zu können. Ein wichtiges Beispiel aus dem Berichtsjahr war das Abbruchmaterial aus der Pistensanierung 10/28, bei welcher der Mittelstreifen ersetzt wurde. Die rund 26'000 m³ Oberflächen-, Stabilisierungs- und Fundationsmaterial gingen vollständig in den Recyclingprozess ein.

46 %

Stoffliche Verwertung

Die Abfallkennzahlen am Flughafen Zürich werden nach den Vorgaben der Arbeitsgruppe Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelt, um die Vergleichbarkeit mit anderen Flughäfen zu gewährleisten. Mineralische Abfälle aus Bautätigkeit, Frostschutzmittel und organische Abfälle aus der Landwirtschaft sind darin nicht eingerechnet. Demgemäss betrug die Verwertungsquote für den Gesamtflughafen im Berichtsjahr 46 %.

Materialien, die nicht stofflich verwertet werden, können überwiegend thermisch verwertet werden. Die Verbrennung in einer Kehrichtverbrennungsanlage erlaubt die Nutzung der Abwärme für die Stromproduktion sowie als Fernwärme zum Heizen von Gebäuden. Im Berichtsjahr wurde der Kehricht in die Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz in Zürich geliefert, was einem Transportweg von lediglich 6 Kilometern entspricht.

Am Flughafen Zürich wurden im Berichtsjahr insgesamt 12'943 Tonnen Abfall entsorgt. Das sind rund 50 % mehr als im Vorjahr, was das gestiegene Verkehrsvolumen widerspiegelt.

An den Standorten im Ausland gehört die Abfallbewirtschaftung zu den vordringlichsten Themen. Die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien haben sich zum Ziel gesetzt, die Menge des deponierten Abfalls drastisch zu reduzieren. Bis ins Jahr 2025 wollen sie jeweils 90 % des pro Jahr anfallenden Abfalls nicht mehr auf Deponien bringen, sondern anderen, hochwertigeren Entsorgungswegen zuführen. Gegenwärtig liegt die Quote bei rund 50 %. In Noida in Indien gilt das Ziel, die Deponierung von Abfall ab der Betriebsphase gänzlich zu vermeiden.

Kennzahlen

Abfallmenge Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 306-3	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtabfallmenge nach ADV ¹⁾	Tonnen	20'960	18'439	8'623	8'506	12'943
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	48.9	45.9	55.2	51.3	46.4
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle	Tonnen	219	202	56	80	171
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	433	383	412	469
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	349	172	581
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	328	180	151
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	55	79	92
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	2

1) Für die bessere Vergleichbarkeit nach Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) definiert

Luftqualität

Die Flughafen Zürich Gruppe unternimmt grosse Anstrengungen, um den Ausstoss von Luftschadstoffen an ihren Flughäfen zu verringern.

Relevanz

An Flughäfen entstehen diverse Luftschadstoffe, welche in folgende vier Quellgruppen unterschieden werden: Flugzeuge, Abfertigungsvorgänge, Flughafeninfrastruktur und landseitiger Verkehr. Die Schadstoffe entstehen hauptsächlich bei der Verbrennung von fossilen Brennstoffen wie Kerosin, Erdgas, Heizöl, Diesel oder Benzin. Hinzu kommt beim Feinstaub der Abrieb von Reifen. Verglichen mit den übrigen Quellen haben die Flugzeuge den grössten Anteil an den Emissionen.

Während mehrere verschiedene Luftschadstoffe mit unterschiedlichen Eigenschaften ausgestossen werden, sind folgende besonders relevant: Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM), flüchtige organische Verbindungen (VOC) und Kohlenmonoxid (CO).

Luftschadstoffe können aus zwei unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden: erstens die ausgestossene Menge an der Quelle, die sogenannten Emissionen, und zweitens die gemessene Konzentration an einem spezifischen Ort, die Immissionen. Emissionen und Immissionen stehen in einem komplexen Zusammenhang. Denn die Schadstoffe bleiben nach dem Ausstoss in der Atmosphäre nicht unverändert, sondern werden umgewandelt, verdünnt und transportiert, bevor sie als Immissionen, also als Schadstoffbelastung, wirksam werden.

Die Flughafen Zürich AG informiert transparent und vollständig über die Luftschadstoffsituation und ergreift Massnahmen, um die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten.

Ansatz

Für den Flughafen Zürich existiert eine behördlich festgelegte Emissionsobergrenze, die den Stickoxidausstoss limitiert. Um deren Einhaltung nachzuweisen, führt die Flughafen Zürich AG ein Emissionsinventar, das festhält, welche Mengen pro Schadstoff jährlich ausgestossen werden. Schadstoffgrenzwerte für einzelne Emissionsquellen wie etwa Fahrzeuge oder Heizungsfeuerungen müssen ebenfalls eingehalten werden.

Die Immissionen, für die es ebenfalls Grenzwerte gibt, werden flächendeckend modelliert und gleichzeitig punktuell gemessen. Ein Messnetz erstreckt sich über den Flughafen und die Region. Es sind sowohl vollautomatische Messgeräte am Flughafen Zürich selbst im Einsatz als auch sogenannte Passivsammler, die den Leitschadstoff Stickstoffdioxid in der Umgebung messen. Um den Ausstoss von Luftschadstoffen zu reduzieren, ergreift die Flughafen Zürich AG Massnahmen in allen

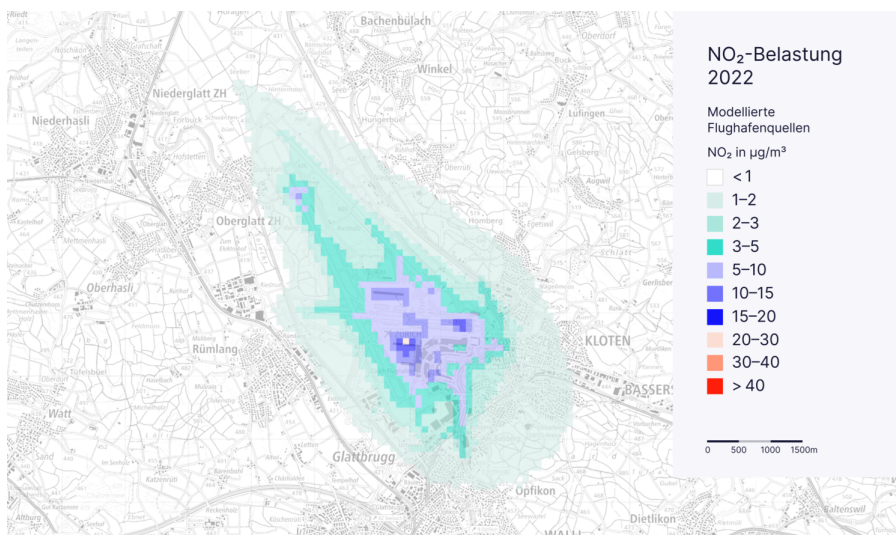
vier Quellgruppen, die nicht nur das Unternehmen selbst, sondern auch ihre Partner betreffen.

Um den Einsatz schadstoffärmerer Flugzeuge zu fördern, sind seit langem emissionsabhängige Landegebühren in Kraft. Zur Senkung der Emissionen stehen an allen Dock-Standplätzen stationäre Systeme für die Versorgung der Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft zur Verfügung. Letzteres verursacht am Flughafen deutlich weniger Lärm-, CO₂- und Schadstoffemissionen, als wenn die Flugzeuge für den gleichen Zweck ihre Hilfstriebwerke laufen liessen. Zudem sind im betrieblichen Ablauf Verfahren etabliert, um Wartezeiten mit laufenden Triebwerken bestmöglich zu verhindern. Im Bereich der Abfertigung ist die Umstellung von Verbrennungsmotoren für Fahrzeuge und Maschinen auf elektrische Antriebe in vollem Gang. Im Bereich der Infrastruktur helfen Sanierungen, Neubauten und betriebliche Optimierungen, den Bedarf an fossil erzeugter Wärme und damit die Schadstoffemissionen zu reduzieren. Der Flughafen Zürich fördert aber auch mit verschiedenen Massnahmen den öffentlichen Verkehr für die An- und Abreise zum und vom Flughafen, um gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Die Erholung bei der Anzahl Flugbewegungen zeigte sich auch in der Situation der Luftschadstoffe. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Emissionsmengen der Luftschadstoffe am Flughafen Zürich erhöht und liegen noch rund 30 % unter den Werten von vor der Covid-19-Pandemie. Auch die Immissionen lagen tendenziell weiterhin etwas tiefer als im langjährigen Mittel. Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid überstieg allerdings den Grenzwert, wie es auch vor der Pandemie schon der Fall gewesen war. Heute ist bekannt, dass die von Flughäfen direkt verursachten Luftschadstoffe nur in einem sehr begrenzten Umkreis von grösserer Bedeutung sind. Am Flughafen Zürich sind Wohngebiete nur in einem geringen Ausmass von Immissionen betroffen.



Der Flughafen Zürich ist hervorragend an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden



Beitrag des Flughafens Zürich zur Stickstoffdioxid-Belastung in der Region.

In Noida, Indien, wurde mit Aufnahme der Bautätigkeiten im Laufe des Berichtsjahres auch das Luftschadstoff-Monitoring gestartet. Die periodischen Messungen an zwei Standorten auf dem Projektgelände ergaben für alle gemessenen Schadstoffe (u.a. NO₂, PM, CO, SO₂) Werte unter den lokalen Grenzwerten.

An den Standorten in Lateinamerika sind noch keine Informationen zur Luftschadstoffsituation verfügbar. In Florianópolis ist aber die Einführung eines Luftschadstoff-Monitoring-Programms in den nächsten Jahren geplant.

Kennzahlen

Luftqualität Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 305-7		Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
NO _x -Emissionen	Tonnen		1'381	1'396	535	611	1'005
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen		1'273 ²⁾	1'293 ²⁾	469	539	929
davon Bodenabfertigung	Tonnen		46	42	19	22	32
davon Infrastruktur	Tonnen		40	41	38	39	32
davon landseitiger Verkehr	Tonnen		22	20	9	11	12
VOC-Emissionen	Tonnen		284	274	134	129	176
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen		205 ²⁾	190 ²⁾	79	88	131
davon Bodenabfertigung	Tonnen		20	19	8	9	14
davon Infrastruktur	Tonnen		50	55	42	27	25
davon landseitiger Verkehr	Tonnen		10	9	5	5	7
CO-Emissionen	Tonnen		1'360	1'297	544	568	881
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen		1'267 ²⁾	1'209 ²⁾	491	512	816
davon Bodenabfertigung	Tonnen		23	22	10	12	17
davon Infrastruktur	Tonnen		18	17	14	15	12
davon landseitiger Verkehr	Tonnen		52	48	28	29	36
PM-Emissionen	Tonnen		21	19	8	10	14
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen		16 ²⁾	15 ²⁾	6	7	11
davon Bodenabfertigung	Tonnen		2	2	1	1	2
davon Infrastruktur	Tonnen		2	2	1	2	1
davon landseitiger Verkehr	Tonnen		0	0	0	0	0

1) Flugbetrieb im LTO-Zyklus (bis 915 m) unter Berücksichtigung effektiver Triebwerkleistungen, APU, Triebwerkstarts und Flugzeugzelle

2) Rückwirkende Anpassung der Berechnungsmethode

Biodiversität

Biodiversität heisst Vielfalt von Arten und Lebensräumen. Die Flughafen Zürich Gruppe leistet an ihren verschiedenen Standorten ihren Beitrag, diese zu erhalten und zu fördern.

Relevanz

Die Flughafen Zürich Gruppe schützt den ökologischen Wert der Grünflächen an ihren Flughäfen und leistet einen Beitrag zum Erhalt und zur Förderung der biologischen Vielfalt.

Der Flughafen Zürich wurde ursprünglich mitten in ein Riedgebiet gebaut, weswegen der Flughafenperimeter bis heute ausgedehnte Gebiete mit besonders hohem ökologischem Wert beinhaltet. Von 953 Hektar Fläche, die der Perimeter insgesamt umfasst, besteht rund die Hälfte aus Grünflächen. Ein Mosaik von unterschiedlichen Lebensräumen bietet seltenen Tier- und Pflanzenarten einen Rückzugsort, der dank des Flughafenzauns vor Störungen weitgehend geschützt ist. Total 74 Hektar sind Naturflächen mit Schutzstatus, darunter auch Flachmoorflächen von nationaler Bedeutung. Die im Flughafenperimeter vorhandenen Lebensräume, die im Schweizer Mittelland in Art und Qualität ansonsten selten geworden sind, gilt es zu erhalten.

74 ha

Naturschutzflächen

Auch an den Flughäfen im Ausland setzt sich die Flughafen Zürich Gruppe für den Erhalt der Biodiversität ein. Alle drei Flughäfen im Mehrheitsbesitz in Brasilien befinden sich in Küstennähe und damit angrenzend an sensible Ökosysteme. In Chile liegt an beiden Standorten das Flughafenareal und damit dessen Entwicklung und Unterhalt in den Händen der Behörden.

Ansatz

Internationale Vorschriften über den Betrieb eines Flughafens, die den Sicherheits- und Betriebsaspekten Rechnung tragen, verlangen oder empfehlen bestimmte Pflege- und Unterhaltmassnahmen auf flughafennahen Grünflächen. Diese setzen für die Flughafen Zürich AG, zusammen mit den Anforderungen des Naturschutzes in den lokalen Gesetzgebungen, die Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung der nicht aviatisch genutzten Grünflächen.

Das Unternehmen trifft am Standort Zürich alle notwendigen Vorkehrungen, um den ökologischen Wert der geschützten Flächen auf dem Flughafenperimeter zu erhalten und deren durch die Behörden festgelegten Schutzziele zu erfüllen. Flachmoorflächen mit unterschiedlichen Lebensräumen sowie Wälder zählen dazu. Mit der Bewirtschaftung grosser Teile des Flughafengeländes als Langgraswiesen können Flugbetriebsinteressen und Interessen des Naturschutzes gleichzeitig erfüllt werden.

Die extensive Bewirtschaftung grosser Teile der Grünflächen sowie gezielte Pflegemassnahmen erhalten die Biodiversität oder steigern sie über die Jahre sogar. Sollen Grünflächen überbaut werden, so wird deren ökologischer Wert durch anerkannte Methoden festgestellt und die Flughafen Zürich AG sorgt anschliessend im Rahmen des betroffenen Bauprojekts anderswo für angemessenen Ersatz. Dabei verfolgt sie den Ansatz, als Ersatz möglichst hochwertige standortgerechte Lebensräume zu realisieren, die u.a. vom Bund als prioritär angesehen werden.

Auch in Brasilien ist der Erhalt der Biodiversität ein wichtiges Thema. In Macaé, wo eine neue Piste geplant ist und mit ihrer Erstellung auch Grünflächen beansprucht werden, wird im Rahmen des Bewilligungsprozesses der ökologische Wert der Lebensräume festgestellt und anschliessend an anderer Stelle angemessener Ersatz geleistet.

Für den Bau des neuen Flughafens in Noida, Indien, werden landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Siedlungsflächen beansprucht. Naturschutzgebiete sind im Umland vorhanden, nicht jedoch auf dem Projektperimeter selbst. Der Baumbestand auf dem Gelände musste durch die Baubewilligung verpflichtend in weiten Teilen erhalten bleiben bzw. im Falle von Fällungen durch eine umfangreiche Wiederaufforstung kompensiert werden. Im Berichtsjahr wurden insgesamt über 1800 Bäume von 68 unterschiedlichen Arten verpflanzt. Die Verpflanzung von 178 Bäumen war obligatorisch, der Rest geschah freiwillig. Das Unternehmen ist verpflichtet, den Erfolg dieser Verpflanzung und Wiederaufforstung sicherzustellen und gegebenenfalls nachzubessern.

Für die im Vorjahr gestartete Bauphase wurde in Indien ein umfassendes Monitoring Programm aufgesetzt, das die Aspekte Boden, Trinkwasser, Abwasser, Luftqualität und Lärm abdeckt. Das Monitoring startete im September 2022 und hält in monatlichen Berichten die Auswirkungen auf die genannten Themen fest, damit gegebenenfalls rasch Massnahmen ergriffen werden können. Das mit den Bauarbeiten beauftragte Unternehmen ist verpflichtet, seinerseits die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um eine Beeinträchtigung der natürlichen Umwelt zu verhindern.



Einer der sorgfältig verpackten und verpflanzten Bäume in Noida

Vogelschlag

Der Flughafen Zürich ist mit seinen Wäldern, Gewässern und grossen Freiflächen ein Anziehungspunkt für viele Vogelarten. Insbesondere grosse Vögel und Schwarmvögel können jedoch ein Sicherheitsrisiko für Flugzeuge darstellen. Kollisionen von Vögeln mit Flugzeugen (sogenannter Vogelschlag) können schwerwiegende Folgen haben und sind deshalb unbedingt zu vermeiden.

Die Flughafen Zürich AG ergreift verschiedene Massnahmen, um das Flughafengelände für die Vögel, die für die Sicherheit besonders gefährlich werden, weniger attraktiv zu machen und somit möglichen Kollisionen vorzubeugen. Die Bewirtschaftung der meisten offenen Flächen als extensiv genutzte Langgraswiesen ist eine davon, die auch an den Standorten in Brasilien angewandt wird. Das dient sowohl dem ökologischen Wert als auch der Vogelschlagprävention, denn hohes Gras erschwert den Greifvögeln daserspähnen von Beutetieren am Boden. Gleichzeitig können sich auch Schwarmvögel weniger gut niederlassen. Massgeschneiderte Massnahmen verkleinern zusätzlich das Nahrungsangebot. Zum Beispiel werden Wiesel speziell gefördert, weil sie als Beutegreifer die Greifvögel bei der Jagd nach Kleinsäugern konkurrenzieren.

Wasser

Sauberes Trinkwasser ist nicht selbstverständlich. Entsprechend sorgsam geht die Flughafen Zürich Gruppe mit der Ressource Wasser um.

Relevanz

Sauberes Wasser ist eine kostbare Ressource, zu der die Flughafen Zürich AG an all ihren Standorten Sorge trägt. Einerseits reduziert das Unternehmen den Bezug von Frischwasser auf das Notwendige und sorgt andererseits für die korrekte Reinigung von Abwässern, um die Gewässer sauber zu halten. An Flughäfen fällt eine breite Palette an verschiedenen Abwasserarten an, die gesondert behandelt werden müssen. Dazu gehören das häusliche Abwasser, Abwässer aus Werkstätten oder von Flugzeugtoiletten sowie die Abwässer von den Flugbetriebsflächen und der Flugzeugenteisung.

Ansatz

Frischwasser

Der Flughafen Zürich bezieht das Trinkwasser aus dem kommunalen Versorgungsnetz der Stadt Kloten. Zusätzlich wird Grundwasser als Prozesswasser und für die Toilettenspülungen eingesetzt. Teile der Infrastrukturbauten stehen in grundwasserführendem Untergrund und können bei Anstieg des Grundwasserspiegels über ein kritisches Niveau gefährdet werden. Deshalb wird Grundwasser am Flughafenkopf ohnehin ständig abgepumpt. Für einen Teil der Toilettenspülungen wird zudem Niederschlagswasser eingesetzt, was zugleich mithilft, den Abfluss von Niederschlagswasser zu steuern.

Auch die Flughäfen in Lateinamerika beziehen ihr Trinkwasser vom öffentlichen Netz. In Florianópolis werden rund 20 % des Wasserbedarfs durch aufbereitetes Regen- und Abwasser gedeckt, das unter anderem für Toilettenspülungen, Bewässerung und Feuerwehrrübungen verwendet wird. An allen drei Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien laufen Programme mit dem Ziel, den Bedarf an Frischwasser zu reduzieren und die Nutzung von Grauwasser zu fördern.

In Noida, Indien, ist geplant, den Frischwasserbedarf zu 80 % mit aufbereitetem Regenwasser zu decken. Weil der Flughafen Noida in einer tropischen Zone mit saisonalen Starkniederschlägen liegt, soll das Regenwasser in Tanks gespeichert werden, um es später im Jahr verwenden zu können.

Abwasser

Analog den Gemeinden im Kanton Zürich hat der Flughafen Zürich einen eigenen generellen Entwässerungsplan (GEP), der die Grundlage für den Gewässerschutz auf dem Flughafengelände bildet. Das Ziel ist, nach der Formel «vermeiden – trennen – reinigen» möglichst wenig Schmutzwasser zu produzieren. Der GEP enthält sowohl Massnahmen für eine gesetzeskonforme Entwässerung der Flughafenflächen als auch Vorgaben zum Betrieb und zum Unterhalt der bestehenden Kanalisation sowie Pumpwerke. Im Berichtsjahr wurde ein vollständig überarbeiteter GEP eingereicht, welcher die Planung für die nächsten rund zwanzig Jahre enthält. Darin sind verschiedene Massnahmen verzeichnet, um die Abwasserinfrastruktur parallel zur weiteren Entwicklung des Flughafens nach Bedarf ausbauen zu können.

Dem Prinzip des GEP folgend, werden die am Flughafen Zürich anfallenden Abwässer getrennt und gesondert behandelt. Das häusliche Abwasser, das beispielsweise von Toilettenanlagen und Restaurantküchen stammt, wird vollumfänglich in die kommunale Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon geleitet und dort gereinigt. Inhalte von Fettabseparatoren werden in eine Biogasanlage geliefert. Spezielle Abwässer, beispielsweise aus Werkstätten oder von den Flugzeugtoiletten, erfordern eine Vorbehandlung, bevor sie ebenfalls in die ARA geleitet werden.

Die Flughäfen in Lateinamerika verfügen alle über eine eigene ARA. In Noida, Indien, ist eine eigene ARA geplant, die das Wasser so aufbereitet, dass es als Grauwasser, zum Beispiel für Kühlung und Bewässerung genutzt werden kann.

Flugzeug- und Flächenenteisung

Flugzeuge und Betriebsflächen am Flughafen Zürich müssen im Winter eisfrei gehalten werden, damit ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist. Der Winter 2021/2022 verlief mild und mit unterdurchschnittlichen Niederschlagsmengen. Deshalb fiel die Menge der ausgebrachten Flächenenteisungsmittel nur halb so gross aus wie im langjährigen Mittel, diejenige für die Flugzeugenteisungsmittel war aufgrund der nach wie vor tiefen Verkehrszahlen ebenfalls deutlich unterdurchschnittlich. Für die Flugzeugenteisung wird Propylenglykol als Enteisungsmittel eingesetzt, für die Flächenenteisung Formiat. Auf den Fahrstrassen, in den Parkhäusern und im Areal des Werkhofs wird herkömmliches Tausalz eingesetzt.

Das mit Enteisungsmitteln belastete Abwasser von den Betriebsflächen wird aufgefangen und je nach Verschmutzungsgrad einem von drei Behandlungswegen zugeführt (mehr Informationen online unter [› Zurich Airport De-Icing Wastewater](#)). Einzigartig ist die Verregnung von mittelstark verschmutztem Abwasser auf geeigneten Grünflächen mit anschliessender Bodenpassage, während deren die aus dem Propylenglykol und dem Formiat stammenden Kohlenstoffverbindungen abgebaut und das Wasser somit gereinigt wird. Diese Behandlungsmethode wird bereits seit Jahren angewandt. Im Berichtsjahr konnte nach einem langjährigen Monitoring der Nachweis erbracht werden, dass die Verregnung auf den Grünflächen keine negative Veränderung der Vegetation verursacht. Deshalb erhielt die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr für den Betrieb der Anlagen zur Behandlung des bei der Enteisung von Flugzeugen und Flächen anfallenden Abwassers eine unbefristete Bewilligung. Zuvor waren diese nach Erstellung der Etappen 1 und 2 je befristet gewesen.

Um den Erfolg der Reinigungssysteme zu beurteilen, wird pro Wintersaison der Behandlungsgrad berechnet. Dieser gibt an, zu wie viel Prozent der im aufgefangenen Abwasser enthaltene Kohlenstoff aus ebendiesem entfernt werden konnte. Dank den geringen Niederschlagsmengen und dem reduzierten Verkehrsvolumen stieg der Behandlungsgrad im Winter 2021/2022 wieder auf 95 %. Dazu beigetragen hat weiter die Intensivierung des Einsatzes der Reinigungsmaschinen, um hochkonzentriertes Enteisermittel, das von den Flugzeugen abgetropft ist, direkt auf den Standplätzen aufzunehmen. Die effektiv unbehandelt abgeschwemmte Menge Kohlenstoff betrug noch 13 Tonnen, der zweittiefste Wert der letzten zehn Betriebsjahre.

Erhöhung Behandlungsgrad auf

95 %

Kennzahlen

Frischwasserverbrauch Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 303-3

	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Trinkwasser	m ³	700'375	649'997	410'550	402'903	499'552
Grundwasser	m ³	124'119	188'230	100'980	113'069	208'874
Regenwasser	m ³	12'332	13'180	3'712	4'993	9'490
Total Frischwasser	m³	836'826	851'407	515'242	520'965	717'916

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich (Standort Zürich)

	Einheit	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Flugzeugenteisungsmittel	m ³	2'152	2'113	982	862	1'252
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig	m ³	1'580	1'364	112	1'338	501
Flächenenteisungsmittel fest	Tonnen	21	0	0	16	0
Tausalze für übrige Flächen	Tonnen	329	349	60	569	137
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege)	in %	92	94	98	88	95
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff	Tonnen	40	30	5	23	13

Gesellschaftliche Wirkungen

Arbeits- und Flugbetriebssicherheit

Die Unversehrtheit aller Personen sowie der Infrastruktur am Flughafen hat oberste Priorität. Systematische und innovative Ansätze in Safety und Security stellen dies sicher.

Relevanz

Menschen und Infrastruktur vor Schäden, Unfällen oder kriminellen Handlungen zu schützen, hat für das Unternehmen oberste Priorität. Deshalb müssen Vorfälle und Unfälle mit Personen oder Sachen vermieden werden. Diese Anstrengungen werden unter dem Begriff «Safety» zusammengefasst. Die Flughafen Zürich AG ist als Flughafenkonzessionärin zugleich verpflichtet, vorbeugende Massnahmen gegen Ereignisse zu treffen, die in mutwilliger Absicht begangen werden, und muss darum besorgt sein, den daraus resultierenden Schaden zu begrenzen. Diese Aufgaben werden unter dem Begriff «Security» zusammengefasst. Sowohl in Bezug auf Safety als auch auf Security erstreckt sich der Verantwortungsbereich und damit der Geltungsbereich der angewandten Konzepte der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich nicht nur auf das eigene Unternehmen, sondern auf den gesamten Flughafen. Anders verhält es sich für Belange rund um den Arbeits- und Gesundheitsschutz: hier beschränkt sich die direkte Verantwortung der Flughafen Zürich AG auf das eigene Unternehmen.

GRI 3-3

Das Gewährleisten der Sicherheit ist auch im Auslandgeschäft eine Kernaufgabe. Aufgrund der Eigenheiten der Konzessionsmodelle in den jeweiligen Ländern sind die Sicherheitsaufgaben an den Flughäfen jedoch organisatorisch unterschiedlich zugeordnet. In Brasilien liegt die Verantwortung der Ausarbeitung und Ausführung der Sicherheitskonzepte bei der Flughafenbetreiberin. Diese müssen von den verschiedenen Instanzen der Behörden (Sicherheits-, Zoll- und Regulierungsbehörde) genehmigt werden. In Chile hingegen obliegen sämtliche Aspekte der Flugbetriebssicherheit der Regierung, namentlich der Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Die Konzessionsfirmen ihrerseits sind ausschliesslich für die Sicherheit im öffentlich zugänglichen Passagierbereich zuständig.

Alle Länder, in denen die Flughafen Zürich AG aktiv ist, gehören der International Civil Aviation Organization (ICAO) an und haben sich vertraglich dazu verpflichtet, deren Sicherheitsstandards und -empfehlungen für Verkehrsflughäfen zu befolgen. Darüber hinaus ist das Unternehmen verpflichtet, weitere gesetzliche und regulatorische Vorgaben im Bereich Safety, Security sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einzuhalten.

Sicherheitsstandards der

ICAO

gelten für ganze Gruppe

Ansatz und Fortschritt

Übergeordnete Sicherheitsaufgaben

Für das systematische Management aller Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb am Standort Zürich wird ein integriertes Managementsystem (IMS) betrieben. Dieses umfasst die Bereiche Safety, Security sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Ziel des integrierten Managementsystems ist einerseits die Reduktion von organisatorischen Risiken durch klare Prozesse und klare Organisation und andererseits die systematische Verbesserung der Präventionswirkung, also die Vermeidung von Personen- und Sachschäden. Die Anzahl von Unfällen und Vorfällen pro Jahr soll gemessen an der Anzahl Flugbewegungen und Mitarbeitenden laufend reduziert werden. Dies konnte im abgelaufenen Jahr mehrheitlich erreicht werden.

Die Gewährleistung der Sicherheit ist nur durch das erfolgreiche Zusammenspiel der am Flughafen tätigen Unternehmen und ihrer Mitarbeitenden möglich. Angefangen bei den baulichen Voraussetzungen über die Organisation von Prozessen bis zum Verhalten der Mitarbeitenden können diverse Faktoren auf die Sicherheit einwirken. Die Flugbetriebs- und die Bodenaufsicht am Standort Zürich werden durch entsprechende Einheiten der Flughafen Zürich AG wahrgenommen. Sie stellen einen jederzeit reibungslosen und gesetzeskonformen Betrieb des Flughafens Zürich und die Handlungsfähigkeit im Ereignisfall sicher.

Darüber hinaus obliegt der Flughafen Zürich AG für den Ereignisfall in erster Linie die Koordination der verschiedenen Einsatzkräfte sowie die Erstellung und Unterhaltung von Notfallplänen, Notbetriebskonzepten und ausserhalb von Ereignisfällen die regelmässige Durchführung von gesamtheitlichen Übungen. Die Flughafenfeuerwehr und der Rettungsdienst sind auf dem Flughafengelände in einer Wache untergebracht, gehören aber zu «Schutz & Rettung Zürich», einer Organisation der Stadt Zürich. Die Flughafen Zürich AG stellt ergänzend dazu eine Betriebsfeuerwehr, ebenso der Flughafenpartner SR Technics.

Safety

Am Flughafen Zürich ist als Teil des IMS ein «Safety Management System» etabliert. Dieses bietet einen systematischen und umfassenden Ansatz für den Umgang mit Risiken und Gefahren mit dem Ziel, einen sicheren und regelkonformen Flugbetrieb zu gewährleisten. Die Sicherheit von Personen soll gewährleistet sein und materielle Schäden sollen verhindert werden. Die wichtigsten Grundsätze der Sicherheits- und Meldekultur sowie des Safety Management System sind in der Safety Policy verankert, in der auch Verantwortlichkeiten geklärt sind. Das Flugplatzhandbuch zeigt zudem alle Safety-relevanten Managementprozesse auf und wird jährlich durch das Safety Office publiziert. Damit werden die Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 139/2014 erfüllt.

Essenziell ist die Zusammenarbeit aller involvierten Parteien, namentlich der Flughafenpartner, die sich in verschiedenen Gremien austauschen. Mit Schulungen und teilweise mit Prüfungen stellt das Unternehmen am Standort Zürich sicher, dass alle Personen mit Zutritt zu den Flugbetriebsflächen ausreichend ausgebildet sind. Dazu kommen «Awareness-Kampagnen», die periodisch durchgeführt werden und jeweils einzelne Aspekte vertieft thematisieren. Ein wichtiger Punkt ist auch der Umgang mit Ereignissen und Verstössen. Am Flughafen Zürich wird diesbezüglich eine offene Fehlerkultur gefördert, die das Melden von kritischen oder potenziell kritischen

Management der Sicherheitsaspekte im

IMS

geregelt

Ereignissen unterstützt. Ziel ist, wo nötig Verbesserungsmassnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Sowohl die Behörden als auch die Flughafen Zürich AG führen regelmässig Inspektionen und Audits im Flughafenbetrieb durch, um die Einhaltung der Vorgaben und die Sicherheit im Tagesbetrieb zu überprüfen. Im Berichtsjahr wurden am Standort Zürich durch das BAZL 3 Audits und Inspektionen durchgeführt. Zusätzlich führte das interne Safety Office 15 (inkl. Notfallübung) Audits durch. Es wurden ein paar wenige Abweichungen und einige Empfehlungen identifiziert, grössere Mängel wurden keine entdeckt.

Auf der elektronischen Plattform für Sicherheitshinweise sind 16 Meldungen eingegangen (eine davon anonym). Sämtliche Hinweise wurden untersucht und, wo möglich, wurden Massnahmen definiert. Sofern die Meldungen nicht anonym eingingen, wurden die meldenden Personen über die Massnahmen informiert.

In Brasilien ist die gezielte Sensibilisierungsarbeit ausserhalb des Flughafens eine Besonderheit, welche die Flughäfen bei den Anwohnenden leisten. Informationskampagnen klären über die Gefährlichkeit von Lenkdrachen als Luftfahrthindernisse oder Laserpointern auf. Als erste Flughäfen in Brasilien verwenden Florianópolis, Vitória und Macaé Drohnen zur Inspektion des Zustands von Pisten, Zäunen und anderen Infrastrukturteilen. Die Drohnen gelangen an Orte, die sonst nicht zugänglich sind und ersetzen Autofahrten, was sich in der CO₂-Bilanz positiv niederschlägt.

Drohnen

Einsatz zur Inspektion in Brasilien

Security

Der Flughafen Zürich hat im Bereich Security eine Vielzahl an internationalen und nationalen Vorgaben im Bereich Luftsicherheit umzusetzen. Grundlage bildet dabei das National Civil Aviation Security Programme (NASP) des BAZL. Die Flughafenbetreiberin selbst ist dafür verantwortlich, die Einhaltung aller Gesetze in den Prozessen sicherzustellen und zu überprüfen. Die konkrete Umsetzung wie die Kontrolle der Tore und Zugänge, das Kontrollieren von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die polizeilichen Aufgaben liegen hingegen in der Verantwortung der Kantonspolizei Zürich und privater Sicherheitsdienste.

Die Sicherheitsmassnahmen an Flughäfen stehen im Spannungsdreieck zwischen Sicherheit, Effizienz und Kundenfreundlichkeit. Durch kontinuierliche Verbesserungen der Sicherheitsprozesse soll die Nutzungsqualität stetig erhöht werden.

Sowohl die Behörden als auch die Flughafen Zürich AG führen regelmässig Tests und Audits an den Kontrollstellen durch, um die Einhaltung der Vorgaben und die Qualität der Dienstleistung zu überprüfen. Die behördlichen Vorgaben werden im europäischen Vergleich sehr gut eingehalten und der Flughafen Zürich belegt regelmässig Spitzenplätze in Bezug auf Kundenfreundlichkeit bei der Sicherheitskontrolle für Passagiere.

Im Berichtsjahr wurden durch das BAZL 12 Audits, Inspektionen und Tests durchgeführt. Zusätzlich führte die interne Airport Security 288 Qualitätskontrollen durch. Es wurden 54 Abweichungen festgestellt und mit entsprechenden Massnahmen korrigiert. Gravierende Abweichungen wurden weder vom BAZL noch von der Airport Security festgestellt. Im Berichtsjahr kam es weder am Flughafen Zürich noch an den

internationalen Standorten mit Mehrheitsbeteiligung zu einem Ereignis mit terroristischem Hintergrund.

Arbeitssicherheit und Brandschutz

Die Gewährleistung der Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf allen Ebenen. Sicheres Arbeiten leistet einen wertvollen Beitrag, um menschliches Leid sowie Ausfalltage und damit Kosten zu verhindern oder zumindest zu verringern. Die Flughafen Zürich AG ist gemäss Unfallversicherungsgesetz in der Schweiz verpflichtet, zur Verhütung von Berufsunfällen und Berufskrankheiten alle Massnahmen zu treffen, die nach der Erfahrung notwendig, nach dem Stand der Technik anwendbar und den gegebenen Verhältnissen angemessen sind. Ihre Haltung hat sie in der Arbeitssicherheitspolicy festgehalten.

Die Flughafen Zürich AG führt regelmässig interne Rundgänge und Audits durch. Zusätzlich wird sie auch von verschiedenen Behörden kontrolliert. Dabei werden der tägliche Betrieb, aber auch die systematische Umsetzung von Massnahmen in den Fachthemen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Brandschutz betrachtet.

Im Berichtsjahr wurde eine ausführliche interne Systemanalyse des Arbeitssicherheitssystems durchgeführt. Daraus resultierten verschiedene Handlungsempfehlungen, um die Arbeitssicherheit weiter zu erhöhen. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt über die nächsten Jahre.

Die Flughafen Zürich AG legt grossen Wert auf die Information der Mitarbeitenden über Risiken und Sicherheitsmassnahmen am Arbeitsplatz. Sie fördert eine positive Sicherheitskultur durch Aus- und Weiterbildung. Deshalb wurden neue E-Learning-Module für Mitarbeitende und Vorgesetzte erarbeitet, welche auf die Verantwortung in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz fokussieren und auch die Themen Mutter- und Jugendschutz abdecken.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf dem Baustellengelände in Noida

Bei der Vergabe der Totalunternehmerverträge für den Bau des neuen Flughafens in Noida im Berichtsjahr hat die zuständige lokale Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG strenge Anforderungen zum Schutz der Arbeitenden gestellt, welche die gesetzlichen Vorgaben übertreffen. Sämtliche auf der Baustelle tätigen Personen werden in Sachen Arbeitssicherheit geschult und mit persönlicher Schutzausrüstung ausgerüstet.

Die Unterkünfte der Arbeitenden auf dem Baugelände wurden mit zusätzlichen baulichen Massnahmen bei Isolation und Ventilation gegen Umwelteinflüsse besser geschützt. Bei den sanitären Einrichtungen wird dem Gesundheitsschutz und der Privatsphäre der Arbeitenden besser Rechnung getragen.

Die Überprüfung der Sicherheit auf der Baustelle und die Wohnsituation in den Unterkünften erfolgt periodisch durch die Behörden wie auch durch das Management der lokalen Tochtergesellschaft.

Kennzahlen

Flughafen Zürich	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1000 Flugbewegungen	0.09	0.11	0.18	0.19	0.11
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1000 Flugbewegungen	0.39	0.48	0.34	0.25	0.34
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1000 Flugbewegungen	0.07	0.32 ¹⁾	0.47	0.40	0.32

1) ab 2019: alle Betriebsflächen (nicht nur Flugbetriebsflächen)

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1000 FTE's	1'348	3'652	2'513	1'711	2'503
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1000 FTE's	6'833	6'069	11'431	10'145	8'742

Geschäftsethik

Die Einhaltung von Gesetzen, der respektvolle Umgang mit allen Menschen und das faire sowie verlässliche Verhalten als Geschäftspartnerin gehören zu den grundlegenden Werten der Flughafen Zürich Gruppe.

Relevanz

Die herausragende Stellung der Flughäfen als Mobilitätsdrehscheiben für eine Region oder ein ganzes Land bringt eine entsprechend umfassende Verantwortung mit sich. Nur in einer funktionierenden Gesellschaft, einer intakten Umwelt und einer leistungsfähigen Wirtschaft kann das Unternehmen seinen Auftrag langfristig erfolgreich erfüllen. Mit ethischem Verhalten ist nicht nur die Einhaltung von Gesetzen und Selbstverpflichtungen gemeint, sondern darüber hinaus ein fairer und rücksichtsvoller Umgang mit dem Gegenüber, sei es auf einer individuellen oder institutionellen Ebene.

GRI 3-3

Auf die Einhaltung der [Menschenrechte](#) sowie die [Korruptionsprävention](#) wird an anderer Stelle vertieft eingegangen.

Ansatz und Fortschritt

Die Flughafen Zürich Gruppe respektiert jederzeit Gesetze sowie die Rechte und die Integrität von Menschen, Geschäftspartnern und Institutionen. Sie hat deshalb im Berichtsjahr beschlossen, die gruppenweiten Prozesse und Systeme zu erweitern. Ein Schritt dazu ist die bereits erfolgte Überarbeitung des Verhaltenskodex ([Code of Conduct](#)) im Berichtsjahr. Darin sind die ethischen Grundsätze festgehalten. Die gruppenweite Implementierung wird bis Ende 2023 abgeschlossen sein.

