

Flughafen Zürich AG  
Integrierter Bericht

2021

A photograph of the Zurich Airport control tower and stadium lights against a clear blue sky. The control tower is on the right side, and two stadium lights are on the left. The sky is a uniform light blue with a few small white clouds near the horizon.

Flughafen Zürich

# Inhalt

---

## An unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre	3
Kennzahlen	7
Aktienkennzahlen	9

---

## Jahresbericht

### Unternehmensporträt

Die Flughafen Zürich AG	10
Organisationsstruktur	11
Unternehmenszweck, Strategie und Werte	13
Standorte	15

### Verkehrsentwicklung

Verkehrskennzahlen Standort Zürich	16
Verkehrskennzahlen internationale	18
Mehrheitsbeteiligungen	

### Geschäftsentwicklung

Geschäftsentwicklung	20
Finanzielle Entwicklung	24
Finanzieller Ausblick	27

### Risk Management

Risk Management System	28
Aktuelle Risikosituation	30

---

## Nachhaltigkeit

Fokus	34
-------	----

Einbindung der Anspruchsgruppen	41
---------------------------------	----

### Lokale Wirkungen

Beitrag in der Region	46
Lärm	51

### Ökologische Wirkungen

Energie und Klima	57
Abfall und Kreislaufwirtschaft	63
Luftqualität	66
Biodiversität	69
Wasser	71

### Gesellschaftliche Wirkungen

Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	74
Geschäftsethik	78
Korruptionsbekämpfung	81
Menschenrechte	83
Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit	85
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin	87
ICT Sicherheit und Datenschutz	94

GRI-Inhaltsindex	96
------------------	----

---

## Corporate Governance

### Corporate Governance

Konzern- und Kapitalstruktur	99
Aktionariat und Mitwirkungsrechte	101
Verwaltungsrat	103
Geschäftsleitung	109
Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen	112
Revisionsstelle	113
Informationspolitik	114

### Vergütungsbericht

Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG	115
Vergütungen des Verwaltungsrats	117
Vergütungen der Geschäftsleitung	118
Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen	119
Bericht der Revisionsstelle	120

---

## Finanzbericht

### Konzernrechnung

Konzernerfolgsrechnung	123
Konzerngesamtergebnisrechnung	124
Konzernbilanz	125
Konzerngeldflussrechnung	126
Veränderung des Konzerneigenkapitals	127
Anhang zur Konzernrechnung	128
Bericht der Revisionsstelle	191

### Jahresrechnung

Erfolgsrechnung	197
Bilanz	198
Anhang zur Jahresrechnung	199
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	208
Bericht der Revisionsstelle	209

Zusätzliche Informationen	212
---------------------------	-----

# Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,  
sehr geehrte Damen und Herren

**Nach pandemiebedingten Einschränkungen und tiefen Passagierzahlen im ersten Halbjahr durften wir im zweiten Halbjahr eine Erholung und einen positiven Geschäftsgang verzeichnen. Wir konnten das Grossprojekt Circle erfolgreich abschliessen und wichtige Infrastrukturprojekte am Standort Zürich und im Ausland vorantreiben. Als Unternehmen entwickeln wir uns weiter und schauen mit Zuversicht nach vorn.**

## Ein wechselhaftes Jahr mit Lichtblicken

Tiefe Passagierzahlen im ersten Halbjahr gefolgt von einer Erholung ab Sommer, mehrfach ändernde Reise- und Quarantänebestimmungen, partielle Schliessungen von Läden und Restaurants sowie Homeoffice-Regelungen wirkten sich stark auf die Geschäftsentwicklung am Standort Zürich aus.

In den ersten sechs Monaten lag der Verkehr auf einem sehr tiefen Niveau von knapp 15 % des Volumens gegenüber der Vorkrisenzeit. Im Sommer und während der Herbstferien stiegen die Passagierzahlen auf 50 % bzw. an einzelnen Tagen auf rund 65 % an. Zum Auftrieb beigetragen haben unter anderem die Einführung und die Anerkennung der Covid-Zertifikate sowie der Impffortschritt. Ebenfalls positiv ausgewirkt haben sich die Grenzöffnungen der USA sowie einiger asiatischer Länder für geimpfte Reisende ab November. Die erneut ansteigenden Covid-Fallzahlen, das Aufkommen der Virusvariante Omikron und neue Reisebeschränkungen Ende Jahr dämpften die Erholungsphase. Insgesamt resultierte 2021 ein Passagieraufkommen von 10.2 Mio. Reisenden am Standort Zürich.

Als besondere Herausforderungen im Flughafenbetrieb erwiesen sich das kurzfristige Buchungsverhalten der Passagiere und zusätzliche, aufwändige Dokumentenkontrollen, was die Ressourcen- und Produktionsplanung erschwerte. Die Sicherheit unserer Gäste hat stets oberste Priorität, entsprechend wurden die Schutzmassnahmen sorgfältig umgesetzt und das Angebot an Testzentren mit externen Partnern im Berichtsjahr wurde markant ausgebaut.

Gegenüber Politik und Behörden vermittelten wir regelmässig und gemeinsam mit unseren Partnern aus Luftfahrt und Wirtschaft unseren Standpunkt bezüglich Reisebestimmungen und Restriktionen. Wir sind überzeugt, dass risikobasierte Schutzmassnahmen rund um Testen, Impfen, Schutzmasken und Zertifikate die bessere

Lösung sind als pauschale Reisebeschränkungen oder Quarantäneregelungen. Die Reisefreiheit muss möglichst aufrechterhalten werden.

Das Kommerzgeschäft verzeichnete ebenfalls erhebliche Ertragseinbussen, allerdings in kleinerem Umfang als im Passagierbetrieb. Aufgrund der behördlich verfügten Schliessungen bzw. der Homeoffice-Regelungen besuchten nebst weniger Passagieren auch deutlich weniger Pendlerinnen und Pendler, Gäste und Mitarbeitende den Flughafen Zürich.

Auch bei den Auslandsbeteiligungen war Corona das dominierende Thema im vergangenen Jahr. Der Geschäftsverlauf in Brasilien und Chile zeigte jedoch eine starke Erholung, was insbesondere auf den hohen Anteil des Inlandverkehrs zurückzuführen ist. Die Tochtergesellschaften meisterten die Krise durch verschiedene getroffene Massnahmen autonom.

Während aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen im ersten Halbjahr 2021 noch ein Verlust resultierte, konnte dank fortschreitender Erholung im zweiten Halbjahr ein Gewinn erwirtschaftet werden. Über das ganze Geschäftsjahr betrachtet, resultierte trotzdem ein Konzernverlust von CHF 10.1 Mio. (Verlust im Vorjahr CHF 69.1 Mio.).

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr waren wir in der Lage, die Krise aus eigener Kraft zu meistern. Mit Ausnahme des Instruments der Kurzarbeit wurde keinerlei Staatshilfe bezogen.

## Der Flughafen Zürich und unser Unternehmen entwickeln sich weiter

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen präsentierte sich das Streckennetz ab Zürich per Winterflugplan mit rund 150 Destinationen und 43 Airlines. Damit kehrten rund 80 % der Fluggesellschaften wieder zurück, die bereits vor der Pandemie den Flughafen Zürich angefliegen hatten. Europa blieb der wichtigste Markt, insbesondere auch dank der Ferenziele im Mittelmeerraum. In Nordamerika erreichte das Streckenangebot praktisch wieder das Vorkrisenniveau.

Im Berichtsjahr feierte der Circle sein einjähriges Bestehen und mit der Eröffnung der beiden Hyatt Hotels im April und im Dezember sowie mit zahlreichen weiteren neuen Mietern konnte dieses Grossprojekt erfolgreich abgeschlossen werden. Besondere Anlässe wie das Licht- und Musikfestival Zauberpark, ein Quartierfest oder spannende neue Angebote von Partnern belebten das neue und einzigartige Quartier im Flughafen Zürich zusätzlich und lockten neue Gäste an. Die zentrale Örtlichkeit, die gute Erreichbarkeit und die Attraktivität des Flughafenumfelds bedienen die Bedürfnisse der Veranstaltungsbranche, was sich auch in den Buchungszahlen zeigte. So fanden im The Circle Convention Center im Jahr 2021 bereits zahlreiche Grossevents statt.

Auch in den Kommerzzentren Airport Shopping und Airside Center ergänzte eine Reihe neuer Angebote im Bereich Retail und Gastronomie das bestehende Angebot und bewies, dass der Flughafen Zürich auch in der Pandemie ein attraktiver Ort für den Einzelhandel und für Dienstleistungen im Grossraum Zürich bleibt.

Die Flughafeninfrastruktur am Standort Zürich wurde gezielt weiterentwickelt, allen voran mit der Erneuerung und der Erweiterung der Gepäcksortieranlage (GSA) und der Erweiterung der landseitigen Passagierflächen (ELP). Beide Projekte verlaufen planmässig. Die Vorbereitungen für die Pistensanierung 10/28 wurden ebenfalls

lanciert. Das Projekt Pistenerlängerungen hat einen längerfristigen Planungshorizont. Im Berichtsjahr erfolgte ein wichtiger Schritt, als der Regierungsrat im Mai dem Projekt seine Zustimmung erteilte und den Weg für die Beratung im Kantonsrat ebnete, gefolgt von einer sehr wahrscheinlichen kantonalen Volksabstimmung.

Das internationale Geschäft etablierte sich als eigenständiges Geschäftsfeld und fokussiert aktuell auf die beiden Märkte Lateinamerika und Indien. In Indien schreitet das Greenfield-Flughafenprojekt Noida International Airport als grösstes Auslandprojekt erfolgreich voran. Im Berichtsjahr konnte die Finanzierung sichergestellt, das Projektland übernommen und der Spatenstich gefeiert werden.

## Nachhaltigkeit rückt ins Zentrum der Unternehmensstrategie

Wir setzen uns für eine nachhaltige Luftfahrt ein und nehmen unsere unternehmerische, ökologische und soziale Verantwortung wahr, sowohl im Inland als auch bei unseren Projekten im Ausland. Mit dem Beitritt zur weltweit grössten Initiative für nachhaltiges Wirtschaften, dem von den Vereinten Nationen getragenen «Global Compact», stärken wir unser fortdauerndes Bekenntnis für eine nachhaltige Unternehmensführung. Wir bekennen uns zu den zehn Prinzipien, weil wir unsere Verantwortung als Unternehmen in den wichtigen Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung wahrnehmen und öffentlich für diese Werte einstehen. Wie wir zur Erfüllung der Prinzipien im Rahmen unseres Einflussbereichs einen Beitrag leisten, zeigen wir im [Fortschrittsbericht](#).

Das dringlichste Thema auf dem Weg zu einer nachhaltigen Luftfahrt ist die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. In unserer Energiestrategie für den Standort Zürich haben wir unseren Beitrag auf dem Weg zu einer Dekarbonisierung der Luftfahrt festgelegt. Die Vorgaben des Pariser Klimaabkommens für 2030 haben wir bereits erfüllt und wir streben mit einem verbindlichen Absenkungspfad netto null bis 2050 an. Massnahmen zur Erreichung dieses Ziels sind unter anderem Gebäudesanierungen und eine moderne Energieversorgung. Der Circle ist LEED-Platinum- und MINERGIE-zertifiziert und setzt dabei auf alternative Energien und Effizienz, beispielsweise mit Solarstrom oder dem Einsatz von Wärmepumpen mit konsequenter Wärmerückgewinnung und Wärmezwischenspeicherung im Erdreich. Ausserdem stellen wir die Fahrzeugflotte am Flughafen Zürich schrittweise auf elektrische Antriebe um und haben auch die E-Mobility-Angebote für Reisende und Gäste markant erweitert.

Unser Engagement gilt auch alternativen Treibstoffen, sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF). Auf ihnen ruhen grosse Hoffnungen, in Zukunft die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Fliegens deutlich zu verbessern. Reines SAF erzielt eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 80 % gegenüber fossilem Kerosin. Diesbezüglich ist uns im Berichtsjahr ein bedeutender Schritt gelungen: Gemeinsam mit verschiedenen Partnern konnten wir einen Prozess zum Import von SAF in die Schweiz entwickeln. Seit dem 1. Juli 2021 sind angepasste Zollbestimmungen in Kraft, welche die Einfuhr von alternativen Treibstoffen in die Schweiz auf regulärer Basis ermöglichen. Importiert wird eine Mischung aus nachhaltigem und fossilem Treibstoff, die am Flughafen Zürich über die regulären, bereits bestehenden Hydrantensysteme getankt wird.

Auch am Standort Indien setzen wir mit dem Bau des Noida International Airport unsere Bestrebungen für eine Stärkung der Nachhaltigkeit fort: Noida soll der erste Flughafen seiner Klasse in Indien sein, der netto null CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht und damit einen neuen Standard für den nachhaltigen Flughafenbetrieb setzen wird.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr hat unser Unternehmen erstmals einen Integrierten Bericht nach den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) verfasst. Diese repräsentieren einheitliche und anerkannte Regeln für die öffentliche Berichterstattung zu den wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen.

## Dank und Ausblick

Auch wenn eine gewisse Unsicherheit bleibt, gehen wir davon aus, dass sich die Erholung im laufenden Jahr fortsetzt. Die Krise hat uns aufgezeigt, dass wir in einer globalen, mobilen Gemeinschaft leben. Die enge Anbindung der Schweiz an die Welt wird an Bedeutung zunehmen, weil unser Land die Vorteile eines Wirtschafts- und Wissensstandortes mit hoher Lebensqualität vereint. Als Flughafenbetreiberin leisten wir unseren Beitrag, indem wir mit einem langfristigen Horizont und einem Fokus auf nachhaltige Wirkung planen und handeln. Dabei schöpfen wir aus den wertvollsten Ressourcen einer Unternehmung: unseren engagierten Mitarbeitenden und einer Unternehmenskultur, die von hoher Solidarität und gegenseitiger Wertschätzung zwischen Arbeitgeberin und Arbeitnehmenden geprägt ist.

Diese Krise hat uns als Unternehmen mit unseren Flughafenpartnern weiter zusammengeschweisst. Die gute Zusammenarbeit schätzen wir sehr. Unser herzlicher Dank gebührt allen Partnerinnen und Partnern und weiteren Unterstützerinnen und Unterstützern. Besonders danken möchten wir auch unseren Mitarbeitenden für den grossen und unermüdlichen Einsatz. Und natürlich Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, für die langjährige Treue und das Vertrauen.

Zürich-Flughafen, 3. März 2022



Andreas Schmid  
Präsident des Verwaltungsrats



Stephan Widrig  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

# Kennzahlen

## Finanzielle Kennzahlen (konsolidiert)

(CHF in Mio.)	2017	2018	2019	2020	2021
Erträge	1'037.1	1'152.9	1'210.1	624.0	680.0
davon Aviation-Erträge	624.2	656.7	661.5	221.7	240.6
davon Non-Aviation-Erträge	412.9	496.2	548.6	402.3	439.4
Betriebskosten	-453.5	-581.9	-568.2	-428.0	-380.8
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	583.6	571.0	641.8	196.0	299.2
EBITDA-Marge (in %)	56.3	49.5	53.0	31.4	44.0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	339.9	326.5	403.1	-56.6	19.1
EBIT-Marge (in %)	32.8	28.3	33.3	-9.1	2.8
Konzernergebnis	285.5	237.8	309.1	-69.1	-10.1
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	529.7	538.4	511.7	147.3	231.7
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-542.3	-273.4	-628.3	-565.1	-86.6
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag <sup>1)</sup>	3'470.7	3'516.8	3'779.7	4'288.2	4'302.0
Ø investiertes Kapital <sup>1)</sup>	3'343.2	3'493.8	3'635.3	4'034.0	4'295.1
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	8.1	7.4	8.8	-1.1	0.4
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'401.1	2'414.9	2'469.1	2'336.8	2'411.3
Eigenkapitalrendite (in %)	12.3	9.9	12.7	-2.9	-0.4
Eigenkapitalquote (in %)	55.9	55.3	53.8	46.1	48.6
Finanzschulden (netto), ohne Lärm <sup>2)</sup>	515.2	579.8	1'158.4	1'403.4	1'387.8
Finanzschulden (netto)/EBITDA, ohne Lärm <sup>2)</sup>	0.90x	0.93x	1.83x	7.22x	4.64

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.

# Nachhaltigkeitskennzahlen<sup>1</sup>

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Flughafen Zürich</b>					
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	29'582	26'799	27'850	27'496	32'651
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	512'347	498'026	497'595	411'709	457'774
Gesamtabfallmenge nach ADV (Tonnen)	18'153	20'960	18'439	8'623	8'506
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	1'642	1'664	1'706	1'652	1'534
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien<sup>3)</sup></b>					
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	1'216
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	9'420	7'464
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	433	383	412
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	157	167	116	131
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien<sup>4)</sup></b>					
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	1'453
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	10'820	9'492
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	349	172
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	n/a	107	90	69
<b>Flughafen Antofagasta, Chile</b>					
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	n/a	322	315
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	823	786
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	328	180
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	45	45	35	43
<b>Flughafen Iquique, Chile</b>					
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	n/a	333	349
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	970	1'014
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	55	79
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	58	61	49	53
<b>Flughafen Noida, Indien<sup>5)</sup></b>					
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	n/a	n/a	14	51

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

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

# Aktienkennzahlen

Aktienkennzahlen der Flughafen Zürich AG	2017	2018	2019	2020	2021
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF) <sup>1)</sup>	3.30	3.70	-	-	-
Payout Ratio (in %) <sup>2)</sup>	35.5	47.8	-	-	-
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF) <sup>1)</sup>	3.20	3.20	-	-	-
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	78.21	78.65	80.42	76.11	78.54
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	9.29	7.75	10.07	-2.25	-0.33
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	9.29	7.75	10.07	-2.25	-0.33
Jahresendkurs Aktie (in CHF)	222.90	162.50	176.70	156.10	164.10
Marktkapitalisierung Jahresende (CHF in Mio.)	6'843.4	4'989.1	5'424.7	4'792.6	5'038.2
S&P Rating	A+	AA-	AA-	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 und 2020 verzichtet. Auch für das Berichtsjahr wird der Generalversammlung der Verzicht auf Auszahlung einer Dividende beantragt.

2) 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, Indien, Chile, Curaçao und Kolumbien. 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 102-2

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 25'000 Mitarbeitende, die bei über 270 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.

Vermeehrt nimmt sie auch Betreiberaufgaben und Beteiligungen an ausländischen Flughäfen wahr. Zu ihrem Portfolio gehören Mehrheitsbeteiligungen der Flughäfen an den Standorten Florianópolis, Vitória und Macaé in Brasilien, die beiden chilenischen Flughäfen in Antofagasta sowie Iquique und der neu zu entwickelnde Flughafen in Noida, 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 sechs Mitgliedern besteht.

GRI 102-9, 102-18

## Organigramm

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



Stand: 31.12.2021

## 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 Hektaren 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 das erfolgreichste 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 umfasst sämtliche internationalen Aktivitäten und beinhaltet den Kauf und Verkauf von Beteiligungen genauso wie die Betreuung des bestehenden Portfolios sowie der Management- und Beratungsverträge. Aufgrund der steigenden Bedeutung wurde das internationale Geschäft per 1. Mai 2021 in einem eigenen Geschäftsbereich innerhalb der Flughafen Zürich AG gebündelt.

## **Finance & Services**

Im Bereich Finance & Services erfolgt die finanzielle Steuerung der Unternehmung sowie die Sicherstellung bereichsübergreifender Funktionen. Nebst den klassischen Finanzfunktionen, inklusive Treasury oder Investor Relations, gehören auch sämtliche Aufgaben rund um die Informations- und Kommunikationstechnologie sowie die zentrale Beschaffung und das Gebührenmanagement zum Finanzbereich. Neu wurden per 1. Mai 2021 die Abteilungen Legal, Risk & Compliance sowie Nachhaltigkeit & Umwelt in diesen Bereich integriert.

## **Stabsstellen**

Die Stabsstellen Human Resources und Corporate Communications (inkl. Public Affairs) rapportieren direkt an den CEO. 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 102-4, 102-6



Übersicht Standorte

Die Beteiligungsverhältnisse sind dabei wie folgt:

GRI 102-10

Flughafen	IATA Code	Ort	Land	Passagiere 2021	Konzessionsdauer	Beteiligung
Zürich	ZRH	Zürich	Schweiz	10.2 Mio.	2001–2051	100 %
Florianópolis International Airport	FLN	Florianópolis	Brasilien	2.4 Mio.	2017–2047	100 %
Eurico de Aguiar Salles	VIX	Vitória	Brasilien	2.0 Mio.	2019–2049	100 %
Benedito Lacerda Airport	MEA	Macaé	Brasilien	0.1 Mio.	2019–2049	100 %
Belo Horizonte International Airport	CNF	Belo Horizonte	Brasilien	6.9 Mio.	2014–2044	12.75 %
Diego Aracena International Airport	IQQ	Iquique	Chile	1.3 Mio.	2018–2040 <sup>1)</sup>	100 %
Andrés Sabella Gálvez International Airport	ANF	Antofagasta	Chile	1.5 Mio.	2011–2025 <sup>1)</sup>	100 %
Curaçao International Airport	CUR	Willemstad	Curaçao	0.8 Mio.	2003–2033	9.69 % <sup>2)</sup>
Noida International Airport	n/a	Neu-Delhi	Indien	n/a	2021–2061	100 %
Aeropuerto Internacional El Dorado	BOG	Bogotá	Kolumbien	22.2 Mio.	n/a	0 % <sup>2)</sup>

1) erwartet

2) inkl. TSA (Technical Service Agreement)

Weitere Informationen zu den einzelnen ausländischen Konzessionen sind im Kapitel [› Verkehrskennzahlen International](#) oder [› Anhang 24.7](#) aufgeführt.

# Verkehrskennzahlen

## Standort Zürich

### Flughafen Zürich erreicht ein Drittel des Passagieraufkommens des Vorkrisenniveaus

Im Jahr 2021 wurden am Flughafen Zürich 10.2 Mio. Passagiere verzeichnet und somit 22.7 % mehr als im Vorjahr. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 wurde damit zirka ein Drittel des Aufkommens erzielt. Das Jahr zeigte sich zweigeteilt: Die erste Hälfte des Jahres war noch sehr stark von der Krise bestimmt und es flogen von Januar bis Juni 2021 lediglich 2.1 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich (14.1 % des Niveaus von 2019). Ab Juli stiegen die Passagierzahlen, begünstigt durch Lockerungen der Corona-Bestimmungen und dank des ferienbedingten Sommerreiseverkehrs, stark an. In der zweiten Jahreshälfte flogen monatlich über eine Million Passagiere von und nach Zürich, was rund 50 % der Zahlen von 2019 entsprach. Rekordmonat war der Oktober mit 1.6 Millionen Passagieren (56.2 % von 2019). Im Dezember sorgten Reiserestriktionen aufgrund der neuen Virusvariante Omikron zu einer reduzierten Reisetätigkeit. Dieser Rückgang war allerdings nur temporär, bereits gegen Jahresende stellte sich wieder eine Erholung ein.

Bedingt durch die gestiegene Nachfrage hat sich auch das Transfervolumen am Flughafen Zürich im Jahresverlauf erhöht. Lag die Transferrate im ersten Halbjahr noch bei durchschnittlich 19.2 %, betrug sie im Dezember 2021 bereits wieder knapp 30 %. Dennoch entwickelte sich der Transfermarkt mit einem Anstieg von 21.7 % leicht schwächer als der Lokalmarkt (+23.1 %). Das Passagieraufkommen des Homecarriers SWISS stieg überdurchschnittlich um 28.2 %. Damit betrug der Anteil der SWISS 52.7 % (Vorjahr: 50.4 %), gefolgt von Edelweiss Air (9.7 %), Deutsche Lufthansa AG (3.0 %) und Chair (2.7 %).

Europa, der volumenmässig grösste Markt, zeigte im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 27.8 %. Im Interkontinentalverkehr betrug der Zuwachs lediglich 3.6 %. Dank touristischer Strecken verzeichnete Lateinamerika mit 48.0 % den grössten Anstieg, gefolgt vom Nahen und Mittleren Osten mit 31.2 % Wachstum. Die USA öffnete die Grenzen für Geimpfte erst im November 2021 und die Region Nordamerika kam auf ein Plus von 25.4 % gegenüber dem Vorjahr. Die Region Fernost weist das geringste Passagiervolumen auf und verzeichnete einen Passagierrückgang von 66.4 % im Vergleich zum Vorjahr. Die nach wie vor strikten Reisebeschränkungen – insbesondere in China – sowie eine ausgeprägte Reisezurückhaltung führten in diesem Markt zu einer schwachen Nachfrage.

## Anstieg der Flugbewegungen und Erhöhung der Auslastung

2021 fanden 132'600 Flugbewegungen am Flughafen Zürich statt, was einer Zunahme von 19.1 % gegenüber dem Vorjahr entspricht (48.2 % von 2019). Im Bereich Linien- und Charterverkehr stieg die Anzahl der Flugbewegungen um 15.9 %. Der Bereich General Aviation zeigte sich merklich stabiler und verzeichnete eine Zunahme von 28.7 %.

Im Berichtsjahr stieg die Sitzplatzauslastung gegenüber dem Vorjahr um 2.8 Prozentpunkte auf 63.9 % (2019: 78.1 %). Dabei zeigte die Kurzstrecke mit 67.7 % eine deutlich bessere Auslastung als die Langstrecke mit 50.8 %.

## Deutliche Erhöhung des Frachtvolumens

Das Frachtvolumen am Flughafen Zürich nahm im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020 um 35.0 % zu (87 % von 2019).

Einen regelrechten Aufschwung erlebte mit einem Zuwachs von 41.4 % der Luftfrachtersatzverkehr. Aufgrund fehlender Frachtkapazitäten im Linienverkehr nahm das mit LKW transportierte Volumen zu klassischen Vollfrachter-Drehscheiben stark zu.

Im Bereich der geflogenen Fracht stieg das Volumen um 31.5 %. Hier liessen die vielschichtigen Probleme bei der Seefracht die Nachfrage nach Luftfracht hochschnellen.

## Kennzahlen

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich, AO 1–3	Einheit	2019	2020	2021
Lokalpassagiere	Anzahl Personen	22'231'195	6'288'226	7'739'188
Transferpassagiere	Anzahl Personen	9'209'982	2'005'062	2'439'168
Transitpassagiere	Anzahl Personen	18'638	5'889	5'673
General Aviation und Sonstige	Anzahl Personen	47'877	41'870	50'399
<b>Total Passagiere</b>	<b>Anzahl Personen</b>	<b>31'507'692</b>	<b>8'341'047</b>	<b>10'234'428</b>
Passagierflüge	Anzahl Bewegungen	242'717	80'555	94'012
Frachtflüge	Anzahl Bewegungen	396	2'526	2'242
General Aviation und Sonstige	Anzahl Bewegungen	32'217	28'247	36'346
<b>Total Flugbewegungen</b>	<b>Anzahl Bewegungen</b>	<b>275'330</b>	<b>111'328</b>	<b>132'600</b>
Luftfracht	Tonnen	334'650	188'177	247'434
Strassenfracht	Tonnen	117'177	102'986	145'628
<b>Total Fracht</b>	<b>Tonnen</b>	<b>451'827</b>	<b>291'163</b>	<b>393'062</b>

# Verkehrskennzahlen internationale Mehrheitsbeteiligungen

## Passagiervolumen

### **Brasilien**

Die Erholung des brasilianischen Passagierverkehrs wurde durch sehr hohe Covid-Fallzahlen im ersten Quartal 2021 vorübergehend gebremst. Mit dem Fortschritt des nationalen Impfprogrammes erholte sich die Situation zunehmend, wodurch die Passagierzahlen bis zum Jahresende kontinuierlich anstiegen. Nachdem im dritten Quartal die inländischen Flugangebote ausgebaut worden waren, boten die nationalen Fluggesellschaften im vierten Quartal erstmals wieder internationale Verbindungen an. Auf das Jahresende hin erholten sich die Passagierzahlen auf rund 85 % des Vorkrisenniveaus.

### **Florianópolis**

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verkehrszahlen am Flughafen in Florianópolis um 26 % auf 2.4 Mio. Passagiere und das Streckennetz konnte um 10 reguläre nationale Destinationen erweitert werden. Im Dezember 2021 wurden internationale Flugverbindungen nach Buenos Aires und Santiago aufgenommen. Verglichen mit dem Jahr 2019 beträgt das Passagierverkehrsvolumen rund 60 %.

### **Vitória / Macaé**

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verkehrszahlen am Flughafen in Vitória um 34 % auf 2.0 Mio. Passagiere und das Streckennetz konnte um Verbindungen nach Salvador und Goiânia erweitert werden. Verglichen mit dem Jahr 2019 beträgt das Passagierverkehrsvolumen rund 61 %.

Von Macaé aus werden die Ölplattformen vor der Küste von Rio de Janeiro bedient. Mit 21'000 Flugbewegungen im Jahr 2021 gilt Macaé als der weltweit verkehrsreichste Flugplatz für Helikopter. Nachdem reguläre kommerzielle Flüge aufgrund der Pandemie 2020 eingestellt worden waren, konnte ganzjährig die tägliche Verbindung nach Rio de Janeiro beibehalten werden.

## Chile

Die während des Berichtsjahres steigenden Kupferpreise trieben die chilenische Minenindustrie stark an, die einen hohen Anteil an Geschäftsverkehr zur Folge hatte.

### Antofagasta

Nach Aufhebung der meisten Beschränkungen aufgrund der Pandemie nahm das Verkehrsaufkommen im zweiten Halbjahr stark zu und erreichte in den letzten Monaten des Jahres beinahe die Zahlen von vor der Krise.

### Iquique

Ähnlich wie in Antofagasta wirkte sich die Bergbauindustrie positiv auf die Entwicklungen der Passagierzahlen aus. Zusätzlich profitierte Iquique vom inländischen Tourismus, da Reisen ins Ausland noch erheblichen Einschränkungen unterliegen. Das Verkehrsaufkommen nahm im zweiten Halbjahr deutlich zu und stieg in den letzten Monaten des Jahres im monatlichen Vergleich sogar über 2019.

## Kennzahlen

Standort(e), AO 1 – 3	Einheit	2019	2020	2021
<b>Flughafen Florianópolis</b>				
Total Passagiere	Anzahl Personen	3'930'687	1'874'852	2'367'176
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	44'204	25'961	32'420
Total Fracht	Tonnen	4'737	3'091	4'093
<b>Flughäfen Vitória/Macaé</b>				
Total Passagiere	Anzahl Personen	n/a	1'684'909	2'185'025
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	n/a	45'148	54'189
Total Fracht	Tonnen	n/a	9'323	18'649
<b>Flughafen Antofagasta</b>				
Total Passagiere	Anzahl Personen	2'198'606	1'121'666	1'524'064
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	15'172	10'538	13'274
Total Fracht	Tonnen	5'164	4'008	3'837
<b>Flughafen Iquique</b>				
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'587'794	880'284	1'337'018
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	11'342	7'912	11'110
Total Fracht	Tonnen	3'510	2'769	4'252

# Geschäftsentwicklung

## Flugbetrieb

### Reiseprozesse und Passagierbetrieb

Dieses Jahr hat gezeigt, dass Reisen möglich ist unter der Voraussetzung erhöhter Schutzmassnahmen. Die Reiseprozesse sind aufgrund zusätzlicher Dokumentenkontrollen und Vorgaben bezüglich Testnachweisen aufwändiger geworden. Am Standort Zürich konnten wir dank der motivierten Belegschaft und der guten Zusammenarbeit aller Flughafenpartner trotz der neuen Herausforderungen einen weitgehend reibungslosen Betrieb sicherstellen. Im Januar wurde das erste Testcenter durch externe Partner eröffnet und im Laufe des Jahres kamen sieben weitere Angebote an verschiedenen Standorten dazu. Bei allen Schutzmassnahmen am Flughafen Zürich wird weiterhin höchste Sorgfalt angewendet. Das temporär stillgelegte Dock E wurde ab Juli wieder in Betrieb genommen. Für Zeiten mit erhöhtem Passagieraufkommen – insbesondere während der Ferienzeit – wurde auch das Check-in 3 wieder geöffnet.

### Entwicklung Flugplan

Aufgrund des Passagiermix am Standort Zürich konnte sich das Verkehrsaufkommen insbesondere in der zweiten Jahreshälfte – nach substantziellen Lockerungen der Reiseregeln – gut erholen. Haupttreiber dieser Entwicklungen waren Reisen zu Verwandten und Freundinnen und Freunden sowie Freizeitreisen. Bereits im Sommerflugplan wurden verschiedene neue Angebote in diesem Segment lanciert. Unser Hubcarrier Swiss International Air Lines flog neu in die estnische Hauptstadt Tallinn und nach Billund in Dänemark. Edelweiss Air nahm Jamaika und zwei Ziele in Tansania sowie Sal auf den Kapverden und Luxor in Ägypten in ihren Flugplan auf. Daneben führte mit Condor eine neue Airline Flüge an Feriendestinationen ab Zürich durch. Zusätzlichen Auftrieb für das Reisegeschäft gaben Anfang November die USA mit ihrer Wiedereröffnung für geimpfte Reisende und Singapur mit der «Vaccinated Travel Lane» – einem Reisekorridor für Geimpfte. Im Laufe des Berichtsjahres kehrten zudem Finnair, Air Canada, Oman Air und American Airlines zurück nach Zürich.

### Pistensanierung 10/28

Bevor Ende März 2022 am Standort Zürich die geplante Sanierung des stark beanspruchten Mittelstreifens beginnt, liefen 2021 die Vorbereitungsarbeiten. Die Piste soll in den nächtlichen Betriebspausen des Flughafens etappenweise erneuert werden. Der Flugbetrieb tagsüber wird nicht tangiert. Zusammen mit den Anrainergemeinden wurden Massnahmen erörtert, um die Belastung durch Baulärm so gering wie möglich zu halten.

## Auszeichnungen

Die Servicestandards haben wir auch im zweiten Jahr der Pandemie hochgehalten. Umso mehr freut uns, dass der Flughafen Zürich erneut für seine Dienstleistungsqualität mit dem Airport Service Quality (ASQ) Award als «bester Flughafen in der Kategorie europäischer Flughäfen zwischen 25 und 40 Millionen Passagieren» ausgezeichnet wurde. Der ASQ Award wird jährlich vom Airports Council International (ACI) World, dem internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber, vergeben. Es ist das fünfte Mal nach 2006, 2008, 2018 und 2019, dass der Flughafen Zürich den ersten Platz bei einem ASQ Award belegt. Ausserdem hat der Flughafen Zürich zum 18. Mal in Folge den renommierten World Travel Award als bester Flughafen Europas gewonnen.

## Immobilien und kommerzielle Zentren

### Einordnung Kommerz- und Immobilienentwicklung

Die Restriktionen für Retail- und insbesondere Gastronomiebetriebe in der Schweiz waren im ersten Halbjahr einschneidend. Geschäfte durften Anfang März wieder öffnen, Restaurants im Innenbereich erst Anfang Juni. Neben den Passagierzahlen sanken aufgrund der Homeoffice-Pflicht im Frühling bzw. der Homeoffice-Empfehlung über weite Teile des Jahres auch die Pendlerzahlen, was sich ebenfalls nachteilig auf das Kommerzgeschäft auswirkte. Mit den Kommerzpartnern konnten individuelle Lösungen je nach Grad der Betroffenheit gefunden werden. Die Wiedereröffnung der Gastronomie sowie die steigenden Passagier- und Pendlerzahlen brachten ab Sommer eine spürbare Erholung.

### The Circle

Bereits im ersten Jahr nach der Eröffnung entwickelte sich der Circle mit seinem attraktiven Mix an Dienstleistungen, Angeboten und Events und dem weitläufigen Park zu einem beliebten Aufenthaltsort. Das Hotel Hyatt Regency Zurich Airport The Circle öffnete im April seine Türen – inklusive eines attraktiven Gastronomieangebots mit dem orientalischen Spezialitätenrestaurant Babel und der Bar Iris. Zeitgleich eröffnete auch das The Circle Convention Center. Hier fanden im Berichtsjahr bereits rund 350 Kongresse und andere Anlässe statt. Mit der Eröffnung des Hotels Hyatt Place Zurich Airport The Circle inklusive Restaurant und Bar ZOOM wurde Mitte Dezember das Hotel- und Kongressangebot im Flughafen Zürich komplettiert. Somit ist das Grossprojekt The Circle offiziell fertiggestellt. Im Jahr 2021 eröffneten zahlreiche neue Mieter, unter anderem AMAG mit einem E-Mobilitätshub und Bruno Wickart mit einem Angebot an Designermöbeln und Wohnaccessoires. Im September belebte ein Quartierfest den Circle und als grosses Highlight fand vom 25. November bis 12. Dezember 2021 im Flughafenpark erstmals das Musik- und Lichtfestival «Zauberpark» statt. Rund 28'000 Besucherinnen und Besucher wurden während 18 Tagen im Zauberpark begrüsst, die Neuauflage ist bereits in Planung.

### Airport Shopping und Airside Center

Auch in herausfordernden Zeiten ist der Flughafen Zürich als kommerzielles Zentrum ein attraktiver Ort. Im Frühling erweiterte unter anderem bio local das Lebensmittelangebot auf der Landseite. Neu im Airport Shopping öffnete beispielsweise das Sprüngli Café und im Bereich Fashion stiess das Modegeschäft Bayard dazu. Im Airside Center eröffnete die hochwertige Lifestyle-Marke Aesop die erste Airport Boutique ausserhalb ihres Heimatmarktes Australien. Capi Electronics bezog ebenfalls eine Fläche und bietet Flugreisenden ein Sortiment an elektronischen Consumer-Lifestyle-Produkten. Bis Mai

2022 inszeniert Highsnobiety mit ihrem Concept Store GATEZERO ein kuratiertes Sortiment von über 15 internationalen Lifestyle-Marken.