Überarbeiteter

Code of Conduct

für die Gruppe

Prozesse zur Abhilfe bei negativen Auswirkungen

Die Flughafen Zürich AG anerkennt ihre Verantwortung, im Falle von negativen Auswirkungen, die durch die Geschäftstätigkeit des Unternehmens unzulässigerweise verursacht wurden, wirksame Abhilfe für Betroffene zu ermöglichen und entsprechende Mechanismen zu unterstützen. Das Schweizer Rechtssystem bietet diesbezüglich ausreichend Beurteilungs- und Beschwerdemechanismen am Standort Zürich, seien es staatliche oder nicht-staatliche, welche es den Betroffenen erlauben, sich im Falle eines Schadens Gehör zu verschaffen.

GRI 2-25

Die Flughafen Zürich AG ist am Standort Zürich unter bestimmten Voraussetzungen einerseits in der Pflicht, Entschädigungen für Wertminderungen an Liegenschaften aufgrund des Fluglärms bzw. besonders tiefen Direktüberflügen auszurichten (siehe Kapitel [Lärmentschädigungen](#)) und andererseits Liegenschaften mittels Schallschutzprogramm vor Lärm zu schützen (siehe Kapitel [Schallschutz](#)). Darüber hinaus hat das Unternehmen eine Personalvertretung (PeV) eingerichtet, welche die Anliegen der Angestellten vertritt und für diese als Anlaufstelle dient, um Beschwerden an das Unternehmen zu richten (siehe Kapitel [Mitwirkungsrechte](#)).

Die brasilianischen Flughäfen sind gemäss Konzessionsvertrag verpflichtet, im Sinne einer Ombudsstelle niederschwellige Kontaktmöglichkeiten anzubieten. Deshalb betreiben die Flughäfen in Florianópolis, Vitória und Macaé je eine eigene Website mit Informationen und der Möglichkeit, schriftlich Beschwerden einzureichen. Der Fokus liegt auf dem Thema Lärm. Die Flughafenbetreiber sind verpflichtet, diese mit der staatlichen Aufsichtsbehörde (Agência Nacional de Aviação Civil, [ANAC](#)) zu besprechen und aufzuzeigen, welche Massnahmen ergriffen werden.

Compliance Management

Das Compliance-Management-System der Flughafen Zürich AG dient der systematischen Erfassung, Kenntnis und Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften sowie von den darauf basierenden, unternehmensintern verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen wie dem Verhaltenskodex. Es wird im Kapitel [Risiko-Management](#) eingehender beschrieben.

Im Berichtsjahr sind im sozialen und wirtschaftlichen Bereich aufgrund der Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder Vorschriften keine relevanten Bussen bzw. Sanktionen verzeichnet worden.

GRI 2-27

Whistleblowing-Meldestelle

GRI 2-26

Neben dem standardisierten Compliance-Prozess unterhält die Flughafen Zürich AG eine Whistleblowing-Meldestelle. Das Unternehmen ist darauf angewiesen, dass Missstände und Verstösse gegen Vorgaben und Reglemente aufgedeckt und behoben werden. Falls der begründete Verdacht besteht, dass einer regulären Meldung nicht im erforderlichen Mass nachgegangen wird oder wenn Mitarbeitende aufgrund einer Meldung persönlich nachteilige Folgen befürchten, steht die Whistleblowing-Meldestelle, besetzt durch die Generalsekretärin, zur Verfügung. Die Identität der meldenden Person wird, soweit im Rahmen der Abklärungen möglich, vertraulich behandelt. Im Berichtsjahr hat die Meldestelle keinen Fall bearbeitet.

Ein gesondertes Meldeverfahren besteht für Meldungen zur Safety im Flugbetrieb (siehe Kapitel [› Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)). Auch die Abteilung Human Resources sowie die Personalvertretung (PeV) stehen für Meldungen im Bereich Mobbing, sexuelle Belästigung und Gleichstellung zur Verfügung.

Die Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien, Chile sowie Indien verfügen ebenfalls über eine definierte Whistleblowing-Meldestelle und entsprechenden Prozess.

Faire Lieferketten

Um in der Lieferkette der Flughafen Zürich AG soziale, ökologische und ethische Standards sicherzustellen, setzt das Unternehmen auf einen risikobasierten Ansatz und Sorgfaltsmassnahmen. In spezifischen Fällen, wo aufgrund der Branche oder der Herkunft eines Produktes soziale, ökologische oder ethische Risiken vermutet werden, findet eine Beurteilung aufgrund von Zertifikaten und Standards statt, welche mindestens die Einhaltung der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sicherstellen. Ein Beispiel dafür aus dem Berichtsjahr ist das Ausschreibungsverfahren für neue Uniformen am Standort Zürich, wo dieses Kriterium sowie weitere Anforderungen zur Nachhaltigkeit gestellt werden. Weitere Informationen zum Thema sind in den Kapiteln [› Regionale Wertschöpfung](#), [› Korruptionsprävention](#) und [› Menschenrechte](#) zu finden.

Wettbewerbskonformes Verhalten

Viele der Geschäftspartner der Flughafen Zürich Gruppe sind für die eigene Geschäftsausübung auf die Flughafeninfrastruktur angewiesen. Das Unternehmen hat damit eine starke Anbieterstellung und besitzt bzw. betreibt teilweise monopolisierte Infrastrukturen.

Im [› Betriebsreglement für den Flughafen Zürich](#) (Beilage 2 zu Anhang 4), das durch den Bund genehmigt wurde, wird transparent offengelegt, welche Infrastrukturen monopolisiert sind. Entgelte für die Nutzung dieser Infrastrukturen werden in einem behördlich regulierten Verfahren festgelegt und erhoben. Diese Verfahren gewährleisten, dass Nutzer in die Festsetzung der Entgelte eingebunden werden und Auskünfte über deren Kostenbasis erhalten können.

Ebenfalls im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich ist der Marktzugang für Bodenabfertigungsunternehmen und Fluggesellschaften geregelt. Der Flughafen Zürich ist verpflichtet, diesen Anspruchsgruppen Zugang zu den Infrastrukturen nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien zu gewähren und diese auch so zu verwalten.

Auch die Konzessionen der internationalen Beteiligungen unterliegen einer staatlichen Regulierung, die je nach Land unterschiedlich ausgestaltet ist. So sind die grösseren Flughäfen in Brasilien durch die Nationale Zivilluftfahrtagentur Brasiliens (ANAC) über ein Dual-Till-System reguliert. In Chile gilt ebenfalls ein Dual-Till-System, welches durch das Ministerio de Obras Públicas (MOP) reguliert ist. Der neue Flughafen in Indien wird durch die Airports Economic Regulatory Authority of India (> [AERA](#)) mittels Hybrid-Till-System reguliert.

Im Berichtsjahr gab es gegen die Flughafen Zürich AG und ihre vollkonsolidierten Tochterunternehmen keine Rechtsverfahren zu wettbewerbswidrigem Verhalten und Verstössen gegen das Kartell- und Monopolrecht.

GRI 206-1

Interne Revision

Die Interne Revision ist fachtechnisch selbstständig und unabhängig. Sie berichtet funktional an das Audit & Finance Committee. Durch ihre Prüfungstätigkeit hilft sie mit, Risiken und Schwachstellen der etablierten Prozesse zu erkennen und die Möglichkeit zu schaffen, vorhandene Lücken zu schliessen. Die Interne Revision wendet einen risikobasierten Prüfungsansatz an, der auch die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland berücksichtigt. Im 2022 wurde die Interne Revisionsfunktion personell gestärkt, um dem wachsenden internationalen Geschäft und der allgemein steigenden Komplexität gerecht zu werden.

Parteispenden

Die Flughafen Zürich AG gewährt kantonalen Parteien im Kanton Zürich einen jährlichen Pauschalbetrag und unterstützt diese in Wahljahren mit Zusatzbeträgen, sofern die Partei im Kantonsrat Fraktionsstärke erreicht und sich zu einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt und Flughafeninfrastruktur bekennt. Die geltenden Grundsätze sind schriftlich festgehalten. In Lateinamerika und Indien werden keine Parteispenden ausgerichtet.

Nebenbeschäftigungen und politische Ämter

Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Übernahme von öffentlichen Ämtern durch bezahlte Freistellung wo notwendig. Mitarbeitende, die ein solches Amt ausüben oder einer zeitaufwändigen Nebenbeschäftigung nachgehen, unterstehen einer Meldepflicht gegenüber dem Unternehmen. Dies soll gewährleisten, dass allfällige Interessenskonflikte rechtzeitig erkannt werden können.

Umsiedlungen in Indien

Für die Entwicklung und den Bau des neuen Greenfield-Flughafens in Noida, Indien, werden 2377 Familien aus acht Dörfern umgesiedelt. Der Grossteil des Gebiets, das für den neuen Flughafen vorgesehen ist, besteht dabei aus landwirtschaftlichen Flächen. Der Umsiedlungs- und Entschädigungsprozess für die betroffenen Familien wird von der staatlichen Gautam Buddha Nagar Administration, zum Government of Uttar Pradesh zugehörig, durchgeführt und verantwortet. Dabei folgt die Entschädigung der Familien den staatlich etablierten Prozessen in Indien und fällt unter den «Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act» (RFCTLARR Act, 2013). Hierbei werden die meisten Familien für ihr Land in bar entschädigt und erhalten das Angebot für eine neue Unterkunft. Bei den von der Umsiedlung betroffenen Personen beträgt der Anteil Frauen ca. 49 %. Der Prozess der Umsiedlung begann im Jahr 2020 und sollte im Verlaufe des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

GRI AO8

Korruptionsprävention

Die Flughafen Zürich Gruppe toleriert keine Formen von Korruption und Bestechung und hat Vorkehrungen getroffen, um diese zu verhindern.

Relevanz

Korruption hat negative gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen und kann zudem strafrechtliche Folgen und Reputationsschäden nach sich ziehen. Als internationales Unternehmen mit einer Vielzahl von Geschäftsbeziehungen und engem Bezug zu den Behörden ist sich die Flughafen Zürich AG bewusst, dass auch sie an ihren Standorten gewissen Korruptionsrisiken ausgesetzt ist.

Die Schweiz als Hauptsitz der Flughafen Zürich AG hat verschiedene internationale Konventionen ratifiziert und in der nationalen Rechtsordnung verankert. Den daraus resultierenden strengen Vorgaben zur Verhinderung und Bekämpfung von Korruption untersteht die Unternehmensgruppe direkt.

Ansatz

Die Flughafen Zürich AG toleriert an all ihren Standorten keine Formen von Korruption und Bestechung. Ihr Ziel ist eine effektive Korruptionsprävention, um keine Fälle von aktiver sowie passiver Korruption und Bestechung zuzulassen. Diese Prävention baut auf mehreren Handlungsfeldern auf und bedingt zudem das integre Verhalten der einzelnen Mitarbeitenden.

Vorbeugende Massnahmen

Die Flughafen Zürich Gruppe hat auf Basis der staatlichen und regulatorischen Vorgaben verschiedene vorbeugende Massnahmen getroffen, um Korruption zu verhindern bzw. aufzudecken, falls sie dennoch vorkommen sollte. Verhaltensrichtlinien für alle Mitarbeitenden sind im [Verhaltenskodex](#) festgehalten. Die Ländergesellschaften müssen mindestens diese Vorgaben übernehmen.

Es gilt zudem das Vieraugenprinzip: Verträge werden erst nach Unterschrift zu zweien rechtskräftig. In der Kompetenzordnung sind weiter die Finanzkompetenzkategorien definiert und damit auch die Vertragsabschlusskompetenzen klar festgelegt. Schliesslich steht die [Interne Revision](#) zur Verfügung, um jederzeit gezielt Vorgänge zu prüfen und Bericht zu erstatten.

Am Standort Zürich werden Mitarbeitende mit Führungsfunktion gezielt geschult und sensibilisiert. Wer neu eine Führungsfunktion mit Finanzkompetenz erlangt, wird im Rahmen einer Einführungsveranstaltung für das Thema Korruptionsprävention sensibilisiert. Zudem bietet die Abteilung Legal, Risk & Compliance ab 2023 spezifische Schulungen zur Korruptionsprävention an.

Beschaffungen

Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, Beschaffungen gemäss öffentlichem Beschaffungsrecht vorzunehmen (siehe auch Kapitel [› Regionale Wertschöpfung](#), [› Menschenrechte](#) und [› Faire Lieferketten](#)). Dieses verlangt ein transparentes, geregeltes Verfahren und die Vergabe von Aufträgen aufgrund klar definierter Kriterien. Die Bewertung von Angeboten erfolgt grundsätzlich durch mehrere Personen. Zudem unterzeichnen alle Mitarbeitenden, die in Beschaffungen eingebunden sind, eine Unbefangenheitserklärung. Mit dieser verpflichten sie sich, bei Befangenheit und Interessenkonflikten in den Ausstand zu treten, über das direkte Verfahren hinausgehende Kontakte mit potenziellen Anbietern während des Beschaffungsverfahrens zu unterlassen und die Vertraulichkeit zu wahren.

Integritätsklausel in Verträgen im internationalen Geschäft

Das Unternehmen nimmt auch seine Partner im internationalen Geschäft in die Pflicht. Die Flughafen Zürich AG verwendet in Verträgen mit lokalen Partnern im Ausland eine Mustervertragsklausel zum Korruptionsverbot (aktiv und passiv). Diese Vertragsklausel sieht bei einer Verletzung eine Konventionalstrafe und eine vorzeitige, entschädigungslose Vertragsauflösung vor. Auch die Tochtergesellschaften in Brasilien, Indien und die Ländergesellschaft in Chile, A-Port, verwenden in ihren Verträgen Antikorruptionsklauseln.

Geschenke

Die Annahme und Abgabe von Geld, geldwerten Leistungen, Sachwerten, Einladungen oder sonstigen Vorteilen ist für alle Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG verboten. Gleiches gilt für verdeckte Provisionen (Kickbacks). Ausnahmen sind bei Höflichkeitsgeschenken möglich, wobei ein länderspezifischer Höchstbetrag pro Einzelgeschenk und pro Jahr festgelegt ist, bis zu welchem ein Geschenk angenommen oder gewährt werden darf. Für die Annahme von Geschenken, die den festgelegten Grenzbetrag überschreiten, gilt eine Meldepflicht. Einmal jährlich wird die Liste der eingegangenen Meldungen dem Verwaltungsrat zur Kenntnis gebracht. Es existieren darüber hinaus Einschränkungen für die Annahme und die Ausrichtung von Einladungen ins Ausland.

Verstösse

Im Berichtsjahr sind keine Fälle von Korruption und Bestechung gemeldet oder sonst wie bekannt geworden (aktive und passive Bestechung). Zudem sind keine rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Korruption bekannt, die hängig oder abgeschlossen sind.

GRI 205-3

Menschenrechte

Die Flughafen Zürich Gruppe legt Wert auf die Einhaltung der Menschenrechte und erwartet von ihren Geschäftspartnern und Lieferanten die Einhaltung sozialer Mindeststandards.

Relevanz

Als Mitunterzeichnerin des «UN Global Compact» verpflichtet sich das Unternehmen, Menschenrechte zu schützen und sich auch bei Dritten dafür stark zu machen. Der Fokus liegt auf Themen wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Gesundheit und Sicherheit, Versammlungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Eigentumsgarantie sowie Diskriminierung.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der Flughafen Zürich AG liegt in der Schweiz, wo die Menschenrechte in der Verfassung verankert sind und die europäische Menschenrechtskonvention (EMRK) gültig ist. Es bestehen wirksame Verfahren auf Ebene der Verwaltung und der Gerichte, die allen Personen zur Durchsetzung der Einhaltung der Menschenrechte in der Schweiz offenstehen. Die Flughafen Zürich AG erachtet das Risiko für Verletzungen der Menschenrechte in der Schweiz in ihrem eigenen Wirkungsbereich als gering.

Grundsätzlich sensibler ist dagegen die Situation in den übrigen Ländern mit Mehrheitsbeteiligungen. Obwohl auch in diesen Ländern die Menschenrechte durch Gesetze geschützt sind, ist die Flughafen Zürich AG in Brasilien, Chile und Indien besonders aufmerksam, die Menschenrechte zu achten und sich an keinen Menschenrechtsverstössen mitschuldig zu machen.

Ansatz

Der [› Verhaltenskodex](#) der Flughafen Zürich Gruppe ist das zentrale Dokument, in welchem grundlegende Haltungen und Handlungsanweisungen auch in Bezug auf die Achtung der Menschenrechte für die Mitarbeitenden festgehalten sind. Neu wird ebenfalls ein Managementsystem zur Verhinderung von Kinderarbeit aufgebaut. Letzteres umfasst eine Risikoevaluation und Sorgfaltsmassnahmen. Es ist vorgesehen, im Jahr 2023 mit der Umsetzung zu beginnen.

Am Flughafen Zürich sind aus dem Bereich der Menschenrechte folgende Themen relevant:

- Aufgrund der Betriebskonzession am Standort Zürich besteht im Zusammenhang mit den Lärmimmissionen ein Enteignungsrecht, das einem gesetzlich geregelten Verfahren folgt und bei formeller Enteignung die Flughafen Zürich AG zu einer Entschädigung verpflichtet (siehe weitere Details im Kapitel Lärm unter [› Lärmentschädigungen \[formelle Enteignungen\]](#) und [› Geschäftsethik](#)).

- Die Flughafen Zürich AG ist ein Sektorenunternehmen und als solches in der Schweiz zur Beschaffung nach öffentlichem Beschaffungsrecht verpflichtet (siehe weitere Informationen unter [› Regionale Wertschöpfung](#), [› Korruptionsprävention](#) und [› Faire Lieferketten](#)). Anbieter werden zur Einhaltung der schweizerischen Arbeitsschutzbestimmungen und Arbeitsbedingungen, zu Melde- und Bewilligungspflichten von Arbeitnehmenden und zur Gleichbehandlung von Frau und Mann in Bezug auf die Lohngleichheit verpflichtet. Für Leistungen, die im Ausland erbracht werden, müssen die ILO-Kernübereinkommen eingehalten werden. Diese Pflichten müssen auch Subunternehmern auferlegt werden. Werden diese Vorgaben nicht eingehalten, kann der Zuschlag widerrufen und der Anbieter von der Teilnahme an Ausschreibungen ausgeschlossen werden. Es wurden im Berichtsjahr keine Fälle eines Missbrauchs gemeldet. Dies führte dazu, dass es zu keinem Ausschluss aufgrund Nichteinhaltung der Vorgaben durch Vertragspartner kam (vgl. [› Compliance Management](#)).

Die Tochtergesellschaften in Lateinamerika und Indien haben Prozesse etabliert, welche die Einhaltung der Menschenrechte gewährleisten sollen. Die Lieferverträge der Flughäfen in Brasilien enthalten darüber hinaus eine Klausel, wonach der Lieferant die Einhaltung der Menschenrechte gewährleistet. In Indien sind die Vertragsparteien von Konzessions-, Bau- und Lieferverträge ab dem Berichtsjahr verpflichtet, regelmässig über die Einhaltung der zehn UNGC Prinzipien zu berichten.

Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit

Der Flughafen Zürich Gruppe ist ein respektvoller und fairer Umgang mit allen Menschen wichtig – unabhängig von Merkmalen wie Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion.

Relevanz

Die Flughafen Zürich AG betreibt Verkehrsdrehscheiben und Begegnungsorte, an denen unterschiedliche Menschen zusammenkommen. Ein respektvoller und fairer Umgang ist unabdingbar, um die Dienstleistungen für alle Menschen in hoher Qualität und in einer friedvollen Atmosphäre erbringen zu können. Das Unternehmen sorgt für gleiche Chancen und toleriert keine Diskriminierung. Diese Grundhaltung gilt in besonderem Masse gegenüber den eigenen Mitarbeitenden und ist im gruppenweit gültigen [Verhaltenskodex](#) festgehalten. Gleiches gilt aber auch gegenüber jeglichen Personen, mit denen die Mitarbeitenden des Unternehmens in direktem Kontakt stehen.

Ansatz

Mitarbeitende

Die Flughafen Zürich AG gewährt allen Mitarbeitenden die gleichen Rechte und Chancen. Im Personalleitbild sind die Grundsätze der Zusammenarbeit festgehalten, die einen respektvollen Umgang, gegenseitige Unterstützung in der täglichen Arbeit und eine offene sowie respektvolle Kommunikationskultur umfassen.

Bei der Flughafen Zürich AG werden Frauen, Männer und Personen, die sich nicht eindeutig einem Geschlecht zuordnen, gleichbehandelt. Dies insbesondere in Bezug auf Mutterschaft/Vaterschaft, Lohn, Teilzeitarbeit, Aus- und Weiterbildung sowie flexible Arbeitsmodelle.

Für den spezifischen Fall des Umgangs mit Diskriminierung durch sexuelle Belästigung hat die Flughafen Zürich AG einen Leitfaden entwickelt. Darin ist festgehalten, dass das Unternehmen keine Belästigung toleriert und wie Betroffene vorgehen können bzw. wo sie welche Unterstützung in Anspruch nehmen können. Weitere Informationen zum Thema Mitarbeitende sind im Kapitel [Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#) zu finden.

Die Grundsätze eines respektvollen und diskriminierungsfreien Umgangs sind auch an den Standorten in Brasilien, Chile und Indien in entsprechenden Dokumenten festgehalten und gelten für alle Mitarbeitenden. In Brasilien handelt es sich um den «Code of Ethics and Conduct», welcher zusätzlich Inklusion und Diversität als wichtige Werte definiert. In Chile ist es der «Code of Conduct». In Noida sind entsprechende

Vorgaben im «HR Policy Manual» festgehalten, wo insbesondere ethisches Verhalten und die Prävention sexueller Belästigung angesprochen werden.

Kundinnen und Kunden

Personen mit eingeschränkter Mobilität oder anderen Beeinträchtigungen können am Flughafen Zürich die notwendige Unterstützung in Anspruch nehmen. Seit 2009 sind alle europäischen Flughäfen verpflichtet, solche Dienstleistungen kostenlos anzubieten. Die entsprechende EU-Verordnung, die auch in der Schweiz Gültigkeit hat, erfasst Personen mit jeglichen Mobilitätseinschränkungen, Blinde und stark sehbehinderte Menschen, Taube sowie Personen mit einer geistigen Einschränkung. Am Flughafen Zürich werden diese Dienstleistungen durch eine solidarische Abgabe über die passagierbezogenen Flugbetriebsgebühren finanziert. Die Flughafen Zürich AG hat den Auftrag für die Erbringung dieser Dienstleistungen über einen Dienstleistungsvertrag an eine Drittfirma vergeben.

Darüber hinaus bieten die an der Abfertigung beteiligten Firmen auch sonstige unterstützende Dienstleistungen an. Unbegleitete Minderjährige oder Personen mit Bedarf an medizinischer Betreuung finden am Flughafen Zürich sicher den Weg zu und von ihrem Flug.

Der Flughafen Zürich ist in allen öffentlichen Bereichen barrierefrei eingerichtet. In Lateinamerika und Indien trifft dies ebenfalls auf die Neubauten zu, welche die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen mitberücksichtigen müssen.

Verantwortungsvolle Arbeitgeberin

Für die Flughafen Zürich Gruppe als Dienstleistungsbetrieb sind Mitarbeitende der Schlüssel zum Erfolg. 2105 Angestellte in über 70 verschiedenen Berufen haben mit ihrer täglichen Arbeit grossen Einfluss auf die Qualität der Dienstleistungen und den langfristigen Erfolg des Unternehmens.

Relevanz

Das Unternehmen trägt eine grosse Verantwortung gegenüber seinen eigenen Mitarbeitenden und beeinflusst mit seinem Verhalten auch die Arbeitsbedingungen der Angestellten bei den Flughafenpartnern mit. Es pflegt gegenüber seinen Mitarbeitenden ein partnerschaftliches und wertschätzendes Verhältnis. Dies gilt für alle Mitarbeitenden – unabhängig von deren Hintergrund und der Art der Anstellung im Unternehmen. Im Berichtsjahr standen der Übergang zu einem normalen Betrieb nach der Ausnahmesituation, verursacht durch die Covid-19-Pandemie, sowie die Einführung der neuen Unternehmenswerte (vgl. [> Strategie](#)) im Fokus.

Ansatz

Rechte und Gesundheit gewährleisten

Die Flughafen Zürich Gruppe respektiert die internationalen Normen der ILO (International Labour Organisation) sowie die vor Ort geltenden arbeitsrechtlichen Gesetze. Sie zahlt faire Löhne, die über dem geltenden Mindestlohn liegen, und duldet keine Kinderarbeit oder Zwangsarbeit, auch nicht bei ihren Lieferanten, Auftragnehmern und Flughafenpartnern. Die Massnahmen und Vorkehrungen zur Einhaltung der [> Menschenrechte](#) sind in einem separaten Kapitel erwähnt.

Mitwirkungsrechte

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG haben ein gesetzlich garantiertes Mitwirkungsrecht, das durch die Personalvertretung (PeV) im Namen aller Mitarbeitenden wahrgenommen wird. Die PeV setzt sich aus sieben Mitgliedern verteilt über die verschiedenen Bereiche zusammen und vertritt die Mitarbeitenden am Standort Zürich gegenüber der Geschäftsleitung. Die Rechte und Pflichten der Mitarbeitenden sind in der Mitwirkungsvereinbarung festgehalten. Die Mitwirkung der PeV in allen Angelegenheiten, die direkte Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden haben, ist eine wesentliche Grundlage der sozialpartnerschaftlichen Beziehung. Die Mitwirkungsvereinbarung beinhaltet beispielsweise Themen wie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Organisation der Arbeitszeit, Übergang von Betrieben oder Betriebsteilen, Massenentlassungen im Sinn des Schweizerischen Obligationenrechts sowie Verhandlungen von kollektiven Lohnanpassungen.

GRI 2-30

So hat die PeV im Berichtsjahr die Verhandlungen für eine kollektive Lohnerhöhung geführt und ihr Mitspracherecht bei der Neubewertung von Funktionen genutzt. Die Mitarbeitenden treten mit der PeV mündlich, schriftlich oder vor Ort in deren im Vorjahr neu geschaffenem Büro in Kontakt. Die Dialogangebote werden rege genutzt.

Am Standort Zürich sowie in Indien und Chile gibt es keine Tarifverträge. In Brasilien hingegen haben 100 % der Mitarbeitenden mit lokalem Arbeitsvertrag rechtlich Anspruch auf die Konditionen der jährlich ausgehandelten Tarifverträge.

Mitarbeitendenumfrage

Anfang des Berichtsjahres wurden die überarbeitete Strategie, der Zweck und die Werte des Unternehmens lanciert. Mit kommunikativen Massnahmen wurden diese allen Mitarbeitenden am Standort Zürich vermittelt sowie mit Workshops für die Kaderstufen vertieft. Im Juni dann wurde am Standort Zürich erstmals seit 2016 wieder eine unternehmensweite Mitarbeitendenumfrage durchgeführt, deren Fokus auf den überarbeiteten Unternehmenswerten lag. Die Mitarbeitenden gaben in der anonymen Umfrage Feedback dazu ab, wie nach ihrer Einschätzung die Werte im Unternehmen gelebt werden. In der Umfrage wurden zusätzlich auch die Arbeitszufriedenheit, das Engagement und das Commitment gemessen. Der Rücklauf der Umfrage lag bei rund zwei Dritteln.

Die Mitarbeitenden zeigen ein sehr starkes Commitment und eine starke Verbundenheit mit dem Unternehmen. 94 % der Mitarbeitenden sind stolz oder sehr stolz, für die Flughafen Zürich AG zu arbeiten. Noch mehr sind der Ansicht, einen wichtigen Beitrag zum Unternehmenserfolg zu leisten. So liegen denn auch die Werte für die Arbeitszufriedenheit auf einem sehr hohen Niveau. Nicht zuletzt zeigte die Umfrage, dass ein sehr hoher Anteil der Mitarbeitenden den Umgang untereinander als respektvoll empfindet, ebenso wie die Behandlung durch die Vorgesetzten. Die Mitarbeitendenumfrage zeigte aber auch Verbesserungspotenzial auf. Die Geschäftsleitung hat daher vier Fokusbereiche bestimmt, wo sie in den kommenden Monaten Anpassungen vornehmen möchte. Das standardisierte Mitarbeitendengespräch wurde umgestaltet und per Ende des Berichtsjahres erstmals in der neuen Form durchgeführt. Weiter sollen die Themen Agilität und Entscheidungsprozesse in der Führungsentwicklung gestärkt werden. Auf den verschiedenen Organisationsebenen wurden die Resultate der Umfrage ebenfalls ausgewertet und gemeinsam analysiert. Mit je angepassten Workshops und Entwicklungsmaßnahmen beschäftigen sich die Teams nun weiter mit den Unternehmenswerten und deren Wirkungen im Alltag.

94 %

stolze Mitarbeitende

Gesundheitsmanagement

Am Standort Zürich wird ein Gesundheitsmanagement betrieben, das die Gesundheit der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz und darüber hinaus auch im Privaten schützt und fördert. Einerseits gehört dazu der Bereich der Arbeitssicherheit (siehe Kapitel [Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)), also die Prävention von Unfällen und anderen durch die berufliche Tätigkeit ausgelösten gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Andererseits stellt die Flughafen Zürich AG den Mitarbeitenden ein umfangreiches Angebot bereit, um die körperliche und psychische Gesundheit zu fördern. Das Unternehmen bietet beispielsweise kostenlose Sportangebote und kostenlose Impfungen gegen Grippe sowie für exponiertes Personal gegen FSME, Hepatitis A und B sowie spezifische Reiseimpfungen für ins Ausland entsandte Mitarbeitende. Zudem informiert die

Flughafen Zürich AG die Mitarbeitenden regelmässig mit Kampagnen zur Ergonomie am Arbeitsplatz, zur Unfallverhütung, zur gesunden Ernährung und zu weiteren Themen.

Die Mitarbeitenden am Standort Zürich haben zudem die Möglichkeit, sich bei persönlichen Fragen oder betrieblichen Problemen an eine externe Anlaufstelle zu wenden, die vertrauliche und für die Mitarbeitenden kostenlose Beratungen anbietet. Diese Beratungsstelle ist rund um die Uhr erreichbar und es ist für den Arbeitgeber nicht ersichtlich, wer dieses Angebot beansprucht.

An den Standorten in Brasilien ist es vorgeschrieben, den Mitarbeitenden in einem Forum, genannt «CIPA» (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho), ein Mitspracherecht zu gewähren zur Prävention von Unfällen und Krankheit am Arbeitsplatz sowie zur Förderung der Gesundheit. Die Mitglieder dieses Gremiums werden durch die Mitarbeitenden gewählt.

Attraktive und sichere Jobs anbieten

Der Flughafen ist ein einzigartiges Arbeitsumfeld mit einer grossen Vielfalt an Jobs. Die von der Flughafen Zürich AG angebotenen Arbeitsstellen sind für Bewerbende attraktiv und decken eine grosse Bandbreite an Berufsbildern und Qualifikationen ab. Dies gilt auch für die übrigen Unternehmen am Flughafen Zürich, an dem insgesamt über 300 Firmen tätig sind, die total rund 27'000 Mitarbeitende beschäftigen.

Die Flughafen Zürich AG war den Mitarbeitenden auch im Jahr 2022 eine verlässliche Partnerin. Die Kurzarbeit am Standort Zürich, die wegen den wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie seit März 2020 bestand und auf 24 Monate befristet war, wurde per Ende Februar 2022 beendet. Allen Mitarbeitenden wurde die aus der Kurzarbeit entstehende Lohndifferenz ausgeglichen, sodass keine Lohneinbussen entstanden.

Die Flughafen Zürich AG legt Wert auf eine faire und marktorientierte Entlohnung: Für Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit werden Lohn- und Zeitzulagen bezahlt, welche die gesetzlichen Vorgaben übersteigen. Auch für Arbeiten mit besonders unangenehmen, schmutzigen oder lärmigen Immissionen werden Zulagen ausgerichtet.

Im Berichtsjahr waren 85 Mitarbeitende (siehe [› Kennzahlen](#)) der Flughafen Zürich AG im Stundenlohn ohne garantierte Mindestzahl an Stunden angestellt. Am Standort Zürich handelt es sich dabei hauptsächlich um Mitarbeitende des VIP Service und der Service- und Infodesks sowie um Tour Guides, von denen die Mehrzahl bereits im Rentenalter sind.

An den Standorten in Lateinamerika beteiligt sich das Unternehmen an den Prämien für die Krankenversicherungen der Angestellten. Während in Brasilien die Arbeitgeberin verpflichtet ist, eine Krankenversicherung abzuschliessen und zu bezahlen, übernimmt die Tochtergesellschaft in Chile freiwillig 70 % der Kosten.

Die im Mehrheitsbesitz gehaltenen Flughäfen in Brasilien sind gemeinsam mit dem Label [› Great Place to Work](#) ausgezeichnet worden. Damit verbunden ist eine bereits im Vorjahr durchgeführte Umfrage unter den Mitarbeitenden, deren Ergebnisse zugleich für die Ableitung von Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitssituation der Angestellten herangezogen wurden. Das Label wird jährlich basierend auf einer neuen Umfrage ausgestellt.

Lohnstudie

Das Unternehmen erachtet den Grundsatz von gleichem Lohn für gleichwertige Arbeit als zentral. Für den Standort Zürich vergleicht die Flughafen Zürich AG die Lohnunterschiede zwischen Mann und Frau jährlich. Die berechnete Lohndifferenz liegt aktuell bei 1.8 % zuungunsten der Frauen, wobei die Gesamtentlohnung ohne Zulagen verglichen wurde. Würden die Zulagen, die für besonders unangenehme, schmutzige oder lärmige Tätigkeiten ausgerichtet werden, ebenfalls berücksichtigt, so fiel der Unterschied grösser aus, weil überwiegend Männer in den damit konfrontierten Berufen angestellt sind.

GRI 405-2

Das Schweizerische Gesetz verlangt von Unternehmen mit mehr als 100 Angestellten in der Schweiz die periodische Überprüfung der Lohngleichheit, wobei der Bund ein entsprechendes Lohngleichheitsinstrument ([> Logib](#)) zur Verfügung stellt. Die Flughafen Zürich AG hat letztmals 2021 eine solche Analyse durchgeführt. Nach dieser Berechnungsmethode besteht im Berichtsjahr ein Lohnunterschied zwischen Mann und Frau von 3.5 % zuungunsten der Frauen und liegt innerhalb der Toleranzschwelle des Bundes von 5 %.

Vergütungsquote

Am Standort Zürich betrug für das abgelaufene Geschäftsjahr das Verhältnis der Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden am Standort Zürich 9.1x (2021: 8.0x). Für die gesamte Gruppe, d.h. inklusive der internationalen Tochtergesellschaften im Mehrheitsbesitz, betrug das Verhältnis der Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden der Gruppe 9.7x (2021: 8.4x). Aufgrund der unterschiedlichen Lohn- sowie Kostenverhältnisse der Schweiz im Vergleich insbesondere mit Brasilien und Indien ist das Gruppenlohnverhältnis beschränkt aussagekräftig. Um die Aussagekraft des Lohnverhältnisses zu gewährleisten, wurden Verwaltungsrat, Lernende, Praktikanten/Trainees sowie Mitarbeitende im Stundenlohn von der Berechnung ausgeschlossen. Ebenfalls wurden nur Mitarbeitende berücksichtigt, welche über das ganze Jahr beschäftigt waren und die Vergütung von Mitarbeitenden in Teilzeitarbeit wurde auf Vollbeschäftigung umgerechnet.

GRI 2-21

Pensionskasse

Über die Pensionskasse BVK bietet das Unternehmen am Standort Zürich eine gut ausgebaute Altersvorsorge mit überdurchschnittlichen Leistungen und individuell wählbaren Sparvarianten an. Das Unternehmen bietet auch auf dem Weg zur Pensionierung Unterstützung: Seminare zur Pensionierung vermitteln Kompetenzen zu finanziellen sowie persönlichen Fragen und vereinfachen so den Mitarbeitenden den Übergang in den Ruhestand. Im Berichtsjahr besuchten 36 Mitarbeitende inkl. Partner (Vorjahr: 40) diese Seminare. Das Unternehmen ermöglicht zudem vorzeitige Pensionierungen. Weitere Informationen zur BVK sind unter [> Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende](#) zu finden.

GRI 404-2

In Brasilien ergänzen die Tochtergesellschaften zusätzliche Einzahlungen durch die Mitarbeitenden in die private Pensionskasse in gleichem Umfang.

Vergünstigungen

Alle Mitarbeitenden am Standort Zürich profitieren von einer Reihe von Vergünstigungen und Leistungen am Flughafen, wie beispielsweise Vergünstigungen bei der Verpflegung oder in den meisten Geschäften.

Ähnlich wie am Standort Zürich geniessen die Mitarbeitenden in Brasilien Rabatte in den Geschäften an den Flughäfen. Darüber hinaus gibt es Abkommen mit Schulen, Läden, Apotheken etc., wo die Mitarbeitenden Vergünstigungen erhalten.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Am Standort Zürich hat sich die Möglichkeit zur ortsunabhängigen Arbeit, die sogenannte «Remote Work», im Berichtsjahr weiter etabliert. Die Flughafen Zürich AG bietet die dafür notwendigen Arbeitsmittel sowie die organisatorischen Bedingungen, um dies – wo immer möglich und sinnvoll – anzubieten. Im Berichtsjahr wurden einzelne administrative Prozesse in der Zeitabrechnung angepasst, welche diese Art des Arbeitens vereinfachen und zugleich den Mitarbeitenden mehr Verantwortung übertragen. Die persönlichen Begegnungen und der Austausch vor Ort bleiben aber weiterhin wichtig. Zudem ist für eine Vielzahl von Mitarbeitenden am Flughafen «Remote Work» nicht möglich, da die ausgeübte Tätigkeit eine Präsenz vor Ort bedingt.

Alle Mitarbeitende profitieren zudem von flexiblen Regelungen zur Arbeitszeit, mit denen in erster Linie Verpflichtungen innerhalb der Familie, wichtige politische und öffentliche Ämter, Zeit für Weiterbildungen sowie soziale Tätigkeiten ermöglicht werden. Die Abrechnung in Jahresarbeitszeit gewährleistet für die meisten Mitarbeitenden eine Grundflexibilität. Im Berichtsjahr arbeiteten 32 % (Vorjahr 32 %) der unbefristet angestellten Mitarbeitenden am Standort Zürich in einem Teilzeitpensum. Um Teilzeitarbeit weiter zu fördern, wird die Möglichkeit zur probeweisen Reduktion der Arbeitszeit während zwölf Monaten angeboten. Das Unternehmen unterstützt zudem den Bezug von unbezahltem Urlaub, was die Erfüllung von Lebenswünschen wie einer Weltreise, längeren Ausbildungen, verlängerten Mutterschafts-/Vaterschaftsurlauben oder einer sonstigen Auszeit ermöglicht. Dahinter steht die Überzeugung, dass die Mitarbeitenden damit die persönlichen Kompetenzen erweitern und motivierter sowie leistungsfähiger an den Arbeitsplatz zurückkehren.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist der Flughafen Zürich AG besonders wichtig. Nebst den genannten Mitteln zur Erhöhung der Flexibilität erhalten Mitarbeiterinnen bei Geburt ihres Kindes 16 Wochen bezahlten Mutterschaftsurlaub, zwei Wochen mehr als das Gesetz verlangt. Mitarbeiter haben Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebenen 10 Tage Vaterschaftsurlaub.

Ausbildung und Entwicklung fördern

Die Flughafen Zürich AG investiert an allen Standorten in die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden. Dem Unternehmen ist es wichtig, einerseits Berufseinsteigende auszubilden und andererseits bestehende Mitarbeitende in den beruflichen, sozialen und führungsbezogenen Kompetenzen zu fördern. Alle Mitarbeitenden am Standort Zürich sowie in Brasilien erhalten mindestens einmal jährlich eine persönliche Leistungsbeurteilung und führen ein Gespräch zur weiteren Entwicklung mit den Vorgesetzten. In Chile wurden im Berichtsjahr ebenfalls Massnahmen in die Wege geleitet, um zukünftig jährlich die Leistung mit den Mitarbeitenden zu besprechen und beurteilen. In Indien wurden für etwa die Hälfte der Belegschaft individuelle Entwicklungspläne implementiert, wo die Entwicklung von den Vorgesetzten besprochen und überwacht wird. An diesem Prozess wird voraussichtlich während der Projektphase festgehalten, welche bis zur Aufnahme des kommerziellen Betriebs des neuen Flughafens dauert.