## **Digitale Dienstleistungen**

Im Oktober wurde Zürich als erster Flughafen weltweit mit Google Maps «Live View» ausgerüstet. Mittels Kamera und direkten Weganweisungen auf dem Kamerabild werden Reisende sowie Besucherinnen und Besucher an die gewünschten Orte am Flughafen geleitet. Der neue Online-Auftritt des Flughafens Zürich wurde im September bei den Best of Swiss Web Awards 2021 mehrfach ausgezeichnet.

## **Entwicklungsprojekte und Infrastruktur am Standort Zürich**

### **Erneuerung und Erweiterung Gepäcksortieranlage (GSA)**

Grosse Verzögerungen beim Bau gab es aufgrund der Pandemie bisher nicht, die Montage der Kernanlage verlief planmässig. Im Sommer konnten die neuen Betriebsbüro Räume auf zwei Stockwerken bezogen werden. Ende Jahr erfolgte der Abschluss der Arbeiten am neuen Gebäude. Das Projekt wird voraussichtlich 2025 fertiggestellt sein, einzelne Komponenten gehen schon vorher in Betrieb.

### **Erweiterung landseitige Passagierflächen (ELP)**

Das Grossbauprojekt bildet ein wichtiges Scharnier aller landseitigen Nutzungen. Im Berichtsjahr wurden der Baugrubenaushub, die Abdichtungsarbeiten am SBB-Tunnel und erste Betonetappen fertiggestellt. Die Eröffnung der neuen landseitigen Passagierflächen inklusive Retailflächen, unterirdischer Logistik und oberirdischer Foodhall, soll spätestens Ende 2026 erfolgen.

### **Entwicklung Flughafenkopf**

Im Berichtsjahr lief der Architekturwettbewerb für das neue Dock A und die Dockwurzel inkl. Tower, der im 2. Quartal 2022 abgeschlossen wird. Ziel des Projektes ist es, Teile der zentralen Flughafeninfrastruktur zu erneuern, da diese am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sind. Erste bauliche Massnahmen sind ab 2024 geplant.

## **Internationales Flughafengeschäft**

Nach Abschluss der ersten Phase des Grossprojekts Noida International Airport in Indien im Jahr 2024 wird die Flughafen Zürich AG zusammen mit den lateinamerikanischen Flughäfen etwa CHF 1 Mrd. im Ausland investiert halten. Dies entspricht rund 20% unserer Vermögenswerte. Sämtliche Investitionen befinden sich in Entwicklungsmärkten. Sie geben uns langfristige Wachstumsperspektiven im aviatischen Kerngeschäft.

### **Neuer Geschäftsbereich**

Aufgrund der steigenden Bedeutung wurde das internationale Geschäft per 1. Mai 2021 in einem eigenen Geschäftsbereich «International» innerhalb der Flughafen Zürich AG gebündelt. Als Leiter dieses neuen Geschäftsbereiches bestimmte der Verwaltungsrat Daniel Bircher, der damit Einsitz in die Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG nimmt. Daniel Bircher arbeitet seit 2006 für die Flughafen Zürich AG. Er war als Chief Operation Officer in Indien und Brasilien tätig und zuletzt als CEO von Zurich Airport International Asia in Malaysia im Einsatz.

## **Indien: Grossprojekt Noida International Airport**

Das derzeit grösste Entwicklungsprojekt im Ausland ist der Noida International Airport, der rund 80 Kilometer südöstlich von Delhi liegen wird. Dieser Flughafen ist von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für den Grossraum Delhi. Er wird ein zentrales Element für die Verkehrsverbindungen der National Capital Region und des Bundesstaates Uttar Pradesh mit den übrigen Regionen Indiens sowie mit weiteren internationalen Zentren sein. Zudem setzt der Noida International Airport mit neuen Fracht- und Logistikinfrastrukturen wesentliche Wachstumsimpulse im Industriekorridor und wird zahlreiche neue Arbeitsplätze schaffen. Bei Inbetriebnahme wird der neue Flughafen über eine Kapazität von 12 Millionen Passagieren pro Jahr verfügen. Die Konzession für Bau und Betrieb erstreckt sich über eine Dauer von 40 Jahren.

Im August 2021 wurde der Masterplan von den Behörden freigegeben, das Projektland mit einer Fläche von 1334 Hektaren übergeben und die Finanzierungsverträge mit der State Bank of India unterzeichnet. Der offizielle Spatenstich im Beisein von Indiens Premierminister und dem Chief Minister des Bundesstaates Uttar Pradesh fand Ende November statt.

Vor Jahresende wurde die Konzession für den Bau und den Betrieb der Treibstoffversorgung an ein indisches Konsortium vergeben. In den nächsten Wochen sollen die Bauverträge abgeschlossen werden. Im weiteren Verlauf des Jahres folgen dann die Vergabe von wichtigen Konzessionen wie Fracht, Catering oder das Airport Hotel. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2024 geplant.

## **Lateinamerika: starke Erholung**

Die Flughafenprojekte in Brasilien und Chile sind robust aufgestellt und konnten die Krise bisher aus eigener Kraft meistern. Durch zahlreiche getroffene Effizienzmassnahmen wie beispielsweise die Zusammenlegung der operativen Führung der Flughäfen in Mehrheitsbesitz in Brasilien konnten die Kosten gesenkt werden. Mit brasilianischen Regierungsstellen wurden zudem Kompensationsmassnahmen für die Covid-bedingten Ertragsausfälle ausgehandelt. Die passagierabhängigen Konzessionen in Chile wurden automatisch verlängert.

In Macaé ist die Planung für den Bau eines neuen Terminals abgeschlossen und in Vitória sind die Vorarbeiten für eine grossflächige Real-Estate-Entwicklung am Flughafen bereits fortgeschritten. Der Ausbau des Terminals in Iquique steht kurz vor Abschluss und wird die Kapazität des Flughafens mehr als verdoppeln. Die Flughäfen Florianópolis und Vitória landeten in Umfragen bezüglich Passagierzufriedenheit auf den Plätzen 1 und 3.

# Finanzielle Entwicklung

**Während aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen im ersten Halbjahr 2021 noch ein Verlust resultierte, konnte dank fortschreitender Erholung im zweiten Halbjahr ein Gewinn erwirtschaftet werden. Über das ganze Geschäftsjahr betrachtet, resultierte trotzdem ein Konzernverlust von CHF 10.1 Mio. (Verlust im Vorjahr CHF 69.1 Mio.).**

## Ergebnisentwicklung

### Aviation-Erträge

Die Aviation-Erträge lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz der vereinbarten temporären Reduktion der Flugbetriebsgebühren um 10% (ausser Emissions- und Lärmgebühren) aufgrund der leicht höheren Gesamtpassagierzahlen am Flughafen Zürich bei CHF 240.6 Mio. (+8.5 % gegenüber der Vergleichsperiode). Verglichen mit 2019 waren die Aviation-Erträge noch immer fast zwei Drittel tiefer.

Die Flugbetriebsgebühren nahmen dabei um 7.8 % auf CHF 205.3 Mio. zu. Das Total der Aviation-Entgelte sowie der übrigen Aviation-Erträge belief sich insgesamt auf CHF 35.4 Mio., was einer Zunahme von 13.3 % entspricht.

### Non-Aviation-Erträge

Die Non-Aviation-Erträge nahmen um 9.2 % auf CHF 439.4 Mio. zu, was rund 80 % von 2019 entspricht.

Das Total der Kommerz- und Parkerträge erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf insgesamt CHF 199.1 Mio. (+17.3 %). Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden mit von der Pandemie stark betroffenen Kommerzpartnern Mietkonzessionen vereinbart. Diese wurden in Übereinstimmung mit IFRS 16 aktiviert und werden über die Restlaufzeit der entsprechenden Verträge amortisiert.

Weiterhin solide zeigten sich die Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung, die ein Plus von 8.7 % auf CHF 153.1 Mio. verzeichneten. Dieser Anstieg ist primär auf zusätzliche Mieteinnahmen im Zusammenhang mit dem Circle zurückzuführen.

Die Erträge aus Dienstleistungen stiegen um 12.7 % auf CHF 31.7 Mio. Die Abnahme bei den Erträgen aus dem internationalen Flughafengeschäft auf CHF 55.4 Mio. begründet sich mit geringeren Erträgen aus Bauvorhaben («Concession Accounting»). Unter Ausklammerung der verminderten Investitionstätigkeit stiegen die Erträge um 23.9 % an, was insbesondere die raschere Erholung der ausländischen Flughafenbeteiligungen unterstreicht.

## Betriebskosten

Die Betriebskosten nahmen im Vorjahresvergleich um weitere 11.0 % auf CHF 380.8 Mio. ab. Bereinigt um die Aufwendungen für Bauvorhaben («Concession Accounting») sanken die Kosten um 7.7 % respektive 23.7 % gegenüber 2019.

Der Personalaufwand verringerte sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund des tieferen Personalbestands und der Kurzarbeitsentschädigungen um CHF 8.0 Mio. auf CHF 171.3 Mio. (–4.5 %). Die Kosten für Polizei und Sicherheit konnten trotz im Vorjahresvergleich leicht höheren Passagiervolumen um CHF 9.4 Mio. (–10.0 %) gesenkt werden, was insbesondere auf Betriebsoptimierungen zurückzuführen ist. Während sich die anhaltende Kostendisziplin auch positiv auf die administrativen Kosten auswirkte (–14.5 %) verzeichneten die Energie- und Abfallkosten einen Anstieg von CHF 4.2 Mio. Dies spiegelt unter anderem die höheren Rohstoffpreise für die Wärmeproduktion wider.

## Betriebs- und Konzernergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) nahm um CHF 103.2 Mio. auf CHF 299.2 Mio. zu (+52.7 %).

Die Abschreibungen und Amortisationen lagen infolge der Inbetriebnahme des Circles mit CHF 280.2 Mio. über dem Vorjahreswert von CHF 252.6 Mio.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 4.2 Mio. und beträgt CHF –29.1 Mio. Dabei machten sich insbesondere höhere Zinszahlungen bei den brasilianischen Tochtergesellschaften bemerkbar, die auf die gestiegene Inflation zurückzuführen sind. Das Ergebnis aus assoziierten Gesellschaften in der Höhe von CHF –3.7 Mio. (Vorjahr: CHF –3.1 Mio.) entspricht dem Ergebnisanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Belo Horizonte.

Der Konzernverlust für das abgeschlossene Geschäftsjahr konnte dank einer profitablen zweiten Jahreshälfte auf CHF 10.1 Mio. reduziert werden (Vorjahr CHF –69.1 Mio.).

## Investitionen

Insgesamt hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr CHF 206.3 Mio. (Vorjahr: CHF 398.6 Mio.) in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte investiert, davon CHF 169.5 Mio. am Standort Zürich (Vorjahr: CHF 367.6 Mio.).

Das grösste Einzelprojekt am Standort Zürich stellt dabei die anteilmässige Investition in die Fertigstellung des Circles dar. Weitere wesentliche Projekte waren die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage, Vorbereitungsarbeiten zur Sanierung der Piste 28/10 sowie die Erweiterung der landseitigen Passagierflächen.

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 231.7 Mio. und von den Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte von insgesamt CHF 206.3 Mio. resultierte für das Berichtsjahr ein Free Cashflow von CHF 25.4 Mio. (Vorjahr: CHF –251.3 Mio.).

## Liquidität

Auch bei der Liquidität der Unternehmung resultierte dank der fortschreitenden Erholung im zweiten Halbjahr ein Anstieg. Per Ende 2021 beliefen sich die flüssigen Mittel (exkl. Lärmfonds) auf CHF 503 Mio., wobei mehr als CHF 400 Mio. auf den Standort Zürich entfielen. Die nächste Anleihe über CHF 400 Mio. wird im April 2023 fällig.

Darüber hinaus verfügt die Flughafen Zürich AG über zugesagte Kreditlinien von insgesamt CHF 300 Mio., die per Stichtag fast vollständig unbenutzt sind.

Die Tochtergesellschaften im Ausland haben ebenfalls Massnahmen ergriffen, um die Liquidität zu sichern.

# Finanzieller Ausblick

Der Start ins Jahr 2022 wurde durch die Virusvariante Omikron beeinflusst und der ausgebrochene Ukraine-Krieg sorgt für zusätzliche Unsicherheit. Während der Einfluss des Ukraine-Kriegs auf die Luftfahrt noch unklar ist, gehen wir davon aus, dass die pandemiebedingten Reisebeschränkungen zunehmend gelockert werden. Wir gehen davon aus, dass die Passagierzahlen am Standort Zürich im laufenden Jahr auf rund 20 Mio. Passagiere ansteigen dürften, was zirka zwei Drittel von 2019 entspricht.

Die Aviation-Erträge werden sich entlang der Verkehrsvolumen entwickeln. Auch bei den Non-Aviation-Erträgen wird eine positive Entwicklung erwartet, einerseits aufgrund von zusätzlichen Erträgen des Circles und andererseits dank der internationalen Geschäftstätigkeit, wo eine höhere Wachstumsdynamik erwartet wird.

Die Kostendisziplin bleibt weiterhin im Fokus der Gesellschaft, trotzdem ist 2022 mit einem Anstieg der Kosten im Vergleich zum Vorjahr zu rechnen. Einerseits lief das Instrument der Kurzarbeit, das die Unternehmung vor tiefgreifenden personellen Massnahmen in der Krise geschützt hat, Ende Februar aus. Andererseits führen auch die höheren erwarteten Passagierzahlen zu steigenden Kosten im Bereich der Sicherheit und der Infrastruktur. Insgesamt können die operativen Kosten – exklusive Aufwendungen aus Bauvorhaben – aber nach wie vor deutlich unter dem Niveau von 2019 gehalten werden.

Mit der fortschreitenden Erholung erwartet die Flughafen Zürich AG für das laufende Jahr eine Rückkehr in die Gewinnzone.

Die Investitionen am Standort Zürich werden 2022 rund CHF 250 Mio. betragen. Darin eingerechnet ist auch die anteilige Schlusszahlung für den Circle. Bei den Tochtergesellschaften im Ausland fallen voraussichtlich rund CHF 200 Mio. an, wobei insbesondere der Baubeginn in Noida, Indien, ins Gewicht fällt.

# Risk Management

GRI 102-11

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

## Risk-Management-System

### Risk Management als Führungs- und Arbeitsinstrument

Das Risk-Management-System des Flughafens Zürich ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält folgende Elemente:

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

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

Der zentrale Risk Manager ist dem CFO als Chief Risk Officer unterstellt und stellt Mindestvorgaben betreffend das dezentrale Risikomanagement in der Linie auf. Der zentrale Risk Manager ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-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 Manager übernehmen weitere Fachstellen ihr spezifisches Risikomanagement 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 AG 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 Risk Reporting wird einmal jährlich der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt.

## **Compliance Management**

Als ein Baustein des Risikomanagements betreibt die Flughafen Zürich AG ein Compliance-Management-System zur systematischen Erfassung, Kenntnissnahme und Erfüllung von gesetzlichen Vorschriften sowie von den darauf basierenden, unternehmensintern verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen.

Hierzu werden die Prozesse der Flughafen Zürich AG in bereichsübergreifenden Clustern strukturiert, die jeweils von einer Fachperson (einem/einer Prozessverantwortlichen) betreut werden. Diese Fachperson ist zuständig für die Schulung der linienverantwortlichen Personen innerhalb des Prozessclusters. Ausserdem führt der/die Prozessverantwortliche die im Rahmen der Compliance-Überprüfung vorgesehenen Kontrollen sowie die Berichterstattung an den zentralen Compliance Manager 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 Risk Reporting ein.

Der zentrale Compliance Manager erstellt im Auftrag des Chief Risk Officer und mit Hilfe der Informationen der Prozessverantwortlichen einmal pro Jahr ein umfassendes Compliance Reporting zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats.

## Aktuelle Risikosituation

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

### 1. Regulatorische Unsicherheiten

#### 1.1 Flughafenengebühren

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 Flughafenengebühren an schweizerischen Flughäfen. Insofern besteht ein Risiko, dass die Regulierungsvorgaben verschärft und die damit zusammenhängenden Erträge gefährdet werden. Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es jedoch keine Anhaltspunkte, dass die Regulierung mittelfristig auf europäischer oder auf nationaler Ebene geändert werden könnte.

Regulatorisch veranlasste Gebührenerhöhungen sind auch im Zusammenhang mit der aktuellen Klimadebatte – trotz der kürzlichen Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes durch das Schweizer Stimmvolk – denkbar. Lenkende Abgaben auf CO<sub>2</sub>-emittierende Verkehrsträger und mit ihnen einhergehende Ertragseinbussen können 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 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.

#### **1.4 Lärmbelastung (Tagesrand- und Nachtstunden)**

Vor Beginn der Covid-19-Krise überschritt der Flugbetrieb nach 22 Uhr den behördlich genehmigten Nachtlärm. 2020 konnte der genehmigte Lärm auch in der Nacht bei allen umliegenden Siedlungsgebieten eingehalten werden. Gelingt es bei wieder steigendem Verkehrsaufkommen nicht, zum Beispiel mit Massnahmen gegen Verspätungen oder mit den bereits beantragten Anpassungen des genehmigten Lärms, die Compliance wesentlich zu verbessern, drohen weitere betriebliche Einschränkungen, insbesondere ab 22 Uhr mit entsprechenden Ertragseinbussen. 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 erlaubten 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 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 am Standort können bei grossflächigem Ausfall von Mitarbeitenden aufgrund von Krankheit oder Quarantäne nicht mehr in der gewohnten Qualität gewährleistet werden. Aufgrund der starken Spezialisierung der Unternehmen am Flughafen Zürich besteht eine grosse Abhängigkeit der Flughafen Zürich AG vom Home Carrier und von wesentlichen Bodenabfertigungsunternehmen. Sollte einer dieser Partner in Bedrängnis geraten oder ganz ausfallen, könnte das, zusätzlich zum reduzierten Betrieb infolge der gesundheitlichen Lage, weitere schwerwiegende Folgen für die Flughafen Zürich AG haben.

## 2.2 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 Betriebsunterbruchsversicherungen abgeschlossen. Gleiches gilt für Risiken aus anderen, auch nicht klimainduzierten Ereignissen, wie z.B. Erdbeben.

## 2.3 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 Cyberkriminalität

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

**Das Thema der nachhaltigen Geschäftsführung genießt bei der Flughafen Zürich Gruppe seit Jahrzehnten einen hohen Stellenwert. Gerade im Bereich Klima- und Lärmschutz hat das Unternehmen am Standort Zürich in den vergangenen dreissig Jahren Beachtliches geleistet. Nachhaltiges Wirtschaften erschöpft sich aber nicht im Minimieren der ökologischen Auswirkungen, sondern erfordert eine ganzheitliche Betrachtung sämtlicher Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft.**

Erstmals hat die Flughafen Zürich Gruppe mit diesem Bericht ihre Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft gesamtheitlich zusammengefasst. Sie zeigt auf, welche positiven und negativen Auswirkungen ihre Geschäftstätigkeit an ihren konsolidierten Standorten hat und was sie unternimmt, um entlang ihrer Wertschöpfungskette die negativen Folgen zu vermindern und die positiven Effekte zu steigern.