GRI 404-2, 404-3

Das Angebot von beruflichen Ausbildungen ist nicht nur eine Investition ins eigene Unternehmen, sondern auch ein Beitrag für die Gesellschaft und die Wirtschaft im Allgemeinen. Am Standort Zürich beschäftigte das Unternehmen im Berichtsjahr 43 Lernende in 12 verschiedenen Grundbildungen sowie 7 Lehrgängerinnen und Lehrgänger im einjährigen Weiterbeschäftigungsprogramm nach Lehrende. Zusätzlich sammelten im Berichtsjahr insgesamt 17 Praktikantinnen/Praktikanten und Trainees mehrmonatige Praxiserfahrung. Insgesamt entspricht dies rund 4 % aller Mitarbeitenden, die berufliche Grundausbildungen und Praktika bei der Flughafen Zürich AG absolvieren.

Anteil der Mitarbeitenden in
Grundbildung oder Praktikum

4 %

An den Flughäfen in Florianópolis, Vitória sowie Macaé wird ein 12-monatiges Programm (mit möglicher Verlängerung von nochmals 12 Monaten) für Lernende angeboten, in dem im Berichtsjahr total fünf Personen ausgebildet wurden.

Das Unternehmen verfügt am Standort Zürich über ein grosses Weiterbildungsangebot. In Seminaren, Schulungen und Trainings können Mitarbeitende und Führungskräfte ihre Fach-, Persönlichkeits- und Sozialkompetenzen festigen oder erweitern. Insgesamt stehen rund 450 Lernangebote zur Verfügung. Während ein beträchtlicher Teil der Weiterbildungen für gewisse Berufsgruppen obligatorisch ist, damit sie ihre Tätigkeit ausüben dürfen, bietet eine Vielzahl anderer Angebote verschiedenste Lern- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden und Führungskräfte. Zusätzlich beteiligt sich die Flughafen Zürich AG finanziell und/oder zeitlich an gezielten externen Weiterbildungen, durchschnittlich bei ca. 60 Mitarbeitenden pro Jahr.

Als Betreiberin von mehreren Flughäfen weltweit bietet die Flughafen Zürich AG ferner die Möglichkeit an, dass geeignete Mitarbeitende flughafenbezogene Aufgaben im Ausland übernehmen können und so die Gelegenheit erhalten, sich in einem internationalen Umfeld weiterzuentwickeln.

Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis

Die Flughafen Zürich AG beschäftigt eine Anzahl Mitarbeitende, die keine Angestellten sind und somit keinen direkten Arbeitsvertrag mit der Flughafen Zürich AG haben. Am Standort Zürich ist dies insbesondere für Arbeiten im Bereich der Reinigung und der ICT der Fall.

GRI 2-8

Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis im Bereich Reinigung decken Spitzenbelastungen ab und kommen deshalb vor allem in den Sommermonaten zum Einsatz. Diese Mitarbeitenden sind bei einem Personaldienstleister angestellt, werden

von der Flughafen Zürich AG aber bezüglich Arbeitszeiten und Lohnzuschläge wie die eigenen Mitarbeitenden behandelt.

Ebenfalls wird im Bereich ICT auf Mitarbeitende, die keine Angestellten sind, zurückgegriffen. Diese Art der Anstellung ermöglicht es, notwendige Kompetenzen einzukaufen und kurzfristige Kapazitätsengpässe aufzufangen. Die Mitarbeitenden sind unter anderem bei spezialisierten Unternehmen in der IT-Branche angestellt.

An den internationalen Standorten mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien und Chile kommt es nur in Einzelfällen vor, dass Mitarbeitende keine direkten Angestellten sind, in Indien gar nicht.

Infolge des Konkurses der Baufirma für das neue Terminal am Flughafen in Iquique wurden deren Mitarbeitende teilweise temporär übernommen, was den deutlichen Anstieg der Anzahl Mitarbeitenden erklärt. Nach Abschluss der Bauarbeiten, welche für das aktuelle Jahr vorgesehen sind, wird die Anzahl Mitarbeitende wieder sinken.

Kennzahlen

Flughafen Zürich Gruppe, GRI 2-7	Einheit	2019	2020	2021	2022
Zusammensetzung der Mitarbeitenden					
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	2'129	1'983	1'915	2'105
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalenten (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Vollzeitäquivalente (FTE)	1'848	1'722	1'694	1'886
Arbeitnehmende mit nicht garantierten Arbeitszeiten	Anzahl Personen	119	106	77	85
Lernende	Anzahl Personen	49	48	43	49
Praktikanten/Trainees	Anzahl Personen	18	7	3	22
Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag					
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	2'070	1'930	1'856	1'901
Frauen	Anzahl Personen	700	644	596	613
Männer	Anzahl Personen	1'370	1'286	1'260	1'288
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	59	53	59	204
Frauen	Anzahl Personen	22	14	18	45
Männer	Anzahl Personen	37	39	41	159
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0
Unbefristete Mitarbeitende nach Beschäftigungsverhältnis					
Vollzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'540	1'420	1'404	1'592
Frauen	Anzahl Personen	331	293	282	337
Männer	Anzahl Personen	1'209	1'127	1'122	1'255
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0
Teilzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	541	521	478	481
Frauen	Anzahl Personen	376	354	325	309
Männer	Anzahl Personen	165	167	153	172
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0
Belegschaft nach Region					
Schweiz	Anzahl Personen	1'706	1'652	1'534	1'553
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'658	1'610	1'501	1'521
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	48	42	33	32
Lateinamerika	Anzahl Personen	423	317	330	481
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	412	306	309	314
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	11	11	21	167
Asien	Anzahl Personen	0	14	51	71
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	14	46	66
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	0	5	5

Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 401 – 1		Einheit	2020	2021	2022
Neu eingestellte Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen		90	76	161
davon Frauen	Anzahl Personen		28	28	77
davon Männer	Anzahl Personen		62	48	84
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen		6	7	40
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen		49	40	100
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen		35	29	21
Fluktuationsrate¹⁾	in %		5.4	9.7	7.2
davon Frauen	Anzahl Personen		27	46	67
davon Männer	Anzahl Personen		60	99	58
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen		5	10	22
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen		47	81	74
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen		36	54	29

1) Anzahl Kündigungen in den letzten 12 Monaten (ohne Lernende/Praktikanten/Trainees, Pensionäre/Frühpensionäre, Mitarbeitende auf Abruf oder befristete Arbeitsverhältnisse)

Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 405 – 1		Einheit	2020	2021	2022
Prozentanteil folgender Kategorien im Verwaltungsrat					
Frauen	in %		38	38	38
Männer	in %		62	62	62
Alter: 30–50	in %		0	0	0
Alter: >50	in %		100	100	100
Prozentanteil aller Mitarbeitenden nach Hierarchiestufen					
			w ¹⁾ m ²⁾	w ¹⁾ m ²⁾	w ¹⁾ m ²⁾
Geschäftsleitung	in % von Total		0 0.3	0 0.4	0.1 0.3
Kader (FS1–3)	in % von Total		7 26	7 27	7 30
Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4–6)	in % von Total		25 42	25 41	23 40
Prozentanteil aller Mitarbeitenden nach Alter					
			w m	w m	w m
<30	in % von Total		2 4	2 4	3 4
30–50	in % von Total		17 38	17 37	15 36
>50	in % von Total		12 27	12 28	13 29

1) weiblich
2) männlich

ICT-Sicherheit und Datenschutz

Die Flughafen Zürich Gruppe stellt sicher, dass ihre Systeme, Daten und Informationen verfügbar, vertraulich sowie integer sind und Bedrohungen abgewehrt werden können.

Relevanz

Die Flughafen Zürich AG nutzt an ihren verschiedenen Standorten unterschiedlich ausgeprägte ICT-Systeme. In Zürich betreibt die Flughafen Zürich AG umfangreiche ICT-Systeme mit Rechenzentren, die für den Betrieb unabdingbar sind. Der Betrieb der gesamten Infrastruktur funktioniert nur, solange die Datenverarbeitung sichergestellt ist. Ähnlich präsentiert sich die Ausgangslage an den drei Standorten in Brasilien. In Chile hingegen beschränken sich die ICT-Systeme der Tochtergesellschaft A-Port und ihrer Standorte im Wesentlichen auf die kaufmännische und personalrelevante Administration des Unternehmens selbst, da insbesondere die flugbetriebsrelevanten Systeme durch die Behörden betrieben werden.

Neben Risiken physischer Art wie beispielsweise Naturkatastrophen sind Cyber-Angriffe heute eine grosse Bedrohung für ICT-Systeme. Dies stellt auch die Flughafen Zürich Gruppe vor die Herausforderung, Sicherheitsstrategien laufend weiterzuentwickeln. Die ICT-Systeme sowie Daten und Informationen müssen vor unbefugtem Zugriff geschützt werden und deren Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität jederzeit gewährleistet sein.

Als kritische Infrastruktur ist der Flughafen Zürich in die nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen eingebunden und damit aufgefordert, Massnahmen zur Erhöhung der Resilienz zu ergreifen. Gleichzeitig stellt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Rahmen des «National Aviation Security Program» (NASP) Anforderungen an die ICT-Sicherheit, die für den Flughafen Zürich verbindlich sind.

Personendaten, die in Zürich z.B. im Rahmen der Passagierabfertigung, der Videoüberwachung, bei Zutritten zu Gebäuden und Sicherheitszonen, beim Fahrzeugparking und bei der Zurverfügungstellung weiterer Dienstleistungen erhoben werden, unterstehen der schweizerischen und/oder europäischen Datenschutzgesetzgebung.

Ansatz

ICT-Sicherheit

Um Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität der ICT-Systeme zu gewährleisten, hat die Flughafen Zürich AG ein Informationssicherheits-Management-System (ISMS) eingerichtet und im Berichtsjahr nach ISO 27001 zertifizieren lassen. Dieses Management-System stellt sicher, dass die ICT-Sicherheit der grundlegenden Infrastruktur gewährleistet ist und sich laufend den sich ändernden Herausforderungen anpasst. Zudem erfüllt der Flughafen Zürich damit die Anforderungen des NASP. Die als Bestandteil des ISMS definierte Cyber-Security-Strategie der Flughafen Zürich AG orientiert sich an international anerkannten Regelwerken. Die Umsetzung und Vertiefung der technischen und organisatorischen Vorgaben erfolgen in einem stetigen Prozess, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auditiert wird.

ISMS neu nach

**ISO
27001**

zertifiziert

Durch die enge Vernetzung im Rahmen der nationalen Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen und die enge Orientierung an Branchenstandards soll gewährleistet werden, dass die Unternehmung jederzeit in der Lage ist, Cyber-Angriffe von aussen oder anderweitige Datenpannen frühzeitig zu erkennen und deren Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Die systemkritischen Infrastrukturen werden redundant vorgehalten, um auch Auswirkungen anderer Ereignisse, wie beispielsweise Erdbeben, auf die ICT-Systeme möglichst gering zu halten.

Zentrales Element einer erfolgreichen Abwehr von Cyber-Angriffen ist das Verhalten der Mitarbeitenden. Um das Bewusstsein aller ICT-Anwenderinnen und Anwender zum rechtzeitigen Erkennen von potenziellen Bedrohungen zu erhöhen, werden regelmässig Informations-Kampagnen und Schulungen durchgeführt.

In Brasilien wurde 2021 ein Projekt mit einer externen Beratungsfirma zur Vorbereitung der Zertifizierung nach ISO 27001 gestartet. Die Umsetzung der daraus erfolgten Empfehlungen sowie Massnahmen ist noch im Gang und die Zertifizierung ist für 2023 geplant.

Weiter wurden die Standorte in Lateinamerika im Berichtsjahr durch ein internes Audit mit Fokus auf die ICT-Sicherheit untersucht. Die festgestellten Schwachstellen werden untersucht und die notwendigen Schritte zu deren Behebung in die Wege geleitet.

Schutz von Personendaten

Die Rahmenbedingungen zum Umgang mit Personendaten ergeben sich vor allem aus dem [› schweizerischen Datenschutzgesetz](#) und der [› europäischen Datenschutzgrundverordnung](#).

Die Flughafen Zürich AG geht mit den Daten und schützenswerten Informationen ihrer Geschäftskunden und Leistungspartner, Konsumenten und weiterer Anspruchsgruppen sorgfältig um und beachtet die Geheimhaltungspflichten und die Datenschutzgesetze.

Hierzu hat die Flughafen Zürich AG eine Datenschutzberaterin ernannt, deren Aufgabe es ist, die Compliance hinsichtlich des Schutzes von Personendaten sicherzustellen. Die Datenschutzberaterin berät die Linienverantwortlichen zum korrekten Umgang mit Personendaten, sie führt ein Verzeichnis über die Datensammlungen des Unternehmens und gibt Auskunft gegenüber betroffenen Personen, externen Stellen und Behörden.

Der Umgang mit Betriebs- und Personendaten an den ausländischen Flughäfen richtet sich nach den dortigen Regularien. An den Flughäfen in Chile fallen bedingt durch die Systemgrenzen keine sensiblen passagierbezogenen Daten an. Die an den brasilianischen Standorten erhobenen Passagierdaten lassen keine Schlüsse auf einzelne Personen zu.

Zudem wurde in Brasilien zum Thema Datenschutz von Juni 2021 bis März 2022 ein Projekt mit Unterstützung einer externen Beratungsfirma durchgeführt. Dabei wurde ein «Record of Processing Activities» erstellt, also eine Übersicht über die Prozesse, bei denen mögliche sensible Daten verarbeitet werden. Die daraus gezogenen Erkenntnisse sind in Bearbeitung.

GRI-Inhaltsindex

Anwendungserklärung	Flughafen Zürich AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 berichtet
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	derzeit nicht verfügbar

GRI-Standard	Angaben	Verweis	Erläuterung oder Auslassung
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform Hauptsitz Standorte	
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	Konzernstruktur	
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Kontaktangaben	01.01.2022–31.12.2022, jährlich
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen		Keine wesentlichen Veränderungen
	2-5 Externe Prüfung		Keine
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Die Flughafen Zürich AG	
	2-7 Angestellte	Kennzahlen Mitarbeitende	
	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis	
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	Organisationsstruktur Verwaltungsrat	
	2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Nominationsprozess	
	2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	Verwaltungsratspräsident	
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	Rolle Verwaltungsrat in Überwachung	
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Delegation Verantwortung	
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Rolle Verwaltungsrat Nachhaltigkeitsberichterstattung	
	2-15 Interessenskonflikte	Interessenskonflikte	
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	Informations- und Kontrollsysteme	
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Verwaltungsrat Kollektivwissen	
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Verwaltungsrat Bewertung	
	2-19 Vergütungspolitik	Vergütungspolitik	
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Vergütungssystem	
	2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	Vergütungsquote	
	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Brief an die Aktionäre	
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen	
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen	
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	Abhilfe bei negativen Auswirkungen	
	2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Whistleblowing	
	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	Compliance	
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Mitgliedschaften	
	2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Anspruchsgruppen	
	2-30 Tarifverträge	Mitwirkungsrechte	

GRI-Standard	Wesentliche Themen	Verweis
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	Nachhaltigkeitsthemen
GRI 3: Wesentliche Themen 2022	3-2 Liste der wesentlichen Themen	Wesentliche Themen
Beitrag in der Region		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2022	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Konzernerfolgsrechnung
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Infrastrukturinvestitionen
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	Lokale Lieferanten
Lärm		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
Klima		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Klimakennzahlen
GRI 305: Emissionen 2016	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Klimakennzahlen
GRI 305: Emissionen 2016	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Klimakennzahlen
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
Geschäftsethik		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Rechtsverfahren

GRI-Standard	Themen aus den anwendbaren GRI-Branchenstandards, die als nicht wesentlich eingestuft wurden	Verweis
Energie		Zum Kapitel
GRI 302: Energie 2016	302 – 1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Energiekennzahlen
GRI 302: Energie 2016	302 – 2 Energieverbrauch ausserhalb der Organisation	Energiekennzahlen
GRI 302: Energie 2016	302 – 3 Energieintensität	Energiekennzahlen
GRI 302: Energie 2016	302 – 4 Verringerung des Energieverbrauchs	Energiekennzahlen
Abfall und Kreislaufwirtschaft		Zum Kapitel
GRI 306: Abfall 2020	306 – 3 Angefallener Abfall	Angefallener Abfall
Luftqualität		Zum Kapitel
GRI 305: Emissionen 2016	305 – 7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	Luftemissionen
Biodiversität		Zum Kapitel
Wasser		Zum Kapitel
GRI 303: Wasser und Abwasser 2018	303 – 3 Wasserentnahme	Wasserentnahme
Korruptionsprävention		Zum Kapitel
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	205 – 3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Massnahmen	Korruptionsvorfälle
Menschenrechte		Zum Kapitel
Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit		Zum Kapitel
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin		Zum Kapitel
GRI 401: Beschäftigung 2016	401 – 1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	Fluktuationsrate
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404 – 2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	Kompetenzen Angestellte Pensionierung
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404 – 3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	Leistungsbeurteilung
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405 – 1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Diversität
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405 – 2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	Verhältnis Vergütung
ICT-Sicherheit und Datenschutz		Zum Kapitel
Airport Operators Sector Supplement (G4: 2014)		
AO1	Total jährliche Passagiere	Passagiere
AO2	Total jährliche Flugbewegungen	Flugbewegungen
AO3	Total Frachtvolumen	Fracht
AO5	Luftqualität	Luftqualität
AO6	Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel	Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel
AO7	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind	Lärmkennzahlen
AO8	Personen, die vom Flughafenbetreiber umgesiedelt wurden, und Entschädigungsmassnahmen	Umsiedlungen

Corporate Governance

Die Corporate Governance bildet für die Flughafen Zürich AG einen wichtigen Bestandteil ihrer Unternehmenspolitik. Die Grundlagen dazu sind Transparenz und klar geregelte Verantwortlichkeiten. Die Gesellschaft erfüllt dabei die Richtlinien der SIX Swiss Exchange sowie des Schweizerischen Obligationenrechts und beachtet die Empfehlungen des Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance von economiesuisse.

Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Die Flughafen Zürich AG ist eine nach schweizerischem Recht organisierte, gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Kloten, Kanton Zürich. Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die [Segmentberichterstattung](#) verwiesen. Ausser der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG (Valoren-Nr. 31941693, ISIN CH0319416936, Börsenkaptalisierung per 31. Dezember 2022: CHF 4.4 Milliarden) gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

GRI 2-1

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 15'269 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
A-port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung resp. nichtfinanzielle Berichterstattung beinhaltet, sofern nicht anders angegeben, ebenfalls die konsolidierten Daten des Unternehmens inklusive der sich im Mehrheitsbesitz befindenden Tochtergesellschaften.

GRI 2-2

Kapitalstruktur

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt CHF 307'018'750. Es ist aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 10.00. Alle Aktien sind gleichermaßen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberechtigt. Es bestehen per Stichtag kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und keine ausstehenden Wandelanleihen oder Optionen.

Betreffend Abgabe von Aktien an Mitarbeitende (es werden keine Optionen abgegeben) siehe Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Anhang zur Konzernrechnung, Erläuterungen zur Konzernrechnung, [› Ziffer 3, Personalaufwand](#).

Die in den letzten drei Jahren eingetretenen Veränderungen von Aktienkapital, Reserven und Bilanzgewinn (handelsrechtlicher Abschluss) sind nachstehend dargestellt:

(CHF in Mio.)	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Aktienkapital	307.0	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	117.0	117.0	117.0
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven	42.4	42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven	109.6	109.7	109.7
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	1'817.1	1'689.4	1'699.0
Jahresergebnis	-127.8	9.6	194.9
Eigene Aktien	-0.5	-0.1	-0.1
Total Eigenkapital	2'264.9	2'275.0	2'469.9

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre und Aktionärinnen

Per Stichtag, 31. Dezember 2022, besitzt der Kanton Zürich 33.33 % plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5 % der Aktien beziehungsweise der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre und Aktionärinnen, die mit einer Beteiligung von mehr als 3 % mit stimmberechtigten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Informationen betreffend im Berichtsjahr publizierte Über- oder Unterschreitungen von Schwellenwerten von Art. 120 FinfraG können auf der Veröffentlichungsplattform der [› Offenlegungsstelle der Schweizer Börse](#) eingesehen werden. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge. GRI 2-1

Kontrollwechsel

Die Statuten enthalten eine Opting-up-Klausel, die den Grenzwert – bei dessen Überschreitung gemäss Börsengesetz eine Angebotspflicht besteht – auf 49 % festlegt. Kontrollwechselklauseln zugunsten von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern bestehen keine.

Beschränkung der Übertragbarkeit beziehungsweise des Stimmrechts von Aktien und Nominee-Eintragungen

Der Eintrag mit Stimmrecht ist auf 5 % des Aktienkapitals beschränkt, wobei die Limite sowohl für Einzelaktionäre und Einzelaktionärinnen als auch für verbundene Gruppen gilt. Davon ausgenommen sind der Kanton Zürich (Limite bei 49 %) und die Stadt Zürich (Limite bei 10 %). Weitere statutarische Eintragungsbeschränkungen bestehen zur Gewährleistung eines gegebenenfalls durch ein Spezialgesetz oder Doppelbesteuerungsabkommen geforderten Nachweises schweizerischer Beherrschung. Nominee-Eintragungen werden ausschliesslich als Aktionäre und Aktionärinnen ohne Stimmrecht zugelassen. Ausnahmen von den genannten Eintragungsbeschränkungen können vom Verwaltungsrat in dessen Ermessen bewilligt werden – namentlich im Zusammenhang mit Sacheinlagen, Beteiligungen, Fusionen und zur Erleichterung der Handelbarkeit der Aktien an der Börse. Im Berichtsjahr sind keine Ausnahmen gewährt worden. Die Beschränkungen der Übertragbarkeit sind in Art. 6 der [› Gesellschaftsstatuten](#) festgelegt. Diese können durch Beschluss der Generalversammlung mit einem Beschlussquorum von zwei Dritteln der vertretenen Stimmen geändert werden.

Mitwirkungsrechte an der Generalversammlung

Eintragungen ins Aktienregister werden in der Regel bis eine Woche vor der Generalversammlung vorgenommen. Betreffend Einberufung der Generalversammlung und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln. Im Berichtsjahr sind die altrechtlichen Bestimmungen massgebend, auf die nachfolgend referenziert wird. Gemäss Art. 699 Abs. 3 des Obligationenrechts (Stand 31.12.2022) können Aktionäre und Aktionärinnen,

die Aktien im Nennwert von CHF 1.0 Mio. vertreten, die Traktandierung eines Verhandlungsgegenstands verlangen. Entsprechende Begehren sind gemäss Art. 12 Abs. 3 der Statuten unter Nachweis der Berechtigung und unter genauer Bezeichnung des verlangten Verhandlungsgegenstands und mit einem konkret ausformulierten Beschlussantrag schriftlich bei der Gesellschaft zuhanden des Verwaltungsrats einzureichen. Es können nur Begehren berücksichtigt werden, die rechtzeitig, das heisst mindestens 60 Tage vor der Generalversammlung, bei der Gesellschaft eintreffen.

Gemäss Statuten kann sich jeder Aktionär und jede Aktionärin bei der Generalversammlung durch einen anderen im Aktienbuch eingetragenen Aktionär oder eine andere im Aktienbuch eingetragene Aktionärin, der/die sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweist, oder durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter oder die unabhängige Stimmrechtsvertreterin vertreten lassen. Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung dürfen andere Aktionäre und Aktionärinnen vertreten, sofern es sich nicht um eine institutionalisierte Vertretung handelt. Gemäss Art. 14 Abs. 3 der Statuten kann der Verwaltungsrat Verfahrensvorschriften über die Teilnahme und Vertretung an der Generalversammlung aufstellen und insbesondere die Erteilung von Weisungen an den unabhängigen Stimmrechtsvertreter oder die unabhängige Stimmrechtsvertreterin näher regeln. Er sorgt dafür, dass die Aktionäre und Aktionärinnen dem unabhängigen Stimmrechtsvertreter oder der unabhängigen Stimmrechtsvertreterin auch elektronische Vollmachten und Weisungen erteilen können.

Beschlüsse der Generalversammlung werden aufgrund statutarischer Regelung grundsätzlich mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Das qualifizierte Beschlussquorum gemäss Art. 704 OR ist zusätzlich zu den dort definierten Fällen erforderlich für:

- Änderung der Statuten
- Erleichterung oder Aufhebung der Beschränkung der Übertragbarkeit von Namenaktien
- Umwandlung von Namenaktien in Inhaberaktien

Verwaltungsrat

Wahl und Amtszeit

Die Wahl der Verwaltungsräte erfolgt durch die Generalversammlung jeweils für eine Amtsdauer von einem Jahr. Eine Wiederwahl ist möglich, wobei eine altersbedingte Beendigung des Verwaltungsratsmandats an der Generalversammlung jenes Jahres stattfindet, in dem ein Mitglied sein 70. Altersjahr vollendet.

GRI 2-9

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

Prozess der Auswahl und Ernennung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG unternimmt eine kontinuierliche und proaktive Beurteilung seines Gremiums. Die strategische Personalplanung, unter Einbezug der Anforderungen an die Zusammensetzung sowie an den Selektionsprozess, erfolgt für sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates abgestimmt und koordiniert.

GRI 2-10

Der Verwaltungsrat erstellt eine Analyse zu ergänzender Fach- und Erfahrungs-Kompetenzen anhand der Kompetenzmatrix und des generellen Anforderungsprofils hinsichtlich Diversität, Persönlichkeit und Führungsverständnis. In der Regel beauftragt der Verwaltungsrat einen externen 'Executive Search', der auf Basis des Anforderungskatalogs eine erste Liste möglicher Persönlichkeiten erstellt. Nach einer ersten Vorauswahl wird die Liste der engeren Wahl im Nomination & Compensation Committee geprüft und die Kandidatinnen und Kandidaten der Liste kontaktiert. Der 'Executive Search' und anschliessend das Nomination & Compensation Committee führen mit den Kandidatinnen und Kandidaten ein oder bei Bedarf mehrere Gespräche. Das Nomination & Compensation Committee empfiehlt dem Verwaltungsrat die Person, welche der Generalversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden soll. Die Auswahl der vom Kanton Zürich delegierten Mitglieder des Verwaltungsrates erfolgt grundsätzlich ebenfalls unter Beizug eines externen Beraters, in einem vergleichbaren Prozess und unter engem Einbezug des Präsidenten des Verwaltungsrates.

Der Verwaltungsrat bewertet die bei den Mitgliedern vorhandenen Kompetenzen im Rahmen einer Selbstbeurteilung. Diese bilden die Ausgangslage, um erforderliche und vorhandene Kompetenzen im Gesamtgremium abzugleichen. Wird bei dieser Analyse festgestellt, dass im Verwaltungsrat gewisse Kompetenzen nicht ausreichend vorhanden sind oder gar fehlen, so fliesst die in den nächsten Auswahlprozess für neue Mitglieder ein.

GRI 2-18

Diversität und Kompetenzen

Im Verwaltungsrat wird ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter und eine angemessene Verweildauer angestrebt. Im Berichtsjahr setzt sich der Verwaltungsrat aus drei Frauen und fünf Männern zusammen, die durchschnittliche Amtsdauer liegt bei 9 Jahren und der Altersdurchschnitt bei 64 Jahren.

Die Kompetenzanforderungen im Verwaltungsrat umfassen die unternehmerischen Kernthemen, Führungserfahrung als Verwaltungsrat oder Mitglied einer Geschäftsleitung, internationale Erfahrung, Strategieentwicklung, Finanzen, Nachhaltigkeit, Kommunikation, Politik und Reputationsmanagement sowie Recht und Compliance, die alle breit abgestützt sind und jeweils von mehreren Mitgliedern des Verwaltungsrates abgedeckt werden. Zusätzlich legt der Verwaltungsrat Wert darauf, dass (Branchen-)Kenntnisse zu wichtigen Anspruchsgruppen und in den Themenfeldern Aviatik, Tourismus, Detailhandel und Gastronomie, Immobilien, Platform Economy und Digitalisierung vertreten sind. Der Verwaltungsrat ist damit ausgewogen zusammengesetzt und kann so auch Stellvertretungsfunktionen (Vizepräsidium und Vorsitz in den Committees) besetzen.

Der Verwaltungsrat setzt sich jährlich mit ausgewählten Fokusthemen vertieft auseinander und nutzt dazu das Wissen von internen und externen Expertinnen und Experten. So hat sich der Verwaltungsrat im Geschäftsjahr 2022 mit dem Thema Cyber-Risiken und Umgang mit Cyber-Vorfällen befasst, wobei externe Fachleute dazu einen Workshop durchgeführt haben. Daraus wurden verschiedene Massnahmen abgeleitet, um die Auswirkungen solcher Vorfälle – auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit – zu minimieren.

GRI 2-17

Mitglieder

Andreas Schmid

- Präsident des Verwaltungsrats seit GV 2000
- Schweizer, Jahrgang 1957, lic. iur., Berufstätigkeit als Konzernleitungsmitglied bei Mövenpick von 1993 bis 1997, danach als CEO bei Jacobs AG (bis 2000) und Barry Callebaut AG (bis Mitte 2002), von 1999 bis 2005 Präsident des Verwaltungsrats der Barry Callebaut AG, ab Dezember 2005 Vizepräsident und von Dezember 2014 bis Dezember 2017 Mitglied des Verwaltungsrats der Barry Callebaut AG sowie von 2007 bis 2017 Präsident des Verwaltungsrats der Oettinger Davidoff Group und seit 2016 Präsident des Verwaltungsrats der Helvetica Capital AG
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vorsitzender Aufsichtsrat Villeroy & Boch AG, Deutschland, Verwaltungsratsmitglied der Gategroup Holding AG und der Steiner AG

Vincent Albers

- Verwaltungsrat seit Mai 2015 (Delegation)
- Schweizer, Jahrgang 1956, Dipl. Masch. Ing. ETH Zürich und MSc in Management an der Stanford Business School, Berufstätigkeit als Mechanical Engineer bei Amdahl Corp., Sunnyvale, und Fujitsu Ltd., Tokio, ab 1986 Direktor der Albers & Co AG, Zürich, seit 1992 verantwortlich für den Bereich Immobilien und seit 1993 Teilhaber
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrats der Hardturm AG, Mitglied des Verwaltungsrats der Schoeller Textil AG

Guglielmo Brentel

- Verwaltungsrat seit GV 2014
- Schweizer, Jahrgang 1955, kaufmännische Berufslehre, eidg. Fähigkeitsausweis Verwaltungsangestellter, Hotelfachschule Lausanne mit eidg. Diplom; seit 1989 Berufstätigkeit im Bereich Beratungsdienstleistungen in der Hotellerie- und Tourismusindustrie, Gründer, Inhaber und Geschäftsleiter der H&G Hotel Gast AG
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Josef Felder

- Verwaltungsrat seit GV 2017
- Schweizer, Jahrgang 1961, eidg. Dipl. Experte für Rechnungswesen und Controlling und AMP Harvard Business School, Berufstätigkeit von 1989 bis 1998 bei Crossair AG in verschiedenen Positionen, zuletzt als Stv. Direktor und Bereichsleiter, danach als CEO der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG (von 1998 bis 2000) beziehungsweise der Flughafen Zürich AG (von 2000 bis 2008); seit 2009 Tätigkeit als Verwaltungsrat in verschiedenen Unternehmen
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrats der AMAG Group AG und Tochtergesellschaften, Mitglied des Verwaltungsrats der Cereal Property Group AG, der Gebr. Knie Schweizer National-Circus AG, Präsident des Verwaltungsrats der Musikpunkt Hug Holding AG und Präsident des Verwaltungsrats der SGV Holding AG

Stephan Gemkow

- Verwaltungsrat seit GV 2017
- Deutscher, Jahrgang 1960, Dipl.-Kfm. mit Studium an der Universität Paderborn und am St. Olaf College, Northfield, MN, USA, Berufstätigkeit als Unternehmensberater bei BDO Deutsche Warentreuhand AG (von 1988 bis 1990) und ab 1990 in diversen Managementpositionen bei der Deutschen Lufthansa AG, von 2006 bis 2012 als Finanzverantwortlicher und Mitglied des Vorstands, von 2012 bis 2019 Vorstandsvorsitzender Franz Haniel & Cie. GmbH
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats der Airbus SE, Leiden, Niederlande, und der Amadeus IT Group S.A., Madrid, Spanien, Senior Advisor BNP Paribas Group, Frankfurt, Deutschland, sowie Mitglied des Stiftungsrats der C. D. Waelzholz GmbH & Co. KG, Hagen, Deutschland

Corine Mauch

- Verwaltungsrätin seit GV 2011
- Schweizerin, Jahrgang 1960, Dipl. Ing.-Agr. ETH, Berufstätigkeit in Forschungs- (von 1993 bis 2002) und Politikstudienarbeit (von 2002 bis 2008) in den Themenbereichen Umwelt, Verkehr, Energie und nachhaltige Entwicklung, politische Tätigkeit als Gemeinderätin von Zürich (von 1999 bis 2009), seit 2009 Stadtpräsidentin von Zürich
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Stiftungsrats Stiftung Greater Zurich Area, Mitglied des Metropolitanrats der Metropolitankonferenz Zürich, Vizepräsidentin des Schweizerischen Städteverbands (SSV), Mitglied des Leitenden Ausschusses des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Mitglied des Stiftungsrats Technopark Zürich, Mitglied des Stiftungsrats der Stiftung Innovationspark Zürich, Mitglied und Schirmherrin Verein Digital Switzerland, Mitglied des Verwaltungsrats der Tonhalle-Gesellschaft Zürich AG

Eveline Saupper

- Verwaltungsrätin seit Mai 2015 (Delegation)
- Schweizerin, Jahrgang 1958, Dr. iur., Rechtsanwältin und dipl. Steuerexpertin, Studium an der Hochschule St. Gallen, Berufstätigkeit im Bereich Steuer- und Gesellschaftsrecht bei Homburger AG seit 1985, von 1994 bis 2014 als Partnerin und von 2014 bis 2017 als Of Counsel; seit 2017 eigene Praxis
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied der Clariant AG, Georg Fischer AG, der Forbo Holding AG, der Stäubli Holding AG und der Tourismus Savognin Bivio Albula AG

Carmen Walker Späh

- Verwaltungsrätin seit Juli 2015 (Delegation)
- Schweizerin, Jahrgang 1958, lic.iur., Rechtsanwältin, Berufstätigkeit als Leiterin Rechtsdienst und stellvertretende Amtsleiterin Baupolizei im Baudepartement der Stadt Winterthur (von 1998 bis 2000) und als selbstständige Rechtsanwältin (von 2000 bis 2015), politische Tätigkeit als Mitglied des Kantonsrats (von 2002 bis 2015) und seit 2015 als Regierungsrätin und Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsidentin des Stiftungsrats der Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing, Vizepräsidentin der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz und der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV Schweiz, Präsidentin der Konferenz der Direktoren des

öffentlichen Verkehrs der Region Zürich, sowie Präsidentin des ZVV-Verkehrsrats, zudem Mitglied der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz sowie Mitglied der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz Region Ost, Präsidentin des Metropolitanrats Zürich und Präsidentin der Metropolitankonferenz, Mitglied der Regierungskonferenz des Metropolitanraums Zürich, Mitglied Gotthard-Komitee

Sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrats sind nicht exekutive Mitglieder. Kein Mitglied des Verwaltungsrats gehörte in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG oder einer ihrer Konzerngesellschaften an. Es bestehen per Bilanzstichtag mit Ausnahme der in der Konzernrechnung offengelegten Transaktionen (siehe [Ziffer 24.4, Nahestehende Personen und Gesellschaften](#)) keine weiteren wesentlichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Mitgliedern des Verwaltungsrats beziehungsweise den von diesen vertretenen Körperschaften und der Flughafen Zürich AG.

GRI 2-11

Angaben zu Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten finden sich im [Vergütungsbericht](#). Die Anforderungen an die Offenlegung von weiteren Mandaten von Mitgliedern des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung richten sich nach der Corporate-Governance-Richtlinie der SIX, im Vergütungsbericht richten sie sich nach dem Schweizerischen Obligationenrecht. Diese Anforderungen sind nicht deckungsgleich. Für Mitglieder des Verwaltungsrats ist die zulässige Anzahl weiterer Mandate in obersten Führungs- oder Verwaltungsorganen von Rechtseinheiten ausserhalb des Konsolidierungskreises der Gesellschaft gemäss Art. 19 der Statuten beschränkt auf fünf Mandate in börsenkotierten und zehn Mandate in nicht kotierten Unternehmen sowie weitere zehn Mandate in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates geben Interessenkonflikte oder einen Anschein von Interessenkonflikt mit Bezug auf ein einzelnes Geschäft niederschwellig bekannt. Der Verwaltungsrat entscheidet über die zu treffenden Massnahmen, was unter anderem auch den Ausstand des jeweiligen Mitglieds bei der Beratung und Abstimmung zu einem Geschäft umfassen kann.

GRI 2-15

Es gibt keine gegenseitigen Engagements in Verwaltungsräten durch die einzelnen Mitglieder. Im Verhaltenskodex gibt es zudem eine Pflicht zur internen Offenlegung von Interessenkonflikten. Weiter sind die wichtigsten Aktionäre mit ihren Beteiligungen offengelegt (siehe Kapitel [Aktionariat](#)).

Interne Organisation

Präsident des Verwaltungsrats

Andreas Schmid (wird von der Generalversammlung für eine jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)

Vizepräsident des Verwaltungsrats

Josef Felder

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

Audit & Finance Committee

Mitglieder

Josef Felder (Vorsitz), Stephan Gemkow, Vincent Albers, Andreas Schmid

Aufgaben

Das Committee befasst sich insbesondere mit vertieften Betrachtungen der Jahresrechnungen und der Rechnungslegungsgrundsätze, mit der Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle und der internen Revision, mit ICT-Security und Cyber Resilienz, mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung. Weiter befasst sich das Committee mit den Themen zur nichtfinanziellen Berichterstattung.

International Business Committee

Mitglieder

Stephan Gemkow (Vorsitz), Vincent Albers, Andreas Schmid

Aufgaben

Das Committee befasst sich mit der strategischen Entwicklung bestehender und neuer geschäftlicher Aktivitäten im Ausland und begleitet die Entwicklung grosser Investitionsprojekte. Das Committee befasst sich zudem mit Investitionsoportunitäten und -anträgen für das internationale Geschäft, insbesondere mit der Evaluierung und Finalisierung diesbezüglich abzugebender Angebote innerhalb eines vom Verwaltungsrat jeweils fallbezogen definierten Rahmens.

Nomination & Compensation Committee

Mitglieder

Eveline Saupper (Vorsitz), Vincent Albers, Guglielmo Brentel, Andreas Schmid (werden von der Generalversammlung für eine jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)

Aufgaben

Das Committee befasst sich mit allen Fragen der Ernennung und nötigenfalls Abberufung von Mitgliedern der obersten Unternehmensführung und deren Entschädigung sowie mit Fragen der Nachfolgeplanung. Es formuliert die Grundsätze der Personal- und Kompensationspolitik des Unternehmens und kontrolliert diese. Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend mögliche Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern.

Public Affairs Committee

Mitglieder

Carmen Walker Späh (Vorsitz), Eveline Saupper, Corine Mauch, Andreas Schmid

Aufgaben

Das Committee befasst sich insbesondere mit dem Monitoring politischer Dossiers mit Relevanz für den Flughafen Zürich und dient als beratendes Gremium für politische Fragen von unternehmensstrategischer Bedeutung.