### Wesentliche Themen

Die Flughafen Zürich Gruppe fokussiert auf die Themen, bei denen sie die grösste Wirkung erzielen kann. Sie hat daher im Jahr 2021 erstmals eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt und ist dabei dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI) gefolgt. Die Analyse zeigt auf, welche wesentlichen Auswirkungen das Unternehmen auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft hat. Dabei wurde nicht nur der Standort Zürich betrachtet, sondern auch die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland.

In einem ersten Schritt wurden 15 Nachhaltigkeitsthemen identifiziert, auf welche die Flughafen Zürich Gruppe Auswirkungen hat. Es sind sowohl branchenrelevante Themen wie Sicherheit oder Lärm eingeflossen als auch übergeordnete Themen wie Klimawandel, Biodiversität oder Menschenrechte. Dabei lassen sich die Themen drei Bereichen zuordnen: lokalen, ökologischen und gesellschaftlichen Wirkungen.

**GRI 102-46**

Die 15 Nachhaltigkeitsthemen wurden gemäss den Vorgaben von GRI hinsichtlich zweier Dimensionen eingestuft: Erstens wurde die Erheblichkeit der Auswirkungen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens in Bezug auf jedes Thema ermittelt. Diese Betrachtung wurde soweit möglich entlang der Wertschöpfungskette vorgenommen, also unter Berücksichtigung der vor- und nachgelagerten Prozesse. Zweitens wurde beurteilt, wie stark ein bestimmtes Thema die [Anspruchsgruppen](#) in der Bewertung des Unternehmens beeinflusst. Die Themen wurden in beiden Dimensionen quantitativ bewertet und die fünf Themen mit dem grössten Gewicht wurden als wesentlich eingestuft. Dies dient dazu, innerhalb der Nachhaltigkeitsthemen einen klaren Fokus zu setzen.

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 unterteilt in die drei Bereiche lokale, ökologische und gesellschaftliche Wirkungen:

Lokale Wirkungen	Ökologische Wirkungen	Gesellschaftliche Wirkungen
Beitrag in der Region	Klima	Arbeits- und Flugbetriebssicherheit
Lärm	Energie	Geschäftsethik
	Abfall- und Kreislaufwirtschaft	Korruptionsbekämpfung
	Luftqualität	Menschenrechte
	Biodiversität	Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit
	Wasser	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin
		ICT-Sicherheit und Datenschutz

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen  
 Übrige Nachhaltigkeitsthemen

Übersicht Nachhaltigkeitsthemen

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

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

Während die Flughafen Zürich Gruppe alle 15 identifizierten Nachhaltigkeitsthemen als wichtig erachtet, geniessen die fünf wesentlichen Themen einen besonders hohen Stellenwert und sind Teil der strategischen Ausrichtung (siehe [› Strategie](#)). Das Unternehmen hat innerhalb der wesentlichen Themen Massnahmen definiert, um negative Auswirkungen zu verringern und positive zu verstärken. Wo 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

Im Jahr 2015 haben die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen (UN) die Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Diese soll auf ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Ebene sichergestellt werden. Das Kernstück bilden die 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, abgekürzt SDG) mit insgesamt 169 Unterzielen. Diese sollen bis ins Jahr 2030 global von allen Mitgliedstaaten erreicht werden. Neben den Staaten sind ausserdem die Unternehmen aufgefordert, zu diesen Zielen beizutragen.

Die Schweiz und die übrigen Länder, in denen die Flughafen Zürich Gruppe tätig ist, haben sich zur Agenda 2030 und damit zu den SDG verpflichtet. Auch die Flughafen Zürich Gruppe trägt durch ihre verantwortungsvolle Geschäftstätigkeit zur Erreichung der SDG bei. Dieser Bericht zeigt auf, wie die Flughafen Zürich Gruppe positive Auswirkungen verstärkt und negative Auswirkungen verringert. Dabei wurden Beiträge zu 15 der 17 Ziele identifiziert und zusätzlich sechs davon priorisiert, bei denen ein besonders wertvoller Beitrag geleistet werden kann.



Übersicht SDG

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



## Gesundheit und Wohlergehen

Die Flughafen Zürich Gruppe sorgt an all ihren Flughäfen für die Gesundheit und das Wohlergehen aller Personen. Die Vermeidung von gesundheitlichen Folgen durch Unfälle oder andere Ursachen genießt oberste Priorität. Dies erreicht die Unternehmung 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 Gruppe tragen wesentlich zur Wertschöpfung in ihrer Region bei. Sie bieten Arbeit und Einkommen für unterschiedlich qualifizierte Mitarbeitende und vergeben Aufträge, die nicht den Regeln des öffentlichen Beschaffungswesens unterstehen, wenn möglich auch 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

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. Flughäfen sind Orte der Innovation und der Anwendung von neuen Technologien.



## Nachhaltige Städte und Gemeinden

Flughäfen prägen die Städte mit und geben Impulse für die Region. Die Flughafen Zürich Gruppe 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

Der Flugverkehr steht aufgrund seines 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, arbeiten sie daran, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die Flughafen Zürich AG macht dies seit Jahren erfolgreich. 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.



## Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen

Die Flughafen Zürich Gruppe führt ihre Geschäfte fair und jederzeit 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 zu bekämpfen.

## UN Global Compact Fortschrittsbericht

Das Unternehmen hat im Berichtsjahr den «Global Compact» der Vereinten Nationen unterzeichnet. Es verpflichtet sich damit, in seiner Geschäftstätigkeit die zehn darin aufgeführten Prinzipien zu berücksichtigen und über den Fortschritt jährlich zu berichten. Eine Erklärung des CEO zur Unterstützung des «Global Compact» findet sich im [Brief an die Aktionäre](#).

Mit der Unterzeichnung des «Global Compact» hat die Flughafen Zürich AG die Nachhaltigkeitsverpflichtung auch übergeordnet in ihr Strategiehaus aufgenommen (siehe [Strategie](#)). Sie betrachtet es insbesondere als ihre Aufgabe, die zehn Prinzipien im internationalen Geschäftsbereich noch konsequenter zu verankern. Die Anliegen des «Global Compact» decken sich mit der Haltung, welche die Flughafen Zürich Gruppe auch bisher vertreten hat. Der Verhaltenskodex nimmt die Anliegen bereits heute auf und verpflichtet alle Mitarbeitenden, sie in der täglichen Arbeit anzuwenden.

Der vorliegende Bericht stellt den Fortschrittsbericht zum «Global Compact» dar. Im Folgenden sind zu jedem Prinzip die Stellen im integrierten Bericht zugeordnet, wo darüber berichtet wird.

## Menschenrechte

Prinzipien 1 und 2:

- Unternehmen sollen den Schutz der internationalen Menschenrechte unterstützen sowie achten und
- sicherstellen, dass sie sich nicht an Menschenrechtsverletzungen mitschuldig machen.

Siehe [Menschenrechte](#)

## Arbeitsnormen

Prinzipien 3, 4, 5 und 6:

- Unternehmen sollen die Vereinigungsfreiheit und die wirksame Anerkennung des Rechts auf Kollektivverhandlungen wahren, sowie ferner für
- die Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit,
- die Abschaffung der Kinderarbeit und
- die Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Erwerbstätigkeit eintreten.

Siehe [Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#), [Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit](#) sowie [Menschenrechte](#)

## Umwelt

Prinzipien 7, 8 und 9:

- Unternehmen sollen im Umgang mit Umweltproblemen dem Vorsorgeprinzip folgen,
- Initiativen ergreifen, um ein grösseres Umweltbewusstsein zu fördern und
- die Entwicklung und die Verbreitung umweltfreundlicher Technologien beschleunigen.

Siehe [Energie und Klima](#), [Abfall und Kreislaufwirtschaft](#), [Luftqualität](#), [Biodiversität](#) und [Wasser](#)

## Korruptionsbekämpfung

Prinzip 10:

- Unternehmen sollen gegen alle Arten der Korruption eintreten, einschliesslich Erpressung und Bestechung.

Siehe [Geschäftsethik](#) und [Korruptionsbekämpfung](#)

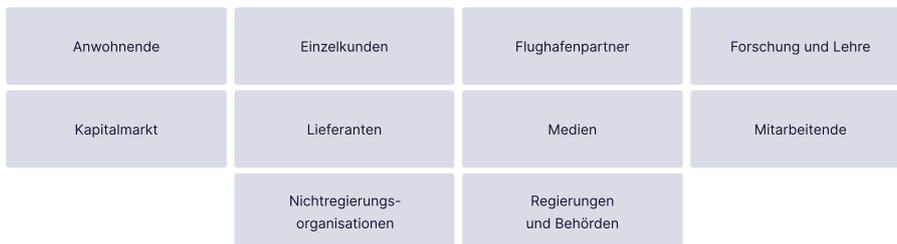
# Einbindung der Anspruchsgruppen

**Die Flughafen Zürich Gruppe steht einer Vielzahl von Anspruchsgruppen gegenüber, in der Schweiz und an ihren Standorten im Ausland. Jede Anspruchsgruppe hat eigene Berührungspunkte mit dem Unternehmen sowie unterschiedliche Interessen und Erwartungen.**

## Unsere Anspruchsgruppen

Die Flughafen Zürich Gruppe kommuniziert seit jeher mit ihren wichtigsten Anspruchsgruppen. Im Rahmen des vorliegenden Berichts wurde die Liste der Anspruchsgruppen aus Sicht der Flughafen Zürich Gruppe überprüft und erweitert. Für diesen Prozess wurden dieselben internen Expertinnen und Experten aus den Geschäftsbereichen beigezogen, die sich auch mit der Wesentlichkeitsanalyse (siehe Kapitel [Fokus](#)) befasst hatten. In einem Workshop wurden die einzelnen Anspruchsgruppen analysiert und anhand ihrer Interessen und Erwartungen gruppiert. Anschliessend wurde die Liste mit den Anspruchsgruppen mit einem externen Beratungsbüro validiert und diskutiert. Als Ergebnis wurden folgende zehn Anspruchsgruppen definiert:

GRI 102-40, 102-42



Anspruchsgruppen der Flughafen Zürich Gruppe

Die Flughafen Zürich AG pflegt mit allen Anspruchsgruppen einen regelmässigen Austausch. Nachfolgend wird darauf eingegangen, wie sich die Anspruchsgruppen definieren, auf welche Art der Austausch stattfindet und welche Themen dabei im Mittelpunkt stehen.

GRI 102-43, 102-44

## Anwohnende

Der Flughafen Zürich AG ist die offene Kommunikation mit der Bevölkerung der Region wichtig. Das Unternehmen informiert off- und online mit diversen Publikationen über die Entwicklungen am Flughafen. Speziell zum Thema Lärm führt das Unternehmen einen institutionalisierten Dialog 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. Auch mit Bürgerorganisationen steht das Unternehmen projektbezogen im Austausch. Für Anliegen von lärm-betroffenen 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

Die Flughafen Zürich Gruppe berücksichtigt die Bedürfnisse der Einzelkunden – seien es Reisende oder andere Besuchende. Kundinnen und Kunden stehen diverse Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Neben den Kontaktschaltern am Flughafen selbst nimmt das Unternehmen im Customer Contact Center per Telefon oder 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. Bei von Dritten regelmässig durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen unter Passagieren erzielt der Flughafen Zürich beständig sehr gute Resultate (siehe auch [> Auszeichnungen](#)).

## Flughafenpartner

Zum System Flughafen Zürich mit all seinen Angeboten gehören nebst der Flughafen Zürich AG rund 270 weitere Firmen, die Flughafenpartner. Fast alle stehen im direkten Auftrags- oder Vertragsverhältnis, agieren jedoch weitgehend unabhängig. Gemeinsam sorgen sie für einen reibungslosen Betrieb und ein lückenloses Angebot. Zu den Flughafenpartnern zählen einerseits die Fluggesellschaften, die Abfertigungs-, Unterhalts-, Reinigungs- und Sicherheitsfirmen sowie Polizei, Grenzschutz und Rettungsdienste, die direkt in den Flugbetrieb eingebunden sind. Andererseits gehören kommerzielle Geschäfte, Gastronomieangebote und verschiedenste Dienstleister für Firmen und Privatpersonen dazu.

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.

Im Berichtsjahr war die Flughafen Zürich Gruppe an all ihren Standorten mit den Flughafenpartnern weiterhin intensiv im Gespräch zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der schrittweisen Wiederaufnahme bzw. dem Hochfahren des Betriebs.

## 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 nehmen regelmässig an öffentlichen Veranstaltungen teil und treten an verschiedenen Hochschulen als Dozierende auf. Zudem nimmt das Unternehmen seit Jahrzehnten als aktiver Partner 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 Aktionäre und Fremdkapitalgeber, aber auch 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 im Kapitel [› Corporate Governance unter Informationspolitik](#) zu finden). Das Management und die Abteilung Investor Relations pflegen den Dialog mit direkten Gesprächen oder der Teilnahme an Konferenzen und Roadshows.

## Lieferanten

Die Flughafen Zürich AG bezieht am Standort Zürich Waren und Dienstleistungen von rund 2'500 unterschiedlichen Lieferanten vom internationalen Grosskonzern bis zum lokalen Kleinunternehmen. Für viele von ihnen ist die Flughafen Zürich AG eine wichtige Kundin. Die Lieferanten 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 Gruppe mit den Lieferanten ein partnerschaftliches Verhältnis. Dies zeigte sich gerade während der schwierigsten Phase der Pandemie durch gegenseitiges Entgegenkommen oder im Bemühen, bestehende Lieferbeziehungen aufrechtzuerhalten.

## Medien

Flughäfen stossen in der Öffentlichkeit auf sehr grosses Interesse, und dies mit unterschiedlichsten Themen. Die Medien übernehmen dabei die Rolle als Vermittler und Multiplikator. Der Flughafen Zürich Gruppe ist eine offene und transparente Information wichtig. Das Unternehmen pflegt mit den Medien ein partnerschaftliches Verhältnis. Diese Arbeit wird anerkannt: Die Medienstelle der Flughafen Zürich AG hat im September 2021 zum dritten Mal in Folge und zum insgesamt siebten Mal den Preis als bestes Medienteam der Schweiz erhalten.

## Mitarbeitende

Die Mitsprache der Mitarbeitenden am Standort Zürich ist sowohl auf einer kollektiven als auch auf einer individuellen Ebene durch die Personalvertretung (PeV) gewährleistet. Die PeV hat im Berichtsjahr ein eigenes Büro bezogen und konnte damit das Dialogangebot um eine physische Komponente erweitern, die bereits rege genutzt wurde. Weitere Angaben zu den Mitarbeitenden und ihrem Mitspracherecht finden sich im Kapitel [› Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#).

Innerhalb der Flughafen Zürich Gruppe wird eine offene und transparente Kommunikationskultur gepflegt. Am Standort Zürich steht dafür eine Fülle von Kanälen und Gefässen zur Verfügung, von der Mitarbeitendenzeitung 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. 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 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 Zukunft des eigenen Arbeitsplatzes und neue Arbeitsformen sowie die Umsetzung von sich stetig ändernden Regeln und Vorschriften im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie.

## Nichtregierungsorganisationen

Die Flughafen Zürich Gruppe steht im Austausch mit zahlreichen Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Durch die breite Palette von Themen am Flughafen Zürich gehören Organisationen aus allen Bereichen der Gesellschaft dazu, insbesondere mit Bezug zu den Themen Umweltschutz, behindertengerechtes Bauen, Kleinaviatik, Wirtschaft und Gewerbe sowie Arbeitnehmendenorganisationen.

In Lateinamerika findet ebenfalls ein reger Austausch zu diversen Themen mit den NGOs 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 für die Flughafen Zürich Gruppe 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.

In Zürich findet jährlich ein Gemeindeanlass statt, der die Behörden aller fünf Anrainergemeinden einbezieht. Darüber hinaus finden situative Treffen zu fachlichen Fragen mit Gemeindebehörden und Gemeindeverwaltungen statt. 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 Kantons- und Bundesebene finden ebenfalls regelmässige oder situative Treffen statt. Sei dies mit Mitgliedern des Regierungsrats, des Kantonsrats oder den Fachbehörden, insbesondere mit dem kantonalen Amt für Mobilität auf Kantonsebene, oder mit dem Bundesrat, mit Parlamentsmitgliedern und mit Kommissionen der eidgenössischen Räte sowie im Speziellen mit dem zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auf eidgenössischer Ebene. Auch in Gesetzgebungsverfahren bringt sich die Flughafen Zürich AG aktiv ein – schwerpunktmässig in den Themengebieten Infrastruktur-, Verkehrs-, Raum- und Umweltpolitik.

Im Berichtsjahr initiierte die Flughafen Zürich AG zusammen mit der schwer getroffenen Reise- und Tourismusbranche beispielsweise die Initiative «Back in the Air». In deren Rahmen wurden konkrete Massnahmen zur Wiedererlangung der Reisefreiheit benannt und an den Bundespräsidenten übergeben.

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 die Flughafen Zürich Gruppe 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 102-12, 102-13**

Zudem ist die Flughafen Zürich AG Mitglied bei Öbu, dem Schweizer Verband für nachhaltiges Wirtschaften, sowie seit Juli des Berichtsjahres Mitglied des «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 Gruppe 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 Gruppe mit regionalem Sponsoring zu einem vielfältigen kulturellen Leben in den Regionen ihrer Standorte bei.

GRI 103-1

### Ansatz und Fortschritt

#### Direktverbindungen als Standortfaktor

Die Rolle des Flughafens Zürich als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs wird sowohl mit der Konzession des Bundes gefordert als auch in der Mission des Unternehmens festgehalten. Es gehört zum Selbstverständnis des Unternehmens, diesen Auftrag zugunsten der Schweiz zu erfüllen.

GRI 103-2

Die am Flughafen Zürich angebotenen interkontinentalen und kontinentalen Direktverbindungen sind ein wichtiger Standortfaktor 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 Gruppe setzt sich am Standort Zürich aktiv dafür ein, die bestehenden Direktverbindungen zu erhalten und attraktive neue zu schaffen, indem sie Potenziale ermittelt und darüber mit den Fluggesellschaften einen engen Austausch pflegt.

Das Angebot an Direktverbindungen ab dem Flughafen Zürich reduzierte sich während der Pandemie deutlich. Auch im Jahr 2021 erholte sich das Streckennetz nur zögerlich und es unterlag zudem den sich ständig ändernden Bestimmungen im Reiseverkehr. Im Berichtsjahr wurden 177 Destinationen (2019: 203) in 66 Ländern (2019: 69) bedient.

GRI 103-3

## Regionale Wertschöpfung

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

GRI 103-2

Mehrere hundert Millionen Franken investiert die Flughafen Zürich Gruppe jährlich in die Erneuerung oder Erweiterung der Infrastruktur. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 gab die Unternehmung 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. Aufgrund der andauernden Covid-19-Pandemie fielen die Investitionsausgaben im Berichtsjahr tiefer aus als in den Vorkrisenjahren. Informationen über die aktuellen Entwicklungsprojekte sind in der [Geschäftsentwicklung](#) zu finden.

GRI 203-1

Im Ausland investierte die Flughafen Zürich Gruppe im Jahr 2021 ebenfalls wesentliche Beträge in die Infrastruktur, namentlich in das neue Terminal am Flughafen Iquique in Chile sowie in Vorbereitungsarbeiten für den neuen Flughafen Noida in Indien. 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 vergibt, unter Einhaltung des öffentlichen Beschaffungsrechtes, nach Möglichkeit Aufträge an lokale Unternehmen. Gerade in Krisenzeiten wie diesen hat sich gezeigt, wie wertvoll regionale Lieferketten sein können.

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.

Innerhalb des Lieferantenmanagements der Flughafen Zürich AG werden die Lieferanten nicht systematisch auf die nachhaltige Geschäftsführung geprüft. 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 die Einhaltung der Arbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sicherstellen.

Die Flughafen Zürich AG hat zuletzt im Jahr 2017 bei der Arbeitsgemeinschaft «Infras/BAK Basel» eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich in Auftrag gegeben. Demnach generiert der Flughafen Zürich eine ähnlich hohe Wertschöpfung wie eine Schweizer Stadt mittlerer Grösse. Die errechnete Wertschöpfung von CHF 5 Milliarden entspricht etwa 3.5 % des Bruttoinlandsprodukts des Kantons Zürich.

GRI 103-3, 203-2

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 82 % (CHF 294 Mio.) des Auftragsvolumens der Muttergesellschaft von rund CHF 360 Mio. auf lokale Unternehmen.

GRI 204-1

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 716 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. Genauere Details sind im [Anhang 24.7](#) 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 Dienstleistungsangeboten 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.

GRI 103-2

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 800 täglichen Busverbindungen ist der Flughafen Zürich einer der am besten erschlossenen Punkte der Schweiz. Eine behördliche Vorgabe zum Anreiseverkehr 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 für das Berichtsjahr vorgesehene nächste Erhebung wurde aufgrund der ausserordentlichen Umstände der Pandemie in Absprache mit den zuständigen Behörden nicht durchgeführt.

Der Flughafen Zürich bietet eine breite Palette an Erlebnissen, die den Besuchenden sowohl die Faszination Flughafen als auch die Themenbereiche Natur und Umwelt, Architektur und Passagierprozesse auf eindrückliche 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 und Events aller Art. Die zwei Zuschauerterrassen auf den Docks B und E bieten die Möglichkeit, den Flugbetrieb aus nächster Nähe zu erleben. Seit Eröffnung des Circle lädt ein neu gestalteter Park auf rund 80'000m<sup>2</sup> Grünfläche als Begegnungs- oder Erholungsort zum Erkunden und Verweilen ein. Im Berichtsjahr wurden neue Angebote wie die Ranger Talks im Park lanciert.

Auch die unmittelbare Umgebung des Flughafens Zürich dient mit mehreren «Spotterplätzen», Gastronomiebetrieben und Naturschutzgebieten als Naherholungsgebiet, das zusätzlich Besuchende anzieht. Der Flughafen Zürich sorgte im Berichtsjahr für eine Attraktivitätssteigerung auf der Ostseite des Flughafens: Sieben Grillplätze entlang des Flughafenzauns wurden durch Lernende des Unternehmens sowie der Flughafenpartner instand gesetzt und einer davon für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausgebaut.

An den Standorten im Ausland adaptiert die Flughafen Zürich Gruppe 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 11'000m<sup>2</sup> für Essens-, Einkaufs- und Konzertmöglichkeiten entwickelt. Auch die Zuschauerterrasse ist ein Publikumsmagnet. Sowohl am Flughafen in Florianópolis als auch in Vitória werden diverse kulturelle und sportliche Anlässe für die breite Bevölkerung durchgeführt.

Die folgende Darstellung zeigt die Teilnahme an Führungen, Rundfahrten sowie Events am Flughafen Zürich. Aufgrund von Sonderevents oder der Aussetzung von Aktivitäten wegen der Covid-19-Pandemie schwanken die Zahlen stark.

**GRI 103-3**

Flughafen Zürich (Standort Zürich)	Einheit	2017	2018	2019	2020	2021
Durchgeführte Führungen, Rundfahrten und Events	Anzahl Gruppen	3'390	3'584	3'456	856	1'544
	Anzahl Personen	81'786	144'324 <sup>1)</sup>	71'614	14'741	57'791

1) inkl. «Erlebniswochenende» anlässlich des 70-Jahr-Jubiläums

## 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 ETH Zürich, der Zürcher Hochschule der angewandten Wissenschaften (ZHAW), der Universität St. Gallen 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 Aviatikthemen, aber auch allgemein im Bereich Fahrzeuge, Umweltschutz, Energie oder Sicherheit.

**GRI 103-2**

Ein wichtiges Beispiel für eine Partnerschaft mit einem Start-up-Unternehmen, das vom Engagement der Flughafen Zürich AG profitiert, ist die Vereinbarung mit Synhelion, das synthetischen Treibstoff mittels Sonnenenergie in grossen Mengen herstellen will (siehe Kapitel [Energie und Klima](#)).

**GRI 103-3**

Am Standort in Florianópolis wurde im Berichtsjahr ein Innovationslabor eröffnet. Das «Laboratório inovação» bringt Forschung und Entwicklung mit Praxispartnern am Flughafen zusammen und ermöglicht so die Etablierung von technologischen und prozessualen Innovationen am Flughafen. Im Berichtsjahr wurde in Zusammenarbeit mit den Behörden erstmals in Brasilien das biometrische Boarding getestet.

## Sponsoring

Mit ihrem [Sponsoring-Engagement](#) leistet die Flughafen Zürich Gruppe einen Beitrag zu einem vielfältigen kulturellen und gesellschaftlichen Leben in ihren Standortregionen. Ziele und Vorgehen sind in einem Sponsoringkonzept festgehalten. Am Standort Zürich unterstützt das Unternehmen insbesondere Vereine und Veranstaltungen im direkten Flughafenumfeld. Daneben kommen aber auch Verbände, Vereine oder Institutionen aus der Tourismus- und Reisebranche zum Zug. Mit einzelnen Initiativen oder Verbänden geht das Unternehmen strategische Partnerschaften ein, beispielsweise mit Schweiz Tourismus oder mit dem Verkehrshaus der Schweiz. Als Sponsoringarten kommen u.a. Geldleistungen, Naturalleistungen, Werbegeschenke oder die Zurverfügungstellung von Räumlichkeiten infrage. Im Berichtsjahr wurde, bedingt durch die andauernde Covid-19-Pandemie sowie durch die verringerte Anzahl an Veranstaltungen, der Umfang des Sponsorings temporär reduziert.

GRI 103-2

In Brasilien werden Kulturevents gefördert, die oftmals direkt am jeweiligen Flughafen stattfinden. Weiter werden in Brasilien und Chile soziale Aktionen für bedürftige Familien im Flughafenumfeld durchgeführt. Beispielsweise wurden in Chile Kleinunternehmerinnen und Kleinunternehmer unterstützt, die durch die Pandemie in Existenznöte gerieten.

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.

GRI 103-3

# Lärm

**Lärmauswirkungen des Flugbetriebs auf die Umgebung sind nicht vollständig vermeidbar. Die Flughafen Zürich Gruppe ist sich dessen bewusst und unternimmt das Mögliche, um negative Auswirkungen zu verringern.**

## Relevanz

Fluglärm ist insbesondere am Standort Zürich ein wichtiges Thema, da hier von allen Standorten der Flughafen Zürich Gruppe mit Abstand die meisten Flugbewegungen stattfinden und am meisten Anwohnende davon betroffen sind.

GRI 103-1

Fluglärm von landenden und startenden Flugzeugen ist eine Belastung für viele Anwohnende im Umland von Flughäfen. Wie viel Lärm an welchem Ort verursacht und wahrgenommen wird, hängt von einer ganzen Reihe von zusammenwirkenden Faktoren ab. Ein Punkt ist die Ausrichtung der Pisten und damit der Flugrouten. Diese richten sich nach 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 immer mehr Anwohnende in lärmbelastete Gebiete bringt. Fluglärm war bis ins Jahr 2004 rückläufig und wird auch im Zuge des aktuellen neuen Technologieschubs mit dem Einsatz neuer Flugzeugtypen eine neuerliche Lärmreduktion mit sich bringen. 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).

Bei den Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien und Chile spielt das Thema Lärm aufgrund des kleinen Verkehrsvolumens eine weniger gewichtige Rolle. Im Weiteren finden die An-/Abflüge in Brasilien mehrheitlich über das Meer statt und die Flughäfen in Chile liegen ausserhalb von grossen Siedlungen.

## Ansatz und Fortschritt

Das Unternehmen 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. Darüber hinaus sind im [Schallschutzprogramm](#) verschiedene Massnahmen des passiven Schallschutzes gebündelt, zu denen die Unternehmung am Standort Zürich als Verursacherin des Lärms verpflichtet ist. Dazu gehört insbesondere der Einbau von Schallschutzfenstern an Liegenschaften mit lärmempfindlichen Räumen.

GRI 103-2

## Kommunikation mit der Bevölkerung

Die Flughafen Zürich Gruppe 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 der Unternehmung ausgewiesen. Von Fluglärm betroffene Anwohnende in Zürich 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.

GRI 103-2

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 wird der regelmässige Dialog gepflegt. Besonders im Vorfeld von Änderungen, welche die An- und Abflugverfahren betreffen, intensiviert sich dieser Austausch.

Im Berichtsjahr haben Anwohnende am häufigsten zur wahrgenommenen Verkehrszunahme und zu den abendlichen Südanflügen reklamiert. Die Anzahl aller Anfragen und Reklamationen ist dennoch im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück gegangen (siehe [>Lärmkennzahlen](#)).

GRI 103-3

In Brasilien und in Chile nimmt die Lärmbelästigung eine geringere Bedeutung ein. Beim Flughafen im brasilianischen Vitória wird aufgrund der Umweltlizenz eine digitale Anlaufstelle für Lärmbeschwerden eingerichtet, worüber erstmalig im Jahr 2021 an die Behörden berichtet werden muss.

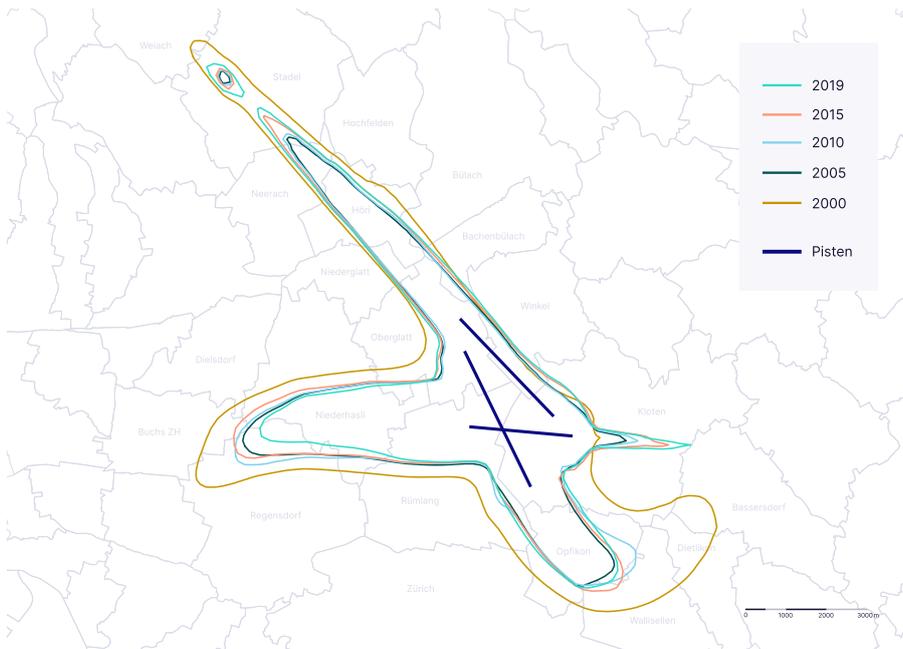
## Lärmmonitoring

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. Deren aufgezeichnete 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 Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) werden weiter die Fluglärmbelastung und der Fortschritt der Lärminderungsmaßnahmen jährlich in einem umfangreichen Bericht analysiert und mit dem BAZL geteilt. 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.

GRI 103-2

Nach dem starken Rückgang der Flugbewegungen im Jahr 2020, verursacht durch die Covid-19-Pandemie, nahm die Zahl der startenden und landenden Flugzeuge im Berichtsjahr wieder zu. Deshalb wurde an allen Messstellen sowohl in den Tag- wie auch in den Nachtstunden eine höhere Fluglärmbelastung als im Vorjahr registriert.

GRI 103-3



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. Der Vergleich der Lärmkonturen über die letzten 20 Jahre zeigt 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. 1'500m 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 Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kommen. Durch diese ständige Überprüfung wird bei den Fluggesellschaften permanent auf eine Optimierung des Abflugverhaltens hingewirkt.

GRI 103-2

Im Berichtsjahr waren, wie im Vorjahr, Anweisungen der Flugsicherung die häufigste und damit berechnigte Ursache für Flugwegabweichungen. Aufgrund von unbegründeten Abweichungen wurden 89 (2020: 83) Ermittlungen eingeleitet, und es fanden 13 (2020: 18) Aussprachen mit Chefpilotinnen und -piloten statt.

GRI 103-3

## Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Die regionale Bevölkerung empfindet Flüge während der Nachtzeit als besonders störend. Anlass zu Reklamationen gibt insbesondere das Zeitfenster zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr, das für den Abbau von tagsüber aufgebauten Verspätungen genutzt werden kann. 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 Langstreckenflüge. Auswertungen bis zu Beginn der Pandemie zeigen, dass die getroffenen Massnahmen eine Verbesserung der Situation zur Folge hatten.

GRI 103-2

Im Jahr 2021 wurden lediglich 3.5% (2020: 3.0 %) der Flugbewegungen nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) durchgeführt. Für insgesamt 75 Flüge (2020: 69 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit (23:30 bis 06:00 Uhr) stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe (z.B. Notlandungen, Rettungs-, Polizei- und Katastrophenflüge, Staatsluftfahrzeuge oder Messflüge) genehmigt (siehe [Lärmkennzahlen](#)).

GRI 103-3

## Nutzung der Schallschutzhalle

Die im Jahr 2014 am Standort Zürich fertiggestellte Schallschutzhalle trägt massgeblich zur Verminderung des Lärms von Triebwerkstandläufen bei. In dieser Infrastruktur 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.

GRI 103-2

Im Jahr 2021 wurden in der Schallschutzhalle insgesamt 377 (2020: 406) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Standläufe während der Nacht betrafen hauptsächlich Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge (80% aller Nachtstandläufe). Langstreckenflugzeuge wie A343, A333 und B777 sowie alle übrigen Flugzeugtypen wurden dagegen mehrheitlich tagsüber getestet. Die zulässige Lärmdosis wurde im Jahr 2021 in sechs einzelnen Zeitfenstern überschritten. Dies ist deutlich weniger als die 25 Überschreitungen, die gemäss Betriebsreglement pro Kalenderjahr erlaubt wären. Nach Angaben der Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden 865 Leerlauftests (Idle) auf dem Vorfeld und auf den Standplätzen durchgeführt, wobei 314 nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) stattfanden.

GRI 103-3

Anfang Dezember des Berichtsjahres wurde die Schallschutzhalle während eines Triebwerktests beschädigt und musste in der Folge ausser Betrieb genommen werden. Bis zur vollständigen Instandsetzung, die voraussichtlich mehrere Monate dauern wird, müssen die Standläufe im Freien stattfinden.

## 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 differenziert nach Lärmklasse und Zeitpunkt der Landung respektive des Starts erhoben werden.

GRI 103-2

In der Vergangenheit 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 Überflugenschädigungen. 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 seit dem 1. Januar 2021 die Erträge aus [Flugzeuglärmgebühren](#) neu dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Weitere Details zum AZNF sind im [Anhang 20](#) verfügbar.

Im Jahr 2021 wurden insgesamt CHF 6.5 Mio. Erträge aus Flugzeuglärmgebühren generiert. Davon entfielen CHF 3.8 Mio. auf die ordentlichen, während 24 Stunden gültigen Lärmgebühren und CHF 2.7 Mio. auf die Tagesrand- und Nachtzuschläge, die zwischen 21:00 und 07:00 Uhr erhoben werden. Die Zuschläge wurden letztmals im Jahr 2019 angepasst.

**GRI 103-3**

## Schallschutz

Als Anlagenhalterin ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, Bewohnerinnen und Bewohner von Liegenschaften am Standort Zürich, die übermässigem Fluglärm ausgesetzt sind, zu schützen. Neben der Lärminderung an den Triebwerken ist das Schallschutzprogramm ein wichtiges Element der Fluglärmbekämpfung. Die passiven Schallschutzmassnahmen, hauptsächlich der Einbau von Schallschutzfenstern, an Gebäuden in den umliegenden Gemeinden werden durch die Flughafen Zürich AG finanziert. In den Genuss der Massnahmen kommen 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.

**GRI 103-2**

Um die Bewohnerinnen und Bewohner vor Aufwachreaktionen durch die morgendlichen Südanflüge zu schützen, stattet die Flughafen Zürich AG die Schlafzimmer in den betroffenen Gemeinden mit einem automatischen Fensterantrieb oder einem Schalldämmlüfter aus. Auf Wunsch der Eigentümer werden die Fensterantriebe oder Schalldämmlüfter auch im Gebiet mit Nachtlärmüberschreitungen eingebaut und finanziert.

Im Rahmen der zwischenzeitlich abgeschlossenen Phase 1 des Schutzkonzeptes Süd wurden ab Mitte 2016 bis im Frühling 2018 rund 1100 Fensterantriebe und 900 Schalldämmlüfter in Schlafräumen eingebaut. Am 19. Januar 2021 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Verfügung zur Phase 2 des Schutzkonzeptes Süd mit vergrössertem Perimeter erlassen. Der neue Perimeter enthält rund fünfmal so viele Liegenschaften wie derjenige von Phase 1.

Von 1999 bis und mit 2021 wurden rund CHF 289 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 5350 Gebäuden ausgegeben. In dieser Anzahl von Liegenschaften sind – im Unterschied zum Bericht von 2020 – diejenigen Objekte ohne Anspruch auf Massnahmen nicht mehr eingerechnet. Von CHF 14.5 Mio. Ausgaben im Jahr 2021 entfielen CHF 0.6 Mio. auf Projektierungen, CHF 10.2 Mio. auf Sanierungen und CHF 3.7 Mio. auf Rückerstattungen.