Organisation und Teilnehmer

Die Organe der Flughafen Zürich AG tagen nach Bedarf. Im Ergebnis bedeutete das im Berichtsjahr für den Verwaltungsrat sieben Sitzungen mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund fünf Stunden und eine zweitägige Klausur, für das Audit & Finance Committee sieben Sitzungen von durchschnittlich zwei Stunden, für das International Business Committee drei Sitzungen von durchschnittlich je zwei Stunden, eine eintägige Klausur und eine mehrtägige Reise nach Indien, für das Nomination & Compensation Committee sechs Sitzungen von durchschnittlich zwei Stunden und für das Public Affairs Committee eine Sitzung von zwei Stunden.

Die Committees verabschieden Empfehlungen zuhanden des Verwaltungsrats, veranlassen Abklärungen durch interne oder externe Stellen und stellen Anträge an den Gesamtverwaltungsrat. Die Committees fassen jedoch keine abschliessenden materiellen Beschlüsse.

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrats der Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie die Generalsekretärin, zu den Sitzungen des Audit & Finance Committee der CEO, der CFO und die Generalsekretärin, zu den Sitzungen des International Business Committee der CEO, der CFO, der MD Zurich Airport International und die Generalsekretärin, zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committee der CEO, der Leiter Human Resources bzw. seit 1. Juni 2022 die Chief People & Communications Officer und die Generalsekretärin und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, der COO, der Leiter Public Affairs und die Generalsekretärin beigezogen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats sind gehalten, an allen Sitzungen des Verwaltungsrats sowie der Committees, denen sie angehören, teilzunehmen und die notwendige Vorbereitungszeit aufzuwenden, um ihre Verantwortung angemessen wahrzunehmen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es über alle Committee-Sitzungen zwei entschuldigte Abwesenheiten jeweils einer Vertreterin oder eines Vertreters, an den Sitzungen des Verwaltungsrates war die Sitzungsteilnahme wie folgt:

VR Mitglied	VR-Sitzungen
Andreas Schmid	8/8
Vincent Albers	8/8
Guglielmo Brentel	8/8
Josef Felder	8/8
Stephan Gemkow	7/8
Corine Mauch	7/8
Eveline Saupper	8/8
Carmen Walker Späh	4/8

Kompetenzregelung

Der Verwaltungsrat hat, gestützt auf die Statuten, ein Organisationsreglement im Sinne von Art. 716b OR erlassen. Darin hat er sich nebst den von Gesetzes wegen undelegierbaren Aufgaben weitere grundlegende strategische Zuständigkeiten vorbehalten. Dies erfolgte insbesondere im Zusammenhang mit den aus der bundesluftfahrtrechtlichen Konzession fließenden Rechten und Pflichten, so namentlich der Beschlussfassung über wesentliche Konzessionsgesuche, über wesentliche Plangenehmigungsgesuche, über Gesuche für Betriebsreglementsänderungen und über Gebührenanpassungen. Im Übrigen hat der Verwaltungsrat die Geschäftsführung umfassend an die Geschäftsleitung delegiert.

Rolle Verwaltungsrat im Überwachen der Auswirkungen von Managementpraktiken

Der Verwaltungsrat befasst sich mit den Entwicklungen und Auswirkungen des Unternehmens sowie allen Bereichen an jeder Sitzung. Diese werden im Austausch mit der Geschäftsleitung diskutiert, wobei auch Themen der Nachhaltigkeit mit enthalten sind. Ebenfalls werden die Erfahrungen mit und Entwicklungen bei den Anspruchsgruppen beleuchtet.

GRI 2-12

Die Strategie und Werte sind vom Verwaltungsrat in Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung im Jahr 2021 neu festgelegt worden. Diese basieren auf den für das Unternehmen besonders relevanten Megatrends, welche die Geschäftsleitung erarbeitet hat. Die Nachhaltigkeit ist seither ausdrücklich in die Strategie (siehe Kapitel [› Strategie](#)) aufgenommen.

Unternehmerische Ziele werden jährlich an einer zweitägigen Klausur von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung, abgestimmt auf die Strategie, bearbeitet und definiert. Für das Thema Nachhaltigkeit war im Strategiereview 2022 ein halber Tag reserviert, wobei die Geschäftsleitung dazu in ihren Bereichen die Grundlagen erarbeitete. Regelmässig werden Vertreter von einzelnen Anspruchsgruppen an diese Klausuren eingeladen, die ihre Erwartungen und Standpunkte darlegen. An den Sitzungen der Geschäftsleitung wird standardmässig über alle wichtigen Kontakte mit den Anspruchsgruppen (siehe weitere Informationen dazu im Kapitel [› Anspruchsgruppen](#)) berichtet.

Delegation der Verantwortung

Der Verwaltungsrat hat gemäss Organisationsreglement die Geschäftsführung an die Geschäftsleitung delegiert. Innerhalb der Bereiche entscheidet die, bzw. der Bereichsleitende über die personellen Zuständigkeiten, wobei das Thema der Nachhaltigkeit alle Geschäftsbereiche betrifft. Der Verwaltungsrat wird dazu an jeder Sitzung in der Umfeldbeurteilung über relevante Entwicklungen informiert. Verschiedene Berichterstattungen an den Verwaltungsrat beleuchten Elemente des Managements der Auswirkungen verteilt über das Geschäftsjahr.

GRI 2-13

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt mittels Integriertem Bericht. Das Audit & Finance Committee ist dementsprechend das zuständige Gremium, welches auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung vertieft analysiert und zuhanden des Verwaltungsrats vorbereitet.

GRI 2-14

Für die integrierte Berichterstattung ist der Bereich Finance & Services übergeordnet zuständig, wo auch die Abteilungen Finanzen und Umwelt personell angesiedelt sind. Die Berichterstattung zur Governance erfolgt unter Einbezug der Generalsekretärin. Der Bereich People & Communications verantwortet wichtige Elemente hinsichtlich des Managements der Auswirkungen auf soziale Aspekte (Menschen resp. Mitarbeitende).

Delegierte des Kantons

Die vom Kanton delegierten Mitglieder des Verwaltungsrats üben ihr Mandat mit den gleichen Rechten und Pflichten wie jedes andere Mitglied des Verwaltungsrats aus. In gesetzlich festgelegten Fällen kann der Kanton den Delegierten Weisungen erteilen, dies gilt nur für Beschlüsse des Verwaltungsrats zu Änderungen der Lage und Länge der Pisten und zu Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung rapportiert dem Verwaltungsrat mittels eines monatlichen Management Information System (MIS). Quartalsweise erfolgt eine umfassende finanzielle und betriebswirtschaftliche Berichterstattung und jährlich ein Reporting zu den substanziellen Unternehmensrisiken und zum Stand der Compliance. Ebenfalls informiert die Geschäftsleitung den Verwaltungsrat an jeder Sitzung im Rahmen der sogenannten Umfeldbeurteilung über Entwicklungen und über kritische Belange oder besondere Risiken, die sich in der Geschäftstätigkeit zeigen. Ferner wird der Verwaltungsrat mittels einer rollenden Langfristplanung laufend in verschiedenen Szenarien über die erwartete finanzielle Entwicklung informiert und erhält während dem Geschäftsjahr Berichte z.B. zu Themen wie Compliance-Management, Lärmmanagement oder Risiko-Management.

GRI 2-16

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die externe Revisionsstelle EY (Ernst & Young AG) während der Zwischenrevision das interne Kontrollsystem geprüft. Die interne Revision, die als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrats beziehungsweise des Audit & Finance Committee zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, hat im Berichtsjahr unter anderem Überprüfungen zu Aspekten des internen Kontrollsystems, Projektprüfungen sowie zu verschiedenen Aspekten bei den Tochtergesellschaften in Lateinamerika durchgeführt. Weiter haben Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an den Vorsitzenden des Audit & Finance Committee.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Stephan Widrig

- Chief Executive Officer (CEO)
- Schweizer, Jahrgang 1972, lic. rer. publ. HSG, Berufstätigkeit als Business Consultant bei Arthur Andersen (von 1997 bis 1999), 1999 Eintritt in die Flughafen Zürich AG (beziehungsweise damals FIG) und insbesondere Leitung des Immobiliengeschäfts, von 2005 bis 2008 Chief Financial und Commercial Officer bei Bangalore International Airport Ltd. (BIAL), Bengaluru, Indien
- Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG als Mitglied der Geschäftsleitung im Juli 2008; Vorsitzender der Geschäftsleitung seit Januar 2015
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats von Schweizer Technologies AG, Steinhausen (Kanton Zug) seit April 2021

Daniel Bircher

- Managing Director Zurich Airport International
- Schweizer, Jahrgang 1968, lic. phil. I, Berufstätigkeit als Projektleiter bei EBP Schweiz AG (von 1996 bis 2006), als Safety Officer bei Flughafen Zürich AG (von 2006 bis 2011)
- Director Operations bei Bangalore International Airport Private Limited, Bengaluru, Indien (von 2011 bis 2015), Chief Operation Officer bei Belo Horizonte International Airport, Belo Horizonte, Brasilien (von 2015 bis 2018)
- Chief Executive Officer bei Zurich Airport International Asia, Kuala Lumpur, Malaysia (von 2018 bis 2021)
- Wiedereintritt in die Flughafen Zürich AG als Mitglied der Geschäftsleitung im August 2021
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Lukas Brosi

- Chief Finance Officer (CFO)
- Schweizer, Jahrgang 1979, Betriebsökonom FH, Berufstätigkeit in diversen Funktionen des Firmenberatungsgeschäfts bei UBS AG (von 2000 bis 2009), 2009 Eintritt in die Flughafen Zürich AG als Group Treasurer mit anschliessend kontinuierlich zunehmendem Tätigkeits- und Verantwortungsbereich, einschliesslich Stellvertretung des CFO
- Übernahme der CFO- und damit Geschäftsleitungsfunktion im Februar 2017
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Stefan Gross

- Chief Commercial Officer (CCO)
- Schweizer, Jahrgang 1969, Studium Betriebswirtschaftslehre, Berufstätigkeit in Managementfunktionen bei IKEA in der Schweiz, Australien, Deutschland und Russland (von 1996 bis 2010) und Shoppingcenter-Management beim Migros Genossenschaftsbund (von 2010 bis 2015)

- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Februar 2016 als CCO und Mitglied der Geschäftsleitung
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Lydia Naef

- Chief Real Estate Officer (CREO)
- Schweizerin, Jahrgang 1982, Betriebsökonomin FH mit MBA in internationalem Immobilienmanagement, Berufstätigkeit in Consultant- und Projektleitungsfunktionen bei RESO Partners AG und Halter AG (von 2006 bis 2012), 2012 Eintritt in die Flughafen Zürich AG in einer Teamleitungsfunktion Property Management, Head Services & Parking und Head Property & Portfolio Management
- Übernahme der CREO- und Geschäftsleitungsfunktion im September 2022
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsidentin des Verwaltungsrates Flying Bag AG

Stefan Tschudin

- Chief Operation Officer (COO)
- Schweizer, Jahrgang 1968, lic. iur. und Linienpilotenausbildung; Berufstätigkeit als juristischer Mitarbeiter in Anwaltskanzlei und Gericht (von 1994 bis 1997), als Linienpilot und Fluginstructor für Swissair (von 1997 bis 2002) und als juristischer Berater bei PFS Pensions Fund Services (von 2002 bis 2006), Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Jahr 2007 als für Bewilligungsverfahren verantwortlicher Jurist und Aviatikspezialist
- Übernahme der COO- und damit Geschäftsleitungsfunktion im Oktober 2017
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Manuela Staub

- Chief People & Communications Officer (CPCO)
- Schweizerin, Jahrgang 1973, Betriebsökonomin FH und Executive Master of Science in Communications Management, Berufstätigkeit in diversen Funktionen, u.a. als Leiterin Organisationsentwicklung bei Bluewin (1999 bis 2001), danach Leiterin Kommunikation in verschiedenen Geschäftsbereichen der Swisscom AG, Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Februar 2020 als Leiterin Corporate Communications
- Übernahme der CPCO- und damit Geschäftsleitungsfunktion im Juni 2022
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine



Lydia Naef, Stefan Gross, Stefan Tschudin, Manuela Staub, Lukas Brosi, Stephan Widrig und Daniel Bircher (von links nach rechts)

Es bestehen im Berichtsjahr keinerlei Management-Verträge zur Übertragung von Führungsaufgaben an Dritte.

Angaben zu Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten finden sich im [Vergütungsbericht](#). Für Mitglieder der Geschäftsleitung ist die zulässige Anzahl weiterer Mandate in obersten Führungs- und Verwaltungsorganen von Rechtseinheiten ausserhalb des Konsolidierungskreises der Gesellschaft gemäss Art. 19 der Statuten beschränkt auf ein Mandat in börsenkotierten und fünf Mandate in nicht börsenkotierten Unternehmen sowie weitere fünf Mandate in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten.

Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen

Die gestützt auf Art. 25 ff. der [Statuten](#) geltenden Regelungen betreffend Vergütungen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sowie die im Berichtsjahr ausgerichteten Vergütungen sind im [Vergütungsbericht](#) ausgewiesen.

Revisionsstelle

Das Revisionsmandat wird von der Generalversammlung für jedes Jahr neu vergeben. Die Mandatsübernahme durch die gegenwärtige Revisionsstelle Ernst & Young AG erfolgte im Jahr 2018. Der für das Mandat verantwortliche leitende Revisor, Daniel Zaugg, ist somit seit 2018 im Amt, das von Gesetzes wegen auf sieben Jahre beschränkt ist.

Die von der aktuellen Revisionsstelle im Berichtsjahr für das Revisionsmandat (Audit) in Rechnung gestellten Honorare belaufen sich konzernweit auf CHF 488'500 (Vorjahr: CHF 442'350). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahen Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 110'000 (Vorjahr: CHF 105'500). Für Nichtprüfungsdienstleistungen wurden für Steuerberatung CHF 0 (Vorjahr: CHF 0) in Rechnung gestellt.

Das Audit & Finance Committee nimmt die Aufsicht und Kontrolle über die externe Revision wahr. Es befasst sich namentlich mit der Formulierung und Genehmigung der integrierten Prüfungsplanung, die neben dem Prüfungsplan der externen Revision auch denjenigen der internen Revision umfasst. Weiter beurteilt und analysiert das Audit & Finance Committee die jeweiligen Prüfungsberichte und genehmigt die Honorare der externen Revision.

Die Revisionsstelle erstattet schriftlich Bericht über die Ergebnisse der Zwischenrevision und der Jahresabschlussprüfung. Der leitende Revisor der externen Revisionsstelle nimmt zu den entsprechenden Traktanden an den Sitzungen des Audit & Finance Committee teil.

Informationspolitik

Informationen an die Aktionäre und Aktionärinnen über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen erfolgen regelmässig im Rahmen des Halbjahres- und des Jahresberichts sowie der monatlichen Berichterstattung über die Verkehrs- und Kommerz Zahlen und unregelmässig in Form von «Investor News». Die von der Gesellschaft publizierten Ad-hoc-Mitteilungen sind einsehbar unter www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren-news/. Interessenten können sich im elektronischen [Verteiler für Ad-hoc-Mitteilungen](#) eintragen.

Für weitere Informationen wird auf [Investor Relations](#) verwiesen.

Handelssperrzeiten

Es gelten generelle Handelssperrzeiten (general blackout periods) für die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung sowie für über Insiderwissen verfügende Mitarbeitende in der Zeit vor der Veröffentlichung des Jahresergebnisses und des Halbjahresergebnisses, ohne Ausnahmen. Während den Handelssperrzeiten ist der Kauf oder Verkauf von Aktien und Optionen der Flughafen Zürich AG nicht gestattet. Dritten gegenüber dürfen keine Auskünfte oder Einschätzungen gemacht werden, die über bereits veröffentlichte, finanzmarktrechtliche Informationen hinausgehen. Die Dauer der Sperrzeit wird im Einzelfall vom CFO festgelegt und ist abhängig von den Arbeiten zur Erstellung der entsprechenden Ergebnisse und endet am Tag der Veröffentlichung. Die Sperrzeit beträgt in der Regel rund 50 Tage für das Jahresergebnis und rund 35 Tage für das Halbjahresergebnis.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht beschreibt die Grundsätze der Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG sowie die damit zusammenhängenden Entscheidungskompetenzen und Vergütungselemente.

1. Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG

1. Grundlagen und Grundsätze

Die bei der Flughafen Zürich AG geltenden Regeln bezüglich Vergütungen basieren auf den gesellschafts- und kapitalmarktrechtlichen Vorgaben des Obligationenrechts, der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV – bis Ende des Berichtsjahres) und den SIX-Regularien sowie auf den Gesellschaftsstatuten (Art. 25 ff.) und den gestützt darauf erlassenen Beschlüssen und Reglementen.

GRI 2-19

Die Vergütungsphilosophie der Flughafen Zürich AG orientiert sich an einer auf nachhaltigen Erfolg ausgerichteten Unternehmensstrategie und soll mit der Ausrichtung marktgerechter, leistungsorientierter und erfolgsabhängiger Vergütungen die Voraussetzungen dafür schaffen, in einem kompetitiven Arbeitsmarkt qualifizierte und engagierte Mitarbeitende zu gewinnen und zu halten. Das Vergütungssystem soll einfach ausgestaltet, klar und transparent sein. Das bei der Gesellschaft bestehende System der Vergütungen ist in seinen Grundzügen seit Langem unverändert und über die Jahre lediglich in Einzelaspekten adjustiert worden. Das System der Vorsorgebeiträge für die Geschäftsleitung stimmen im Grundsatz mit denjenigen der übrigen Angestellten am Standort Zürich überein. Einziger Unterschied ist, dass die Vorsorgebeiträge für die Pensionskasse auf dem variablen Lohnbestandteil der Geschäftsleitung vollumfänglich vom Arbeitgeber bezahlt werden. Es werden keine Abgangsentschädigungen an den Verwaltungsrat oder die Geschäftsleitung ausgerichtet.

Das aktuell geltende Vergütungs- resp. Bonussystem wurde im Jahr 2012 ausgearbeitet und zuletzt im Jahr 2017 leicht angepasst. Das Bonusreglement der Geschäftsleitung wird dem Verwaltungsrat vom Nomination & Compensation Committee zum Entscheid vorgelegt. Das Reglement für alle anderen bonusberechtigten Mitarbeitenden wird von der Geschäftsleitung verabschiedet. Weitere Informationen sind in den Kapiteln [› 2. Komponenten und Festsetzungsverfahren](#) und [› 3. Genehmigung durch die Generalversammlung](#) zu finden.

GRI 2-20

2. Komponenten und Festsetzungsverfahren

Für die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Die Vergütungen an die amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrats setzen sich aus Jahrespauschalen und Sitzungsgeldern zusammen. Jahrespauschalen werden für die Tätigkeit im Verwaltungsrat und in dessen Ausschüssen gewährt, wobei der Verwaltungsrat nach Bedarf Ausschüsse bilden kann. Die Anzahl der Sitzungen des

Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse und die Anzahl der Ausschüsse werden in Abhängigkeit zu den geschäftlichen Erfordernissen festgelegt. Der gegenüber der Generalversammlung zu beantragende Gesamtbetrag für die prospektive Vergütung wird so ausgestaltet, dass auch Geschäftsjahre, in denen der Verwaltungsrat mit ausserordentlichen Situationen konfrontiert ist, abgedeckt werden können. Anhand der Teilnahme jedes Mitglieds an den Sitzungen des Verwaltungsrats und der Ausschüsse werden die Sitzungsgelder bestimmt. Die entsprechenden Ansätze sind dabei nach Bruttoprinzip definiert; sie legen also die der Gesellschaft insgesamt, das heisst unter Einschluss der von Gesetzes wegen anfallenden und vollumfänglich von der Gesellschaft getragenen Sozialversicherungs- und beruflichen Vorsorgebeiträge erwachsenden Honorarkosten fest.

Die Ansätze werden vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committee nach pflichtgemäsem Ermessen festgesetzt. Sie behalten ihre Gültigkeit auf unbestimmte Zeit, das heisst, bis sie gegebenenfalls durch neuerlichen Beschluss geändert werden. Bonus- und Beteiligungsprogramme für Verwaltungsratsmitglieder bestehen nicht.

Für die Vergütung der Mitglieder der Geschäftsleitung

Die Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich zusammen aus einem festen Lohnanteil (Basisvergütung und Sachleistungen) sowie einem erfolgsabhängigen, variablen Anteil, zuzüglich arbeitgeberseitiger Sozialversicherungs- und beruflicher Vorsorgebeiträge. Der variable Anteil wird zu zwei Dritteln in bar und zu einem Drittel in mit einer vierjährigen Sperrfrist versehenen Aktien der Gesellschaft ausgerichtet, womit das Anreizsystem auch ein auf eine langfristige Perspektive ausgerichtetes Element miteinschliesst.

Die Bemessung des festen Lohnanteils erfolgt nach pflichtgemäsem Ermessen. Die Bemessung des variablen Anteils ist abhängig vom Erreichungsgrad des vom Verwaltungsrat für das betreffende Geschäftsjahr definierten Zielwerts für den Unternehmenserfolg. Als Zielwert dient das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT, exklusive Lärmeinfluss) gemäss Budget. Der für eine 100ige Zielerreichung veranschlagte Zielbonus beträgt für den CEO 100 % und für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung 50 % der Basisvergütung. Die variable Vergütung ist im Falle überschüssender Zielerreichung auf 150 % des Zielbonus limitiert, im Falle eines Zielerreichungsgrads von unter 70 % entfällt der Anspruch auf variable Vergütung. Der Verwaltungsrat kann gemäss statutarischen und reglementarischen Grundlagen nach seinem Ermessen in begründeten Ausnahmefällen eine patronale Anpassung des variablen Lohnanteils gewähren, unter Beachtung der Obergrenze von 150 % des Zielbonus.

Diese Vergütungen werden jährlich vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committee festgesetzt. Eine Teilnahme oder ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Entscheiden des Verwaltungsrats nicht zu.

3. Genehmigung durch die Generalversammlung

Die Generalversammlung stimmt alljährlich in bindender Weise über den Gesamtbetrag der Vergütungen des Verwaltungsrats und den Gesamtbetrag der Vergütungen der Geschäftsleitung ab. Dies erfolgt auf der Grundlage von Art. 26 der Gesellschaftsstatuten in prospektiver Weise; das heisst, es werden die maximalen Gesamtbeträge, die für das jeweils nächstfolgende Geschäftsjahr an die Mitglieder des

Verwaltungsrats beziehungsweise an die Mitglieder der Geschäftsleitung ausgerichtet werden können, der Generalversammlung zur Genehmigung unterbreitet.

Gegebenenfalls steht gemäss Art. 26 Abs. 2 der Statuten für die Vergütung nachträglich nominiertes Geschäftsleitungsmitglieder ein Zusatzbetrag im Umfang von 30 % des genehmigten Gesamtbetrags pro zusätzliches Mitglied zur Verfügung, der nicht der Genehmigung durch die Generalversammlung bedarf.

Angesichts des Umstands, dass die effektiv zur Auszahlung gelangenden Beträge auch von im Zeitpunkt der Genehmigung noch nicht bekannten Faktoren abhängen (bei den Vergütungen des Verwaltungsrats die Ausschüsse und die tatsächliche Anzahl Sitzungen, bei den Vergütungen der Geschäftsleitung das Unternehmensergebnis), bringt es der prospektive Genehmigungsmodus mit sich, dass den Genehmigungsbeschlüssen der Generalversammlung theoretische Maximalbeträge zugrunde gelegt werden müssen. Die tatsächlich ausgerichteten Vergütungen des betreffenden Geschäftsjahrs werden im darauffolgenden Jahr im Vergütungsbericht ausgewiesen, der der Generalversammlung zur konsultativen Abnahme unterbreitet wird.

2. Ausgerichtete Vergütungen

Die tatsächlich pro Geschäftsjahr ausgerichteten Vergütungen sind die folgenden:

1. Vergütungen des Verwaltungsrats

a) für das Berichtsjahr (2022):

(in CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung ¹⁾	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen ¹⁾	Committee- Entschädigungen ¹⁾	Sitzungsgelder für Committees ¹⁾	Total
Name	Funktion					
Andreas Schmid	Präsident	328'500	23'000	23'000	51'750	426'250
Josef Felder	Vizepräsident; Vorsitz Audit & Finance Committee	108'531	23'000	17'250	40'250	189'031
Vincent Albers	Mitglied	97'750	23'000	17'250	48'875	186'875
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'750	23'000	5'750	14'375	140'875
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	97'750	20'125	17'250	28'750	163'875
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	97'750	20'125	5'750	2'875	126'500
Eveline Saupper ³⁾	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	104'219	23'000	17'250	20'125	164'594
Carmen Walker Späh ⁴⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	97'750	11'500	11'500	2'875	123'625
Total		1'030'000	166'750	115'000	209'875	1'521'625

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag 1'700'000

1) Der Ausweis der Vergütungen erfolgt auf Bruttobasis, d.h. einschliesslich der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge an Sozialversicherungen und Vorsorgeeinrichtungen.

2) Vom Gesamtbetrag von CHF 126'500 wurden CHF 87'525 an die Stadt Zürich und CHF 38'975 an das Mitglied ausgerichtet.

3) Vizepräsidentin bis GV 2021

4) Vom Gesamtbetrag von CHF 123'625 wurden CHF 123'625 an den Kanton Zürich und CHF 0 an das Mitglied ausgerichtet.

b) für das Vorjahr (2021):

(in CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung ¹⁾	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen ¹⁾	Committee- Entschädigungen ¹⁾	Sitzungsgelder für Committees ¹⁾	Total
Name	Funktion					
Andreas Schmid	Präsident	328'500	23'000	23'000	48'875	423'375
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	115'000	23'000	17'250	17'250	172'500
Vincent Albers	Mitglied	97'750	23'000	17'250	43'125	181'125
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'750	23'000	5'750	8'625	135'125
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	97'750	23'000	11'500	25'875	158'125
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	97'750	20'125	17'250	34'500	169'625
Corine Mauch ²⁾	Mitglied	97'750	23'000	5'750	8'625	135'125
Carmen Walker Späh ³⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	97'750	14'375	11'500	5'750	129'375
Total		1'030'000	172'500	109'250	192'625	1'504'375
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						1'700'000

1) Der Ausweis der Vergütungen erfolgt auf Bruttobasis, d.h. einschliesslich der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge an Sozialversicherungen und Vorsorgeeinrichtungen.

2) Vom Gesamtbetrag von CHF 135'125 wurden CHF 94'856 an die Stadt Zürich und CHF 40'269 an das Mitglied ausgerichtet.

3) Vom Gesamtbetrag von CHF 129'375 wurden CHF 129'375 an den Kanton Zürich und CHF 0 an das Mitglied ausgerichtet.

Weder im Jahr 2022 noch im Jahr 2021 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

2. Vergütungen der Geschäftsleitung

a) für das Berichtsjahr (2022):

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) ¹⁾	Variable Vergütung (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialversiche- rungsbeiträge	Diverses ²⁾	Total CHF	Aktien in Stück ³⁾	CHF je Aktie ³⁾
Name								
Stephan Widrig (CEO)	420'000	363'977	182'023	254'763	27'818	1'248'581	1'272	143.10
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung ⁴⁾	1'695'027	749'152	320'115	752'913	171'332	3'688'539	2'237	143.10
Total	2'115'027	1'113'129	502'138	1'007'676	199'150	4'937'120	3'509	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						5'500'000		

1) Die Zuteilung wird auf eine ganze Anzahl Aktien abgerundet und ein verbleibender Restbetrag wird dem Baranteil zugeschlagen. Dadurch kann sich die Aufteilung der variablen Vergütung in Bar- und Aktienanteil, bei unverändertem Gesamtbetrag, noch geringfügig verändern.

2) Unter Diverses werden Repräsentationsspesen und das Geschäftsauto zusammengefasst, in Einzelfällen umfasst dies weitere Leistungen wie z.B. Dienstaltersgeschenk.

3) Die oben aufgeführte Anzahl Aktien (in Stück) basiert auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Zeitpunkt der Ausrichtung berechnet.

4) Per 1. Juni 2022 ist die Geschäftsleitung um ein Mitglied erweitert worden.

Die Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss vorstehender Tabelle zusammen. Die variable Vergütung erfolgt in Abhängigkeit zum Zielerreichungsgrad des vom Verwaltungsrat für das betreffende Geschäftsjahr definierten Zielwerts für den Unternehmenserfolg. Im Berichtsjahr wurde der Zielerreichungsgrad vom Verwaltungsrat unter Berücksichtigung von Sonderfaktoren nach unten korrigiert und bei 130 % festgelegt. Im Vorjahr lag der Zielerreichungsgrad ebenfalls über 100 %, wobei die variable Vergütung für die Geschäftsleitung angesichts des Konzernverlusts auf den Zielwert von 100 % reduziert wurde.

Die variable Vergütung (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, die Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahrs. Die gesamte variable Vergütung (Bar- und Aktienanteil) beläuft sich bei den einzelnen Geschäftsleitungsmitgliedern auf zwischen 50 % und 100 % des fixen Salärs. Die als Element der variablen Vergütung abgegebenen Aktien sind mit einer Sperrfrist von vier Jahren belegt (siehe dazu auch Finanzbericht, Konzernrechnung gemäss IFRS, Erläuterungen zur Konzernrechnung, > Ziffer 3, Personalaufwand). Im Jahr 2022 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet.

b) für das Vorjahr (2021):

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) ¹⁾	Variable Vergütung (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge	Diverses ²⁾	Total CHF	Aktien in Stück ³⁾	CHF je Aktie ³⁾
Name								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	266'751	133'249	226'371	26'994	1'053'365	812	164.10
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung ⁴⁾	1'364'170	455'463	226'622	568'410	91'614	2'706'279	1'381	164.10
Total	1'764'170	722'214	359'871	794'781	118'608	3'759'644	2'193	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						4'500'000		

1) Die Zuteilung wird auf eine ganze Anzahl Aktien abgerundet und ein verbleibender Restbetrag wird dem Baranteil zugeschlagen. Dadurch kann sich die Aufteilung der variablen Vergütung in Bar- und Aktienanteil, bei unverändertem Gesamtbetrag, noch geringfügig verändern.

2) Unter Diverses werden Repräsentationsspesen und das Geschäftsauto zusammengefasst, in Einzelfällen umfasst dies weitere Leistungen wie z.B. Dienstaltersgeschenk.

3) Die oben aufgeführte Anzahl Aktien (in Stück) basiert auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Zeitpunkt der Ausrichtung berechnet.

4) Per 1. August 2021 ist die Geschäftsleitung um ein Mitglied erweitert worden.

3. Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen

Weder im Jahr 2022 noch im Jahr 2021 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.

3. Tätigkeiten bei anderen Unternehmen

Nachfolgend werden die Tätigkeiten der Mitglieder des Verwaltungsrates sowie der Geschäftsleitung bei anderen Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstigen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten aufgeführt:

Verwaltungsrat	Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten
Andreas Schmid	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Präsident Helvetica Capital AG • Vorsitzender Aufsichtsrat Villeroy & Boch AG, Deutschland¹⁾ • Mitglied VR Gategroup Holding AG • Mitglied VR Steiner AG • Mitglied Stiftungsrat Avenir Suisse • VR-Präsident Nüssli AG • Internationaler Beirat École Hôtelière Lausanne (EHL)
Vincent Albers	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglied des VR und Geschäftsleitung der Albers & Co AG • VR-Präsident Hardturm AG (Albers Gruppe) • Mitglied VR Schoeller Textil AG (Albers Gruppe) • VR-Präsident AG Haus zum blauen Täubli • Mitglied VR Immobilien ETHFZ AG • Mitglied VR Hohenlinden AG • Mitglied VR Kartaus AG • diverse weitere Mandate in Einheiten der Albers Gruppe
Guglielmo Brentel	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Präsident H&G Hotel Gast AG, Altendorf • VR-Präsident Gastgeber3.0 AG, Zürich • VR-Präsident Holesa AG, Lenzerheide (Hotel Schweizerhof) • VR-Präsident Niklaus Ming Holding AG, Vevey • Präsident IG Seepärke Zürich • Präsident Zürich Tourismus • Mitglied VR Laax Hospitality 3.0 AG
Josef Felder	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Vizepräsident AMAG Group AG und Tochtergesellschaften • Mitglied VR Cereal Property Group AG • Mitglied VR Gebr. Knie Schweizer National-Circus AG • VR-Präsident Musikpunkt Hug Holding AG • VR-Präsident SGV Holding AG (Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee) • VR-Präsident Felder & Company AG
Stephan Gemkow	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglied VR AMADEUS IT Group S.A., Madrid, Spanien¹⁾ • Mitglied VR Airbus SE, Leiden, Niederlande¹⁾ • Senior Advisor BNP Paribas Group, Frankfurt, Deutschland¹⁾ • Mitglied Stiftungsrat C.D. Waelzholz GmbH & Co. KG, Hagen, Deutschland • Mitglied Aufsichtsrat Airbus Defence und Space GmbH, Ottobrunn, Deutschland
Corine Mauch	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtpräsidentin der Stadt Zürich • Mitglied Stiftungsrat Greater Zurich Area • Mitglied Stiftungsrat Stiftung Innovationspark Zürich • Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich • Mitglied Verwaltungsrat Tonhalle-Gesellschaft Zürich AG • Mitglied Vorstand BlueLion Stiftung • Präsidentin Stiftungsrat Nico Kaufmann Stiftung • Mitglied Vorstand Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung RZU • Vizepräsidentin Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée • Mitglied Stiftungsrat Zoo Zürich • Präsidentin Stiftungsrat Zürcher Filmstiftung • Mitglied Vorstand Zürcher Kunstgesellschaft
Eveline Saupper	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtsanwältin • Mitglied VR Clariant AG¹⁾ • Mitglied VR Georg Fischer AG¹⁾ • Mitglied VR Forbo Holding AG¹⁾ • Mitglied VR Stäubli Holding AG • Mitglied VR Tourismus Savognin Bivio Albula AG • VR-Präsidentin Mentex Holding AG • Mitglied Stiftungsrat Piz Mittel Val Surses • VR-Präsidentin Piz Mittel Management AG (100 % Tochter der Stiftung Piz Mittel Val Surses) • Mitglied Stiftungsrat UZH Foundation
Carmen Walker Späh	<ul style="list-style-type: none"> • Regierungsrätin Kanton Zürich • Präsidentin Stiftungsrat Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing

Die Anforderungen an die Offenlegung von weiteren Mandaten von Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung richten sich im Vergütungsbericht nach dem Schweizerischen Obligationenrecht, im Berichtsteil zur Corporate Governance richten sie sich nach der Corporate-Governance-Richtlinie der SIX. Diese Anforderungen sind nicht deckungsgleich.

1) börsenkotiert

Geschäftsleitung	Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten
Stephan Widrig	• Mitglied VR Schweiter Technologies AG ¹⁾
Daniel Bircher	keine
Lukas Brosi	• Vorstandsmitglied Vereinigung Schweizer Finanzchefs
Stefan Gross	keine
Lydia Naef ²⁾	• VR-Präsidentin Flying Bag AG • VR-Präsidentin Nabreg AG
Stefan Tschudin	keine
Manuela Staub ³⁾	keine

1) börsenkotiert

2) seit 1. September 2022

3) seit 1. Juni 2022

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 9. März 2023

Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung des Vergütungsberichts



Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG (die Gesellschaft) für das am 31. Dezember 2022 endende Jahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich auf die Angaben zu Vergütungen, Darlehen und Krediten nach Art. 14-16 der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) in den als „geprüft“ gekennzeichneten Tabellen auf den Seiten 133 bis 135 des Vergütungsberichts.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die Angaben zu Vergütungen, Darlehen und Krediten im Vergütungsbericht dem schweizerischen Gesetz und den Art. 14-16 VegüV.



Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung des Vergütungsberichts“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die mit „geprüft“ gekennzeichneten Tabellen im Vergütungsbericht, die Konzernrechnung, die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zum Vergütungsbericht erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zu den geprüften Finanzinformationen im Vergütungsbericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für den Vergütungsbericht

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung eines Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist. Zudem obliegt ihm die Verantwortung über die Ausgestaltung der Vergütungsgrundsätze und die Festlegung der einzelnen Vergütungen.



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung des Vergütungsberichts

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die im Vergütungsbericht enthaltenen Angaben zu den Vergütungen, Darlehen und Krediten gemäss Art. 14-16 VegüV frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern sind, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Vergütungsberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Prüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- ▶ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- ▶ beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Prüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und kommunizieren mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und – sofern zutreffend – über Massnahmen zur Beseitigung von Gefährdungen oder getroffene Schutzmassnahmen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

Konzernrechnung

Konzernrechnung gemäss International Financial Reporting Standards (IFRS)

Konzernerfolgsrechnung	142
Konzerngesamtergebnisrechnung	143
Konzernbilanz	144
Konzerngeldflussrechnung	145
Veränderung des Konzerneigenkapitals	146
Anhang zur Konzernrechnung	147
Bericht der Revisionsstelle	211

Konzernerfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2022	2021
Aviation-Erträge	(2)	491.1	240.6
Non-Aviation-Erträge	(2)	532.4	439.4
Total Erträge		1'023.5	680.0
Personalaufwand	(3)	-196.9	-171.3
Polizei und Sicherheit		-105.3	-84.7
Energie und Abfall		-34.2	-22.2
Unterhalt und Material		-38.8	-27.9
Andere Betriebskosten	(4)	-50.1	-45.2
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-43.2	-34.0
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	21.0	17.8
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	(5)	-16.8	-10.6
Übrige Aufwendungen	(5)	-3.6	-2.7
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		555.6	299.2
Abschreibungen und Amortisationen		-295.3	-280.2
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		260.2	19.1
Finanzaufwand	(6)	-42.2	-32.1
Finanzertrag	(6)	22.2	3.0
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	-3.7
Ergebnis vor Steuern		240.3	-13.7
Ertragssteuern	(7)	-33.3	3.6
Konzernergebnis		207.0	-10.1
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Konzernergebnis		207.0	-10.1
Anteil Minderheitsaktionäre am Konzernergebnis		0.0	0.0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	6.74	-0.33
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	6.74	-0.33

Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2022	2021
Konzernergebnis		207.0	-10.1
Sonstiges Gesamtergebnis			
Fremdwährungsdifferenzen		-3.5	-8.5
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-3.5	-8.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern		63.7	92.4
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		63.7	92.4
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		60.2	83.9
Gesamtergebnis		267.2	73.8
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		267.2	73.8
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		0.0	0.0

Konzernbilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2022	31.12.2021
Aktiven			
Sachanlagen	(8)	2'701.8	2'745.8
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(9)	152.2	73.9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	591.6	605.9
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	(11)	290.3	268.6
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	46.5	66.3
Übrige immaterielle Vermögenswerte	(11)	13.0	17.9
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	0.0	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	301.0	327.7
Langfristige Festgelder	(16)	8.0	2.1
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		7.9	8.7
Latente Steuerguthaben	(21)	8.1	8.1
Total Anlagevermögen		4'120.4	4'125.1
Warenlager		10.9	10.2
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	60.1	45.3
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		57.6	8.8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	93.3	78.6
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	210.3	164.5
Laufende Steuerguthaben		0.9	0.1
Kurzfristige Festgelder	(16)	401.1	121.3
Flüssige Mittel	(16)	261.2	409.3
Total Umlaufvermögen		1'095.4	838.1
Total Aktiven		5'215.8	4'963.2
Passiven			
Aktienkapital	(17)	307.0	307.0
Eigene Aktien		-0.1	-0.1
Kapitalreserven		200.2	199.6
Umrechnungsdifferenzen		-111.2	-107.7
Übrige Gewinnreserven		2'283.2	2'012.4
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'679.0	2'411.2
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		0.1	0.1
Total Eigenkapital		2'679.1	2'411.3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	1'520.3	1'873.9
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	273.0	318.3
Latente Steuerverbindlichkeiten	(21)	71.3	43.4
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	(22)	10.7	87.8
Langfristiges Fremdkapital		1'875.3	2'323.4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		44.4	57.0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	422.9	16.8
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	45.7	36.8
Laufende Steuerverbindlichkeiten		19.7	2.7
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	128.8	115.1
Kurzfristiges Fremdkapital		661.4	228.5
Total Fremdkapital		2'536.7	2'551.9
Total Passiven		5'215.8	4'963.2

Konzerngeldflussrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2022	2021
Konzernergebnis		207.0	-10.1
Finanzergebnis	(6)	20.0	29.1
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	3.7
Ertragssteuern	(7)	33.3	-3.6
Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(8)	233.8	231.4
Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	(9)	8.8	7.3
Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	(10)	26.9	22.8
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	25.9	18.7
Buchgewinne (-)/-verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		1.6	0.7
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1.6	0.9
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-78.7	-37.7
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		25.2	-20.5
Zu- (+)/Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende		0.9	4.8
Zu- (+)/Abnahme (-) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-12.1	-15.5
Bezahlte Ertragssteuern		-5.5	-0.3
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		488.6	231.7
Investitionen in Sachanlagen und Projekte in Arbeit		-179.8	-153.8
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-41.9	-37.6
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte		-13.2	-14.6
Investitionen in übrige immaterielle Vermögenswerte		-0.4	-0.3
Investitionen in Finanzanlagen		-151.1	-6.9
Investitionen in Festgelder		-404.4	-222.4
Rückzahlungen von Finanzanlagen		99.6	48.2
Rückzahlungen von Festgeldern		121.3	300.0
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		0.1	0.2
Zinseinnahmen		2.8	0.6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-567.0	-86.6
Rückzahlung ausstehende Anleihen	(18)	-26.6	0.0
Aufnahme Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	2.9	5.0
Rückzahlung Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	-10.7	-68.0
Aufnahme übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	0.0	0.8
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-8.9	-7.5
Rückzahlung Verbindlichkeiten aus Konzessionszahlungen	(18)	-10.2	-0.8
Erwerb eigene Aktien		-1.0	-0.2
Zinszahlungen		-16.2	-13.8
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-70.7	-84.5
Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel		-149.1	60.6
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	409.3	351.2
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		1.1	-2.5
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(16)	261.2	409.3

Veränderung des Konzerneigenkapitals

(CHF in Mio.)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2022	307.0	-0.1	199.6	-107.7	2'012.4	2'411.2	0.1	2'411.3
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	207.0	207.0	0.0	207.0
Fremdwährungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-3.5	0.0	-3.5	0.0	-3.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	0.0	63.7	63.7	0.0	63.7
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-3.5	63.7	60.2	0.0	60.2
Gesamtergebnis	0.0	0.0	0.0	-3.5	270.7	267.2	0.0	267.2
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2021	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Erwerb eigene Aktien	0.0	-1.0	0.0	0.0	0.0	-1.0	0.0	-1.0
Aktienbasierte Vergütungen	0.0	1.0	0.6	0.0	0.0	1.6	0.0	1.6
Bestand per 31. Dezember 2022	307.0	-0.1	200.2	-111.2	2'283.2	2'679.0	0.1	2'679.1

(CHF in Mio.)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2021	307.0	-0.5	199.3	-99.2	1'930.1	2'336.7	0.1	2'336.8
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	-10.1	-10.1	0.0	-10.1
Fremdwährungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-8.5	0.0	-8.5	0.0	-8.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	0.0	92.4	92.4	0.0	92.4
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-8.5	92.4	83.9	0.0	83.9
Gesamtergebnis	0.0	0.0	0.0	-8.5	82.3	73.8	0.0	73.8
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2020	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Erwerb eigene Aktien	0.0	-0.2	0.0	0.0	0.0	-0.2	0.0	-0.2
Aktienbasierte Vergütungen	0.0	0.6	0.3	0.0	0.0	0.9	0.0	0.9
Bestand per 31. Dezember 2021	307.0	-0.1	199.6	-107.7	2'012.4	2'411.2	0.1	2'411.3

Anhang zur Konzernrechnung

I Grundsätze der Konzernrechnungslegung

Allgemeines

Die Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe, welche die Flughafen Zürich AG sowie ihre Tochtergesellschaften umfasst, wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt und entspricht dem schweizerischen Gesetz. Sie wird nach dem Anschaffungswertprinzip erstellt. Ausnahmen dazu bilden die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund, die derivativen Finanzinstrumente, die assoziierten Gesellschaften und die Vorsorgeverpflichtungen.