**GRI 103-3**

## 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 2021 über 14'496 (72 %) erledigt und dabei CHF 85.6 Mio. an Lärmentschädigungen ausbezahlt werden. Sämtliche Lärmentschädigungen werden aus dem Airport Zurich Noise Fund (AZNF) finanziert.

GRI 103-2

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.

GRI 103-3

## Lärmkennzahlen Flughafen Zürich

Flughafen Zürich (Standort Zürich), AO7	2019	2020	2021
Anzahl Einwohner <sup>1</sup> über Alarmwert	6'413	0	n/a <sup>2</sup>
über Immissionsgrenzwert	56'348	10'303	n/a <sup>2</sup>
über Planungswert	144'518	34'903	n/a <sup>2</sup>
Tagesfluglärmbelastung <sup>3</sup> am NMT 1/ 3/ 6/ 10 (dB[A]) <sup>4</sup>	66/59/66/59	61/55/59/55	62/55/60/54
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	273/214	303/103	284/93
davon Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	3	2	6
ausserhalb der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	1	1	21
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleiteter Ermittlungen	4144/136	3628/83	4584/89
Anzahl Nachtflugbewegungen (22:00 bis 06:00 Uhr)	12'968	3'157	4'422
davon in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr)	10'342	2'770	3'755
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen <sup>5</sup>	272	69	75
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	65	31	23
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	20	12	1
davon diverse Ursachen	187	26	51
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte <sup>6</sup>	6'400	6'700	5'350
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen <sup>7</sup>	2'588	891	817

1) Umhüllende Lärmkurven

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

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

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

5) Für dringende Flüge während der Nachtflugsperrezeit können Ausnahmebewilligungen ausgestellt werden.

6) Anzahl bis dato sanierter Gebäude und Liegenschaften, inkl. Rückerstattungen. In dieser Anzahl von Liegenschaften sind – im Unterschied zum Bericht von 2020 – diejenigen Objekte ohne Anspruch auf Massnahmen nicht mehr eingerechnet.

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

# Ökologische Wirkungen

## Energie und Klima

**Die Flughafen Zürich Gruppe arbeitet seit Jahren daran, die Energieeffizienz zu erhöhen und das Klima zu schützen.**

### Relevanz

Die Notwendigkeit, den durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten globalen Temperaturanstieg zu begrenzen, ist mittlerweile unbestritten. Die Flughafen Zürich Gruppe hat dies früh erkannt und am Standort Zürich bereits 1991 damit begonnen, Massnahmen zur Energieeinsparung zu ergreifen, um den Ausstoss von CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Seither konnte sie am Flughafen Zürich den eigenen Ausstoss von CO<sub>2</sub> um etwa einen Drittel reduzieren, trotz Ausbau der Infrastruktur und einer Verdoppelung der Passagierzahlen. Bis ins Jahr 2050 strebt die Flughafen Zürich AG an, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen auf netto null zu senken.

**GRI 103-1**

Von den bekannten Klimagasen ist Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) an Flughäfen das einzige, das in relevanten Mengen ausgestossen wird. Die Flughafen Zürich Gruppe trägt deshalb die CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich pro Standort in einem Inventar unter Anwendung der Standards des «Greenhouse Gas Protocols» zusammen. Weitere Klimagase, beispielsweise aus Kältemitteln, fliessen als CO<sub>2</sub>-Äquivalente ein. Alle CO<sub>2</sub>-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 eingekaufte 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 Ganzes verursachten Emissionen, nämlich über 98 %, entfällt auf Scope 3.

Für die Flughafen Zürich Gruppe ist es prioritär, die eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1 und 2) zu senken. Darüber hinaus trägt sie ihren Teil dazu bei, dass die Flughafenpartner ihre Emissionen (Scope 3) ebenfalls reduzieren. Zugleich stellt sich ihr die Herausforderung, den Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen und ihr Geschäftsmodell sowie ihre Infrastruktur entsprechend anzupassen.

An den Flughäfen in Brasilien und Chile werden bisher nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen für Scope 1 und 2 erfasst.

## Ansatz und Fortschritt

### Netto null bis 2050 in Zürich

GRI 103-2

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 Klimagasen zu senken. Am Standort Zürich hat sich das Unternehmen das Ziel gesteckt, bis ins Jahr 2050 seine eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf netto null zu senken. Netto null bedeutet, dass die durch Menschen verursachten Treibhausgasemissionen 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 Zwischenziele hat die Flughafen Zürich AG die Senkung der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf noch 30'000 Tonnen bis ins Jahr 2020, auf 20'000 Tonnen bis ins Jahr 2030 und auf 10'000 Tonnen bis ins Jahr 2040 festgelegt. Um seine Ziele zu erreichen, hat das Unternehmen einen [Absenkpfad](#) festgelegt, der vorsieht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen schrittweise zu senken. Grundlagen dafür liefern der Masterplan Energie 2050 sowie die Fahrzeugstrategie 2050, die den Weg in den jeweiligen Bereichen konkret aufzeigen.

Den grössten Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen hat das flughafeneigene Heizkraftwerk, das mittels Wärme-Kraft-Kopplung Wärme für das Fernwärmenetz und Strom für den Eigenbedarf produziert. Betrieben wird es mit Erdgas und Heizöl, die auf diese Weise effizient genutzt werden, aber gleichwohl zu erheblichen CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Folglich ist die Reduktion des Energiebedarfs im Gebäudebereich die vordringlichste Massnahme. Dies erfolgt durch Gebäudesanierungen und Optimierungen an den Anlagen. Mit jeder Erneuerung von Gebäuden kann der Energiebedarf dank besserer Dämmung, effizienteren Anlagen und neuen Konzepten gesenkt werden.

Neben dem Energiebedarf ist die Art der Erzeugung der nutzbaren Energie der zweite Ansatzpunkt. Schon vor zwanzig Jahren nutzte der Flughafen Zürich beim Dock E geothermische Strukturen, die einen Grossteil der Wärme- und Kühlenergie bereitstellen. Seither sind Teile des Werkhofs und der Circle hinzugekommen, wo ebenfalls geothermische Strukturen genutzt werden. Mittelfristig soll für die zentrale Wärme- und Kälteproduktion ein geologischer Speicher im Untergrund zum Einsatz kommen und fossile Brennstoffe ersetzen. Die Machbarkeit dieses Vorhabens ist bisher noch nicht vollständig geklärt. Bis dies auch realisiert werden kann, plant das Unternehmen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den teilweisen Einkauf von Biogas und später von synthetischem Gas zu senken, was den Betrieb der bisherigen Anlage mit deutlich geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoss ermöglicht.

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, deren Kapazitäten laufend ausgebaut werden.

Ergänzend zum Gebäudebereich sind die Fahrzeuge ein weiterer Ansatzpunkt. Bereits heute werden viele Fahrzeuge mit Strom angetrieben. Der Absenkpfad sieht einen kompletten Übergang zu elektrischen Antrieben, mit Batterie oder Wasserstoff, vor. Auch der geplante Flughafen in Noida, Indien, strebt das Ziel von Netto-null-Emissionen an.

## Nachhaltige Treibstoffe

Der Einsatz von nachhaltigen Flugzeugtreibstoffen hat im Berichtsjahr eine weitere Hürde genommen. Dank des Einsatzes der Flughafen Zürich AG ist es gemeinsam mit weiteren Akteuren der Branche gelungen, den Prozess zu Einfuhr und Betankung mit «Sustainable Aviation Fuels» (kurz: SAF) in der Schweiz so weit zu strukturieren und zu definieren, dass den Fluggesellschaften die Verwendung von SAF jederzeit möglich ist. Im Juli 2021 wurden in Zürich erstmals Linienflüge mit SAF betankt. Unter SAF versteht man einen aus biogenen Abfällen oder synthetisch hergestellten Treibstoff, der mindestens 80 % weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht als fossiles Kerosin.

Die Flughafen Zürich AG selbst hat eine Übereinkunft mit Synhelion abgeschlossen, einem Unternehmen, das im grossen Umfang synthetischen Treibstoff aus Wasser, CO<sub>2</sub>, Methan und Sonnenenergie produzieren will. Die Übereinkunft sieht vor, dass die Flughafen Zürich AG den Treibstoff aus einer Testanlage voraussichtlich ab dem Jahr 2023 zu Selbstkosten kaufen und für ihre Fahrzeuge und Maschinen am Standort Zürich verwenden wird. Später könnte diese Art Treibstoff auch in Flugzeugen zum Einsatz kommen.

## Grossverbrauchervereinbarung

Als Grossverbraucherin hat die Flughafen Zürich AG eine Vereinbarung mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen. Diese 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. 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 bekräftigt die Flughafen Zürich AG die Absicht, im Bereich des Klimaschutzes und der Energie eine Vorreiterrolle einzunehmen. Gleichzeitig setzt sie als Akteurin der Initiative konkrete Massnahmen zur Energieeffizienzsteigerung und zur CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion um.

## Airport Carbon Accreditation

Seit 2010 lässt die Flughafen Zürich AG ihr Klimaschutzprogramm von Airport Carbon Accreditation (ACA) akkreditieren. Die aktuelle Akkreditierung von 2019 gilt noch bis 2023 und wird alle drei Jahre auditiert. ACA entstand 2009 auf Initiative des europäischen Flughafenverbands «ACI Europe». Es anerkennt Flughäfen weltweit, die ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen in einem ersten Schritt inventarisieren und danach Massnahmen ergreifen, um sie zu senken. Die Flughafen Zürich AG ist auf der dritten von sechs Stufen akkreditiert. Dies bedeutet, dass das Unternehmen seine CO<sub>2</sub>-Emissionen stetig reduziert und die Partner unterstützt, ihre Emissionen ebenfalls zu senken.

## Situation im Berichtsjahr

GRI 103-3

Im Berichtsjahr herrschte am Flughafen Zürich wieder mehr Betrieb als im Vorjahr, jedoch weiterhin unter den eigentlich verfügbaren Kapazitäten. Dies zeigt sich auch im Energiebedarf. Ausgedrückt in Primärenergie stieg der Bedarf des gesamten Flughafens gegenüber dem Vorjahr um 11 %.

Bei der Betrachtung der genutzten Endenergie der Gebäude im Besitz der Flughafen Zürich AG fällt der erhöhte Bedarf an Wärme auf. Zurückzuführen ist dieser auf den erweiterten Einbezug von Gebäuden, auf den Anfangsbedarf des Circle und auf die gesteigerte Stromproduktion im eigenen Heizkraftwerk. Beim durch die Flughafen Zürich AG genutzten Strom konnte der leichte Mehrbedarf durch erneuerbare Quellen gedeckt werden, deren Anteil von 26 % auf 30 % stieg.

Die Treibhausgasemissionen in Scope 1 am Flughafen Zürich lagen im Berichtsjahr bei 32'651 Tonnen und damit 22 % höher als im Vorjahr. Das Zwischenziel, ab dem Jahr 2020 jährlich stets weniger als 30'000 Tonnen CO<sub>2</sub> auszustossen, konnte damit nicht erreicht werden. Die Angebotsverknappung von Erdgas führte im Herbst zu einem starken Anstieg des Gaspreises. Überlegungen zur Versorgungssicherheit und zu den nach wie vor unsicheren Geschäftsaussichten resultierten in der Beschaffung und Nutzung von Heizöl statt wie zuletzt üblich Erdgas als Brennstoff. Heizöl weist einen deutlich grösseren Emissionsquotienten auf, wodurch dies zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen führte.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Scope 2 fallen im Berichtsjahr deutlich kleiner aus als in den Vorjahren. Grund dafür ist eine Verschiebung bei den Scopes. Es werden nur noch die Emissionen aus der Stromerzeugung in Scope 2 erfasst, die direkt anfallen. Indirekte Emissionen, die beispielsweise bei Erstellung und Instandhaltung der Kraftwerkinfrastruktur anfallen, sind neu in Scope 3 ausgewiesen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Scope 3, die überwiegend durch die Emissionen der Flugzeuge zu ihren Destinationen bestimmt werden, sind moderat (+8 %) gestiegen.

## Kennzahlen

### Klima (GRI 305-1, 305-2, 305-3)

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1 Flughafen Zürich AG	Tonnen	26'218	26'284	32'632
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2 Flughafen Zürich AG	Tonnen	1'632	1'212	19
Total Scope 1 und 2	Tonnen	27'850	27'496	32'651
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 3 Flughafensystem <sup>1)</sup>	Tonnen	4'261'934 <sup>2)</sup>	1'544'551	1'641'745
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien</b>				
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	256
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	960
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	1'216
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien</b>				
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	276
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	1'221
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	1'497
<b>Flughafen Antofagasta, Chile</b>				
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1	Tonnen	n/a	22	10
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2	Tonnen	n/a	300	305
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	322	315
<b>Flughafen Iquique, Chile</b>				
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1	Tonnen	n/a	97	99
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2	Tonnen	n/a	236	251
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	333	350
<b>Flughafen Noida, Indien</b>				
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a
CO <sub>2</sub> -Emissionen Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a

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 Anpassung der Berechnungsmethode.

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

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021
Thermische Energie	MWh	88'469	88'302	121'539
erneuerbar	MWh	1'508	1'480	1'584
nicht-erneuerbar	MWh	86'961	86'822	119'955
Treibstoffe	MWh	6'110	3'662	4'922
erneuerbar	MWh	0	0	0
nicht-erneuerbar	MWh	6'110	3'662	4'922
Strom	MWh	61'342	44'124	46'553
erneuerbar	MWh	15'771	11'839	14'263
nicht-erneuerbar	MWh	45'571	32'285	32'290
Gesamtenergieverbrauch (Thermische Energie, Treibstoff, Strom)	MWh	155'921	136'088	173'014
Gesamtverbrauch Primärenergie <sup>1)</sup>	MWh	497'595	411'709	457'774
Energieintensität nach GVV <sup>2)</sup>	%	82.8	94.8	102.5 <sup>3)</sup>
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien</b>				
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	252
Stromverbrauch	MWh	n/a	9'420	7'464
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	9'420	7'716
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien</b>				
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	254
Stromverbrauch	MWh	n/a	10'820	9'492
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	10'820	9'746
<b>Flughafen Antofagasta, Chile</b>				
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	89	40
Stromverbrauch	MWh	n/a	734	746
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	823	786
<b>Flughafen Iquique, Chile</b>				
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	393	400
Stromverbrauch	MWh	n/a	577	614
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	970	1'014
<b>Flughafen Noida, Indien</b>				
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a

1) Systemgrenze Gesamtflughafen ohne Treibstoffe.

2) Energieverbrauch gemessen an der Energiebezugsfläche und den Benutzereinheiten.

3) Erhöhung der Zielvorgabe auf 109.5 wegen neu hinzugekommenen Gebäude.

# Abfall und Kreislaufwirtschaft

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

## Relevanz

Die Flughafen Zürich Gruppe nimmt in erster Linie durch die Art und Weise der Abfallbewirtschaftung Einfluss auf die Kreislaufwirtschaft. Am Flughafen Zürich fallen eine Vielzahl von unterschiedlichen Abfallfraktionen an. Die Flughafen Zürich AG als Halterin der Konzession 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 Teil Kehrlicht, 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 entsorgt wird, erscheint diese Menge jedoch nicht in der Abfallstatistik des Flughafens Zürich. Die Absicht, Materialien im Stoffkreislauf zu halten und so die Ressourcen zu schonen, erhält jedoch immer mehr Bedeutung.

An den Standorten im Ausland geniessen die Themen Kreislaufwirtschaft und Verwertung von Abfällen eine steigende Beachtung. Die umweltverträgliche Entsorgung ist in Chile, Brasilien und Indien nicht lückenlos gewährleistet. Deshalb erscheint es umso wichtiger, als Unternehmen darum bemüht zu sein, 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 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.

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. Dabei wurden in den vergangenen zehn Jahren grosse Fortschritte erzielt. Die Quote der stofflichen Verwertung stieg am Standort Zürich in diesem Zeitraum von 36 % auf 51 %.

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 8506 Tonnen Abfall entsorgt. Das ist 1 % weniger als im Vorjahr.

An den Standorten im Ausland gehört die Abfallbewirtschaftung zu den vordringlichsten Themen, welche die jeweiligen Tochtergesellschaften vor Ort angehen. Der Flughafen Florianópolis gilt als Vorreiter in der Region. Er wurde für sein Abfallmanagement vom lateinamerikanischen Flughafenverband ACI-LAC mit dem «Green Airport Recognition Airport Professional Award» ausgezeichnet. Der Flughafen verringerte seine Menge an deponiertem Abfall seit der Übernahme durch die Flughafen Zürich AG um rund die Hälfte, indem Wertstoffe separiert und rezykliert, Abfälle kompostiert und ein Teil der brennbaren Abfälle in der Zementproduktion eingesetzt werden. Mit einer gross angelegten Kampagne werden auch die Flughafenpartner in das Bemühen, die Abfallmenge zu reduzieren, eingebunden.

In Indien ist am Flughafen in Noida geplant, biogene Abfälle zur Herstellung von Biogas zu nutzen.

## Kennzahlen

<b>Abfallmenge Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 306–3</b>	<b>Einheit</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamtabfallmenge nach ADV <sup>1)</sup>	Tonnen	18'439	8'623	8'506
davon Wertstoffe (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	45.9	55.2	51.3
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle	Tonnen	202	56	80
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien</b>				
<b>Einheit</b>		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamtabfallmenge	Tonnen	433	383	412
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien</b>				
<b>Einheit</b>		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	349	172
<b>Flughafen Antofagasta, Chile</b>				
<b>Einheit</b>		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	328	180
<b>Flughafen Iquique, Chile</b>				
<b>Einheit</b>		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	55	79
<b>Flughafen Noida, Indien</b>				
<b>Einheit</b>		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	n/a

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

# Luftqualität

**Die Flughafen Zürich Gruppe unternimmt grosse Anstrengungen, um den Ausstoss von Luftschadstoffen zu verringern. Sie gehört weltweit zu den führenden Flughäfen bei diesem Thema.**

## Relevanz

An Flughäfen werden diverse Luftschadstoffe aus einer der vier unterschiedlichen Quellgruppen ausgestossen: 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. Die Flugzeuge haben verglichen mit den übrigen Quellen den grössten Anteil an den Emissionen.

Während mehrere verschiedene Luftschadstoffe mit unterschiedlichen Eigenschaften ausgestossen werden, sind folgende besonders relevant: Es sind dies die Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Feinstaub (PM), flüchtige organische Verbindungen (VOC) und Kohlenmonoxid (CO).

Die Luftschadstoffe können aus zwei unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden: erstens die ausgestossene Menge an der Quelle, die sogenannten Emissionen, und zweitens die gemessene Menge 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 unternimmt alles Notwendige, um einerseits transparent und vollständig über die Luftschadstoffsituation informieren zu können und andererseits die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Heute ist bekannt, dass die von Flughäfen direkt verursachten Luftschadstoffe nur in einem sehr begrenzten Umkreis von grösserer Bedeutung sind. Im Falle von Zürich sind Wohngebiete nur in einem geringen Ausmass von Immissionen betroffen.

## Ansatz

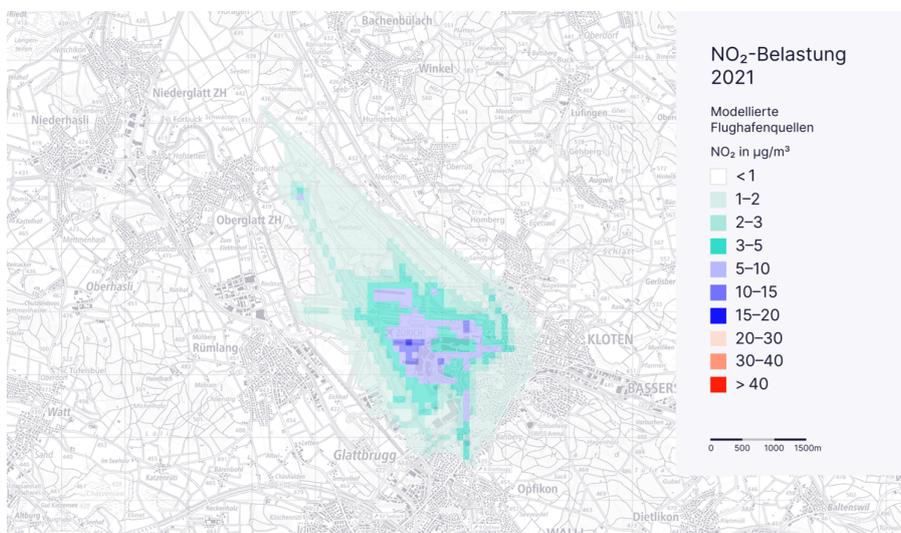
Für den Flughafen Zürich existiert eine behördlich festgelegte Emissionsobergrenze, die den Stickoxidausstoss limitiert. Um deren Einhaltung nachzuweisen, führt die Flughafen Zürich AG ein Emissionsinventar, das festhält, welche Mengen pro Schadstoff jährlich ausgestossen werden. Schadstoffgrenzwerte 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. Die vollautomatischen Messstellen werden seit Anfang des Berichtsjahres neu durch die Flughafen Zürich AG selbst betrieben. 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 Landegebühen 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-, CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen, als wenn die Flugzeuge für den gleichen Zweck ihre Hilfstriebwerke laufen liessen. Zudem sind Verfahren im betrieblichen Ablauf 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.

Im Berichtsjahr haben sich die Emissionsmengen fast aller Luftschadstoffe am Flughafen Zürich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Verglichen mit den Zahlen vor der Covid-19-Pandemie liegen die Werte immer noch rund die Hälfte tiefer. Auch die Immissionen lagen weiterhin deutlich tiefer als im langjährigen Mittel und die Grenzwerte wurden eingehalten.



Einfluss des Flughafens Zürich auf die lokale Luftqualität

An den Standorten in Lateinamerika sind keine Informationen zur Luftschadstoffsituation verfügbar. Ebenso in Noida, Indien, wo bis Jahresende zwar vorbereitende Bautätigkeiten aufgenommen wurden, jedoch noch keine Messungen vorlagen.

## Kennzahlen

Luftqualität Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 305–7, AO5	Einheit	2019	2020	2021
NO <sub>x</sub> -Emissionen	Tonnen	1'396	535	611
davon Flugzeug <sup>1)</sup>	Tonnen	1'293 <sup>2)</sup>	469	539
davon Abfertigung	Tonnen	42	19	22
davon Infrastruktur	Tonnen	41	38	39
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	20	9	11
VOC-Emissionen	Tonnen	274	134	129
davon Flugzeug	Tonnen	190 <sup>2)</sup>	79	88
davon Abfertigung	Tonnen	19	8	9
davon Infrastruktur	Tonnen	55	42	27
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	9	5	5
CO-Emissionen	Tonnen	1'297	544	568
davon Flugzeug	Tonnen	1'209 <sup>2)</sup>	491	512
davon Abfertigung	Tonnen	22	10	12
davon Infrastruktur	Tonnen	17	14	15
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	48	28	29
PM-Emissionen	Tonnen	19	8	10
davon Flugzeug	Tonnen	15 <sup>2)</sup>	6	7
davon Abfertigung	Tonnen	2	1	1
davon Infrastruktur	Tonnen	2	1	2
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	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 ihren Beitrag, diese zu erhalten.**

## Relevanz

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

Der Flughafen Zürich war ursprünglich mitten in ein Riedgebiet gebaut worden, weswegen der Flughafenperimeter bis heute ausgedehnte Gebiete mit besonders hohem ökologischem Wert beinhaltet. Von 953 Hektaren Fläche, die der Perimeter insgesamt umfasst, besteht rund die Hälfte aus Grünflächen. Ein Mosaik von unterschiedlichen Lebensräumen bietet selten gewordenen Tieren und Pflanzen einen Rückzugsort, der dank dem Flughafenzaun vor Störungen weitgehend geschützt ist. Total 74 Hektaren 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.

Auch an den Flughäfen im Ausland setzt sich die Flughafen Zürich Gruppe für den Erhalt der Biodiversität ein. Alle drei kontrollierten Flughäfen in Brasilien befinden sich in Küstennähe und damit angrenzend an sensible Ökosysteme. In Chile hingegen 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 Gruppe, zusammen mit den Anforderungen des Naturschutzes in den lokalen Gesetzgebungen, die Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung der nicht aviatisch genutzten Grünflächen.

Die Unternehmung unternimmt am Standort Zürich alles Notwendige, 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.

Der Unterhalt und die extensive Bewirtschaftung grosser Teile der Grünflächen steigern aus Sicht der Biodiversität über die Jahre deren Wert. 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.

Durch ihre Lage an der Küste und damit in der Nähe von sensiblen Feuchtgebieten ist auch an den Flughäfen in Brasilien der Erhalt der Biodiversität bei Bauprojekten wichtig. In Macaé beispielsweise hätten durch den Bau einer geplanten zusätzlichen Piste Teile eines Mangrovenwalds weichen müssen. Durch den Verzicht auf die Realisierung kann dieses wertvolle Ökosystem erhalten werden.

Für den Bau des neuen Flughafens in Noida, Indien, werden landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Siedlungsflächen beansprucht. Im Umland sind diverse Naturschutzgebiete vorhanden, nicht jedoch auf dem Projektperimeter selbst. Der Bau des Flughafens wird dennoch Auswirkungen auf die dortigen Ökosysteme haben. Deshalb wurde im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht, welche Tierarten vorhanden sind, und anschliessend ein Konzept erarbeitet, was zu ihrer Erhaltung getan werden kann. Das Konzept wird durch die Behörden umgesetzt. Geplant ist ebenso die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation von beanspruchten Waldflächen.

Für die im Oktober des Berichtsjahrs gestartete Bauphase wurde in Indien ein umfassendes Monitoringprogramm aufgesetzt, das die Aspekte Boden, Trinkwasser, Abwasser, Luftqualität und Lärm abdeckt und in monatlichen Berichten die Auswirkungen auf die genannten Themen festhält, damit gegebenenfalls rasch Massnahmen ergriffen werden können.

## **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 Kleinsäugetieren konkurrenzieren.

# Wasser

**Genügend sauberes Trinkwasser zur Verfügung zu haben, ist keine Selbstverständlichkeit. Entsprechend sorgsam geht die Flughafen Zürich Gruppe mit dieser Ressource um.**

## Relevanz

Sauberes Wasser ist eine kostbare Ressource, zu der die Flughafen Zürich Gruppe 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, so dass im regionalen Kontext ausreichend Frischwasser zur Verfügung steht.

An Flughäfen fällt eine breite Palette an verschiedenen Abwasserarten an, die gesondert behandelt werden. 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 30 bis 50 % des Wasserbedarfs durch aufbereitetes Regen- und Abwasser gedeckt, das unter anderem für Toilettenspülungen, Bewässerung und Feuerwehrrübungen verwendet wird.

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, wird das Regenwasser in Tanks gespeichert, 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.

Die am Flughafen Zürich anfallenden Abwässer werden 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 haben alle ihre eigene ARA. In Macaé, Brasilien, wird mit dem Bau des neuen Terminals bis 2023 auch eine neue ARA erstellt. Während in Chile in Iquique das aufbereitete Abwasser ins Meer geleitet wird, wird es in Antofagasta für die Grünflächenbewässerung verwendet.

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 2020/2021 war geprägt von häufigem Schneefall. Die Niederschlagsmenge war trotzdem durchschnittlich und die Temperaturen waren im langjährigen Vergleich mild. Die Menge der ausgebrachten Flächenenteisungsmittel war durchschnittlich, diejenige für die Flugzeugenteisungsmittel aufgrund der tiefen Verkehrszahlen 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. 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. Aufgrund der betrieblich aussergewöhnlichen Situation mit deutlich weniger Flugzeugenteisungen und gleichzeitig anteilmässig viel Abwasser von den Betriebsflächen sank der Behandlungsgrad im Winter 2020/2021 von 98 % auf 88 %. Die effektiv unbehandelt abgeschwemmte Menge Kohlenstoff fiel mit 23 Tonnen jedoch leicht geringer aus als der langjährige Durchschnitt.

## Kennzahlen

Frischwasserverbrauch Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 303-3		Einheit	2019	2020	2021
Trinkwasser	m <sup>3</sup>		649'997	410'550	402'903
Grundwasser	m <sup>3</sup>		188'230	100'980	113'069
Regenwasser	m <sup>3</sup>		13'180	3'712	4'993
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>		<b>851'407</b>	<b>515'242</b>	<b>520'965</b>

Enteisungsmittelverbrauch Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI AO6		Einheit	2018/19	2019/20	2020/21
Flugzeugenteisungsmittel	m <sup>3</sup>		2'113	982	862
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig	m <sup>3</sup>		1'364	112	1'338
Flächenenteisungsmittel fest	Tonnen		0	0	16
Tausalze für übrige Flächen	Tonnen		349	60	569
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege)	in %		94	98	88
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff	Tonnen		30	5	23

# Gesellschaftliche Wirkungen

## Arbeits- und Flugbetriebssicherheit

**Die Unversehrtheit aller Personen sowie der Infrastruktur am Flughafen ist eines der höchsten Güter. 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 die Flughafen Zürich Gruppe höchste 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 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. Bei beiden Handlungsfeldern erstrecken sich die Verantwortung und damit die entsprechenden Ansätze am Standort Zürich nicht nur auf das Unternehmen, sondern auf den gesamten Flughafen. Für Belange rund um Arbeits- und Gesundheitsschutz beschränkt sich die direkte Verantwortung der Flughafen Zürich AG hingegen auf das eigene Unternehmen.

GRI 103-1

Das Gewährleisten der Sicherheit ist auch im Auslandsgeschäft der Flughafen Zürich AG 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 beim Flughafenbetreiber. 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 Gruppe 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.

## 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.

GRI 103-2

Um die Sicherheit am Flughafen zu gewährleisten, ist die Mitarbeit zahlreicher Personen und Unternehmen am Flughafen nötig. Angefangen bei den baulichen Voraussetzungen über die Organisation von Prozessen bis zum Verhalten der Mitarbeitenden können diverse Faktoren auf die Sicherheit einwirken. Mit der Flugbetriebs- und der Bodenaufsicht betreibt die Unternehmung am Standort Zürich die zwei im täglichen Betrieb massgebenden Interventionseinheiten. 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 die Durchführung von regelmässigen 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 ebenso gewährleistet sein wie materielle Schäden verhindert werden. Die wichtigsten Grundsätze der Sicherheits- und Meldekultur sowie des Safety Management System sind in der Safety Policy verankert, wo 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.

GRI 103-2

Essenziell ist die Zusammenarbeit aller involvierten Parteien, namentlich der Flughafenpartner, die sich in verschiedenen Gremien austauschen. Mit Schulungen und teilweise mit Prüfungen stellt die Unternehmung 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 besonders intensiv thematisieren. Ein wichtiger Punkt ist ferner der Umgang mit Ereignissen und Verstössen. Am Flughafen Zürich wird diesbezüglich auf eine Fehlerkultur Wert gelegt, die auf das Melden von kritischen oder potenziell kritischen Ereignissen abstützt. Ziel ist, wo nötig Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Eine Besonderheit in Brasilien ist die gezielte Sensibilisierungsarbeit ausserhalb des Flughafens, welche die Flughäfen bei den Anwohnenden leisten. Informationskampagnen klären über die Gefährlichkeit von Lenkdrachen als Luftfahrthindernissen oder von Laserpointern auf. Als erste Flughäfen in Brasilien verwenden Florianópolis, Macaé und Vitória Drohnen zur Inspektion des Zustands von Pisten, Zäunen und anderen Infrastruktureilen.

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 11 (inkl. Notfallübung) Audits durch. Es wurden ein paar wenige Befunde und einige Dutzend Empfehlungen identifiziert, grössere Mängel wurden aber keine entdeckt.

**GRI 103-3**

Auf der elektronischen Plattform für Sicherheitshinweise sind 13 (eine davon anonym) Meldungen eingegangen. Sämtliche Hinweise wurden untersucht und, wo möglich, wurden Massnahmen definiert. Sofern die Meldungen nicht anonym eingingen, wurden die meldenden Personen über die Massnahmen informiert.

## **Security**

Der Flughafen Zürich hat im Bereich der 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.

**GRI 103-2**

Die Massnahmen in Diensten der Sicherheit am Flughafen 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.

**GRI 103-3**

Im Berichtsjahr wurden durch das BAZL 19 Audits, Inspektionen und Tests durchgeführt. Zusätzlich führte die interne Airport Security 191 Qualitätskontrollen durch. Es wurden 35 Abweichungen festgestellt und mit entsprechenden Massnahmen korrigiert. Gravierende Abweichungen wurden weder vom BAZL noch von der Airport Security festgestellt. Im Berichtsjahr kam es am Flughafen Zürich zu keinem Ereignis mit terroristischem Hintergrund.

## Arbeitssicherheit

Die Gewährleistung der Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die Flughafen Zürich Gruppe 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.

GRI 103-2

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. Unfallrisiken und Gefahren werden systematisch identifiziert und durch geeignete Massnahmen reduziert. Das Unternehmen stellt die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung und behandelt Fragen der Sicherheit sowie des Gesundheitsschutzes mit der gleichen Priorität wie Fragen zu Qualität, Produktivität und Wirtschaftlichkeit.

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

GRI 103-3

## Kennzahlen

Flughafen Zürich	Einheit	2017	2018	2019	2020	2021
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle	46	24	29	20	25
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle	95	108	131	38	33
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle	28	20	87 <sup>1)</sup>	52	53

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

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2017	2018	2019	2020	2021
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h)	3'941	1'975	5'478	3'652	2'334
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h)	8'632	10'010	9'104	16'609	13'837

# Geschäftsethik

**Die Einhaltung von Gesetzen, der respektvolle Umgang mit allen Menschen und das Verhalten als fairer und verlässlicher Geschäftspartner 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 breit gefasste Verantwortung mit sich. Nur in einer intakten Gesellschaft, einer gesunden Umwelt und einer leistungsfähigen Wirtschaft kann die Flughafen Zürich Gruppe ihren Auftrag langfristig erfüllen. Auf die Einhaltung der [Menschenrechte](#) sowie die [Massnahmen zur Verhinderung von Korruption](#) wird an anderer Stelle vertieft eingegangen.

GRI 103-1

## Ansatz und Fortschritt

Die Grundsätze der ethischen Ausrichtung der Flughafen Zürich Gruppe sind im [Verhaltenskodex \(Code of Conduct\)](#) festgehalten, der für jede Ländergesellschaft (Schweiz, Brasilien, Chile und Indien) spezifisch abgefasst ist. Er wird jeweils inhaltlich von weiteren Dokumenten ergänzt und präzisiert.

GRI 103-2

Mit der Unterzeichnung des «UN Global Compact» (UNGC) im vergangenen Juli hat die Flughafen Zürich AG einen Prozess zur Weiterentwicklung der genannten Grundlagen lanciert. Es wird überprüft, ob die bisherigen Dokumente den Anforderungen des UNGC bereits genügen oder ob diese angepasst werden müssen. Allfällige Anpassungen, um den Prinzipien vollständig entsprechen zu können, werden im Jahr 2022 vorgenommen.

GRI 103-3

## 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, unternehmensinternen verabschiedeten Richtlinien und ethischen Grundsätzen wie dem Verhaltenskodex. Es wird im Kapitel [Risk Management](#) eingehender beschrieben.

GRI 103-2

Während der Berichtsperiode gab es keine Sanktionen aufgrund einer Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen (keine Bussgelder oder nichtmonetäre Sanktionen) und keine aussergerichtlichen Streitbeilegungsverfahren infolge der Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen oder -verordnungen.

GRI 307-1

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

GRI 419-1

## Whistleblowing-Meldestelle

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 persönliche nachteilige Folgen befürchten, steht die Whistleblower-Stelle, 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.

GRI 103-2

Ein gesondertes Meldeverfahren besteht für Meldungen zur Safety im Flugbetrieb (siehe Kapitel [Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)) sowie für die Personalabteilung (HR) oder die Personalvertretung (PeV) im Bereich Mobbing, sexuelle Belästigung und Gleichstellung.

## Wettbewerbskonformes Verhalten

Die Flughafen Zürich Gruppe verfügt an allen Standorten über Geschäftspartner, die für die eigene Geschäftsausübung auf die Infrastruktur der Flughafen Zürich Gruppe angewiesen sind. Sie hat damit eine starke Anbieterstellung und besitzt und betreibt teilweise monopolisierte Infrastrukturen.

GRI 103-2

Im [Betriebsreglement für den Flughafen Zürich](#) (Beilage 2 zu Anhang 4), das durch den Bund festgelegt wurde, wird transparent offengelegt, welche Infrastrukturen monopolisiert sind. Entgelte für die Nutzung dieser Infrastrukturen werden gemäss gesetzlich regulierter 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 die Bodenabfertigung und die Fluggesellschaften geregelt. Der Flughafen Zürich ist verpflichtet, diesen Anspruchsgruppen Zugang zu den Infrastrukturen nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Bedingungen 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. 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.

GRI 103-2

## 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 nachfrageorientierten Luftfahrtpolitik 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.

GRI 103-2

## Umsiedlungen in Indien

Für die Entwicklung und den Bau des neuen Greenfield-Flughafens in Noida, Indien, werden 2377 Familien aus total 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

# Korruptionsbekämpfung

**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 für das Unternehmen 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 Gruppe bewusst, dass auch sie gewissen Korruptionsrisiken ausgesetzt ist, sei es im In- oder im Ausland.