Die Konsolidierung erfolgt aufgrund von nach einheitlichen Richtlinien erstellten Einzelabschlüssen der Konzerngesellschaften. Einheitlicher Stichtag ist der 31. Dezember. Die Konzernrechnung wird in Schweizer Franken (CHF) erstellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen die Angaben in Millionen Schweizer Franken (in Mio. CHF). Aufgrund kaufmännischer Rundungsregeln kann es vorkommen, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren. Weiter kann dies dazu führen, dass einzelne Beträge gerundet null ergeben.

Die Rechnungslegung nach IFRS erfordert vom Management Einschätzungen und Annahmen sowie eine Ermessensausübung bei der Anwendung der Rechnungslegungsgrundsätze. Dies kann die ausgewiesenen Erträge, Aufwendungen, Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zum Zeitpunkt der Bilanzierung beeinflussen. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt derartige Einschätzungen und Annahmen, die vom Management zum Zeitpunkt der Bilanzierung nach bestem Wissen getroffen wurden, von den tatsächlichen Gegebenheiten abweichen, werden die ursprünglichen Einschätzungen und Annahmen in dem Berichtsjahr prospektiv angepasst, in dem sich die Gegebenheiten geändert haben.

Wesentliche Ermessensentscheide, die das Management bei der Anwendung von IFRS getroffen hat und die wesentliche Auswirkungen auf die Konzernrechnung haben, sowie Annahmen und Schätzungsunsicherheiten, bei denen ein erhebliches Risiko besteht, dass im Folgejahr wesentliche Anpassungen notwendig sein werden, sind im Abschnitt [› II. Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten](#) sowie in den Erläuterungen zur Konzernrechnung unter [› Ziffer 8, Sachanlagen](#) und [› Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#) enthalten.

Neue und geänderte Rechnungslegungsgrundsätze

Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Gesellschaft hat nachfolgende relevante Änderungen an International Financial Reporting Standards eingeführt, die für das Geschäftsjahr, beginnend am 1. Januar 2022, erstmals angewendet werden müssen:

- Änderungen an IAS 16: Erzielung von Erlösen, bevor sich ein Vermögenswert in seinem betrieblichen Zustand befindet
- Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrages
- Änderungen an IFRS 1: Erstanwendung der IFRS durch ein Tochterunternehmen
- Änderungen an IFRS 3: Verweis auf das Rahmenkonzept
- Änderungen an IFRS 9: Gebühren beim 10 %-Barwerttest vor Ausbuchung finanzieller Schulden

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2022 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich Gruppe.

Einführung von neuen Standards im Jahr 2023 und später

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2022 publizierten und für die Gesellschaft relevanten neuen oder geänderten Standards und Interpretationen treten erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet.

Änderungen an Standards und Interpretationen		Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich Gruppe
Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2: Angabe zu Rechnungslegungsmethoden	*	1. Januar 2023	Geschäftsjahr 2023
Änderungen an IAS 8: Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	*	1. Januar 2023	Geschäftsjahr 2023
Änderungen an IAS 12: Latente Steuern im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Verbindlichkeiten die aus einer einzigen Transaktion stammen	*	1. Januar 2023	Geschäftsjahr 2023
Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	*	1. Januar 2024	Geschäftsjahr 2024
Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	*	1. Januar 2024	Geschäftsjahr 2024

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

Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Geschäftsjahr 2022 sind keine Veränderungen im Konsolidierungskreis zu verzeichnen.

Zusammenfassung der wesentlichen Rechnungslegungsgrundsätze

Konsolidierungskreis und -methoden

Die Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe umfasst die Flughafen Zürich AG sowie alle in- und ausländischen Tochtergesellschaften, die sie direkt oder indirekt beherrscht. Die Flughafen Zürich AG beherrscht eine Gesellschaft, wenn sie schwankenden Renditen aus ihrem Engagement bei dieser ausgesetzt ist beziehungsweise Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels ihrer Verfügungsgewalt über diese Gesellschaft zu beeinflussen.

Die Abschlüsse von Tochtergesellschaften sind in der Konzernrechnung ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet. Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden dabei nach der Methode der Vollkonsolidierung zu 100 % übernommen. Konzerninterne Transaktionen und Beziehungen sowie Zwischengewinne auf den konzerninternen Transaktionen und Beständen werden eliminiert.

Die Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt erfolgt nach der Erwerbsmethode. Der Kaufpreis für einen Unternehmenserwerb ist zu bestimmen aus der Summe des Marktwerts der abgegebenen Vermögenswerte, der eingegangenen oder übernommenen Schulden und der vom Konzern ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente. Im Zusammenhang mit einem Unternehmenserwerb anfallende Transaktionskosten werden erfolgswirksam erfasst. Der Goodwill, der aus einem Unternehmenserwerb entsteht, ist als Vermögenswert zu erfassen. Er entspricht dem Überschuss der Summe aus dem Kaufpreis, dem Beitrag der Minderheitsanteile am übernommenen Unternehmen und dem Marktwert des zuvor bereits gehaltenen Eigenkapitalanteils über den Saldo der zu Marktwerten bewerteten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten. Für die Bewertung der Minderheitsanteile besteht pro Transaktion ein Wahlrecht. Sie können entweder zum Marktwert oder zum Anteil der Minderheiten am Marktwert des übernommenen Nettovermögens bewertet werden. Im Falle eines passiven Unterschiedsbetrags wird der verbleibende Überschuss nach nochmaliger Beurteilung des Marktwerts des übernommenen Nettovermögens sofort erfolgswirksam erfasst.

Fremdwährungsumrechnung

Sämtliche Aktiven und Verbindlichkeiten der in Fremdwährung erstellten Bilanzen von Gruppengesellschaften werden zu Konsolidierungszwecken zum Jahresendkurs in CHF (Funktionalwährung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe) umgerechnet. Die in Fremdwährung erstellten Erfolgs- und Geldflussrechnungen werden zu Durchschnittskursen der Periode umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen, die sich aus der unterschiedlichen Umrechnung von Bilanzen und Erfolgsrechnungen ergeben, werden direkt den Umrechnungsdifferenzen im Eigenkapital zugewiesen beziehungsweise belastet. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden zu dem am Transaktionstag gültigen Wechselkurs in CHF umgerechnet und erfasst.

Die in Fremdwährung gehaltenen monetären Aktiven und Passiven werden in der Bilanz zum Stichtagskurs umgerechnet. Kursdifferenzen, die aus der Abwicklung oder durch Neubewertung der Fremdwährungsposition am Bilanzstichtag entstehen, werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

Alternative Erfolgskennzahlen

Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)

EBITDA entspricht dem Ergebnis vor Steuern, Finanzergebnis, Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften sowie Abschreibungen und Amortisationen.

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

EBIT entspricht dem Ergebnis vor Steuern, Finanzergebnis sowie Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften.

Umsatzerfassung

Erträge werden durch die Flughafen Zürich Gruppe zu dem Zeitpunkt erfasst, wenn der Kunde Kontrolle über eine Dienstleistung erlangt hat.

Die Erträge im Segment «Flugverkehr» beinhalten insbesondere die Passagier- und Landegebühren sowie die Lärmgebühren. Die Gebühren für die Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität («Passengers with Reduced Mobility») fliessen ins Segment «PRM». Ins Segment «Nutzungsentgelt» fliessen insbesondere die Entgelte für die Benutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen. Die Erträge im Segment «Luftsicherheit» enthalten im Wesentlichen die Sicherheitsgebühren. Die Erträge werden dabei unmittelbar mit der Erbringung der entsprechenden Leistung realisiert. Die Landegebühren werden dabei pro Landung entsprechend dem Gewicht des Flugzeugs in Rechnung gestellt. Die Passagiergebühren, die Entgelte für die Benutzung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Sicherheitsgebühren basieren auf der Anzahl abfliegender Passagiere. Die Basis für die Lärmgebühren bildet einerseits wiederum die Anzahl abfliegender Passagiere und andererseits eine emissionsabhängige Gebühr entsprechend dem Flugzeugtyp.

Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage, Werbeflächen, Parking, Mieten und Pachtzinsen sowie Nebenkostenverrechnungen) stellen die wesentlichen Komponenten des Segments «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dar. Die Leistungen werden unmittelbar mit der Zurverfügungstellung der Kommerzflächen erbracht und die Erträge entsprechend realisiert. Bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen, die als operatives Leasing einzustufen sind, werden die Mieten linear über die Laufzeit des Mietvertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (zum Beispiel aus Umsatzmietverträgen) werden periodengerecht basierend auf den durch die Mieter erzielten Umsätzen erfasst, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann. Werden Mietern wesentliche Mietanreize (zum Beispiel mietfreie Zeiten oder andere Mietkonzessionen) gewährt, wird der Gegenwert des Anreizes linear über die Gesamt- respektive die Restlaufzeit des Mietvertrags als Anpassung des Ertrags aus Vermietung erfasst. Im Zusammenhang mit der Coronapandemie durch den Lockdown bedingte Mietzinsausfälle wurden sofort erfolgswirksam erfasst.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis setzt sich aus Zinszahlungen auf Fremdkapital basierend auf der Effektivzinsmethode (ohne Fremdkapitalkosten auf Bauten in Arbeit), Zinsaufwand aus der Barwertanpassung von Rückstellungen und langfristigen Verbindlichkeiten, Zins- und Dividenderträgen, Fremdwährungsgewinnen und -verlusten sowie Gewinnen und Verlusten aus Finanzanlagen zusammen.

Der Zinsertrag wird gemäss der Effektivzinsmethode über die Erfolgsrechnung erfasst. Dividenderträge werden am Datum der Fälligkeit erfolgswirksam erfasst.

Fremdfinanzierungskosten, die während der Bauphase für mobile Sachanlagen sowie Hoch- und Tiefbaubjekte anfallen, werden bis zum Zeitpunkt des Nutzentritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage in den Herstellkosten aktiviert.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Herstellkosten der Immobilien enthalten direkte Arbeitskosten (Dritt- und Eigenleistungen), Material- und Gemeinkosten sowie die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, die bis zum Zeitpunkt des Nutzenantritts (Inbetriebsetzung) oder der zeitlich davor liegenden Fertigstellung der jeweiligen Sachanlage aktiviert werden. Wesentlichen Bauten in Arbeit werden die anteiligen Fremdfinanzierungskosten und Eigenleistungen belastet.

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

Die Abschreibungen erfolgen (mit Ausnahme der Grundstücke, die nicht abgeschrieben werden) linear über den Zeitraum der geschätzten Nutzungs- oder der kürzeren Leasingdauer. Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien beträgt:

- Hochbauten: bis maximal 30 Jahre
- Tiefbauten: bis maximal 30 Jahre
- Mobile Sachanlagen: 4 bis 20 Jahre

Projekte in Arbeit werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet und umfassen Investitionen in noch nicht abgerechnete Projekte, wobei es sich zum grössten Teil um Bauprojekte handelt. Nach Inbetriebnahme und Abrechnung der Projekte werden diese den einzelnen Sachanlagekategorien und Segmenten zugeteilt und entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Ab Beginn der Nutzung beziehungsweise ab der Fertigstellung werden keine Fremdkapitalzinsen mehr aktiviert.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Investitionen werden in den betroffenen Bilanzpositionen vom Buchwert abgezogen und über die gleiche Nutzungsdauer wie die jeweiligen Grundinvestitionen aufgelöst. Die Erfassung in der Erfolgsrechnung erfolgt als Ausgleichsposten zu den Abschreibungen. Sämtliche erhaltenen Beiträge der öffentlichen Hand sind A-fonds-perdu-Beiträge und es besteht keinerlei Rückzahlungspflicht seitens der Flughafen Zürich AG.

Leasingverhältnisse als Leasingnehmer

Die Flughafen Zürich Gruppe beurteilt zu Beginn, ob ein Vertrag als Leasing einzustufen ist oder ein Leasing enthält. Dies ist der Fall, wenn der Vertrag dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Diese Beurteilung erfordert ein gewisses Ermessen.

Die Flughafen Zürich Gruppe erfasst das Nutzungsrecht am Leasingobjekt und die Leasingverbindlichkeit zu Beginn des Leasings. Das Nutzungsrecht wird in der Position «Nutzungsrechte an geleasten Vermögenswerten» ausgewiesen und die Leasingverbindlichkeit entsprechend ihrer Fälligkeit unter den kurz- oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die erstmalige Bewertung des Nutzungsrechts am Leasingobjekt beruht auf dem Barwert der Leasingzahlungen plus erstmalige direkte

Kosten sowie die Kosten für die Nachbesserungspflicht abzüglich erhaltener Anreize. Bei der Berechnung des Barwerts der Leasingzahlungen verwendet die Gesellschaft ihren Grenzfremdkapitalzinssatz zum Bereitstellungsdatum, da der dem Leasingverhältnis zugrunde liegende Zinssatz nicht ohne Weiteres bestimmt werden kann. Das Nutzungsrecht am Leasingobjekt wird über den kürzeren der beiden Zeiträume, Laufzeit des Leasingverhältnisses oder Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts, abgeschrieben. Das Nutzungsrecht unterliegt einer Wertbeeinträchtigungsprüfung, sofern Hinweise auf eine Wertbeeinträchtigung vorliegen. Umfasst das Leasingverhältnis eine Verlängerungs- oder eine Kaufoption, die die Gesellschaft ihrer Auffassung nach mit hinreichender Sicherheit ausüben wird, werden die Kosten der Option in den Leasingzahlungen mitberücksichtigt.

Die Flughafen Zürich Gruppe hat beschlossen, das Nutzungsrecht und die Leasingverbindlichkeiten nicht zu erfassen, falls die Leasingdauer maximal zwölf Monate beträgt oder falls IT-Ausrüstungen von geringem Wert (bis CHF 5'000) betroffen sind. Die Zahlungen für solche Leasingverhältnisse werden über die Dauer der Verträge linear erfasst.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property nach IAS 40) umfassen Immobilien, die langfristig zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten werden. Sie werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellkosten bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich planmässiger linearer Abschreibungen und gegebenenfalls abzüglich Wertminderungen nach IAS 36.

Bei Projekten werden die angefallenen Kosten anlässlich der Inbetriebnahme abgerechnet und den entsprechenden Anlagekategorien der Renditeliegenschaft zugewiesen. Anschliessend werden die Anlagen gemäss ihren individuellen Nutzungsdauern abgeschrieben.

Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien beträgt:

- Hochbauten: bis maximal 40 Jahre
- Tiefbauten: bis maximal 50 Jahre
- Mobile Sachanlagen: 4 bis 20 Jahre

Gemeinsame Vereinbarungen

Eine gemeinsame Vereinbarung (Joint Arrangement nach IFRS 11) ist ein vertraglicher Zusammenschluss von zwei oder mehreren Parteien, der diesen die gemeinschaftliche Führung (Joint Control) über eine Aktivität gewährt. Jedes Joint Arrangement ist entweder als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) zu klassifizieren. In einer Joint Operation haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte an den Vermögenswerten und Schulden des Joint Arrangement und bilanzieren diese anteilmässig. In einem Joint Venture haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien lediglich Rechte auf das Nettovermögen des Joint Arrangement (Bilanzierung nach der Equitymethode).

Immaterielle Vermögenswerte

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

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

Direkt zurechenbare externe und interne Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung von Computersoftware werden – wenn es sich um ein klar abgegrenztes Projekt handelt – aktiviert, sofern der daraus entstehende zukünftige Nutzen diese Kosten übersteigt. Die Nutzungsdauer beträgt drei bis fünf Jahre.

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Falls Konzessionsverträge für den Betrieb von ausländischen Flughäfen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12 fallen, werden diese Verträge grundsätzlich nach dem «Intangible Asset Model» (IFRIC 12.17) bilanziert. Die Konzessionsgesellschaften erhalten dabei als Betreiberinnen das Recht, eine Nutzungsgebühr als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Konzessionsverträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von fixen Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum Marktwert (Fair Value) der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikogerechten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für die erbrachten Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden periodengerecht in Höhe der Herstellkosten als immaterieller Vermögenswert erfasst. Erlöse und Aufwendungen aus Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäss IFRIC 12.14 erfasst. Die Folgebewertung der erfassten finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode. Die Folgebewertung der aktivierten Rechte erfolgt in Höhe der Herstellkosten abzüglich kumulierter planmässiger Abschreibungen über die Laufzeit der Konzessionen. Allfällige garantierte Mindesteinnahmen seitens der Konzessionsgeber werden gemäss IFRIC 12.18 vom immateriellen Vermögenswert in Abzug gebracht und als finanzieller Vermögenswert bilanziert.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an denen die Flughafen Zürich Gruppe zwischen 20 % und 50 % hält und bei denen sie Einfluss auf die finanzielle und betriebliche Geschäftspolitik, jedoch keine Kontrolle hat, werden gemäss der Equitymethode in die Konzernrechnung einbezogen. Dabei wird per Erwerbszeitpunkt der Marktwert der anteiligen Nettoaktiven ermittelt und gemeinsam mit einem allfälligen Goodwill in der Position «Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften» bilanziert. In den nachfolgenden Berichtsperioden wird dieser Wert um den Anteil der Flughafen Zürich AG am zusätzlichen Kapital und am erwirtschafteten Ergebnis sowie um allfällige Dividenden angepasst.

Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften, an denen die Unternehmung unter 20 % hält, auf die jedoch massgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, werden ebenfalls gemäss der Equitymethode in die Konzernrechnung einbezogen.

Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden gemäss den Grundsätzen von IFRS 9 einerseits zu fortgeführten Anschaffungskosten (Obligationen) und andererseits zu Marktwerten mit erfolgswirksamer Verbuchung der Marktwertveränderungen (übrige Finanzanlagen) klassifiziert.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschliesslich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken verwendet und unter den sonstigen Forderungen beziehungsweise im übrigen kurzfristigen Fremdkapital zum Marktwert bilanziert. Marktwertveränderungen werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

Warenlager

Das Warenlager umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und für Reparaturen der Sachanlagen dienendes Verbrauchsmaterial, das zu Anschaffungskosten beziehungsweise dem tieferen netto realisierbaren Wert bilanziert wird. Für die Bewertung wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

Forderungen

Forderungen werden am Anfang zum Marktwert und danach zu fortgeführten Anschaffungskosten, die in der Regel dem Nominalwert entsprechen, abzüglich der notwendigen Einzelwertberichtigungen für gefährdete Forderungen, bewertet. Sobald ausreichende Hinweise dafür bestehen, dass eine Forderung definitiv nicht mehr eingehen wird, wird die Forderung direkt ausgebucht beziehungsweise mit dafür gebildeten Einzelwertberichtigungen verrechnet.

Für die Berechnung der erwarteten Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die Flughafen Zürich AG eine vereinfachte Methode an. Änderungen des Kreditrisikos werden nicht nachverfolgt, sondern es wird stattdessen zu jedem Abschlussstichtag eine Risikovorsorge auf Basis der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle erfasst. Neben zukunftsbezogenen Faktoren, die für die Kreditnehmer und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spezifisch sind, werden bisherige Erfahrungen mit Kreditverlusten mitberücksichtigt.

Der erzielbare Wert von Forderungen entspricht dem Barwert der geschätzten zukünftigen Cashflows. Wertminderungen auf Forderungen werden rückgängig gemacht, wenn die Erhöhung des erzielbaren Werts auf ein Ereignis zurückgeführt werden kann, das in einer Periode nach Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben und kurzfristige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von bis zu 90 Tagen, gerechnet ab Erwerbszeitpunkt.

Wertminderungen von Vermögenswerten

Die Buchwerte des nicht finanziellen Anlagevermögens (ohne latente Steuern) werden einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Indikatoren einer nachhaltigen Werteinbusse vor, werden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating unit oder CGU) und die nicht finanziellen Vermögenswerte Impairment-Tests in Übereinstimmung mit IAS 36 durchgeführt.

Eine Wertminderung liegt vor, wenn der Buchwert einer CGU oder eines nicht finanziellen Vermögenswerts ihren erzielbaren Wert (höherer Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräusserungskosten und dem Nutzungswert) übersteigt.

Die Berechnung des Nutzungswerts (value in use) erfolgt dabei auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode (DCF), wobei als Diskontsatz ein Nachsteuersatz benutzt wird, der die Risiken des entsprechenden Vermögenswerts reflektiert. Wenn ein Vermögenswert keine mehrheitlich unabhängigen Geldzuflüsse erzielt, wird der erzielbare Wert für die zahlungsmittelgenerierende Einheit bestimmt, zu der der Vermögenswert gehört.

Wertminderungen werden erfolgswirksam erfasst. Sie können rückgängig gemacht werden, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich die Wertminderung reduziert hat oder nicht mehr vorhanden ist, und wenn sich die Schätzungen, die in die Berechnung des erzielbaren Werts eingeflossen sind, verändert haben.

Die Erhöhung des Buchwerts ist auf den Wert beschränkt, der sich ergeben hätte, wenn für den Vermögenswert in den Vorjahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Eigenkapital

Aktienkapital

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

Eigene Aktien

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

Dividenden

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

Finanzverbindlichkeiten

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

Rückstellungen

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

Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen werden für rechtliche und faktische Verpflichtungen aufgrund des Umweltschutzgesetzes gebildet, sobald sie zuverlässig abgeschätzt werden können.

Rückstellungen für formelle Enteignungen werden gebildet für Entschädigungsleistungen, sobald die voraussichtlichen Gesamtkosten aufgrund der letztinstanzlichen Gerichtsentscheide zuverlässig abschätzbar werden (siehe [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

Leistungen an Arbeitnehmende

Für leistungsorientierte Vorsorgepläne werden die Vorsorgekosten und die Vorsorgeverpflichtung auf Basis von unterschiedlichen wirtschaftlichen und demografischen Annahmen mittels der Methode der laufenden Einmalprämie (Projected-Unit-Credit-Methode) bestimmt. Dabei werden die bis zum Bewertungsstichtag zurückgelegten Versicherungsjahre berücksichtigt. Zu den von der Flughafen Zürich Gruppe einzuschätzenden Berechnungsannahmen gehören unter anderem Erwartungen über die zukünftige Gehaltsentwicklung, die langfristige Verzinsung von Altersguthaben, die Personalfuktuation und die Lebenserwartung. Die Bewertungen werden jährlich von unabhängigen Versicherungsmathematikern durchgeführt. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

- Dienstzeitaufwand, der in der Erfolgsrechnung im Personalaufwand erfasst wird;
- Nettozinsaufwand, der in der Erfolgsrechnung im Finanzaufwand erfasst wird, und
- Neubewertungskomponenten, die im sonstigen Gesamtergebnis erfasst werden.

Der Dienstzeitaufwand umfasst den laufenden Dienstzeitaufwand, den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand und Gewinne und Verluste aus Planabgeltungen. Gewinne und Verluste aus Plankürzungen sind Teil des nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwands. Arbeitnehmerbeiträge und Beiträge von Drittpersonen reduzieren den Dienstzeitaufwand und werden von diesem in Abzug gebracht, sofern sie sich aus den Vorsorgereglementen oder einer faktischen Verpflichtung ergeben.

Der Nettozinsaufwand entspricht dem Betrag, der sich ergibt, wenn man den Diskontsatz mit der Nettovorsorgeverpflichtung (beziehungsweise dem Nettovorsorgevermögenswert) zu Beginn des Geschäftsjahrs multipliziert, unter Berücksichtigung der sich im Geschäftsjahr durch Beiträge und Rentenzahlungen

ergebenden Änderungen. Dabei werden unterjährige Kapitalflüsse und Veränderungen pro rata berücksichtigt.

Neubewertungskomponenten umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Entwicklung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen, die sich aufgrund von Annahmeänderungen und Erfahrungsabweichungen ergeben, sowie den Vermögensertrag abzüglich der Beträge, die im Nettozinsaufwand enthalten sind, und Veränderungen der nicht erfassten Vermögenswerte abzüglich der Effekte, die im Nettozinsaufwand enthalten sind. Neubewertungskomponenten werden im sonstigen Gesamtergebnis erfasst und können nicht rezykliert werden.

Der in der Konzernrechnung erfasste Betrag entspricht der Über- oder Unterdeckung der leistungsorientierten Vorsorgepläne (Nettovorsorgeverpflichtung beziehungsweise -vermögenswert). Der erfasste Vermögenswert aus einer allfälligen Überdeckung wird jedoch auf den Barwert des wirtschaftlichen Nutzens aus künftigen Beitragsreduktionen beschränkt.

Arbeitgeberbeiträge an beitragsorientierte Vorsorgepläne werden im Zeitpunkt, wo der Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin den Anspruch darauf erwirbt, direkt in der Erfolgsrechnung als Personalaufwand erfasst. Werden die Leistungen eines Plans verändert oder wird ein Plan gekürzt, wird die entsprechende Veränderung der Leistung, die die nachzuverrechnende Dienstzeit betrifft, oder der Gewinn beziehungsweise der Verlust bei der Kürzung, unmittelbar in der Erfolgsrechnung erfasst.

Für andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende wird der Barwert der Verpflichtung am Bilanzstichtag erfasst. Veränderungen des Barwerts werden direkt in der Erfolgsrechnung als Personalaufwand verbucht.

Aktienbasierte Vergütung

Das jährliche Bonusprogramm der Flughafen Zürich AG sieht vor, dass ein Drittel des zugesprochenen Bonus an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie an berechnete Mitglieder des Kaderns in Aktien vergütet wird. Die aktienbasierte Vergütung wird als Aufwand erfasst und das Eigenkapital entsprechend erhöht.

Ertragssteuern

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

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

Latente Steuern werden gemäss der Balance-Sheet-Liability-Methode auf temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Steuerbilanz und der Konzernbilanz abgegrenzt. In folgenden Fällen werden keine latenten Steuern auf temporären Differenzen erfasst: erstmalig erfasster Goodwill, Ersterfassung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer Transaktion, die weder das Konzernergebnis noch das steuerliche Ergebnis beeinflusst, und Beteiligungen an Tochtergesellschaften, falls es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zukunft nicht aufhebt. Die Bemessung der latenten

Steuern berücksichtigt den erwarteten Zeitpunkt und die erwartete Art und Weise der Realisation beziehungsweise der Tilgung der betroffenen Aktiven und Verbindlichkeiten. Dabei werden die Steuersätze herangezogen, die zum Bilanzstichtag gelten beziehungsweise in Kraft treten werden.

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

Segmentberichterstattung

Der Bericht über die operativen Segmente wird in Übereinstimmung mit IFRS 8 entsprechend der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger (Chief Operating Decision Maker) der Unternehmung erstattet. Als Hauptentscheidungsträger der Flughafen Zürich Gruppe, der für die wesentlichen Entscheidungen betreffend die Allokation der Ressourcen und die Beurteilung der Leistung der operativen Segmente verantwortlich ist, wurde der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG identifiziert.

II Ermessensentscheide in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie wesentliche Annahmen und Schätzungsunsicherheiten

Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik im Bereich der formellen Enteignungen ist aufgrund der Vielzahl rechtlich relevanter Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen komplex und erfordert insbesondere im Bereich der formellen Enteignungen wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2022 noch etwas über 5200 offen waren. Davon sind rund 560 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen hinsichtlich formeller Enteignungen ermöglichten es der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen setzte das Bundesgericht im Jahr 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied im Jahr 2011 abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im Jahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen und im Jahr 2018 zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Im November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere entschiedene Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils auf diesen Zeitpunkt eine Neueinschätzung der Kosten für formelle Enteignungen vor, was jeweils zur Anpassung

der Rückstellung für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte.

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen unverändert CHF 330.0 Mio., wovon CHF 86.6 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 243.4 Mio. sind per 31. Dezember 2022 zurückgestellt (siehe > [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Je nach weiterer Rechtsprechung – unter anderem hinsichtlich Südanflugsbereich am Flughafen Zürich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und der passivierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen verpflichtete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Flughafen Zürich AG im Zusammenhang mit dem Gesuch zum Betriebsreglement 2014, ein erweitertes Schallschutzprogramm einzureichen. Gestützt auf das eingereichte Schallschutzprogramm verabschiedete der Verwaltungsrat im Juni 2015 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten von CHF 240.0 Mio. für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Massnahmen in der Höhe von CHF 100.0 Mio. Die Gesellschaft ist zudem verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang leitete das BAZL ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung ein. Dabei wurde das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat im August 2017 festgesetzt hat, erweitert. In diesem Zusammenhang stellte die Flughafen Zürich AG Mitte 2018 zusätzlich zu den bisher geschätzten Kosten für den Lärm- und Anwohnerschutz weitere Kosten in der Höhe von CHF 60.0 Mio. zurück.

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen unverändert CHF 400.0 Mio., wovon CHF 300.4 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 99.6 Mio. sind per 31. Dezember 2022 zurückgestellt (siehe > [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36

Die durch die Coronapandemie und deren Folgen verursachte verminderte Nachfrage beim Flugverkehr und bei den damit zusammenhängenden kommerziellen Aktivitäten haben sich auch auf die Flughafen Zürich Gruppe ausgewirkt. Da diese Umstände nach wie vor darauf hindeuten, dass der Buchwert von Vermögenswerten beeinträchtigt sein könnte, führt die Gesellschaft für ihre zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating unit oder CGU) und ihre nicht finanziellen Vermögenswerte einen Werthaltigkeitstest in Übereinstimmung mit IAS 36 durch.

Eine Wertminderung liegt vor, wenn der Buchwert einer CGU oder eines nicht-finanziellen Vermögenswerts ihren erzielbaren Betrag (höherer Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräusserungskosten und dem Nutzungswert) übersteigt.

Die Berechnung des Nutzungswerts (value in use) erfolgt dabei auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode (DCF). Die Cashflows werden dabei für die CGU Standort Flughafen Zürich aus der genehmigten Langfristplanung bis 2032 und bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte aus der Planung über die jeweiligen Restlaufzeiten (4 bis 27 Jahre) der Konzessionsverträge abgeleitet. Diese Planungen und Prognosen basieren auf Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie auf der erwarteten Marktentwicklung und berücksichtigen die Auswirkungen der Coronapandemie. Die wesentlichen Annahmen, die zur Bestimmung des erzielbaren Betrags für die verschiedenen CGUs und die nicht finanziellen Vermögenswerte herangezogen wurden, werden nachfolgend offengelegt und weiter erläutert:

Standort Flughafen Zürich

Der erzielbare Betrag für die CGU Standort Flughafen Zürich per 31. Dezember 2022 wurde auf Basis der Berechnung eines Nutzungswerts unter Verwendung von Cashflow-Prognosen ermittelt, die aus der genehmigten Langfristplanung bis 2032 abgeleitet wurden. Der auf die Cashflow-Prognosen angewandte Nachsteuer-Diskontierungssatz (WACC) beträgt 5.5 % (Vorjahr: 5.5 %) und die Cashflows über den Prognosezeitraum hinaus wurden mit einer realen Wachstumsrate von 0.5 % (Vorjahr: 0.5 %) extrapoliert.

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Der erzielbare Betrag für die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte zum 31. Dezember 2022 wurde auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeiten der vertraglich vereinbarten Konzessionen (4 bis 27 Jahre) ermittelt. Der auf die Cashflow-Prognosen angewandte länderspezifische WACC liegt zwischen 9.0 % und 10.5 % (Vorjahr: 9.0 % und 10.3 %).

Ergebnis

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der CGUs und der nicht finanziellen Vermögenswerte ergab per 31. Dezember 2022 für das Flughafenbetreiberprojekt in Iquique (Chile) einen Wertminderungsbedarf von CHF 4.3 Mio. (siehe [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)), welcher im Berichtsjahr über die Erfolgsrechnung erfasst wurde. Für die übrigen Vermögenswerte resultierte keine Wertminderung.

Bilanzierung von Vereinbarungen für Flughafenbetreiberprojekte

Im Falle von Vereinbarungen, bei welchen das Flughafengelände sowohl für die Erbringung regulierter Dienstleistungen als auch für die Erbringung nicht regulierter Dienstleistungen verwendet werden kann, muss das Management beurteilen, ob IFRIC 12 anwendbar ist. Falls die unregulierten Geschäftsaktivitäten wesentlich zu den Erträgen beitragen, findet IFRIC 12 auf dieser Vereinbarung keine Anwendung. Anstelle werden vereinbarte Zahlungen für die Nutzung des Flughafengeländes nach IFRS 16 als Leasingverhältnisse und Erträge aus der Nutzung des Flughafengeländes nach IFRS 15 erfasst und bewertet. Diese Beurteilungen beinhalten Ermessensentscheide durch das Management.

III Erläuterungen zur Konzernrechnung

1 Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Geschäftsjahr 2022 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich		Nicht regulierter Geschäftsbereich		International	Eliminationen	Konsolidiert
2022		Lärm					
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	490.9	0.0	157.8	80.6	0.0	729.4	
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	294.0	0.0	0.0	294.2	
Total Erträge mit Dritten	491.1	0.0	451.8	80.6	0.0	1'023.5	
Intersegmentäre Erträge	27.9	0.0	84.6	0.0	-112.5	0.0	
Total Erträge	519.1	0.0	536.4	80.6	-112.5	1'023.5	
Personalkosten	-76.0	-1.8	-107.6	-11.6	0.0	-196.9	
Übrige Betriebskosten	-157.3	4.0	-77.2	-40.5	-0.0	-271.1	
Intersegmentäre Betriebskosten	-83.8	-0.9	-26.7	-1.2	112.5	0.0	
Segmentergebnis (EBITDA)	202.0	1.4	324.8	27.3	-0.0	555.6	
Abschreibungen und Amortisationen	-148.4	-3.4	-128.9	-14.6	0.0	-295.3	
Segmentergebnis (EBIT)	53.6	-2.1	195.9	12.8	-0.0	260.2	
Finanzergebnis						-20.0	
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						-0.0	
Ertragssteuern						-33.3	
Konzernergebnis						207.0	
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2022	1'971.5	101.4	1'950.1	599.2		4'622.2	
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾						355.0	
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾						238.6	
Total Aktiven per 31. Dezember 2022						5'215.8	
ROIC (in %)	2.3	-1.6	8.2	2.1		4.7	
Investitionen	150.3	0.1	51.2	131.7		333.4	
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	

1) Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die Verbindlichkeiten für latente Steuern und die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende.

2) Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen».

Im Segment «International» ist in der Position «Abschreibungen und Amortisationen» ein Wertminderungsaufwand in Höhe von CHF -4.3 Mio. enthalten, welcher aufgrund von Werthaltigkeitsberechnungen auf Investitionen in internationale Flughafenbetreiberprojekte resultierte (siehe auch [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

(CHF in Mio.)

2022	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴⁾	Zugangsentgelte ⁴⁾	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	297.4	11.2	53.3	128.2	0.9	0.0	490.9
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	297.6	11.2	53.3	128.2	0.9	0.0	491.1
Intersegmentäre Erträge	28.5	0.0	5.8	11.9	2.8	-21.1	27.9
Total Erträge	326.2	11.2	59.1	140.1	3.6	-21.1	519.1
Personalkosten	-62.3	-0.0	-9.9	-2.7	-1.0	0.0	-76.0
Übrige Betriebskosten	-39.6	-10.3	-5.4	-58.4	-43.7	0.0	-157.3
Intersegmentäre Betriebskosten	-59.4	-1.1	-16.6	-13.9	-13.9	21.1	-83.8
EBITDA	164.9	-0.2	27.2	65.0	-54.9	0.0	202.0
Abschreibungen und Amortisationen	-107.7	-0.2	-31.6	-5.7	-3.2	0.0	-148.4
EBIT	57.2	-0.3	-4.4	59.3	-58.1	0.0	53.6
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2022	1'343.4	10.8	450.5	138.8	28.0		1'971.5
ROIC (in %)	3.5	-2.8	-0.8	37.7	-183.6		2.3
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³⁾	1'160.6	3.0	415.8	57.0	20.2		1'656.6
ROIC (in %) nach FGV	4.8	-8.3	-0.9	76.9	-232.4		3.3

3) Die Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) definiert das betriebsnotwendige Vermögen, dessen angemessene Verzinsung Grundlage der Gebührenhöhe ist, als Summe der «Anschaffungs- beziehungsweise Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen sowie des betriebsnotwendigen Nettoumlaufvermögens». Aus dieser Definition ergeben sich daher kleinere Abweichungen gegenüber dem ausgewiesenen investierten Kapital.

4) Gemäss der Verordnung über die Flughafengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC nach FGV für das Segment «Luftsicherheit» 1.2 %.

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Vorjahr 2021 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)						
2021	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	International	Eliminationen	Konsolidiert
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	240.4	0.0	109.0	55.4	0.0	404.8
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	275.0	0.0	0.0	275.2
Total Erträge mit Dritten	240.6	0.0	384.0	55.4	0.0	680.0
Intersegmentäre Erträge	22.8	0.0	66.8	0.0	-89.6	0.0
Total Erträge	263.4	0.0	450.8	55.4	-89.6	680.0
Personalkosten	-61.2	-1.7	-97.9	-10.5	0.0	-171.3
Übrige Betriebskosten	-128.6	-0.9	-52.7	-27.3	0.0	-209.5
Intersegmentäre Betriebskosten	-70.2	-0.8	-18.6	0.0	89.6	0.0
Segmentergebnis (EBITDA)	3.5	-3.3	281.5	17.6	0.0	299.2
Abschreibungen und Amortisationen	-144.7	-3.6	-124.2	-7.6	0.0	-280.2
Segmentergebnis (EBIT)	-141.2	-6.9	157.3	9.9	0.0	19.1
Finanzergebnis						-29.1
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						-3.7
Ertragssteuern						3.6
Konzernergebnis						-10.1
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2021	1'869.6	110.3	1'937.2	384.9		4'302.0
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾						449.5
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾						211.7
Total Aktiven per 31. Dezember 2021						4'963.2
ROIC (in %)	-6.1	-4.9	6.6	2.2		0.4
Investitionen	84.2	0.0	97.3	38.1		219.6
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0

1) Das nicht verzinsliche langfristige Fremdkapital beinhaltet die langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die Verbindlichkeiten für latente Steuern und die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende.

2) Das nicht verzinsliche kurzfristige Fremdkapital beinhaltet die kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz, die laufenden Steuerverpflichtungen, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen».

(CHF in Mio.)							
2021	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴⁾	Zugangsentgelte ⁴⁾	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	149.4	4.6	31.4	54.4	0.6	0.0	240.4
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	149.6	4.6	31.4	54.4	0.6	0.0	240.6
Intersegmentäre Erträge	21.3	0.0	4.6	9.0	2.5	-14.6	22.8
Total Erträge	170.9	4.6	36.1	63.4	3.1	-14.6	263.4
Personalkosten	-51.7	0.0	-6.7	-2.1	-0.7	0.0	-61.2
Übrige Betriebskosten	-35.3	-7.1	-4.0	-40.2	-42.0	0.0	-128.6
Intersegmentäre Betriebskosten	-50.8	-0.8	-12.7	-8.4	-12.0	14.6	-70.2
EBITDA	33.0	-3.2	12.7	12.6	-51.7	0.0	3.5
Abschreibungen und Amortisationen	-105.4	-0.2	-29.1	-6.8	-3.3	0.0	-144.7
EBIT	-72.4	-3.4	-16.4	5.8	-54.9	0.0	-141.2
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2021	1'315.2	7.9	407.0	116.2	23.3		1'869.6
ROIC (in %)	-4.4	-36.8	-3.4	4.1	-195.0		-6.1
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³⁾	1'210.3	3.4	387.1	67.9	20.3		1'689.0
ROIC (in %) nach FGV	-4.6	-87.7	-3.5	7.0	-206.9		-6.6

3) Die Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) definiert das betriebsnotwendige Vermögen, dessen angemessene Verzinsung Grundlage der Gebührenhöhe ist, als Summe der «Anschaffungs- beziehungsweise Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen sowie des betriebsnotwendigen Nettoumlaufvermögens». Aus dieser Definition ergeben sich daher kleinere Abweichungen gegenüber dem ausgewiesenen investierten Kapital.

4) Gemäss der Verordnung über die Flughafengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC nach FGV für das Segment «Luftsicherheit» -44.5 %.

Die interne Berichterstattung über die Segmente an den Hauptentscheidungsträger erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung über die Flughafengebühren (FGV), namentlich im Bereich der von der Verordnung betroffenen regulierten Gebühren und Entgelte. Für den regulierten Geschäftsbereich werden die folgenden Segmente ausgewiesen und dem Hauptentscheidungsträger als Grundlage für seine wesentlichen Beurteilungen und Entscheidungen vorgelegt:

- Segment «Flugverkehr»
- Segment «PRM»
- Segment «Nutzungsentgelte»
- Segment «Luftsicherheit»
- Segment «Zugangsentgelte»

Die in den Tabellen der Segmentberichterstattung ausgewiesene Spalte «Regulierter Geschäftsbereich» stellt kein eigenes Segment nach IFRS 8 dar, sondern fasst aus Darstellungsgründen lediglich die berichtspflichtigen Segmente zusammen, in denen die Gebühren und Entgelte durch die FGV reguliert sind (Ausnahme Segment «Lärm»).

Die Flughafen Zürich Gruppe verfügt damit insgesamt über die folgenden berichtspflichtigen Segmente:

→ **Flugverkehr**

Das Segment «Flugverkehr» beinhaltet die originär flugbetriebsrelevanten Infrastrukturen und Dienstleistungen. Dazu gehören sämtliche den Fluggesellschaften und Passagieren zur Verfügung gestellten Kerndienstleistungen eines Flughafens, die die Flughafen Zürich AG in der Funktion der Flughafenbetreiberin anbietet. Dies sind unter anderem das Pistensystem, ein Grossteil der Vorfeldflächen mit Apron Control, die Passagierflächen in den Terminals, der Frachtbetrieb, die Passagierbetreuung und die Passagierservices sowie die Safety. Die wesentlichen Erträge des Segments «Flugverkehr» sind Passagier- und Landegebühen. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichts der Flugzeuge.

→ **PRM**

Im Segment «PRM» (Passengers with Reduced Mobility) werden die Infrastrukturen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung betreffend Betreuung von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität zusammengefasst. Die Erträge beinhalten ausschliesslich die PRM-Gebühr.

→ **Nutzungsentgelte**

Das Segment «Nutzungsentgelt» enthält die sogenannt zentralen Infrastrukturen. Insbesondere sind dies Check-in-Flächen und -Einrichtungen, Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage, Flugzeugenergieversorgungsanlage, Handlingabstellflächen und die zugehörigen Dienstleistungen und Entgelte.

→ **Luftsicherheit**

Zum Segment «Luftsicherheit» gehören die Einrichtungen und Dienste, die unter der Verantwortung der Flughafen Zürich AG für die Luftsicherheit (Massnahmen zur Passagier- und Flugzeugsicherheit) bereitgestellt werden müssen. Dazu gehören alle Anlagen sowie deren Betrieb und Unterhalt zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der gewerbsmässigen Zivilluftfahrt, insbesondere die Anlagen zur Kontrolle von Passagieren, Handgepäck, registriertem Gepäck und Fracht. Die Erträge zur Deckung der Kosten des Segments «Luftsicherheit» bilden insbesondere die pro Passagier erhobenen Sicherheitsgebühren.

→ **Zugangsentgelte**

Das Segment «Zugangsentgelte» enthält die Einrichtungen und Dienste im Bereich Luftsicherheit, die für den Zugang zur Luftseite für alle anderen Personen als Passagiere bereitgestellt werden müssen. Dazu gehören alle relevanten Anlagen sowie deren Betrieb und Unterhalt. Ferner sind auch flughafenpolizeiliche Aufgaben wie Überwachungspatrouillen und weitere sicherheitsrelevante Aufgaben enthalten. Die Erträge im Segment «Zugangsentgelte» stammen im Wesentlichen aus den Entgelten für das Ausstellen von Flughafenausweisen.

→ Lärm

Da gemäss aktuellem Wissenstand der Airport Zurich Noise Fund (AZNF) ausreichend alimentiert ist, um die bekannten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen zu decken, werden seit dem 1. Januar 2021 die Erträge aus Flugzeuflärmgebühren dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Die entsprechenden Aufwendungen werden unverändert im Segment «Lärm» separat ausgewiesen. In den Erläuterungen zur Konzernrechnung (siehe > Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund) wird eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung der gesamten Fluglärmthematik dargestellt. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung aus den verursachergerecht erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten.

→ Nicht regulierter Geschäftsbereich

Das Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» beinhaltet sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf die Entwicklung, die Vermarktung und den Betrieb der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen Zürich. Das sind sämtliche Retail- und Gastronomie-Aktivitäten des Flughafens, die Erträge aus Mieteinnahmen und Nebenkosten (unter anderem Energie), die Parkerträge sowie eine breite Palette von durch die Flughafen Zürich AG angebotenen kommerziellen Dienstleistungen.

→ International

Das Segment «International» umfasst die Erträge und Aufwendungen der Tochtergesellschaften und Beteiligungen des internationalen Geschäfts der Flughafen Zürich Gruppe. Dazu gehören die Erträge und Aufwendungen der konsolidierten Konzessionsgesellschaften in Indien, Brasilien und Chile aus dem Betrieb der entsprechenden Flughafeninfrastrukturen sowie die Erträge aus Beratungsdienstleistungen. Zudem sind in diesem Segment die Erträge und Aufwendungen aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen enthalten, welche gemäss IFRIC 12 abgebildet werden.

Grundsätze der Segmentberichterstattung

In der internen Berichterstattung wurde die Systematik der Zuordnung jedes Profit-Centers zu einem Segment gewählt. Falls interne Lieferungen und Leistungen gegenüber einem anderen Segment erbracht werden, werden diese Leistungen als intersegmentäre Erträge oder Aufwandsminderungen verrechnet. Beispielsweise wird das Profit-Center «Nebenkosten» dem nicht regulierten Geschäftsbereich zugeordnet und die anteiligen Kosten werden danach verursachergerecht den Segmenten des regulierten Geschäftsbereichs verrechnet. Ebenso sind die Supportbereiche dem nicht regulierten Geschäftsbereich zugeordnet und werden entsprechend weiterverrechnet.

Die Zuordnung des investierten Kapitals zu den einzelnen operativen Segmenten erfolgt einerseits mittels Zuweisung der einzelnen Anlagen in der Anlagebuchhaltung, andererseits über die anteilige Zuweisung der verbleibenden Vermögenswerte (Hochbauten, Tiefbauten und Nettoumlaufvermögen) zu den jeweiligen Segmenten. Die Projekte in Arbeit werden bis zur Abrechnung demjenigen Segment zugeordnet, in dem der grösste wertmässige Anteil liegt. Nach der Abrechnung der Projekte auf die einzelnen Anlagekategorien erfolgt die definitive Segmentzuordnung.

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

Zusatzangaben gemäss Verordnung über die Flughafengebühren (FGV)

Gemäss Art. 34 FGV sind 30 % des ökonomischen Mehrwerts im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich auf der Luftseite des Flughafens Zürich sowie im Bereich des Strassenfahrzeugparkings als Transferzahlung zur Finanzierung der Kosten des Segments «Flugverkehr» zu verwenden. Entsprechend dieser Regelung wurden im Geschäftsjahr 2022 CHF 13.8 Mio. (Vorjahr: CHF 1.3 Mio.) dem Segment «Flugverkehr» zugeschrieben und in der ausgewiesenen Rendite auf dem betriebsnotwendigen Vermögen berücksichtigt. Weiter kann gemäss Art. 45 FGV die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden.

Die Erträge aus den Sicherheitsgebühren werden vollumfänglich dem Segment «Sicherheit» zugeordnet, diejenigen aus den PRM-Gebühren dem Segment «PRM». Alle anderen Flugbetriebsgebühren werden dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Eine Aufteilung der Erträge auf die einzelnen Gebührenarten ist unter [› Ziffer 2, Erträge](#), ersichtlich.

Weitere Angaben

Die Flughafen Zürich Gruppe erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2022 wurden insgesamt CHF 2.5 Mio. (Vorjahr: CHF 5.4 Mio.) an Beratungsleistungen im Ausland erbracht – namentlich in Brasilien und Chile.

Mit der Lufthansa-Gruppe erzielte die Gesellschaft in den berichtspflichtigen Segmenten im abgelaufenen Berichtsjahr einen Umsatz von CHF 339.3 Mio. (Vorjahr: CHF 177.2 Mio.).

2 Erträge

(CHF in Mio.)	2022	2021
Passagiergebühren	181.7	77.9
Sicherheitsgebühren	126.5	53.5
PRM-Gebühren	11.2	4.6
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	319.4	136.0
Landegebühren	65.5	35.2
Flugzeuglärmgebühren	12.1	6.5
Emissionsgebühren	3.0	1.8
Flugzeugabstellgebühren	25.0	18.9
Frachtgebühren	7.5	6.8
Andere Flugbetriebsgebühren	113.1	69.2
Total Flugbetriebsgebühren	432.5	205.2
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	35.1	18.9
Deicing	6.9	5.1
Check-in	4.0	2.3
Flugzeugenergieversorgungsanlage	4.1	2.8
Übrige Entgelte	3.9	3.2
Total Aviation-Entgelte	54.1	32.3
Rückerstattung Sicherheitskosten	1.7	0.8
Übrige Erträge	2.9	2.3
Total übrige Aviation-Erträge	4.5	3.1
Total Aviation-Erträge	491.1	240.6
Retail, Tax & Duty Free	108.5	107.4
Food & Beverage	21.6	13.3
Werbeflächen und Promotion	17.7	16.2
Parkingserträge	76.3	51.4
Übrige Kommerzerträge	15.9	10.9
Total Kommerz- und Parkingserträge	239.9	199.2
Mieterträge	128.1	123.6
Energie- und Nebenkostenverrechnung	34.8	23.5
Reinigung	2.4	2.3
Übrige Immobilienerträge	3.0	3.6
Total Immobilienerträge	168.3	153.0
Kommunikationsdienstleistungen	14.9	14.1
Treibstoffgebühren	6.3	3.6
Catering	1.4	0.6
Übrige Dienstleistungserträge	20.9	13.5
Total Dienstleistungserträge	43.5	31.8
Erträge aus internationalen Flughafenkonzessionen	61.2	39.3
Consultingserträge	2.5	5.4
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	16.9	10.7
Total Erträge aus dem internationalen Geschäft	80.6	55.4
Total Non-Aviation-Erträge	532.4	439.4
Total Erträge	1'023.5	680.0

Die im Zusammenhang mit der Coronapandemie gewährten Mietkonzessionen (Mietzinserlasse sowie vertragliche Änderungen wie Staffelmieten oder Verlängerungen von Laufzeiten) wurden in Übereinstimmung mit IFRS 16 aktiviert und werden über die Restlaufzeit der entsprechenden Verträge amortisiert. Dadurch wurden die Erträge im Berichtsjahr um CHF –4.7 Mio. gemindert (Vorjahr: Erhöhung um CHF 29.3 Mio.).

Darstellung der Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15):

(CHF in Mio.)	2022	2021
Flugbetriebsgebühren	432.5	205.2
Aviation-Entgelte	54.1	32.3
Übrige Aviation-Erträge	4.3	2.9
Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	490.9	240.4
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.2
Total Aviation-Erträge	491.1	240.6
Kommerz- und Parkingserträge	75.9	49.5
Immobilienerträge	39.7	28.7
Dienstleistungserträge	42.2	30.8
Erträge aus dem internationalen Geschäft	80.6	55.4
Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	238.4	164.4
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	294.0	275.0
Total Non-Aviation-Erträge	532.4	439.4
Total Erträge	1'023.5	680.0

3 Personalaufwand

(CHF in Mio.)	2022	2021
Löhne und Gehälter	150.5	125.2
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Pläne ¹⁾	19.7	23.6
Sozialversicherungsbeiträge	14.1	14.1
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmende	12.7	8.4
Total Personalaufwand	196.9	171.3
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitäquivalente) ²⁾	1'790	1'708
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitäquivalente) ²⁾	1'886	1'694
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitäquivalente per 31. Dezember (in CHF)	104'369	101'092

1) Siehe Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende

2) Ohne Lernende, Praktikanten und Trainees

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Kurzarbeitsentschädigungen in der Höhe von CHF 12.0 Mio. (Vorjahr: CHF 29.5 Mio.) mit dem Personalaufwand (Löhne und Gehälter) verrechnet.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG, die das erste Dienstjahr beendet haben, erhalten einmalig eine Gratisaktie als geldwerte Leistung. Im Geschäftsjahr 2022 wurden 54 Aktien (Vorjahr: 82 Aktien) im Wert von CHF 8645 (Vorjahr: CHF 13'024) abgegeben.

Variable Vergütung für Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kadern setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einer variablen Vergütung zusammen, die auf dem Unternehmensergebnis basiert. Als Zielwert dient das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT, exklusive Lärmeinfluss) gemäss Budget. Der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des massgebenden Zielwerts wird im neuen Geschäftsjahr gefällt (Gewährungszeitpunkt). Die variable Vergütung wird an die Mitglieder der Geschäftsleitung und die Mitarbeitenden der obersten Kaderstufe zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Grad zur Erreichung des massgebenden Unternehmensergebnisses wird der in Aktien zu vergütende Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2022 berechnet und abgegrenzt.

	2022	2021	2021 ¹⁾	Abgabekurs ¹⁾
(Empfänger)	(CHF)	(CHF)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	502'138	360'698	2'130	169.00
Mitglieder des Kadern	831'048	598'365	3'543	169.00
Anpassung Abgrenzung für variable Vergütung Vorjahr ²⁾	-326	-12'357		
Total	1'332'860	946'706	5'673	

- 1) Im Geschäftsjahr 2022 im Rahmen des Programms der variablen Vergütung für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2021.
- 2) Aufgrund des effektiven Erreichungsgrads des massgebenden Unternehmensergebnisses wird die Abgrenzung für die variable Vergütung im Folgejahr über den Personalaufwand angepasst.

Die Bestimmung der effektiv zu gewährenden Anzahl Aktien basiert auf dem Börsenkurs im Ausrichtungszeitpunkt (April 2023), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 93 16 Aktien vergütet werden müssen.

Vergütung Verwaltungsrat

Die Vergütung für die Mitglieder des Verwaltungsrats setzt sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammen.

Optionsprogramm

Bei der Flughafen Zürich Gruppe besteht kein Optionsprogramm.

4 Andere Betriebskosten

(CHF in Mio.)	2022	2021
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	21.5	22.0
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	10.3	7.1
Weitere Betriebskosten	3.5	3.8
Versicherungen und Selbstbehalte	4.7	4.5
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	4.4	3.7
Kosten eigener Fahrzeugpark	3.2	1.9
Kommunikationskosten	1.7	1.4
Passagierdienste	0.8	0.7
Total andere Betriebskosten	50.1	45.2

5 Übrige Erträge und Aufwendungen

(CHF in Mio.)	2022	2021
Aktivierte Eigenleistungen	13.0	10.8
Übrige Erträge	8.0	7.0
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	21.0	17.8
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-16.8	-10.6
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-16.8	-10.6
Übrige Aufwendungen	-3.6	-2.7
Übrige Aufwendungen	-3.6	-2.7

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 13.0 Mio. (Vorjahr: CHF 10.8 Mio.) handelt es sich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, die die Bauherrenvertretung wahrnehmen. In den übrigen Erträge sind im Berichtsjahr CHF 7.4 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.) aus der Anpassung des Diskontierungssatzes betreffend die Barwertberechnung der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutz enthalten. Im Vorjahr beinhaltete die Position insbesondere Entschädigungszahlungen in der Höhe von CHF 5.0 Mio. für in der Vergangenheit abgeschriebene Projekte.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF -16.8 Mio. (Vorjahr: CHF -10.6 Mio.) resultieren aus getätigten Investitionen in Infrastrukturen der Flughäfen in Brasilien und Chile. Die entsprechende Gegenposition findet sich unter [Ziffer 2, Erträge](#).

In den übrigen Aufwendungen sind im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr insbesondere Buchverluste aus Anlageabgängen sowie Debitorenverluste erfasst.

6 Finanzergebnis

(CHF in Mio.)	2022	2021
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen, netto	-11.3	-10.8
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen, netto	-0.2	-0.3
Zinsaufwand Leasing	-0.1	0.0
Übriger Zinsaufwand	-10.9	-12.9
Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-11.8	0.0
Barwertanpassung auf Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	-0.8	0.0
Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-1.0	-4.9
Währungsverluste	-0.8	-1.1
Übriger Finanzaufwand	-5.2	-2.0
Total Finanzaufwand	-42.2	-32.1
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	0.6	0.5
Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	0.0	2.0
Übriger Zinsertrag	4.9	0.4
Übriger Finanzertrag	16.7	0.1
Total Finanzertrag	22.2	3.0
Finanzergebnis	-20.0	-29.1

Da in Brasilien in der zweiten Jahreshälfte ein deflationäres Umfeld vorherrschte, sanken im Vorjahresvergleich sowohl der übrige Zinsaufwand als auch der Aufwand für die Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen. Demgegenüber führten negative Marktwertveränderungen beim Airport Zurich Noise Fund zu zusätzlichem Aufwand, nachdem im Vorjahr noch ein Ertrag resultierte.

Im übrigen Finanzertrag sind im Wesentlichen zwei Sondereffekte enthalten: Der Rückkauf eigener Anleihen und die Vorauszahlung der zukünftigen fixen Konzessionszahlungen in Florianópolis führten zu Buchgewinnen in Höhe von CHF 8.4 Mio. resp. CHF 8.0 Mio. (siehe > Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten).

7 Ertragssteuern

(CHF in Mio.)	2022	2021
Steuern des laufenden Jahres	-21.3	-0.7
Steuern der Vorjahre	0.7	-2.1
Total laufende Ertragssteuern	-20.7	-2.8
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-12.6	2.2
Veränderung Steuersatz	0.0	4.2
Total latente Ertragssteuern	-12.6	6.4
Total Ertragssteuern	-33.3	3.6

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Ergebnis vor Ertragssteuern	240.3	-13.7
Ertragssteuern zum erwarteten Steuersatz der Muttergesellschaft von 19.0 % (2021: 19.0 %)	-45.7	2.6
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze Ausland	-2.8	1.0
Steuereffekte aus Vorperioden	0.7	-2.1
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	0.0	4.2
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	-0.2	0.0
Effekt aus ausschliesslich steuerlich abzugsfähigen Aufwendungen und Erträgen	-0.5	0.0
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	0.0	-2.0
Erfassung der steuerlichen Auswirkungen bisher nicht erfasster steuerlicher Verluste	14.2	0.0
Steuervergünstigungen	1.1	0.0
Fremdwährungsdifferenzen	0.0	-0.1
Verschiedene Überleitungsstellen	-0.1	0.0
Total Ertragssteuern	-33.3	3.6

Im Rahmen der Sanierung der Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG konnte im Berichtsjahr ein positiver Effekt von CHF 14.2 Mio. erfasst werden, welcher aus der Realisierung von bisher nicht erfassten steuerlichen Verlustvorträgen stammt.

8 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobile Sachanlagen	Projekte in Arbeit	Total Sachanlagen
Ansaffungswerte						
Bestand per 1. Januar 2021	138.1	1'684.1	4'703.2	280.5	390.3	7'196.2
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	141.6	141.6
Abgänge	0.0	-3.2	-124.1	-15.3	0.0	-142.6
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	23.2	220.2	15.0	-263.4	-5.0
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	-0.1	-0.2	0.0	-0.3
Bestand per 31. Dezember 2021	138.1	1'704.1	4'799.2	280.0	268.5	7'189.9
Bestand per 1. Januar 2022	138.1	1'704.1	4'799.2	280.0	268.5	7'189.9
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	200.6	200.6
Abgänge	0.0	-45.7	-17.0	-12.4	0.0	-75.1
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	103.7	64.0	11.4	-183.9	-4.8
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0	-3.4	-3.4
Bestand per 31. Dezember 2022	138.1	1'762.1	4'846.2	279.0	281.8	7'307.2
Abschreibungen und Wertminderungen						
Bestand per 1. Januar 2021	0.0	-978.4	-3'165.8	-197.8	0.0	-4'342.0
Abschreibungen	0.0	-60.1	-155.1	-17.3	0.0	-232.5
Abgänge	0.0	3.2	123.6	15.3	0.0	142.1
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Bestand per 31. Dezember 2021	0.0	-1'035.3	-3'197.3	-199.7	0.0	-4'432.3
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	-1'035.3	-3'197.3	-199.7	0.0	-4'432.3
Abschreibungen	0.0	-64.1	-153.5	-17.2	0.0	-234.8
Abgänge	0.0	45.0	16.1	12.3	0.0	73.4
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	0.0	-1'054.4	-3'334.7	-204.6	0.0	-4'593.7
Zuwendungen der öffentlichen Hand						
Bestand per 1. Januar 2021	0.0	-8.5	-3.4	0.0	-0.3	-12.2
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.7	-0.7
Abgänge	0.0	0.8	0.3	0.0	0.0	1.1
Transfers	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2021	0.0	-7.7	-3.1	0.0	-1.0	-11.8
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	-7.7	-3.1	0.0	-1.0	-11.8
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.9	-0.9
Abgänge	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	1.0
Transfers	0.0	-0.5	-0.8	-0.3	1.6	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	0.0	-7.4	-3.7	-0.3	-0.3	-11.7
Nettobuchwert per 31. Dezember 2021	138.1	661.1	1'598.8	80.3	267.5	2'745.8
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	138.1	700.3	1'507.8	74.1	281.5	2'701.8

Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich Gruppe insgesamt CHF 200.6 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr: CHF 141.6 Mio.). Die grössten Investitionen am Flughafen Zürich entfallen dabei auf die folgenden Projekte:

- Erweiterung und Erneuerung Gepäcksortieranlage (CHF 56.4 Mio.)
- Sanierung Piste 10/28 (CHF 32.3 Mio.)
- Entwicklung landseitige Passagierflächen (CHF 11.1 Mio.)

Die aktivierten Kosten für die Entwicklung, Planung und Realisierung betreffend den Bau und Betrieb des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi belaufen sich im Berichtsjahr auf CHF 25.3 Mio. (Vorjahr: CHF 21.7 Mio.). In diesem Betrag enthalten sind die kapitalisierten laufenden Abschreibungen auf dem Nutzungsrecht für das Land, auf welchem der Flughafen entsteht (siehe [Ziffer 9, Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten](#)) sowie angefallenen Zinsaufwendungen auf den entsprechenden Leasingverbindlichkeiten (siehe [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)).

Abschreibungen

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF –234.8 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 1.0 Mio. verrechnet.

Wertminderungen

Aufgrund der Coronapandemie und deren Folgen wurde wie in den Vorjahren wiederum ein Werthaltigkeitstest betreffend die Sachanlagen durchgeführt (siehe [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

9 Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten

Flughafen Zürich Gruppe als Leasingnehmerin

(CHF in Mio.)	Land	Immobilien	Mobile Sachanlagen	Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2021	0.0	92.9	0.0	92.9
Zugänge	0.0	0.5	0.0	0.5
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2021	0.0	93.4	0.0	93.4
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	93.4	0.0	93.4
Zugänge	83.5	13.4	0.0	96.9
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	-0.5	0.5	0.0
Umrechnungsdifferenzen	-7.2	0.0	0.0	-7.2
Bestand per 31. Dezember 2022	76.3	106.3	0.5	183.1
Abschreibungen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2021	0.0	-12.2	0.0	-12.2
Abschreibungen	0.0	-7.3	0.0	-7.3
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2021	0.0	-19.5	0.0	-19.5
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	-19.5	0.0	-19.5
Abschreibungen	0.0	-8.7	-0.1	-8.8
Transfers und Reklassifizierungen	-2.6	0.0	0.0	-2.6
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	-2.6	-28.2	-0.1	-30.9
Nettobuchwert per 31. Dezember 2021	0.0	73.9	0.0	73.9
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	73.7	78.1	0.4	152.2

Land

Die Flughafen Zürich AG besitzt via ihre Betreibergesellschaft Yamuna International Airport Private Limited das Nutzungsrecht für das Land, auf welchem der Noida International Airport im indischen Neu-Delhi gebaut und künftig betrieben wird. Das Nutzungsrecht wurde mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen (Zinssatz: 9.0 %) in Höhe von CHF 83.5 Mio. aktiviert bzw. passiviert (siehe > Ziffer 18, [Finanzverbindlichkeiten](#)) und endet mit dem Ablauf der Konzession im Jahr 2061. Die in diesem Zusammenhang bis zur Inbetriebnahme der Flughafens im Jahr 2024 anfallenden Abschreibungen auf dem Nutzungsrecht sowie Zinsaufwendungen auf den entsprechenden Leasingverbindlichkeiten (siehe > Ziffer 18, [Finanzverbindlichkeiten](#)) werden in den Projekten in Arbeit (siehe > Ziffer 8, [Sachanlagen](#)) kapitalisiert.

Immobilien

Die Flughafen Zürich Gruppe besitzt ein Nutzungsrecht an Räumlichkeiten in einem Gebäude, das sich auf dem Grundstück der Flughafen Zürich AG befindet und das im Rahmen eines gewährten Baurechts aus dem Jahre 2005 erstellt wurde. Das Nutzungsrecht der Räumlichkeiten endet am 31. Januar 2080, enthält jedoch Kündigungsoptionen, die berücksichtigt wurden. Die undiskontierten potenziellen

künftigen Leasingzahlungen für Perioden nach dem Ausübungszeitpunkt der Kündigungsoptionen, die nicht in die Laufzeit des Leasingverhältnisses eingeschlossen sind, betragen per 31. Dezember 2022 CHF 91.2 Mio. (Vorjahr: CHF 91.2 Mio.).

Mit der Fertigstellung des Immobilienprojekts The Circle hat die Flughafen Zürich AG im Geschäftsjahr 2020 neue Büroräumlichkeiten bezogen, für die die Gesellschaft einen Mietvertrag mit einer Laufzeit von 20 Jahren mit der Miteigentümergeinschaft des Circle unterzeichnet hat. Der Vertrag endet unter Berücksichtigung der Verlängerungsoption im Oktober 2039. Zusätzlich hat die Gesellschaft mit der Miteigentümergeinschaft einen Bewirtschaftungsvertrag für das Parking im Circle unterzeichnet, welcher ohne Berücksichtigung der Verlängerungsoption im Jahr 2031 endet.

Die Flughafen Zürich Gruppe mietet zudem weitere Flächen, die als Parkplätze weitervermietet werden. Die durchschnittliche Nutzungsdauer beträgt fünf Jahre.

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten und die Veränderungen während der Berichtsperiode:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Bestand per 1. Januar	-76.3	-83.3
Zugänge	-96.9	-0.5
Zahlungen	8.9	7.5
Zinsaufwand Leasing	-9.6	0.0
Umrechnungsdifferenzen	8.3	0.0
Bestand per 31. Dezember	-165.6	-76.3
davon kurzfristig (Zahlung innerhalb 1 Jahr)	-9.1	-7.5
davon langfristig (Zahlung ab 1 Jahr)	-156.5	-68.8

Eine detaillierte Übersicht über die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten ist in [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#) enthalten.

Im Berichtsjahr wurden im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen folgende Beträge erfolgswirksam erfasst:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Abschreibungen Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	-8.8	-7.3
Zinsaufwand Leasing	-0.1	0.0
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	-0.1	-0.1
Erfolgswirksam erfasster Gesamtbetrag für Leasingverhältnisse	-9.0	-7.4

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen belief sich im Berichtsjahr auf CHF 9.0 Mio. (Vorjahr: CHF 7.4 Mio.). Künftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die per Bilanzstichtag noch nicht begonnen haben, betragen CHF 0.0 Mio. (Vorjahr: CHF 13.8 Mio.).

Flughafen Zürich Gruppe als Leasinggeberin

Die von der Flughafen Zürich Gruppe als Vermieterin abgeschlossenen Mietverträge teilen sich in Fix- und Kommerzmietverträge auf:

Fixmietverträge

Fixmietverträge umfassen insbesondere Mietverträge für Büro-, Lager-, Archiv- und Werkstattflächen. Sie sind aufgeteilt in befristete und unbefristete Verträge, wobei letztere mit entsprechender Vorankündigung üblicherweise auf sechs oder zwölf Monate kündbar sind.

Kommerzmietverträge

Kommerzmietverträge umfassen insbesondere Mietverträge für gewerbliche Flächen. In der Regel sehen diese mit den Partnern abgeschlossenen Verträge garantierte Grundmieten und umsatzabhängige Mietanteile mit einer festen Mietdauer von fünf Jahren ohne weitere Option vor. Zudem existieren gewisse Verträge mit Grundmieten und umsatzabhängigen Mietanteilen in Abhängigkeit von der Passagierentwicklung oder von Vorjahresumsätzen.

Die Kommerzerträge (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage) und die Immobilienerträge (Mietverträge) beinhalten in der Berichtsperiode bedingte Mietzahlungen in der Höhe von CHF 11.5 Mio. (Vorjahr: CHF 6.1 Mio.).

Per Bilanzstichtag stehen die folgenden Mindestmietzahlungen (Fixmieten sowie garantierte Grundmieten) im Rahmen von unkündbaren Mietverhältnissen aus:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Fälligkeit bis 1 Jahr	269.3	239.5
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	826.7	800.7
Fälligkeit über 5 Jahre	373.8	377.0
Total	1'469.8	1'417.2

10 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

(CHF in Mio.)	Land	Projektkosten	Hoch- und Tiefbauten sowie mobile Sachanlagen	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2021	1.0	176.2	395.2	572.4
Zugänge	0.0	61.8	0.0	61.8
Abgänge	0.0	0.0	-0.7	-0.7
Transfers	0.0	-237.4	237.4	0.0
Bestand per 31. Dezember 2021	1.0	0.6	631.9	633.5
Bestand per 1. Januar 2022				
Zugänge	0.0	12.6	0.0	12.6
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Transfers	0.0	-12.5	12.5	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	1.0	0.7	644.4	646.1
Abschreibungen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2021	0.0	0.0	-5.5	-5.5
Abschreibungen	0.0	0.0	-22.8	-22.8
Abgänge	0.0	0.0	0.7	0.7
Bestand per 31. Dezember 2021	0.0	0.0	-27.6	-27.6
Bestand per 1. Januar 2022				
Abschreibungen	0.0	0.0	-26.9	-26.9
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	0.0	0.0	-54.5	-54.5
Nettobuchwert per 31. Dezember 2021	1.0	0.6	604.3	605.9
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	1.0	0.7	589.9	591.6

The Circle

Im Jahr 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück des Circle beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft am Circle zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt sind.

Aufgrund der vertraglichen Ausgestaltung wird die Miteigentümergeinschaft des Circle als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gemäss IFRS 11 klassifiziert. In der Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe werden deshalb die anteiligen Rechte an den Vermögenswerten sowie die anteiligen Verpflichtungen an den Schulden der Miteigentümergeinschaft in den jeweiligen Positionen erfasst und ausgewiesen.

Der anteilige Vermögenswert an der Immobilie qualifiziert sich dabei als Renditeliegenschaft gemäss IAS 40. Die Flughafen Zürich Gruppe hat sich in diesem Zusammenhang für die Anwendung des Anschaffungskosten-Modells (Cost-Prinzip) entschieden.

Im November 2020 wurde der Circle eröffnet, obwohl noch nicht alle Bautätigkeiten abgeschlossen waren. Mit der im Verlauf des Jahres 2021 weitgehend abgeschlossenen Übergabe der Flächen an die Mieter konnten die anteiligen Projektkosten grösstenteils abgerechnet und den entsprechenden Anlagekategorien der Renditeliegenschaft zugewiesen werden.

Der anteilige aktuelle Marktwert (Fair Value) des Circle beträgt per Bilanzstichtag CHF 794.1 Mio. (Vorjahr: CHF 759.9 Mio.). Die Ermittlung des entsprechenden Werts erfolgte durch einen externen Gutachter mittels der Discounted-Cashflow-Methode (Stufe 3) unter Berücksichtigung der bestmöglichen Nutzungsart («Highest and Best Use»). Der Fair Value wird bei dieser Methode anhand der Summe aller in Zukunft zu erwartenden, auf den heutigen Zeitpunkt diskontierten Nettoerträge (vor Steuern, Zinszahlungen, Abschreibungen und Amortisationen) bestimmt. Der Diskontierungssatz wird dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Chancen und Risiken marktgerecht und risikoadjustiert festgelegt.

11 Immaterielle Vermögenswerte

(CHF in Mio.)	Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2021	299.6	134.0	77.1	510.6
Zugänge	16.2	0.0	0.1	16.3
Abgänge	-0.9	0.0	-3.8	-4.7
Transfers und Reklassifizierungen	-4.6	0.0	9.6	5.0
Umrechnungsdifferenzen	-22.1	0.0	0.0	-22.1
Bestand per 31. Dezember 2021	288.2	134.0	83.0	505.1
Bestand per 1. Januar 2022	288.2	134.0	83.0	505.1
Zugänge	22.5	0.0	0.0	22.5
Abgänge	-1.1	-17.7	-5.1	-23.9
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	4.8	4.8
Umrechnungsdifferenzen	14.6	0.0	0.0	14.6
Bestand per 31. Dezember 2022	324.2	116.3	82.7	523.1
Amortisationen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2021	-17.4	-65.4	-59.7	-142.6
Amortisationen	-7.2	-2.3	-9.2	-18.7
Abgänge	0.2	0.0	3.8	4.0
Umrechnungsdifferenzen	4.9	0.0	0.0	4.9
Bestand per 31. Dezember 2021	-19.5	-67.7	-65.1	-152.4
Bestand per 1. Januar 2022	-19.5	-67.7	-65.1	-152.4
Amortisationen	-9.9	-2.1	-9.6	-21.6
Wertminderungen	-4.3	0.0	0.0	-4.3
Abgänge	1.0	0.0	5.0	6.0
Umrechnungsdifferenzen	-1.1	0.0	0.0	-1.1
Bestand per 31. Dezember 2022	-33.8	-69.8	-69.7	-173.4
Nettobuchwert per 31. Dezember 2021	268.6	66.3	17.9	352.8
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	290.3	46.5	13.0	349.8

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte in Höhe von CHF 290.3 Mio. (Vorjahr: CHF 268.6 Mio.) handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie getätigte Investitionen beinhalten. Sie betreffen im Wesentlichen mit CHF 66.4 Mio. (Vorjahr: CHF 56.4 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique, mit CHF 127.6 Mio. (Vorjahr: CHF 122.0 Mio.) den Ausbau und den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis sowie mit CHF 96.3 Mio. (Vorjahr: CHF 90.2 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der brasilianischen Flughäfen in Vitória und Macaé.

Die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den entsprechenden Konzessionen in Höhe von CHF 6.6 Mio. (Vorjahr: CHF 24.7 Mio.) sind als kurz- und langfristige Verbindlichkeiten (siehe > Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten) erfasst.

Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

Mit der Erteilung der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von letztinstanzlichen Gerichtsentscheiden die voraussichtlichen Gesamtkosten abschätzbar werden und damit eine zuverlässige Kostenschätzung gemäss IAS 38.21 möglich wird (siehe [> Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik](#)). Die Amortisation erfolgt linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (bis Mai 2051).

Per Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2022 weist die Flughafen Zürich Gruppe immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 46.5 Mio. (Vorjahr: CHF 66.3 Mio.) aus.

Wertminderungen

Aufgrund der Coronapandemie und deren Folgen wurde wie in den Vorjahren wiederum ein Werthaltigkeitstest betreffend die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte durchgeführt (siehe [> Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

Die Überprüfung der Werthaltigkeit des nicht finanziellen Vermögenswerts für die Investition in das Flughafenbetreiberprojekt in Iquique (Chile) ergab insbesondere aufgrund von zeitlichen Verzögerungen und Kostensteigerungen bei der Fertigstellung des neuen Terminals (Konkurs des beauftragten Totalunternehmers) einen Wertminderungsbedarf von CHF 4.3 Mio., welcher im Berichtsjahr im Segment «International» über die Erfolgsrechnung erfasst wurde. Der erzielbare Betrag für die entsprechende Investition wurde dabei auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeit der vertraglich vereinbarten Konzession (18 Jahre) unter Anwendung eines länderspezifischen WACC von 9.3 % ermittelt.

12 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien) Kapital: BRL 474 Mio. (Vorjahr BRL 474 Mio.)/Beteiligungsquote 25.0 % (Vorjahr 25.0 %)	0.0	0.0
Administradora Uniqve IDC C.A., Porlamar (Venezuela) Kapital VEB 25 Mio. (Vorjahr VEB 25 Mio.)/Beteiligungsquote 49.5 % (Vorjahr 49.5 %)	0.0	0.0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Porlamar (Venezuela) Kapital VEB 10 Mio. (Vorjahr VEB 10 Mio.)/Beteiligungsquote 49.5 % (Vorjahr 49.5 %)	0.0	0.0
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0

Brasilien

Die Flughafen Zürich Gruppe ist neben der brasilianischen CCR mit 25 % am privaten Konsortium Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. in Belo Horizonte beteiligt, das wiederum 51 % an der Flughafenbetreibergesellschaft Concessionária no Aeroporto Internacional de Confins S.A. kontrolliert – die restlichen 49 % der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. Damit ist die Flughafen Zürich Gruppe seit 2014 zusammen mit CCR für den Ausbau und seit 2016 für den Betrieb des internationalen Flughafens von Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien verantwortlich. Der Konzessionsvertrag ist auf 30 Jahre ausgelegt und beinhaltet

vorgeschriebene Infrastrukturausbauten. Die Flughafen Zürich Gruppe stellt den Leiter für den Flugbetrieb.

Venezuela

Die Flughafen Zürich Gruppe und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich Gruppe stehen davon 50 % zu. Der Schiedsspruch ist nach Abweisung einer Nichtigkeitsbeschwerde definitiv und endgültig. Die Beteiligungswerte sind vollständig wertberichtigt.

Weitere Angaben

In der nachfolgenden Tabelle sind die zusammengefassten Finanzinformationen hinsichtlich der assoziierten Gesellschaft Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. angegeben. Die Zahlen entsprechen dabei den Beträgen des in Übereinstimmung mit IFRS erstellten Abschlusses der assoziierten Gesellschaft.

Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Erträge	133.1	50.2
Verlust	-3.5	-33.1
Gesamtergebnis	-3.5	-33.1
Anlagevermögen	501.5	360.5
Umlaufvermögen	33.1	31.4
Langfristiges Fremdkapital	-482.2	-359.3
Kurzfristiges Fremdkapital	-60.0	-36.7
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	3.8	2.0
Nettoreinvermögen	-3.8	-2.1
Beteiligungsquote	25.0 %	25.0 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	0.0	0.0

13 Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	60.1	45.3
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	301.0	327.7
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	361.1	373.0

Bei den Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund handelt es sich im Wesentlichen um Obligationen in CHF sowie um einen gemischten Anlagefonds. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich rund vier Jahre. Die Verzinsung der Obligationen betrug 2022 zwischen 0.00 % und 2.125 % (Vorjahr: 0.00 % und 0.875 %). Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten angelegt (siehe > Ziffer 6, Finanzergebnis, und > Ziffer 24.1 a), Finanzielles Risk-Management, i), Ausfallrisiko).

14 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto ¹⁾	93.8	79.1
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-0.5	-0.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	93.3	78.6

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 14.7 Mio. (2021: CHF 9.1 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung für das Geschäftsjahr 2022 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2022 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Schweiz	39.1	33.2
Europa	4.0	2.8
Andere	1.2	0.9
Total Aviation	44.3	36.9
Schweiz	38.1	34.2
Europa	0.0	0.1
Lateinamerika	11.1	7.7
Andere	0.3	0.2
Total Non-Aviation	49.5	42.2
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	93.8	79.1

Die erwarteten Kreditausfälle auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stellen sich für das Berichtsjahr sowie für das Vorjahr wie folgt dar:

(CHF in Mio.)					31.12.2022
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	Total
Erwartete Kreditausfallrate (in %)	0.3	1.5	3.0	5.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	83.0	6.0	1.6	3.3	93.8
Erwarteter Kreditverlust	-0.2	-0.1	-0.0	-0.2	-0.5

(CHF in Mio.)					31.12.2021
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	Total
Erwartete Kreditausfallrate (in %)	0.3	1.5	3.0	5.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	68.2	6.6	2.8	1.5	79.1
Erwarteter Kreditverlust	-0.2	-0.1	-0.1	-0.1	-0.5

Bei annähernd 100 % der nicht fälligen Forderungen handelt es sich um solche aus langjährigen Kundenbeziehungen. Aufgrund der Erfahrungswerte erwartet die Flughafen Zürich Gruppe keine zusätzlichen Ausfälle.

15 Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Aktive Rechnungsabgrenzungen	103.6	115.2
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	0.4	0.3
Vorausbezahlte Leistungen	74.9	20.5
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	27.0	26.2
Übrige Forderungen	4.5	2.3
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	210.3	164.5
davon Finanzinstrumente	104.0	115.5
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	106.3	49.0

In der Position «Aktive Rechnungsabgrenzungen» sind per Stichtag Abgrenzungen für Mietkonzessionen in der Höhe von CHF 50.9 Mio. (Vorjahr: CHF 55.6 Mio.) enthalten (siehe auch [Ziffer 2, Erträge](#)).

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, die als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch [Ziffer 13, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund](#), und [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)), wurden periodengerecht abgegrenzt.

In der Position «Vorausbezahlten Leistungen» sind per Bilanzstichtag Vorauszahlungen in der Höhe von CHF 69.1 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.) an den beauftragten Totalunternehmer für den Bau des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi enthalten.

Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts wurden sämtliche Leistungen des Berichtsjahrs fakturiert. Es sind keine überfälligen Forderungen unter den obigen Positionen ausgewiesen, die eine Wertberichtigung erfordert hätten.

16 Flüssige Mittel und Festgelder

(CHF in Mio.)	31.12.2022		31.12.2021	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	0.3	0.0	0.2	0.0
Post- und Bankguthaben	147.6	17.3	301.3	29.8
Call- und Festgelder ¹⁾	113.4	0.0	107.8	0.0
Total flüssige Mittel	261.2	17.3	409.3	29.8
Kurzfristige Festgelder ²⁾	401.1	0.0	121.3	0.0
Langfristige Festgelder ²⁾	8.0	0.0	2.1	0.0
Total Festgelder	409.1	0.0	123.4	0.0

1) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt

2) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt

17 Aktienkapital und Reserven

(Anzahl Aktien)	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 10)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2021	30'701'875	4'051	30'697'824
Erwerb von eigenen Aktien		1'439	-1'439
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		-4'622	4'622
Bestand per 31. Dezember 2021	30'701'875	868	30'701'007
Erwerb von eigenen Aktien		5'690	-5'690
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		-5'727	5'727
Bestand per 31. Dezember 2022	30'701'875	831	30'701'044

Aktienrechte

Jede eingetragene Namenaktie berechtigt zur Teilnahme an der Generalversammlung der Gesellschaft und verfügt über eine Stimme.

Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeitende und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms, siehe dazu [› Ziffer 3, Personalaufwand](#), sowie [› Ziffer 24.4, Nahstehende Personen und Gesellschaften](#). Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm.

Umrechnungsdifferenzen

Darin sind die Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Jahresrechnungen ausländischer Tochtergesellschaften sowie von Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften enthalten.

Gewinn je Aktie

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

	2022	2021
Den Aktionären zustehendes Ergebnis in CHF	206'975'401	-10'086'696
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'700'650	30'700'116
Einfluss der verwässernden Aktien	9'316	5'844
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'709'966	30'705'960
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	6.74	-0.33
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	6.74	-0.33

Ausschüttungsbegrenzung

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt. Diesbezüglich unterliegen per Bilanzstichtag Reserven in der Höhe von CHF 153.6 Mio. (Vorjahr: CHF 153.6 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2022	2021
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	7.13 %	7.81 %
Unternehmungen	3.76 %	3.59 %
Pensionskassen	1.50 %	1.51 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	18.74 %	19.02 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	30.27 %	29.47 %
Total	100.00 %	100.00 %
Anzahl eingetragene Aktionäre	14'858	16'096

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mindestens 5 % der Stimmrechte:

	2022	2021
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich	5.00 %	5.00 %

18 Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Anleihen	1'214.2	1'648.9
Langfristige Bankschulden	123.3	111.8
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	156.5	68.8
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	5.9	24.0
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	20.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'520.3	1'873.9
Kurzfristige Anleihen	400.0	0.0
Kurzfristige Bankschulden	12.3	7.7
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9.1	7.5
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.8	0.9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	422.9	16.8
Total Finanzverbindlichkeiten	1'943.2	1'890.7

Die im April 2023 fällige Anleihe über CHF 400.0 Mio. wurde von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Die Zunahme bei den Leasingverbindlichkeiten begründet sich insbesondere mit Passivierung der Leasingverbindlichkeiten in Höhe von CHF 83.5 Mio. im Zusammenhang mit dem Nutzungsrecht für das Land im indischen Neu-Delhi, auf welchem der Noida International Airport gebaut und künftig betrieben wird (siehe > Ziffer 9, Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten).

Der Rückgang bei den langfristigen Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen steht im Zusammenhang mit der Vorauszahlung der zukünftigen fixen Konzessionszahlungen in Florianópolis, welche zu sehr vorteilhaften diskontierten Bedingungen geleistet werden konnte (siehe auch > Ziffer 6, Finanzergebnis).

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag	Buchwert	Buchwert			
	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)			
Anleihe (2023)	n/a	n/a	399.9	2013–2023	1.500 %	17.4.
Anleihe (2024)	300.0	299.7	299.4	2020–2024	0.700 %	22.5.
Anleihe (2027)	200.0	199.7	199.6	2020–2027	0.100 %	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.4	350.6	2017–2029	0.625 %	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	364.5	399.4	2020–2035	0.200 %	26.2.
Langfristige Bankschulden	144.4	123.3	111.8	n/a	n/a	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	555.2	156.5	68.8	bis 2039	0.000 %	n/a
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	7.9	5.9	24.0	bis 2047	n/a	n/a
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	0.0	20.4	20.4	bis 2035	0.000 %	n/a
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'520.3	1'873.9			

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

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 288.8 Mio. (siehe > Ziffer 24.1 a), [Finanzielles Risk Management, ii](#)), [Liquiditätsrisiko](#)).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Fälligkeit bis 1 Jahr	422.9	16.8
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	499.3	699.3
Fälligkeit über 5 Jahre	1'021.0	1'174.6
Total Finanzverbindlichkeiten	1'943.2	1'890.7

Die Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten aufgrund von liquiditäts- und nicht liquiditätswirksamen Veränderungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2022
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Fremdwährungs- bewegungen	Wert- veränderungen	
Anleihen	1'648.9	0.0	-26.6	-400.0	0.0	-8.1	1'214.2
Langfristige Bankschulden	111.8	2.9	0.0	2.6	5.4	0.6	123.3
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	68.8	0.0	0.0	86.5	-8.3	9.5	156.5
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	24.0	0.0	-9.5	-5.9	2.5	-5.2	5.9
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'873.9	2.9	-36.1	-316.8	-0.4	-3.2	1'520.3
Anleihen	0.0	0.0	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0
Kurzfristige Bankschulden	7.7	0.0	-10.7	14.3	0.3	0.7	12.3
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	7.5	0.0	-8.9	10.4	0.0	0.1	9.1
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	0.0	-0.7	0.7	0.0	0.0	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.9	0.0	0.0	0.0	-0.1	0.0	0.8
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16.8	0.0	-20.3	425.4	0.2	0.8	422.9
Total Finanzverbindlichkeiten	1'890.7	2.9	-56.4	108.6	-0.2	-2.4	1'943.2

(CHF in Mio.)	31.12.2020	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2021
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Fremdwährungs- bewegungen	Wert- veränderungen	
Anleihen	1'648.5	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	1'648.9
Langfristige Bankschulden	109.9	5.0	0.0	5.5	-9.4	0.8	111.8
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	75.8	0.0	0.0	-7.0	0.0	0.0	68.8
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	21.7	0.0	-0.3	4.3	-1.7	0.0	24.0
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'876.3	5.0	-0.3	2.8	-10.9	1.0	1'873.9
Kurzfristige Bankschulden	64.0	0.0	-68.0	12.1	-0.6	0.2	7.7
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	7.5	0.0	-7.5	7.5	0.0	0.0	7.5
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	1.5	0.0	-0.5	-0.2	-0.1	0.0	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	2.1	0.8	0.0	-2.1	0.1	0.0	0.9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	75.1	0.8	-76.0	17.3	-0.6	0.2	16.8
Total Finanzverbindlichkeiten	1'951.4	5.8	-76.3	20.1	-11.5	1.2	1'890.7

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

Die nachfolgend dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten die in [Ziffer 9, Nutzungsrechte von geleaste Vermögenswerte](#), aufgeführten Leasingverhältnisse, wobei sich der Zinssatz für die künftigen Leasingverbindlichkeiten im wesentlichen auf 0.0 % (Leasingverhältnisse am Standort Zürich) bzw. 9.0 % (Leasingverhältnisse in Noida, Indien) beläuft.

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	9.1	7.5
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	32.0	28.9
Fällig nach 5 Jahren	523.2	40.0
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	564.3	76.4
Zukünftige Zinsen	398.7	0.1
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	165.6	76.3
Fällig innerhalb 1 Jahr	9.1	7.5
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	31.9	28.8
Fällig nach 5 Jahren	124.6	40.0

19 Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz

(CHF in Mio.)	2022	2021
Rückstellung für formelle Enteignungen per 1. Januar	244.4	245.4
Auszahlung ¹⁾	-1.0	-1.0
Auflösung Rückstellung	-17.7	0.0
Barwertanpassung	0.6	0.0
Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember	226.3	244.4
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 1. Januar	110.7	125.2
Auszahlung ¹⁾	-11.1	-14.5
Auflösung Rückstellung	-7.4	0.0
Barwertanpassung	0.2	0.0
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember	92.4	110.7
Total Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember	318.7	355.1
davon kurzfristig	45.7	36.8
davon langfristig	273.0	318.3

1) Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen sind nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die gemäss Reglement des Airport Zurich Noise Fund weiteren damit verbundenen externen Kosten (siehe Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund).

Rückstellung für formelle Enteignungen

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen unverändert CHF 330.0 Mio. (siehe [Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik](#)), wovon CHF 86.6 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 243.4 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2022 zum Barwert (CHF 226.3 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen

Zahlungsströme beträgt 2.1 % (Vorjahr: 0.0 %). Es wird damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 abgeschlossen werden können.

Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen unverändert CHF 400.0 Mio. (siehe [Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik](#)), wovon CHF 300.4 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 99.6 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2022 zum Barwert (CHF 92.4 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 2.1 % (Vorjahr: 0.0 %). Es wird damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 abgeschlossen werden können.

20 Airport Zurich Noise Fund

Der Airport Zurich Noise Fund (ANZF) stellt eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung dar. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung der erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm. Da gemäss aktuellem Wissenstand der Airport Zurich Noise ausreichend alimentiert ist, um die bekannten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen zu decken, werden die Erträge aus Flugzeuglärmgebühren seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr dem Fonds zugewiesen.

Weist die Fondsrechnung einen kumulierten Ertragsüberschuss aus, so werden die entsprechenden Mittel auf einem speziellen Anlagekonto ausgesondert. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten zu einem Teil auf Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie und zu einem anderen Teil in einem gemischten Anlagefonds angelegt. Der aus den Anlagen fliessende Ertrag wird der Fondsrechnung gutgeschrieben.

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offengelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (unter anderem eine Darstellung über die finanzielle Entwicklung) sind abrufbar unter www.flughafen-zuerich.ch/aznf.

Der Saldo des Airport Zurich Noise Fund hat sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	394.1	409.8
Einnahmen Lärmgebühren	0.0	0.8
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-11.1	-14.5
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-1.0	-1.4
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	382.0	394.7
Operative Kosten ²⁾	-6.0	-3.1
Zinsertrag und Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	-12.2	2.5
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	363.8	394.1

1) Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz).

2) Die Zunahme bei den operativen Kosten begründet sich im Wesentlichen mit der im Berichtsjahr vorgenommenen Reparaturarbeiten an der Schallschutzhalle.

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 16, Flüssige Mittel und Festgelder)	17.3	29.8
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	60.1	45.3
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	301.0	327.7
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG ¹⁾	-14.6	-8.7
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	363.8	394.1

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Laufzeiten und Bonitäten der investierten Mittel des Airport Zurich Noise Fund:

(CHF in Mio.)	2023	2024	2025	2026	2027ff.	Total
Flüssige Mittel	17.3	0.0	0.0	0.0	0.0	17.3
AAA	29.0	8.0	21.6	22.0	51.4	132.0
AA+/AA/AA-	13.1	21.0	17.0	0.0	14.4	65.5
A+/A/A-	18.0	33.2	4.0	3.5	8.0	66.7
Ohne Rating	0.0	0.0	0.0	0.0	96.9	96.9
Übrige ¹⁾	-14.6	0.0	0.0	0.0	0.0	-14.6
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	62.8	62.2	42.6	25.5	170.7	363.8
in %	17.3	17.1	11.7	7.0	46.9	100.00

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

21 Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Der Bestand der entsprechenden Guthaben und Verbindlichkeiten entwickelte sich dabei wie folgt:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten netto, per 1. Januar	-35.3	-18.7
Veränderung Steuersatz, über OCI berücksichtigt	0.0	-0.7
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0.0	4.2
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	-15.8	-21.8
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-12.6	2.2
Umrechnungsdifferenzen	0.6	-0.5
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	-63.2	-35.3
davon latente Steuerguthaben	8.1	8.1
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-71.3	-43.4

Die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

	31.12.2022		31.12.2021	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		-6.6		-8.2
Konzerninterne Darlehen und übrige Finanzanlagen		-3.3		-14.3
Erneuerungsfonds		-37.2		-36.1
Fluglärmthematik		-25.7		-25.4
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		-0.2		-0.2
Vorsorgeverpflichtung	2.0		16.7	
Aktiviert steuerbare Verlustvträge	0.0		24.4	
Diverse Positionen	8.1	-0.4	8.1	-0.3
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, brutto	10.2	-73.3	49.2	-84.5
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	-2.0	2.0	-41.1	41.1
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto	8.1	-71.3	8.1	-43.4

Per 31. Dezember 2022 verfügt die Flughafen Zürich Gruppe noch über steuerlich verrechenbare Verlustvträge in Höhe von CHF 2.2 Mio. (Vorjahr: CHF 84.6 Mio.), bei denen die Voraussetzungen für eine Aktivierung von latenten Steuern nicht erfüllt sind, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist. Die Verlustvträge verfallen wie folgt:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Verfall im Jahr 2025	0.0	2.0
Verfall im Jahr 2026	0.0	4.8
Verfall im Jahr 2027	0.0	69.8
Verfall im Jahr 2028	2.2	8.0
Total Verlustvträge	2.2	84.6

22 Leistungen an Arbeitnehmende

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Nettovorsorgeverpflichtungen	0.0	-76.0
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende	-10.7	-11.8
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	-10.7	-87.8

22.1 Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Flughafen Zürich Gruppe unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

Anschlussvertrag mit der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK)

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind für die berufliche Vorsorge der BVK angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber. Die BVK ist bei der BVG- und Stiftungsaufsicht des Kantons Zürich registriert und wird von dieser beaufsichtigt.

Der Stiftungsrat der BVK – bestehend aus je neun Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern – ist das oberste Organ der Stiftung und damit für die strategischen Ziele und Grundsätze sowie für die Überwachung der Geschäftsführung

zuständig. Die Geschäftsleitung ist verantwortlich für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sowie der Anordnungen des Stiftungsrats und seiner Ausschüsse.

Die BVK untersteht den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) und dessen Ausführungsbestimmungen. Im BVG werden der mindestens zu versichernde Lohn, die minimalen Altersgutschriften sowie deren Verzinsung und der Umwandlungssatz festgelegt. Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmungen sowie der Planausgestaltung ist die Flughafen Zürich AG als angeschlossener Arbeitgeber den versicherungsmathematischen Risiken wie dem Anlage-, Zins- und Invaliditätsrisiko oder dem Risiko der Langlebigkeit ausgesetzt.

Weiter ist das Führungsorgan der Vorsorgeeinrichtung gemäss den gesetzlichen Bestimmungen auch dafür verantwortlich, dass bei einer allfälligen Unterdeckung Sanierungsmassnahmen beschlossen und umgesetzt werden, damit eine vollständige Deckung der künftigen Vorsorgeleistungen innert angemessener Frist wiederhergestellt wird. Dazu gehören unter anderem Sanierungsleistungen in Form von zusätzlichen Beiträgen.

Die BVK weist gemäss schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. Dezember 2022 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 97.6 % (Vorjahr: 111.6 %) auf.

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind bei der BVK gegen die Risiken Alter, Tod und Invalidität versichert. Die Altersleistung wird in Abhängigkeit vom Bestand der einzelnen Sparkonten (Altersguthaben) zum Zeitpunkt der Pensionierung bestimmt und ergibt sich durch die Multiplikation des Altersguthabens mit dem im Reglement festgelegten Umwandlungssatz. Das ordentliche Pensionierungsalter ist 65 Jahre. Eine frühzeitige Pensionierung zu einem reduzierten Umwandlungssatz ist ab dem vollendeten 60. Altersjahr möglich. Die Flughafen Zürich AG entrichtet für alle versicherten Personen altersabhängige Beiträge in der Höhe von 6.0 % bis 17.4 % des versicherten Lohns sowie Risikobeiträge von 1.2 %. Bis zum 20. Altersjahr fällt nur der Risikobeitrag an.

Die Vermögenswerte stammen aus den Vorsorgeplänen der BVK. Die Anlagestrategie wird durch den Stiftungsrat der BVK basierend auf den Vorschlägen und Empfehlungen des stiftungsratsinternen Anlageausschusses festgelegt, der sich im Speziellen mit der Vermögensbewirtschaftung der BVK befasst. Er bereitet alle anlagerelevanten Beschlüsse des Stiftungsrats vor und leitet und überwacht deren Vollzug durch die Geschäftsleitung. Er wird bei der Überwachung der Anlagestrategie und des Anlageprozesses zusätzlich von einem externen Investment Controller unterstützt.

Die Anlagestrategie («Asset Allocation») bewegt sich im Rahmen von taktischen Bandbreiten, um flexibel auf aktuelle Marktsituationen reagieren zu können. Ziel ist es, die Kapitalanlagen effektiv und effizient zu bewirtschaften. Die Vermögen sind dabei gut diversifiziert. Die Einhaltung der Anlagerichtlinien und die Anlageresultate werden periodisch überprüft.

Da die BVK als Gemeinschaftsstiftung keine separate Rechnung für die Flughafen Zürich AG erstellt, haftet die Gesellschaft im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften auch für die Verbindlichkeiten der anderen angeschlossenen Arbeitgeber.

Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2022 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2022 basierend auf den zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses bekannten Informationen bestimmt.

Da für den Anschlussvertrag mit der Flughafen Zürich AG für das Planvermögen wie auch für die Aufteilung der Vermögenswerte in die Anlagekategorien per Bilanzstichtag keine separaten Angaben erhältlich waren, mussten für die Berechnungen des Planvermögens und die Aufteilung in die einzelnen Anlagekategorien Annahmen auf Basis der zur Verfügung stehenden Informationen getroffen werden.

Die per Stichtag in der Bilanz erfassten Nettovorsorgeverpflichtungen stellen sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-579.3	-719.7
Marktwert des Planvermögens	584.9	643.7
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze	-5.6	0.0
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	0.0	-76.0

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-719.7	-775.3
Laufender Dienstzeitaufwand	-19.7	-23.6
Vergangener Dienstzeitaufwand	0.0	0.0
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-2.1	-1.1
Arbeitnehmerbeiträge	-11.9	-11.8
Ausbezahlte Leistungen	33.6	43.1
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-18.2	-6.4
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	0.0	37.5
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	158.7	17.9
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-579.3	-719.7

Per 31. Dezember 2022 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 13.6 Jahre (Vorjahr: 16.4 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	643.7	590.9
Arbeitgeberbeiträge	17.6	17.3
Arbeitnehmerbeiträge	11.9	11.8
Ausbezahlte Leistungen	-33.6	-43.1
Administrationskosten	-0.0	-0.0
Zinserträge auf Planvermögen	1.9	0.9
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-56.5	65.9
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	584.9	643.7

Die Entwicklung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze per 1. Januar	0.0	0.0
Veränderung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze (im sonstigen Gesamtergebnis erfasst)	-5.6	0.0
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze per 31. Dezember	-5.6	0.0

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-76.0	-184.3
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-19.9	-23.9
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	78.3	114.9
Arbeitgeberbeiträge	17.6	17.3
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	0.0	-76.0

Für das Geschäftsjahr 2023 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 19.5 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Laufender Dienstzeitaufwand	-19.7	-23.6
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-0.2	-0.3
Administrationskosten	-0.0	-0.0
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-19.9	-23.9

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-18.2	-6.4
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	0.0	37.5
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	158.7	17.9
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	-56.5	65.9
Veränderung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze	-5.6	0.0
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag (vor Steuern)	78.3	114.9

Der versicherungstechnische Gewinn aufgrund veränderten finanziellen Annahmen in der Höhe von CHF 158.7 Mio. (Vorjahr: CHF 17.9 Mio.) entstand im Wesentlichen aufgrund der markanten Erhöhung des Diskontierungssatzes von 0.30 % auf 2.15 %.

Die effektive Performance der Vermögensanlagen lag im Berichtsjahr aufgrund der ungünstigen Entwicklung der Kapitalmärkte deutlich tiefer als angenommen. Die Differenz zwischen den effektiven Erträgen und den Zinserträgen auf dem Planvermögen in der Höhe von CHF –56.5 Mio. (Vorjahr: CHF 65.9 Mio.) wurde im sonstigen Gesamtergebnis erfasst. Zudem resultierte per Bilanzstichtag ein negativer Effekt von CHF –5.6 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.) aus der Begrenzung des Planvermögens, auf welchem kein wirtschaftlicher Nutzen besteht.

Im Vorjahr resultierte aufgrund der Umstellung der der technischen Grundlagen von BVG 2015 auf BVG 2020 ein versicherungstechnischer Gewinn in der Höhe von CHF 37.5 Mio.

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2022	2021
Diskontierungssatz per 31. Dezember	2.15	0.30
Inflation	1.00	0.75
Künftige Lohnerhöhungen (inklusive Inflation)	1.75	1.50
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	1.00	1.00
Lebenserwartung im Alter 65 (in Anzahl Jahren):		
Frauen (Alter 45)	25.6	25.5
Frauen (Alter 65)	23.7	23.6
Männer (Alter 45)	23.9	23.8
Männer (Alter 65)	22.0	21.9

Der Diskontierungszinssatz basiert auf an der Schweizer Börse SIX kotierten Unternehmensanleihen von in- und ausländischen Emittenten in Schweizer Franken mit AA-Rating. Die Lohnentwicklung entspricht dem Durchschnittswert der letzten Jahre und den aktuellen zukünftigen Erwartungen des Managements. Es wird mit keinen künftigen Rentenerhöhungen gerechnet, weil die Vorsorgestiftung nicht über genügend Wertschwankungsreserven verfügt.

Die Annahme der Lebenserwartung per 31. Dezember 2022 wurde basierend auf BVG 2020 (Vorjahr: BVG 2020) durch eine Projektion der zukünftigen Langlebigerkeitsverbesserungen nach dem Continuous Mortality Investigation-Modell («CMI-Modell»), basierend auf historisch beobachteten Langlebigerkeitsverbesserungen in der Schweiz und einer zukünftigen langfristigen Langlebigerkeits-Verbesserungsrate von 1.50 %, ermittelt.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2022	31.12.2021
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	2.0	3.9
Aktien	36.0	38.0
Obligationen	38.0	36.2
Immobilien	19.0	17.9
Andere	5.0	4.0
Total	100.0	100.0

Sensitivitäten

Der Diskontsatz, die Annahme betreffend künftige Lohnerhöhungen sowie der Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben stellen die wesentlichen Faktoren für die Berechnung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen dar. Eine Veränderung der Annahmen um +0.25 % beziehungsweise – 0.25 % hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen («Defined Benefit Obligation», DBO):

(CHF in Mio.)	2022 Effekt auf DBO		2021 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	–0.25 %	+0.25 %	–0.25 %
Diskontierungssatz	–16.8	17.4	–25.9	28.1
Künftige Lohnerhöhungen	1.2	–1.2	2.2	–2.2
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	2.3	–1.7	3.6	–2.9

Die oben stehenden Sensitivitätsberechnungen basieren darauf, dass sich jeweils eine Annahme verändert, während die anderen Annahmen konstant bleiben. In der Praxis bestehen jedoch gewisse Korrelationen zwischen den einzelnen Annahmen. Für die Berechnung der Sensitivitäten wurde die gleiche Methode angewendet, mit der auch die per Bilanzstichtag erfassten Vorsorgeverpflichtungen berechnet wurden.

b) Beitragsorientierter Vorsorgeplan

Es besteht ein Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zugunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten. Es handelt sich um einen beitragsorientierten Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt alle zukünftigen Leistungen.

22.2 Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Januar 2016 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 10.7 Mio. (Vorjahr: CHF 11.8 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 10.5 Jahre (Vorjahr: 10.8 Jahre) beträgt.

23 Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Passive Rechnungsabgrenzungen	101.6	90.4
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	7.5	7.5
An- und Vorauszahlungen von Kunden	8.2	11.0
Rückstellungen für Ferien und Überzeit	4.7	3.4
Andere Verpflichtungen	6.7	2.7
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	128.8	115.1
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	109.1	97.9
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	19.7	17.2

24 Weitere Angaben

24.1 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Das Risiko-Management sorgt für einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über die wesentlichen mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken sowie die laufende Verbesserung und Kontrolle der Risikosituation.

Das Risiko-Management-System der Flughafen Zürich AG ist das gruppenweite Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält folgende Elemente:

- Risikopolitische Ziele und Grundsätze des Unternehmens
- Risiko-Management-Organisation
- Risiko-Management-Prozess
- Risikoberichterstattung
- Überprüfung und Bewertung des Risiko-Management-Systems

Hierbei tragen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Existenz- und Rentabilitätssicherung. Dem Verwaltungsrat obliegt die Oberaufsicht über das Risiko-Management. Der Chief Financial Officer (CFO) ist der Risiko-Management-Beauftragte der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer).

Das zentrale Risk Office ist dem CFO als Chief Risk Officer unterstellt und stellt gruppenweit Mindestvorgaben betreffend das dezentrale Risikomanagement auf. Das zentrale Risk Office ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risiko-Management-Systems.

Die jeweiligen Geschäftsleitungsmitglieder sind verantwortlich für die Risiken, die primär in ihrem Bereich entstehen können. Sie tragen die Verantwortung für die Erkennung, Einschätzung und Behandlung der entsprechenden Risiken (Risk-Owner-Konzept).

In Abstimmung mit dem zentralen Risk Office übernehmen weitere Fachstellen ihr spezifisches Risiko-Management selbst, wie zum Beispiel Safety Management, Liquiditätsmanagement, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz oder Notfallplanung, aber auch die internationalen Tochtergesellschaften der Flughafen Zürich AG. Hieraus fliessen die für die Flughafen Zürich Gruppe wichtigsten Risiken in die zentrale Risikoberichterstattung ein. Diese beschreibt die Unternehmensrisiken, Verantwortlichkeiten und Massnahmen im Detail und bewertet Eintretenswahrscheinlichkeit und Auswirkungen. Die Umsetzung der Massnahmen wird

laufend überwacht. Das Risiko-Reporting wird einmal jährlich der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt.

a) Finanzielles Risk Management

Die Flughafen Zürich Gruppe ist aufgrund ihrer Tätigkeit folgenden relevanten finanziellen Risiken ausgesetzt wie:

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

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

i) Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich Gruppe finanzielle Verluste erleidet, falls ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstruments ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Ausfallrisiken können auf flüssigen Mitteln, auf aktiven Rechnungsabgrenzungen, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Finanzanlagen bestehen.

Die Flughafen Zürich Gruppe investiert ihre flüssigen Mittel und Festgelder als Einlagen bei bedeutenden Banken mit einem solventen Rating. Ausserdem werden allfällige Risiken auf flüssigen Mitteln und Festgeldern weiter minimiert, indem nicht ein einzelnes Bankinstitut, sondern verschiedene Finanzdienstleister berücksichtigt werden.

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

Mit Ausnahme des Home Carrier Swiss am Flughafen Zürich bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 14.7 Mio. (Vorjahr: CHF 9.1 Mio.) enthalten (siehe [Ziffer 14, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#)). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung 2022 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2022 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Einschätzung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, der Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig, werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Voraus fakturierung) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten zu einem Teil auf Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen und zu einem anderen Teil in einem gemischten Anlagefonds angelegt. Dabei haben die Werterhaltung und die Flexibilität bezüglich frühzeitiger Liquidierbarkeit der Anlagen Priorität. Der direkte Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist nicht erlaubt. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich rund vier Jahre. Für direkt gehaltene Anleihen entspricht das Mindestrating einem A- (Standard & Poor's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe > Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund).

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

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	260.9	409.1
Festgelder (kurz- und langfristig)	409.1	123.4
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	301.0	327.7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	93.3	78.6
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	60.1	45.3
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	104.0	115.5
Übrige finanzielle Vermögenswerte	65.5	17.6
Total maximales Ausfallrisiko	1'293.9	1'117.1

ii) Liquiditätsrisiko

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

Die Flughafen Zürich Gruppe überwacht das Liquiditätsrisiko durch ein vorsichtiges Liquiditätsmanagement und verfolgt dabei den Grundsatz, jederzeit genügend Flexibilität und Spielraum hinsichtlich kurzfristig verfügbarer liquider Mittel zu haben. Das schliesst das Sicherstellen einer ausreichenden Reserve an flüssigen Mitteln, die Möglichkeit zur Finanzierung durch einen adäquaten Betrag aus zugesagten Kreditlimiten und die Fähigkeit zur Emission am Kapitalmarkt mit ein. Zu diesem Zweck wird eine rollende Liquiditätsplanung auf Basis der erwarteten Geldflüsse vorgenommen und regelmässig aktualisiert. Zudem stehen der Flughafen Zürich Gruppe per Bilanzstichtag die folgenden wesentlichen Kreditlimiten zur Verfügung:

(CHF in Mio.)	Laufzeit bis	31.12.2022	31.12.2021
Betriebskreditlimiten (zugesagte Kreditlinien)	31.12.2025	300.0	300.0
Total Kreditlimiten		300.0	300.0
Beanspruchung: Bankgarantien		-11.2	-12.3
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		288.8	287.7

Die folgenden Tabellen zeigen die vertraglichen Fälligkeiten (inklusive Zinsen) der durch die Flughafen Zürich Gruppe gehaltenen Finanzverbindlichkeiten:

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2022	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'614.2	1'651.0	411.2	514.6	725.2
Bankschulden	135.5	152.9	8.5	42.1	102.3
Leasingverbindlichkeiten	165.6	564.3	9.1	32.0	523.2
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	6.6	8.7	0.8	1.9	6.0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	21.2	21.2	0.8	0.0	20.4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	44.4	44.4	44.4	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	109.1	109.1	109.1	0.0	0.0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	2'096.6	2'551.6	583.9	590.5	1'377.1
Total	2'096.6	2'551.6	583.9	590.5	1'377.1

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2021	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'648.9	1'698.3	11.3	723.0	964.0
Bankschulden	119.5	132.4	9.0	35.5	87.9
Leasingverbindlichkeiten	76.3	76.4	7.5	28.9	40.0
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	24.7	38.5	0.7	4.6	33.2
Übrige Finanzverbindlichkeiten	21.3	21.3	0.9	0.0	20.4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	57.0	57.0	57.0	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	97.9	97.9	97.9	0.0	0.0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	2'045.6	2'121.8	184.3	792.0	1'145.4
Total	2'045.6	2'121.8	184.3	792.0	1'145.4

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

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

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

iiia) Fremdwährungsrisiko

Die Funktionalwährung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe ist der Schweizer Franken (CHF). Die Gruppe ist Fremdwährungsbewegungen vor allem beim brasilianischen Real (BRL), beim chilenischen Peso (CLP) und bei der indischen Rupie (INR) ausgesetzt.

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des Schweizer Frankens um 5 % gegenüber den entsprechenden Währungen per 31. Dezember 2022 hätte das Konzerneigenkapital (Position «Sonstiges Gesamtergebnis») beziehungsweise das Konzernergebnis um untenstehende Beträge erhöht respektive verringert. Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, unverändert bleiben.

(CHF in Mio.)	Verteuerung CHF plus 5 %		Abwertung CHF minus 5 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
BRL	-6.5	0.0	6.5	0.0
CLP	-0.6	0.0	0.6	0.0
INR	-6.8	0.0	6.8	0.0
31. Dezember 2022	-14.0	0.0	14.0	0.0
BRL	-6.9	0.0	6.9	0.0
CLP	-0.7	0.0	0.7	0.0
INR	-2.7	0.0	2.7	0.0
31. Dezember 2021	-10.3	0.0	10.3	0.0

iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinssatzrisiko teilt sich auf in ein zinsbedingtes Cashflow-Risiko (Risiko, dass sich die zukünftigen Zinszahlungen aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes ändern) sowie in ein zinsbedingtes Risiko einer Änderung des Marktwerts (Risiko, dass sich der Marktwert eines Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert).

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen sowie einem gemischten Anlagefonds angelegt. Der direkte Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ist in diesem Zusammenhang nicht erlaubt.

Finanzierungen sind grösstenteils mit einem fixen Zinssatz abgeschlossen. Ein Zinssatzrisiko bei variablen Schulden wird fallweise mittels Zinssatzswaps abgesichert.

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

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Festgelder (kurz- und langfristig)	409.1	123.4
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	264.2	264.5
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	673.3	387.9
Flüssige Mittel	243.9	379.5
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	17.3	29.8
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	261.2	409.3
Total verzinsliche Aktiven	934.5	797.2
Anleihen (kurz- und langfristig)	-1'614.2	-1'648.9
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-165.6	-76.3
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-21.2	-21.3
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'801.0	-1'746.5
Bankschulden (kurz- und langfristig)	-135.5	-119.5
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-135.5	-119.5
Total verzinsliche Passiven	-1'936.5	-1'865.9

Die folgende Tabelle zeigt die Sensitivitätsanalyse für variable und festverzinsliche Finanzinstrumente bei einer Abweichung von 0.5 %:

(CHF in Mio.)	Anstieg Zinsniveau um 0.5 %		Rückgang Zinsniveau um 0.5 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-1.6	0.0	1.6	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.0	0.0	-1.0
31. Dezember 2022	-1.6	1.0	1.6	-1.0
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-3.2	0.0	3.2	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.7	0.0	-1.7
31. Dezember 2021	-3.2	1.7	3.2	-1.7

b) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgenden Tabellen zeigen die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	264.2	264.5
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen	264.2	264.5
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (gemischter Anlagefonds)	96.9	108.5
Total zu Marktwerten bewertete Finanzanlagen	96.9	108.5
Flüssige Mittel (ohne Bargeld) und kurzfristige Geldanlagen	260.9	409.1
Kurz- und langfristige Festgelder	409.1	123.4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	93.3	78.6
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	104.0	115.5
Übrige Finanzanlagen	65.5	17.6
Total flüssige Mittel, Festgelder, Forderungen und übrige Finanzanlagen	932.8	744.1
Anleihen	-1'614.2	-1'648.9
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-1'614.2	-1'648.9
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-6.6	-24.7
Bankschulden	-135.5	-119.5
Leasingverbindlichkeiten	-165.6	-76.3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	-21.2	-21.3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-44.4	-57.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-109.1	-97.9
Total übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-482.4	-396.7

c) Verkehrswerte (Fair Values) von Finanzinstrumenten

Finanzinstrumente, die entweder zum Verkehrswert erfasst sind oder für die Verkehrswerte offengelegt werden, sind entsprechend dem Ermessensspielraum bei den zur Ermittlung des Verkehrswerts verwendeten Inputfaktoren nach folgenden Hierarchiestufen kategorisiert:

Stufe 1 (Notierte Marktpreise)

Die Inputfaktoren für die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bilden notierte, nicht bereinigte Preise, die am Bewertungsstichtag an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten ermittelt werden.

Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten basiert auf Inputfaktoren (mit Ausnahme der unter Stufe 1 erwähnten notierten Preise), die für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbar sind.

Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Inputfaktoren für diese Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten sind nicht beobachtbar.

Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Festgelder, Forderungen und übrigen Finanzanlagen sowie der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen annähernd den Fair Values.

Finanzanlagen im Airport Zurich Noise Fund: Der Fair Value der Obligationen entspricht dem Börsenkurs der Wertschriften per Bilanzstichtag (Stufe 1). Der Fair Value des gemischten Anlagefonds entspricht dem nicht angepassten Nettoinventarwert, da die Anteile per Bilanzstichtag zu diesem Wert zurückgegeben werden können (Stufe 2).

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs (Stufe 1).

(CHF in Mio.)	31.12.2022		31.12.2021	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Obligationen des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 1)	264.2	253.9	264.5	268.0
Gemischter Anlagefonds des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 2)	96.9	96.9	108.5	108.5
Total Finanzanlagen	361.1	350.8	373.0	376.5
Anleihen (Stufe 1)	-1'614.2	-1'461.4	-1'648.9	-1'643.9
Total Finanzverbindlichkeiten	-1'614.2	-1'461.4	-1'648.9	-1'643.9

d) Kapitalmanagement

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

Die Flughafen Zürich Gruppe überwacht primär die folgende finanzielle Kennzahl: Nettoverschuldung zu EBITDA. Als wichtigster Grundsatz gilt dabei, dass das Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenkapital auf die planbaren Cashflows und Investitionen abgestimmt und eher konservativ geprägt ist. Damit wird sichergestellt, dass die hohe unternehmerische Flexibilität zu jedem Zeitpunkt, also auch bei zukünftigen unvorhersehbaren Ereignissen, sichergestellt ist.

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

24.2 Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen am Standort Zürich Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 185 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen aktuell die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage (CHF 64 Mio.), das Bauprojekt «Zone West» (CHF 19 Mio.) und die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen (CHF 17 Mio.). Für die Entwicklung und Realisierung des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi betragen die entsprechenden Verpflichtungen rund CHF 440 Mio.

24.3 Eventualverbindlichkeiten

Standort Zürich

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

Je nach weiterer Rechtsprechung – unter anderem hinsichtlich Südanflugsbereich am Flughafen Zürich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und der passivierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft The Circle sowie der einfachen Gesellschaft The Circle gegenüber Dritten solidarisch mit der Swiss Life AG.

International

Die Flughafen Zürich Gruppe gewährt im Rahmen ihres Engagements für den Ausbau und den Betrieb der ausländischen Flughäfen folgende Garantien zur Kreditsicherung lokaler Fremdfinanzierungen:

Betreibergesellschaft (CHF in Mio.)	Ort	2022	2021
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	81.3	77.7
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	2.8	2.5
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	19.5	19.5
Yamuna International Airport Private Limited	Neu-Delhi, Indien	0.0	0.0
Total		103.6	99.7

Für sonstige Garantien (z.B. Performance oder Bid Bonds) der Betreibergesellschaften gegenüber lokalen Behörden ging die Flughafen Zürich Gruppe folgende Rückbürgschaften ein:

Betreibergesellschaft (CHF in Mio.)	Ort	Art der Garantie	2022	2021
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	Erfüllungsgarantie	13.6	11.7
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	Erfüllungsgarantie	9.2	8.2
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	Erfüllungsgarantie	9.4	8.1
Betreibergesellschaften Iquique and Antofagasta	Iquique/Antofagasta, Chile	Erfüllungsgarantie	4.9	4.8
Yamuna International Airport Private Limited	Neu-Delhi, Indien	Erfüllungsgarantie	11.2	12.3
Total			48.3	45.1

24.4 Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- Mitglieder des Verwaltungsrats
- Mitglieder der Geschäftsleitung
- Assoziierte Gesellschaften
- BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich

a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Die Kosten für die Kantonspolizei Zürich beliefen sich im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung auf CHF 84.1 Mio. (Vorjahr: CHF 65.3 Mio.). In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 21.8 Mio. (Vorjahr: CHF 19.6 Mio.), die in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind.

Die Consultingentgelte aus den Operations- und Management-Verträgen beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 für den Flughafen in Belo Horizonte auf CHF 0.0 Mio. (Vorjahr: CHF 2.6 Mio.) und für die Flughäfen in Bogotá und auf Curaçao auf CHF 2.5 Mio. (Vorjahr: CHF 2.8 Mio.).

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 17.6 Mio. (Vorjahr: CHF 17.3 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe > Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.6 Mio. (Vorjahr: CHF 2.4 Mio.) in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» enthalten.

b) Aktienbesitz von nahestehenden Personen und Gesellschaften

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2022	31.12.2021
Andreas Schmid	Präsident	11'115	11'115
Josef Felder	Vizepräsident; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'200	25'200
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	675	675
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		39'921	39'921

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2022	31.12.2021
Stephan Widrig	8'080	7'292
Daniel Bircher	847	745
Lukas Brosi	2'029	1'719
Stefan Gross	1'846	1'536
Lydia Naef	450	n/a
Daniel Scheifele	n/a	1'553
Manuela Staub	167	n/a
Stefan Tschudin	1'404	1'094
Total	14'823	13'939

Weder Mitglieder des Verwaltungsrats noch Mitglieder der Geschäftsleitung halten per Bilanzstichtag Optionen auf Aktien der Gesellschaft.

c) Vergütungen an Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in Mio.)	2022	2021
Kurzfristig fällige Leistungen	5.0	4.1
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Vorsorgeleistungen)	0.7	0.6
Anteilbasierte Vergütung	0.5	0.4
Total	6.2	5.1

24.5 Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst per Bilanzstichtag die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zürich Airport International Asia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 15'269 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zürich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
A-port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0

Weiter werden folgende assoziierte Gesellschaften mittels der Equitymethode erfasst:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

24.6 Erläuterungen zur Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich

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

Die Konzession umfasst den Betrieb eines Flughafens nach den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO für den nationalen, internationalen und interkontinentalen Verkehr. Die Flughafen Zürich AG ist berechtigt und verpflichtet, den Flughafen während der gesamten Dauer der Konzession zu betreiben und die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben. Ausserdem ist die Flughafen Zürich AG berechtigt, einzelne Rechte und Pflichten aus dieser Konzession an Dritte zu übertragen. Diese Rechtsverhältnisse unterliegen, soweit sie flughafenspezifische Aufgaben wie Flugzeug-, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung betreffen, dem öffentlichen Recht. Die Flughafen Zürich AG regelt die Rechte und Pflichten der Dritten in Berechtigungen (Zulassungen).

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offen zu halten. Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements. Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelungen über die Benutzbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche

rechtzeitig einzureichen. Die Konzessionärin wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind. Die Auflage, wonach die Konzessionärin sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland auferlegt werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG für gegenstandslos erklärt.

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge am 1. Juni 2002 wurde die EG-Bodenabfertigungsrichtlinie (Richtlinie 96/67/EG des Rats vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft) auch für die Schweiz anwendbar. Die Grundlagen zur Erteilung von Berechtigungen (Zulassungen) für die Ausübung der Bodenabfertigungstätigkeiten sind im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011 geregelt. Die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in den Bereichen, in denen die Anzahl der Zugelassenen beschränkt werden kann, wurden mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2018 mit einer Laufzeit bis Ende November 2025 neu vergeben.

24.7 Betriebskonzessionen für ausländische Flughäfen

Die Flughafen Zürich Gruppe ist per Bilanzstichtag via ihren Mehrheitsbeteiligungen für den Betrieb und Ausbau der nachfolgenden ausländischen Flughäfen zuständig:

Brasilien

Florianópolis

International Airport

Betreibergesellschaft	Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.
Konzessionsdauer	1. September 2017–31. August 2047
Bedingungen	Als Gegenleistung für das Recht zum Betrieb des Flughafens war bei Übernahme der Konzession eine Einmalzahlung von BRL 83.3 Mio. (CHF 24.7 Mio.) fällig. Weitere Konzessionsgebühren (fix und/oder variabel) sind über die Dauer der Konzession zu bezahlen. Mit der Eröffnung des Passagierterminals im Oktober 2019 sind die gemäss Konzessionsvertrag obligatorischen Infrastrukturmassnahmen erbracht.
Lage	Der Flughafen mit einem Einzugsgebiet von 1.1 Mio. Einwohnern befindet sich im Süden Brasiliens im Bundesstaat Santa Catarina. Florianópolis ist ein beliebtes Urlaubsziel für lokale wie auch für internationale Gäste.

Eurico de Aguiar Salles und Benedito Lacerda Airport

Betreibergesellschaft	Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A
Konzessionsdauer	4. Oktober 2019–3. Oktober 2049
Bedingungen	Die Konzession umfasst den Betrieb und den Ausbau beider Flughäfen (Cluster). Eine Konzessionsgebühr von insgesamt BRL 437.0 Mio. (CHF 105 Mio.) war bei Übernahme fällig. Ab dem sechsten Betriebsjahr fallen variable, umsatzabhängige Konzessionszahlungen an. Während in Vitória ein neu ausgebauter Flughafen übernommen werden konnte, verlangt die Konzession in Macaé Infrastrukturanpassung zur Einhaltung von Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO. Dazu muss die Betreibergesellschaft eine neue Piste erstellen.
Lage	Beide Städte liegen nördlich (Macaé 150 km, Vitória 400 km) von Rio de Janeiro im Bundesstaat Espírito Santo. Vitória ist eine wichtige Hafenstadt für den Export von Eisenerz und Roheisen. Macaé ist eine zentrale Helikopterbasis für die Bedienung der Ölplattformen im Meer.

Chile

Diego Aracena

International Airport

Betreibergesellschaft	Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.
Konzessionsdauer	Die ab April 2018 laufende Konzession weist eine verkehrsabhängige Laufzeit auf. Mit aktueller Verkehrsentwicklung wird von einem Konzessionsende im Jahr 2040 ausgegangen.
Bedingungen	Die Betreibergesellschaft verpflichtet sich, in Massnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur, insbesondere der Erweiterung des bestehenden Terminals, zu investieren.
Lage	Iquique befindet sich am Pazifik im Norden Chiles in der Region Tarapacá. Wirtschaftlich wird die Region von der Minenindustrie dominiert, wobei die Stadt Iquique auch bei Touristen beliebt ist.

**Andrés Sabella Gálvez
International Airport**

Betreibergesellschaft	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.
Konzessionsdauer	Die ab 2012 laufende Konzession weist eine verkehrsabhängige Laufzeit auf. Gemäss der aktuellen Verkehrsentwicklung wird mit einer Restlaufzeit bis 2026 gerechnet.
Bedingungen	Die im Konzessionsvertrag verlangten Infrastrukturmassnahmen wurden mit der Erweiterung des Terminals bereits 2014 abgeschlossen. Bis zum Konzessionsende sind keine weiteren nennenswerten Massnahmen gefordert.
Lage	Antofagasta befindet sich am Pazifik im Norden Chiles in der gleichnamigen Region. Wichtigster Wirtschaftszweig ist die Minenindustrie.

Indien**Noida International
Airport**

Betreibergesellschaft	Yamuna International Airport Private Limited
Konzessionsdauer	1. Oktober 2021–30. September 2061
Bedingungen	Die Betreibergesellschaft verpflichtet sich zum Bau und zum Betrieb des neuen Noida International Airport. Nach Abschluss der ersten Bauphase Ende 2024 wird der neue Flughafen über eine Kapazität von jährlich 12 Mio. Passagieren verfügen. Weitere Investitionsphasen sind von vordefinierten Kennzahlen abhängig. Ab dem sechsten Jahr nach Betriebsaufnahme ist eine fixe Konzessionsgebühr pro abfliegendem Passagier fällig.
Lage	Der neue Flughafen ist der zweite internationale Flughafen in der Metropolitan Region Delhi und kommt in der Greater Noida Area rund 70 km südlich der indischen Hauptstadt in Jewar zu liegen.

24.8 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2022 am 9. März 2023 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 9. März 2023

Bericht der Revisionsstelle

Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung



Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzernerfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und der Veränderung des Konzerneigenkapitals für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Konzernrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 142 bis 210) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und entspricht dem schweizerischen Gesetz.



Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz, den International Standards on Auditing (ISA) sowie den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands sowie dem *International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-Kodex), und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Konzernrechnung des Berichtszeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Kontext unserer Prüfung der Konzernrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu adressiert, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. Für jeden

nachfolgend aufgeführten Sachverhalt ist die Beschreibung, wie der Sachverhalt in der Prüfung behandelt wurde, vor diesem Hintergrund verfasst.

Den im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung“ beschriebenen Verantwortlichkeiten sind wir nachgekommen, auch in Bezug auf diese Sachverhalte. Dementsprechend umfasste unsere Prüfung die Durchführung von Prüfungshandlungen, die als Reaktion auf unsere Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Konzernrechnung geplant wurden. Das Ergebnis unserer Prüfungshandlungen, einschliesslich der Prüfungshandlungen, welche durchgeführt wurden, um die unten aufgeführten Sachverhalte zu berücksichtigen, bildet die Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung.

Schätzungen im Zusammenhang mit Wertminderungstests von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Risiko Zum 31. Dezember 2022 betragen die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte im Zusammenhang mit Konzessionsvereinbarungen für den Betrieb ausländischer Flughäfen CHF 290.3 Mio. Das Coronavirus und der damit verbundene Rückgang der Flugverkehrsaktivitäten haben sich auf Umsatz und Ergebnis ausländischer Flughafenbetreiberprojekte ausgewirkt, was das Management veranlasst hat eine Prüfung der Werthaltigkeit durchzuführen (Wertminderungstest). Die Einschätzung des Managements ergab eine Wertminderung von CHF 4.3 Mio. Die Einschätzung des Managements zur Bewertung von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte war für unsere Prüfung von Bedeutung, da dieser Prozess erhebliche Ermessensentscheide des Managements erforderte (insbesondere im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Anzahl der Passagiere).

Weitere Informationen zu Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 11 enthalten.

Unser Prüfverfahren Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- ▶ Beurteilung der Einschätzung zum Vorliegen von Wertminderungsindikatoren durch das Management.
- ▶ Evaluation der in den Business Plänen verwendeten Annahmen des Managements für die Berechnung des Nutzungswerts.
- ▶ Einbeziehung von Bewertungsexperten, die uns bei der Beurteilung des Wertminderungsmodells, der wichtigsten Annahmen (z. B. Abzinsungssatz und Steuersatz) und der Evaluation der Konsistenz der angewandten Bewertungsmethoden unterstützen.

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich Schätzungen im Zusammenhang mit Wertminderungstests von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte.

Bewertung und Existenz von Sachanlagen

Risiko Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen 52% der gesamten Vermögenswerte. 2022 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 201 Mio. Somit ist diese Position aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich Gruppe.

Die hohe Anzahl an unterschiedlichsten, teils langjährigen Anlagen und die hohen Investitions- und Unterhaltsausgaben bergen ein inhärentes Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich.

Darüber hinaus hat das Coronavirus und der damit verbundene Rückgang der Flugverkehrsaktivitäten die Umsätze und Erträge des Flughafens Zürich erheblich beeinflusst und eine Bewertung der Sachanlagen durch das Management ausgelöst (Wertminderungstest). Die Einschätzung des Managements ergab keine Wertminderungen.

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 8 enthalten.

Unser Prüfvorgehen

Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- ▶ Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz der Sachanlagen.
- ▶ Würdigung der Aktivierung von Ausgaben in im Bau befindlichen Vermögenswerten und Überleitung der aktivierten Ausgaben zu den erhaltenen Rechnungen anhand von Stichproben.
- ▶ Prüfung der Übertragung von im Bau befindlichen Vermögenswerten auf genutzte Vermögenswerte durch Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit der internen Kontrollen und ausgewählter Projektabschlussprotokolle anhand von Stichproben.
- ▶ Beurteilung der Einschätzung zum Vorliegen von Wertminderungsindikatoren durch das Management.
- ▶ Evaluation der im Wertminderungsmodell verwendeten Annahmen des Managements (z. B. Passagieraufkommen, Investitionen) für die Berechnung des Nutzungswerts.
- ▶ Einbeziehung von Bewertungsexperten, die uns bei der Evaluation des Wertminderungsmodells, der verwendeten Annahmen (z. B. Abzinsungssatz, terminale Wachstumsrate) und der Evaluation der Konsistenz der angewandten Bewertungsmethoden unterstützen.

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung und Existenz der Sachanlagen.



Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung, den Vergütungsbericht und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung, die in Übereinstimmung mit den IFRS und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Konzernrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und ISA sowie den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Konzernrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Konzernrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse:
<http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen



In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

Jahresrechnung

Jahresrechnung gemäss Schweizer

Obligationenrecht (OR)

Erfolgsrechnung	217
Bilanz	218
Anhang zur Jahresrechnung	219
Antrag über die Verwendung des	
Bilanzgewinns	228
Bericht der Revisionsstelle	229

Erfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2022	2021
Aviation-Erträge		491.1	240.6
Non-Aviation-Erträge		440.9	376.3
Total Erträge		932.0	616.9
Personalaufwand		-184.3	-156.0
Polizei und Sicherheit		-101.7	-81.9
Energie und Abfall		-30.6	-19.5
Unterhalt und Material		-33.8	-23.6
Andere Betriebskosten		-46.8	-43.1
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-31.9	-24.5
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-10.5	-4.5
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5.5	-5.5
Übrige Erträge und Aufwendungen		10.7	9.4
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		497.6	267.7
Abschreibungen und Amortisationen		-250.5	-244.2
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		247.1	23.5
Finanzaufwand		-14.6	-13.9
Finanzertrag		13.1	3.9
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	-29.6	0.2
Ergebnis vor Steuern		215.9	13.7
Direkte Steuern		-21.0	-4.1
Jahresergebnis		194.9	9.6

Bilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2022	31.12.2021
Aktiven			
Flüssige Mittel		220.7	336.9
Kurzfristige Festgelder		401.1	121.3
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		60.1	45.3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	82.3	70.2
Übrige kurzfristige Forderungen		17.9	17.0
Warenlager		10.6	10.1
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	95.0	127.0
Umlaufvermögen		887.8	727.8
Langfristige Festgelder		0.0	1.4
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		301.7	328.4
Beteiligungen	(4)	154.5	6.1
Darlehen	(4)	274.5	316.5
Übrige langfristige Finanzanlagen		0.5	0.5
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	(5)	575.0	567.6
Sachanlagen	(6)	2'638.6	2'697.2
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(7)	129.2	114.2
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		24.8	26.0
Übrige immaterielle Anlagen		13.0	17.8
Anlagevermögen		4'111.8	4'075.7
Total Aktiven		4'999.6	4'803.5
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		30.7	29.0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		400.0	0.0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(8)	41.2	25.2
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	45.7	36.8
Übrige kurzfristige Rückstellungen		4.1	3.0
Passive Rechnungsabgrenzungen		90.8	72.7
Kurzfristiges Fremdkapital		612.5	166.7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	1'215.0	1'650.0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten		121.0	109.3
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	385.6	412.4
Erneuerungsfonds		195.6	190.1
Langfristiges Fremdkapital		1'917.2	2'361.8
Total Fremdkapital		2'529.7	2'528.5
Aktienkapital	(11)	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven	(11)	117.0	117.0
Gesetzliche Gewinnreserven: Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven		109.7	109.7
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		1'699.0	1'689.4
Jahresergebnis		194.9	9.6
Eigene Aktien	(12)	-0.1	-0.1
Eigenkapital		2'469.9	2'275.0
Total Passiven		4'999.6	4'803.5

Anhang zur Jahresrechnung

I Grundsätze der Jahresrechnung

Allgemeines

Die Jahresrechnung 2022 der Flughafen Zürich AG, mit Sitz in Kloten, wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt.

Die wesentlichen angewandten Bewertungsgrundsätze, die nicht vom Gesetz vorgeschrieben sind, werden nachfolgend beschrieben. Dieser Einzelabschluss dient gleichzeitig für steuerliche Zwecke und bildet die Grundlage für die statutarischen Geschäfte der Generalversammlung.

Da die Flughafen Zürich AG eine Konzernrechnung nach einem anerkannten Standard zur Rechnungslegung (IFRS) erstellt, hat sie in der vorliegenden Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften auf die Anhangangaben zu verzinslichen Verbindlichkeiten, Revisionshonoraren, die Darstellung einer Geldflussrechnung sowie einen Lagebericht verzichtet.

Die Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag im Berichtsjahr sowie im Vorjahr bei über 250.

Die Jahresrechnung wurde in Schweizer Franken (CHF) erstellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen die Angaben in Millionen Schweizer Franken (in Mio. CHF).

Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik

Die Kosten für die formellen Enteignungen sind nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts als immaterieller Vermögenswert zu qualifizieren. Die Aktivierung wird spätestens dann vorgenommen, wenn die Gegenpartei einen durchsetzbaren Anspruch erlangt hat. Die Amortisation der aktivierten Kosten für formelle Enteignungen bemisst sich mindestens nach Massgabe des Konzernabschlusses. Für die aktuellen Verpflichtungen aus Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen bestehen angemessene Rückstellungen. Ein nach Abzug der lärmbezogenen Aufwendungen (Entschädigungen für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen, Betriebskosten, Finanzierungskosten sowie Amortisation) verbleibender Saldo von Einnahmen aus Lärmgebühren wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt (siehe [Ziffer 10, Rückstellung für Fluglärm](#)).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik im Bereich der formellen Enteignungen ist aufgrund der Vielzahl rechtlich relevanter Grundlagen sowie der unsicheren beziehungsweise teilweise noch offenen Rechtsprechung und der politischen Diskussionen komplex und erfordert insbesondere im Bereich der formellen Enteignungen wesentliche Annahmen und Einschätzungen in Bezug auf die Aktivierungsfähigkeit entsprechender Kosten sowie die Pflicht zur Bildung entsprechender Rückstellungen.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2022 noch etwas über 5200 offen waren. Davon sind rund 560 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungscommission pendent.

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen hinsichtlich formeller Enteignungen ermöglichten es der Flughafen Zürich AG, erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsentschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen setzte das Bundesgericht im Jahr 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied im Jahr 2011 abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im Jahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen und im Jahr 2018 zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weiteren entschiedenen Grundsatzfragen nahm die Gesellschaft jeweils auf diesen Zeitpunkt eine Neueinschätzung der Kosten für formelle Enteignungen vor, was jeweils zur Anpassung der Rückstellung für formelle Enteignungen und gleichzeitig des immateriellen Vermögenswerts aus Recht zur formellen Enteignung führte. Am 22. November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Dieser Bundesgerichtsentscheid sowie weitere entschiedene Grundsatzfragen ermöglichten der Flughafen Zürich AG eine Neueinschätzung der noch ausstehenden Kosten für formelle Enteignungsentschädigungen per 31. Dezember 2019.

Im Bereich der Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, im Gebiet, wo sie Erleichterungen von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Immissionsgrenzwert) beansprucht, Schallschutzmassnahmen umzusetzen. In diesem Zusammenhang hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Verfahren zur Nachtlärmsanierung eingeleitet. Dabei soll das Gebiet mit Erleichterungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat am 23. August 2017 festgesetzt hat, erweitert werden. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Verwaltungsrat im Jahr 2018 weitere Schallschutzmassnahmen.

Per Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 24.8 Mio. (Vorjahr: CHF 26.0 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 431.3 Mio. (Vorjahr: CHF 449.2 Mio.) aus.

Je nach weiterer Rechtsprechung – vor allem hinsichtlich Südanflugsbereich am Flughafen Zürich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer Anpassung der bilanzierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Weitere wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Umsatzerfassung

Erträge werden durch die Flughafen Zürich AG zu dem Zeitpunkt erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht und es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen anfallen wird, der sich verlässlich quantifizieren lässt. Zudem müssen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Dienstleistungsempfänger übergegangen sein. Mieterträge werden bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen linear über die Laufzeit des Vertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (unter anderem Umsatzmietverträge) werden periodengerecht, gestützt auf die durch die Mieter erzielten Umsätze, verbucht, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann. Werden Mietern wesentliche Mietanreize (zum Beispiel Mietkonzessionen) gewährt, wird der Gegenwert des Anreizes linear über die Gesamt- respektive Restlaufzeit des Mietvertrags erfasst.

Warenlager

Dieses umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und die Reparatur von Sachanlagen erforderliche Verbrauchsmaterialien, die zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum tieferen netto realisierbaren Wert bilanziert werden. Für die Bewertung wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund enthalten kurz- und langfristig gehaltene börsennotierte Wertschriften. Die Ersterfassung erfolgt zu Anschaffungskosten (Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten). Nachfolgend werden die Wertschriften einerseits zu fortgeführten Anschaffungskosten (Obligationen) und andererseits zu Marktwerten (übrige Finanzanlagen) bewertet, wobei Gewinne und Verluste erfolgswirksam erfasst werden. Auf die Bildung einer Schwankungsreserve wird verzichtet.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich aufgelaufener Abschreibungen und Wertminderungen. Die Abschreibungen erfolgen (mit Ausnahme der Grundstücke, die nicht abgeschrieben werden) linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Leasingverhältnisse

Leasinggeschäfte werden nach Massgabe der wirtschaftlichen Verfügungsmacht bilanziert. Hierbei werden Leasing- und Mietverträge als Finanzierungsleasing klassifiziert, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum des Leasinggegenstands verbunden sind, auf die Flughafen Zürich AG als Leasingnehmerin übertragen werden. Alle anderen Leasinggeschäfte stellen operatives Leasing dar. Bei einem Finanzierungsleasing wird zu Vertragsbeginn der Wert des Leasingbeziehungsweise Mietgegenstands als Nutzungsrecht an einem geleasteten Vermögenswert aktiviert und in gleicher Höhe als Leasingverbindlichkeit passiviert. Die Abschreibung des Nutzungsrechts an einem geleasteten Vermögenswert und die Amortisation der Leasingverbindlichkeit erfolgt über die Vertragslaufzeit. Bei einem operativen Leasing werden die Miet- und Leasingzahlungen bei Fälligkeit direkt erfolgswirksam erfasst.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisation bilanziert. Die Amortisation erfolgt linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Eigene Aktien

Eigene Aktien werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten als Minusposten im Eigenkapital bilanziert. Bei späterer Wiederveräusserung wird der Gewinn oder der Verlust direkt den freiwilligen Gewinnreserven gutgeschrieben beziehungsweise belastet.

II Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Ausserordentliches Ergebnis

(CHF in Mio.)	2022	2021
Ausserordentlicher Ertrag	0.1	6.7
Ausserordentlicher Aufwand	-29.7	-6.5
Ausserordentliches Ergebnis	-29.6	0.2

Im ausserordentlichen Aufwand ist ein Betrag in Höhe von CHF -24.6 Mio. enthalten, welcher im Rahmen der Sanierung und Rekapitalisierung der Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG anfiel. Dieser ergibt sich aus dem gewährten Darlehensverzicht in Höhe von CHF -248.0 Mio., welcher einerseits durch die Auflösung der bestehenden Wertberichtigung in Höhe von CHF 75.0 Mio. und andererseits durch eine teilweise kapitalbildende Verwendung des Darlehensverzichts in Höhe von netto CHF 148.4 Mio. kompensiert wird (siehe auch > [Ziffer 4, Beteiligungen und Darlehen](#)).

2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	82.9	70.4
Wertberichtigung	-1.5	-1.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	1.0	0.9
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	82.3	70.2

3 Aktive Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	93.8	126.2
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	1.2	0.8
Total aktive Rechnungsabgrenzungen	95.0	127.0

4 Beteiligungen und Darlehen

Die Beteiligungen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Airport Ground Services AG ¹⁾	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International AG ¹⁾	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd. ²⁾	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd. ²⁾	Neu-Delhi	INR 15'269 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. ²⁾	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda. ²⁾	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. ²⁾	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
A-port S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Colombia S.A. ²⁾	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V. ²⁾	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A. ¹⁾	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. ²⁾	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

1) Direkte Beteiligung

2) Indirekte Beteiligung

Bei den aufgeführten Beteiligungen entsprechen die ausgewiesenen Kapitalanteile auch den Stimmenanteilen.

Im Zusammenhang mit der Coronakrise hat die Flughafen Zürich AG im Geschäftsjahr 2020 als Vorsichtsmassnahme die 100 %ige Tochtergesellschaft Airport Ground Services AG mit Sitz in Kloten gegründet, die im Notfall flughafenbetriebsbezogene Dienstleistungen übernehmen könnte. Die Gesellschaft ist per Bilanzstichtag inaktiv.

Die 100 %ige Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG, die den Zweck hat, weltweit Flughäfen beziehungsweise flughafenverwandte Unternehmen zu beraten, zu betreiben beziehungsweise zu besitzen, hält (mit Ausnahme von Venezuela) alle in diesem Zusammenhang bestehenden Beteiligungsgesellschaften.

Die Flughafen Zürich AG und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung in Höhe von rund USD 19.5 Mio. sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang an das Konsortium verpflichtet. Der Flughafen Zürich AG stehen davon 50 % zu. Der Schiedsspruch ist nach Abweisung einer Nichtigkeitsbeschwerde definitiv und endgültig. Die Beteiligungswerte sind vollständig wertberichtigt.

Die Darlehen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Darlehen an Zurich Airport International AG	274.5	391.5
Wertberichtigung Darlehen an Zurich Airport International AG	0.0	-75.0
Total Darlehen	274.5	316.5

Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden für die Finanzierung der internationalen Flughafenbetreiberprojekte weitere Darlehen in Höhe von CHF 131.0 Mio. an die Zurich Airport International AG gewährt. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Sanierung und Rekapitalisierung der Tochtergesellschaft auf Darlehen in Höhe von CHF 248.0 Mio. verzichtet. In diesem Zusammenhang wurde die bestehende Wertberichtigung von CHF 75.0 Mio. aufgelöst (siehe > [Ziffer 1, Ausserordentliches Ergebnis](#)).

Die Darlehen an die Zurich Airport International AG enthalten per Bilanzstichtag einen Rangrücktritt in der Höhe von CHF 0.0 Mio. (Vorjahr: CHF 150.0 Mio.).

5 Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft The Circle	597.4	613.3
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft The Circle	-22.4	-45.7
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	575.0	567.6

Im Jahr 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück des Circle beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft am Circle zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt sind.

Die Realisierung des Circle durch die Miteigentümergeinschaft The Circle wurde im Verlauf des Geschäftsjahrs 2021 weitgehend abgeschlossen. Die Miteigentümergeinschaft ist weiterhin für den Betrieb zuständig.

6 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Grundstücke	139.0	139.0
Hochbauten, Tiefbauten	2'191.8	2'230.8
Projekte in Arbeit	234.9	248.2
Mobile Sachanlagen	72.8	79.2
Total Sachanlagen	2'638.6	2'697.2

7 Leasingverhältnisse

Nachfolgend sind die Anschaffungswerte der bilanzierten Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten sowie die kumulierten Abschreibungen ersichtlich:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Anschaffungswerte bilanzierte Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	166.8	139.3
Kumulierte Abschreibungen auf Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	-37.6	-25.1
Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	129.2	114.2

Die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Fällig innerhalb 1 Jahr	12.9	9.9
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	47.6	36.7
Fällig nach 5 Jahren	73.5	72.6
Total bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	134.0	119.2

8 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2022	31.12.2021
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	38.6	22.8
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2.6	2.4
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	41.2	25.2

Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen stellen per Bilanzstichtag noch offene Verbindlichkeiten gegenüber der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich dar.

9 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2022	31.12.2021	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag (CHF in Mio.)	Nominalbetrag (CHF in Mio.)			
Anleihe (2023)	n/a	400.0	2013–2023	1.500 %	17.4.
Anleihe (2024)	300.0	300.0	2020–2024	0.700 %	22.5.
Anleihe (2027)	200.0	200.0	2020–2027	0.100 %	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.0	2017–2029	0.625 %	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	400.0	2020–2035	0.200 %	26.2.
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'215.0	1'650.0			

Die im April 2023 fällige Anleihe über CHF 400.0 Mio. wurde von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, die per Bilanzstichtag eingehalten sind. Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenutzte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 288.8 Mio. (Vorjahr: CHF 287.7 Mio.).

10 Rückstellung für Fluglärm

(CHF in Mio.)	2022	2021
Bestand per 1. Januar	449.2	460.5
Veränderung der Rückstellung für Fluglärm	-17.9	-11.3
Bestand per 31. Dezember	431.3	449.2
davon kurzfristig	45.7	36.8
davon langfristig	385.6	412.4

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch [> Anhang zur Jahresrechnung, Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik.](#)

11 Aktienkapital und Kapitaleinlagereserven

Das Aktienkapital der Flughafen Zürich AG in der Höhe von CHF 307'018'750 ist aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 10.

Die Kapitaleinlagereserven betragen per Bilanzstichtag im Vorjahresvergleich unverändert CHF 117.0 Mio.

12 Eigene Aktien

(Anzahl Aktien)	2022	2021
Bestand per 1. Januar	868	4'051
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	5'690	1'439
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte ¹⁾	-5'727	-4'622
Bestand per 31. Dezember	831	868

1) Siehe auch Ziffer 17, Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende

Im Berichtsjahr wurden 5690 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 1439 Namenaktien). Die Zuteilung von eigenen Aktien an die Mitglieder der Geschäftsleitung und an Mitarbeitende der obersten Kaderstufe erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms. Der Bestand an eigenen Aktien dient insbesondere diesem Beteiligungsprogramm. Zudem gibt die Flughafen Zürich AG denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben.

13 Eventualverbindlichkeiten

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 Jahresrechnung und den Cashflow der Flughafen Zürich AG nicht in bedeutendem Ausmass negativ beeinflussen.

Je nach weiterer Rechtsprechung – unter anderem hinsichtlich Südanflugsbereich am Flughafen Zürich – können die Lärmverbindlichkeiten in Zukunft noch wesentliche Anpassungen erfahren, die zu gegebener Zeit ebenfalls zu einer bilanzwirksamen Anpassung der aktivierten und der passivierten Lärmkosten führen würden. Eine definitive Einschätzung der aktivierungspflichtigen Gesamtkosten, der sich daraus ergebenden Amortisationen sowie des entsprechenden Rückstellungsbedarfs ist derzeit noch nicht möglich.

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft The Circle sowie der einfachen Gesellschaft The Circle gegenüber Dritten solidarisch mit der Swiss Life AG.

14 Nettoauflösung stille Reserven

Im Berichtsjahr wurden keine stillen Reserven aufgelöst (Vorjahr: CHF 3.2 Mio.).

15 Bedeutende Aktionäre

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mindestens 5 % der Stimmrechte:

	2022	2021
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich	5.00 %	5.00 %

16 Beteiligung des Verwaltungsrats

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2022	31.12.2021
Andreas Schmid	Präsident	11'115	11'115
Josef Felder	Vizepräsident; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'200	25'200
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Eveline Saupper	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	675	675
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		39'921	39'921

17 Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 2130 Aktien (Vorjahr: 1539 Aktien) im Wert von CHF 359'970 (Vorjahr: CHF 239'776) zugeteilt und Kadermitgliedern 3543 Aktien (Vorjahr: 3001 Aktien) im Wert von CHF 598'767 (Vorjahr: CHF 467'556).

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2022	31.12.2021
Stephan Widrig	8'080	7'292
Daniel Bircher	847	745
Lukas Brosi	2'029	1'719
Stefan Gross	1'846	1'536
Lydia Naef	450	n/a
Daniel Scheifele	n/a	1'553
Manuela Staub	167	n/a
Stefan Tschudin	1'404	1'094
Total	14'823	13'939

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 54 Aktien (Vorjahr: 82 Aktien) im Wert von CHF 8645 (Vorjahr: CHF 13'024) abgegeben.

18 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2022 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 9. März 2023 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

(CHF in Mio.)	31.12.2022
Gewinnvortrag	1'699.0
Jahresergebnis	194.9
Bilanzgewinn	1'893.9
Einlage in die gesetzlichen Gewinnreserven ¹⁾	0.0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 2.40 ²⁾	73.7
Vortrag auf neue Rechnung	1'820.2

Der Verwaltungsrat beantragt zusätzlich zur ordentlichen Dividende gemäss obigem Antrag die folgende Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven:

(CHF in Mio.)	31.12.2022
Kapitaleinlagereserve vor Ausschüttung	117.0
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von brutto CHF 1.10 ²⁾	33.8
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	83.2

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

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

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 9. März 2023

Bericht der Revisionsstelle

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung



Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Jahresrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 217 bis 228) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.



Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des Berichtszeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Kontext unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu adressiert, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. Für jeden nachfolgend aufgeführten Sachverhalt ist die Beschreibung, wie der Sachverhalt in der Prüfung behandelt wurde, vor diesem Hintergrund verfasst.

Den im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ beschriebenen Verantwortlichkeiten sind wir nachgekommen, auch in Bezug auf diese Sachverhalte. Dementsprechend umfasste unsere Prüfung die Durchführung von Prüfungshandlungen, die als Reaktion auf unsere Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung geplant wurden. Das Ergebnis unserer Prüfungshandlungen, einschliesslich der Prüfungshandlungen, welche durchgeführt wurden, um die unten aufgeführten Sachverhalte zu berücksichtigen, bildet die Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung.

Bewertung und Existenz von Sachanlagen

Risiko Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen 53% der gesamten Vermögenswerte. 2022 betrug die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 176 Mio. Somit ist diese Position aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich AG. Die hohe Anzahl an unterschiedlichsten, teils langjährigen Anlagen und die hohen Investitions- und Unterhaltsausgaben bergen ein inhärentes Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich. Darüber hinaus hat das Coronavirus und der damit verbundene Rückgang der Flugverkehrsaktivitäten die Umsätze und Erträge des Flughafens Zürich erheblich beeinflusst und eine Bewertung der Sachanlagen durch das Management ausgelöst (Wertminderungstest). Die Einschätzung des Managements ergab keine Wertminderungen.

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Jahresrechnung unter Ziffer 6 enthalten.

**Unser
Prüfverfahren** Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- ▶ Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz der Sachanlagen.
- ▶ Würdigung der Aktivierung von Ausgaben in im Bau befindlichen Vermögenswerten und Überleitung der aktivierten Ausgaben zu den erhaltenen Rechnungen anhand von Stichproben.
- ▶ Prüfung der Übertragung von im Bau befindlichen Vermögenswerten auf genutzte Vermögenswerte durch Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit der internen Kontrollen und ausgewählter Projektabschlussprotokolle anhand von Stichproben.
- ▶ Beurteilung der Einschätzung zum Vorliegen von Wertminderungsindikatoren durch das Management.
- ▶ Evaluation der im Wertminderungsmodell verwendeten Annahmen des Managements (z. B. Passagieraufkommen, Investitionen) für die Berechnung des Nutzungswerts.
- ▶ Einbeziehung von Bewertungsexperten, die uns bei der Evaluation des Wertminderungsmodells, der verwendeten Annahmen (z. B. Abzinsungssatz, terminale Wachstumsrate) und der Evaluation der Konsistenz der angewandten Bewertungsmethoden unterstützen.

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung und Existenz der Sachanlagen.



Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung, den Vergütungsbericht und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen



In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes sowie der Antrag über die Rückzahlung aus den gesetzlichen Kapitalreserven dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

Zusätzliche Informationen

Kontakte

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon: +41 43 816 22 11

Investor Relations

Telefon: +41 43 816 71 61
> investor.relations@zurich-airport.com
> www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren

Corporate Communication

Telefon: +41 43 816 99 99
> medien@zurich-airport.com
> www.flughafen-zuerich.ch/newsroom

Aktienregister (Adressänderungen)

ShareCommServices AG
Europastrasse 29, CH-8152 Glattbrugg
Telefon: +41 44 809 58 58
> info@sharecomm.ch

Integrierter Bericht 2022

Der Integrierte Bericht 2022 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und ist online unter folgendem Link zu finden:
> <https://report.flughafen-zuerich.ch/2022/ar/de>

Die in diesem Bericht geäusserten Erwartungen und vorausschauenden Aussagen beruhen auf Annahmen und sind Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Die tatsächlichen Ergebnisse können von den in diesem Bericht geäusserten Erwartungen und vorausschauenden Aussagen abweichen.

Wichtige Termine

Generalversammlung 2023
24. April 2023

Halbjahresabschluss 2023
29. August 2023