Die Schweiz als Hauptsitz der Flughafen Zürich Gruppe 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

Mit der Unterzeichnung des «UN Global Compact» setzt die Flughafen Zürich Gruppe ein Zeichen, dass sie keine Formen von Korruption und Bestechung toleriert. Eine effektive Korruptionsprävention 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. Verhaltensrichtlinien für alle Mitarbeitenden sind im Verhaltenskodex festgehalten, der für jede Ländergesellschaft einzeln formuliert ist. In Ergänzung und Präzisierung des Verhaltenskodex existiert eine Weisung zur Verhinderung von Korruption, welche die Vorgaben detailliert ausführt und für alle Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG verbindlich ist. Beide Dokumente sind allen Mitarbeitenden am Standort Zürich im Intranet jederzeit einfach zugänglich.

Bei der Flughafen Zürich Gruppe 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.

Mitarbeitende mit Führungsfunktion werden 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 spezifische Schulungen zur Korruptionsprävention an.

## **Beschaffungen**

Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, Beschaffungen gemäss öffentlichem Beschaffungsrecht vorzunehmen (siehe Kapitel [Regionaler Wertschöpfung](#) und [Menschenrechte](#)). Dieses verlangt ein transparentes, geregeltes Verfahren und die Vergabe von Aufträgen aufgrund klar definierter Kriterien. Die Bewertungen von Angeboten erfolgen grundsätzlich durch mehrere Personen. Zudem unterzeichnen alle Mitarbeitenden, die in Beschaffungen eingebunden sind, eine Unbefangenheitserklärung. Diese Erklärung verpflichtet die involvierten Mitarbeitenden, bei Befangenheit und Interessenkonflikten in den Ausstand zu treten sowie über das direkte Verfahren hinausgehende Kontakte mit potenziellen Anbietern während des Beschaffungsverfahrens zu unterlassen. Zudem bedingt sie Vertraulichkeit hinsichtlich interner Informationen sowie Angeboten.

## **Integritätsklausel in Verträgen im internationalen Geschäft**

Die Flughafen Zürich Gruppe nimmt auch ihre 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 und die Ländergesellschaft in Chile, A-Port, verwenden in ihren Verträgen Antikorruptionsklauseln.

## **Geschenke**

Die Flughafen Zürich AG hat eine klare Regelung, dass Geschenke nur bis zu einem Wert von CHF 200 angenommen oder gewährt werden dürfen. 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 Vorgaben für Geschäftsessen und Anlässe mit Kundinnen und Kunden.

Für die Standorte in Brasilien und Indien gilt ebenfalls eine Obergrenze bei Geschenken. Die Ländergesellschaft in Chile verbietet grundsätzlich die Annahme von Geschenken.

## **Verstöße**

Im Berichtsjahr sind keine Fälle von Korruption und Bestechung gemeldet oder sonst wie bekannt geworden (aktive und passive Bestechung). Zudem sind für die Flughafen Zürich Gruppe 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 gesetzlichen Sozialstandards und erwartet von ihren Geschäftspartnern und Lieferanten, dass sie ebenfalls entsprechende Standards erfüllen.**

## Relevanz

Als Mitunterzeichnerin des «UN Global Compact» verpflichtet sich die Flughafen Zürich Gruppe, Menschenrechte zu schützen. Der Fokus der Flughafen Zürich Gruppe liegt auf Themen wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Gesundheit und Sicherheit, Versammlungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Eigentumsgarantie sowie Diskriminierung.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der Flughafen Zürich Gruppe 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 Gruppe 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 Gruppe dort besonders aufmerksam, die Menschenrechte zu achten und sich an keinen Menschenrechtsverstössen mitschuldig zu machen.

## Ansatz

Die Flughafen Zürich Gruppe hat grundlegende Haltungen und Handlungsanweisungen in den pro Ländergesellschaft verfassten Verhaltenskodizes festgehalten. Die Einhaltung der Menschenrechte wird dabei von allen Mitarbeitenden in ihrer Tätigkeit eingefordert.

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

- Aufgrund der Betriebskonzession am Standort Zürich besteht im Zusammenhang mit den Lärmemissionen 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 [› Lärmschädigungen \[formelle Enteignungen\]](#)).
- Die Flughafen Zürich AG ist ein Sektorunternehmen und als solches in der Schweiz zur Beschaffung nach öffentlichem Beschaffungsrecht verpflichtet (siehe weitere Informationen unter [› Regionale Wertschöpfung](#)). 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](#) im Kapitel Geschäftsethik).

Die Tochtergesellschaften in Lateinamerika haben Prozesse etabliert, welche die Einhaltung der Menschenrechte gewährleisten sollen. Alle Geschäftspartner und deren Hintergrund werden überprüft, um allfällige Verstöße feststellen zu können, bevor eine Geschäftsbeziehung eingegangen wird. Die Lieferverträge der Flughäfen in Brasilien enthalten darüber hinaus eine Klausel, wonach der Lieferant die Einhaltung der Menschenrechte gewährleistet.

# 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 Gruppe 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. Dies ist in den länderspezifischen Verhaltenskodizes verankert, die für alle Mitarbeitenden verbindlich sind. Die Grundhaltung gilt in besonderem Masse gegenüber den eigenen Mitarbeitenden, 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 Leitfadens 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.

## 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 ein Service-Level-Agreement 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 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. 1915 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

Die Flughafen Zürich Gruppe trägt eine grosse Verantwortung gegenüber ihren eigenen Mitarbeitenden und beeinflusst mit ihrem Verhalten auch die Arbeitsbedingungen der Angestellten bei den Flughafenpartnern mit. Das Unternehmen 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 wurden die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich Gruppe sowie die ganze Flugbranche aufgrund der weiterhin andauernden Covid-19-Pandemie stark gefordert. Die Gesundheit und das Wohlergehen der Mitarbeitenden hatte für die Flughafen Zürich Gruppe neben der Fortführung des Betriebs deshalb absolute Priorität.

## 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 aus allen Geschäftsbereichen 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 102-41

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.

In regelmässigen Abständen wird für den Standort Zürich eine umfassende Mitarbeitendenumfrage durchgeführt. Die letzte Umfrage datiert aus dem Jahr 2016. Die Mitarbeitenden bewerteten die Arbeitszufriedenheit und das Zugehörigkeitsgefühl als sehr hoch. Für das Jahr 2020 war eine neue Mitarbeitendenumfrage vorgesehen, die allerdings aufgrund der Pandemie verschoben werden musste. Es ist geplant, im Jahr 2022 wiederum eine Mitarbeitendenumfrage durchzuführen.

## **Gesundheitsmanagement**

Die Flughafen Zürich AG betreibt ein Gesundheitsmanagement, 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 die Flughafen Zürich AG nicht ersichtlich, wer dieses Angebot beansprucht hat.

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 Breite ab: Sowohl hochqualifizierte Fachpersonen als auch Mitarbeitende mit geringen beruflichen Qualifikationen finden Jobs im Unternehmen. Dies gilt auch für die übrigen Unternehmen am Flughafen Zürich, wo insgesamt 270 Firmen tätig sind, die total rund 25'000 Mitarbeitende beschäftigen.

Die Flughafen Zürich AG war den Mitarbeitenden im weiterhin von der Covid-19-Pandemie geprägten Jahr 2021 eine verlässliche Partnerin. Die Kurzarbeit am Standort Zürich, die seit März 2020 bestand, wurde im Berichtsjahr fortgeführt. Dabei wurde allen Mitarbeitenden die aus der Kurzarbeit entstehende Lohndifferenz ausgeglichen, sodass sie keine Lohneinbussen hatten.

An den Standorten in Lateinamerika, wo das Instrument der Kurzarbeit nicht existiert, konnte keine solche Stabilität gewährt werden und es mussten leider Stellen abgebaut werden.

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 lästigen, schmutzigen oder lärmigen Immissionen werden Zulagen ausgerichtet.

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.

### Lohnstudie

Das Unternehmen erachtet den Grundsatz von gleichem Lohn für gleichwertige Arbeit als zentral. Für den Standort Zürich wurden die Lohnunterschiede zwischen Mann und Frau in der Vergangenheit periodisch verglichen. Die berechnete Lohndifferenz lag jeweils bei ca. 2 % zuungunsten der Frauen, wobei die Gesamtentlohnung ohne Zulagen verglichen wurde. Würden die Zulagen, die für besonders lästige, schmutzige oder lärmige Tätigkeiten ebenfalls berücksichtigt, so fiel der Unterschied grösser aus, weil überwiegend Männer in den damit konfrontierten Berufen angestellt sind.

GRI 405-2

Neu verlangt das Gesetz für Unternehmen in der Schweiz erstmalig per 30. Juni 2021 einen Vergleich mit dem Lohngleichheitsinstrument des Bundes ([>Logib](#)). 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 %. Bei der Betrachtung der einzelnen Hierarchiestufen im Berichtsjahr ergibt sich ein detaillierteres Bild über die Lohnunterschiede zwischen Männern und Frauen. Die Flughafen Zürich AG unterscheidet sechs Funktionsstufen, wobei die Stufen 1 bis 3 zum Kader gezählt werden. Die Lohnunterschiede im Kader sind demgemäss mit Abweichungen von +/- 1.5 % minimal. In der Funktionsstufe 4 erhalten Frauen einen um 3.4 % besseren Lohn. In den tieferen Funktionsstufen 5 und 6 hingegen sind die Frauen mit 7.0 %, resp. 4.1 % benachteiligt.

### Pensionskasse

Über die Pensionskasse BVK bietet die Unternehmung 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 40 Mitarbeitende inkl. Partner (Vorjahr: 36) diese Seminare. Das Unternehmen ermöglicht zudem vorzeitige Pensionierungen. Weitere Informationen zur BVK sind im [>Anhang 22.1](#) 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 Läden.

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

## Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Höchstleistungen können die Mitarbeitenden nicht nur an ihrem Büroarbeitsplatz erbringen, sondern zunehmend auch ortsunabhängig. «Remote Work», also die Möglichkeit, von zuhause oder von anderen Orten fern des Unternehmensstandorts zu arbeiten, erhielt im Zuge der Pandemie einen deutlichen Schub. Die Flughafen Zürich AG bietet die dafür notwendigen Arbeitsmittel sowie die organisatorischen Bedingungen, um dies – wo immer möglich und sinnvoll – anzubieten. Die persönlichen Begegnungen und der Austausch vor Ort bleiben aber weiterhin wichtig. Zudem ist für eine Vielzahl von Mitarbeitenden «Remote Work» nicht möglich, da die ausgeübte Tätigkeit eine Präsenz vor Ort bedingt.

Alle Mitarbeitende am Standort Zürich profitieren 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 % der unbefristeten Mitarbeitenden am Standort Zürich in einem Teilzeitpensum. Um Teilzeitarbeit weiter zu fördern, wird die Möglichkeit zur probeweisen Reduktion der Arbeitszeit während drei 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 Weiterentwicklung der Mitarbeitenden ist der Flughafen Zürich Gruppe ein wichtiges Anliegen. Das Unternehmen investiert viel, um 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 Indien ist der entsprechende Prozess noch im Aufbau.

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

40 Lernende in 13 verschiedenen Grundbildungen. Zusätzlich sammelten im Berichtsjahr insgesamt 3 Praktikantinnen und Praktikanten mehrmonatige Praxiserfahrung. Insgesamt entspricht dies rund 3 % aller Mitarbeitenden, die beruflich ausgebildet werden.

An den Flughäfen in Florianópolis, Vitória sowie Macaé wird ein 14-monatiges Programm für Lernende angeboten, in dem im Berichtsjahr total 5 Personen ausgebildet wurden.

Die Unternehmung 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 ungefähr 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. 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 Gruppe ferner die Möglichkeit an, dass geeignete Mitarbeitende flughafenbezogene Aufgaben im Ausland übernehmen können und so die Gelegenheit erhalten, sich in einem internationalen Umfeld weiterzuentwickeln.

## Kennzahlen

Flughafen Zürich Gruppe, GRI 102-8	Einheit	2019	2020	2021
<b>Zusammensetzung der Mitarbeitenden</b>				
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	2'129	1'983	1'915
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalenten (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Vollzeitäquivalente (FTE)	1'848	1'722	1'694
Lernende	Anzahl Personen	49	48	43
Praktikanten/Trainees	Anzahl Personen	18	7	3
<b>Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag</b>				
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	2'070	1'930	1'856
Frauen	Anzahl Personen	700	644	596
Männer	Anzahl Personen	1'370	1'286	1'260
Andere	Anzahl Personen	0	0	0
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	59	53	59
Frauen	Anzahl Personen	22	14	18
Männer	Anzahl Personen	37	39	41
Andere	Anzahl Personen	0	0	0
<b>Unbefristete Mitarbeitende nach Beschäftigungsverhältnis</b>				
Vollzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'540	1'420	1'404
Frauen	Anzahl Personen	331	293	282
Männer	Anzahl Personen	1'209	1'127	1'122
Andere	Anzahl Personen	0	0	0
Teilzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	541	521	478
Frauen	Anzahl Personen	376	354	325
Männer	Anzahl Personen	165	167	153
Andere	Anzahl Personen	0	0	0
<b>Belegschaft nach Region</b>				
Schweiz	Anzahl Personen	1'706	1'652	1'534
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'658	1'610	1'501
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	48	42	33
Lateinamerika	Anzahl Personen	423	317	330
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	412	306	309
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	11	11	21
Asien	Anzahl Personen	0	14	51
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	14	46
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	0	5

Flughafen Zürich (Standort Zürich), GRI 401 – 1		Einheit	2019	2020	2021
<b>Neu eingestellte Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)</b>	<b>Anzahl Personen</b>		<b>102</b>	<b>90</b>	<b>76</b>
davon Frauen	Anzahl Personen		32	28	28
davon Männer	Anzahl Personen		70	62	48
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen		12	6	7
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen		58	49	40
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen		32	35	29
<b>Fluktuationsrate<sup>1)</sup></b>	<b>in %</b>		<b>4.7</b>	<b>5.4</b>	<b>9.7</b>
davon Frauen	Anzahl Personen		24	27	46
davon Männer	Anzahl Personen		55	60	99
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen		5	5	10
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen		43	47	81
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen		31	36	54

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	2019		2020		2021	
<b>Prozentanteil folgender Kategorien im Verwaltungsrat</b>								
Frauen	in %		38		38			38
Männer	in %		62		62			62
Alter: 30–50	in %		0		0			0
Alter: >50	in %		100		100			100
<b>Prozentanteil aller Mitarbeitenden nach Hierarchiestufen</b>	<b>in %</b>		<b>w<sup>1)</sup></b>	<b>m<sup>2)</sup></b>	<b>w<sup>1)</sup></b>	<b>m<sup>2)</sup></b>	<b>w<sup>1)</sup></b>	<b>m<sup>2)</sup></b>
Geschäftsleitung	in %		0	0.3	0	0.3	0	0.4
Kader (FS1–3)	in %		7	25	7	26	7	27
Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4–6)	in %		26	42	25	42	25	41
<b>Prozentanteil aller Mitarbeitenden nach Alter</b>	<b>in %</b>		<b>w</b>	<b>m</b>	<b>w</b>	<b>m</b>	<b>w</b>	<b>m</b>
<30	in %		2	4	2	4	2	4
30–50	in %		17	37	17	38	17	37
>50	in %		12	28	12	27	12	28

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 Gruppe 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.

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 Safety Program» (NASP) Anforderungen an die ICT-Sicherheit, die für den Flughafen Zürich verbindlich sind.

Personendaten, die 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, befindet sich am Flughafen Zürich ein Informationssicherheits-Management-System (ISMS) im Aufbau. Dieses Management-System soll sicherstellen, dass die ICT-Sicherheit umfassend 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 und das ISMS soll im Jahr 2022 nach ISO 27001 zertifiziert werden. Die Umsetzung und Vertiefung der technischen und organisatorischen Vorgaben erfolgen in einem stetigen Prozess, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auditiert wird.

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/oder 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.

## Datenschutz

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 der Unternehmung 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.

# GRI-Inhaltsindex

## Allgemeine Angaben

GRI-Standards	Allgemeine Angaben (GRI 101: 2016, GRI 102: 2016)	Verweis	Erläuterung
Organisationsprofil			
GRI 102-1	Name der Organisation		Flughafen Zürich AG
GRI 102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	<a href="#">Die Flughafen Zürich AG</a>	
GRI 102-3	Hauptsitz der Organisation	<a href="#">Hauptsitz</a>	Zürich, Schweiz
GRI 102-4	Betriebsstätten	<a href="#">Standorte</a>	
GRI 102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	<a href="#">Bedeutende Aktionäre</a>	
GRI 102-6	Belieferte Märkte	<a href="#">Die Flughafen Zürich AG</a>	
GRI 102-7	Grösse der Organisation	<a href="#">Kennzahlen</a>	
GRI 102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	<a href="#">Kennzahlen Mitarbeitende</a>	
GRI 102-9	Lieferkette	<a href="#">Die Flughafen Zürich AG</a>	
GRI 102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	<a href="#">Standorte</a>	Keine signifikanten Änderungen
GRI 102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	<a href="#">Risk Management</a>	
GRI 102-12	Externe Initiativen	<a href="#">Mitgliedschaften</a>	
GRI 102-13	Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen	<a href="#">Mitgliedschaften</a>	
Strategie			
GRI 102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	<a href="#">Brief an die Aktionäre</a>	
Ethik und Integrität			
GRI 102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	<a href="#">Strategie</a>	
Unternehmensführung			
GRI 102-18	Führungsstruktur	<a href="#">Organisationsstruktur</a>	
Einbindung von Stakeholdern			
GRI 102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	<a href="#">Anspruchsgruppen</a>	
GRI 102-41	Tarifverträge	<a href="#">Mitwirkungsrechte</a>	
GRI 102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	<a href="#">Anspruchsgruppen</a>	
GRI 102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	<a href="#">Anspruchsgruppen</a>	
GRI 102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	<a href="#">Anspruchsgruppen</a>	
Vorgehensweise bei der Berichterstattung			
GRI 102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	<a href="#">Konzernstruktur</a>	
GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	<a href="#">Nachhaltigkeitsthemen</a>	
GRI 102-47	Liste der wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltigkeitsthemen</a>	
GRI 102-48	Neudarstellung von Informationen		Keine wesentlichen Veränderungen
GRI 102-49	Änderungen bei der Berichterstattung	<a href="#">Fokus</a>	
GRI 102-50	Berichtszeitraum		01.01.2021–31.12.2021
GRI 102-51	Datum des letzten Berichts		Erstes Berichtsjahr 2021
GRI 102-52	Berichtszyklus		Jährlich
GRI 102-53	Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	<a href="#">Kontaktangaben</a>	
GRI 102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards		Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option «Kern» erstellt.
GRI 102-55	GRI-Inhaltsindex	<a href="#">GRI-Inhaltsindex</a>	
GRI 102-56	Externe Prüfung		Keine

## Themenspezifische Angaben

GRI-Standards	Wesentliche Themen (GRI 200: 2016, GRI 300: 2016, GRI 400: 2016)	Verweis
Beitrag in der Region		Zum Kapitel
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Grenzen	Managementansatz
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	Managementansatz
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	Managementansatz
GRI 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Konzernerfolgsrechnung
GRI 203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Infrastrukturinvestitionen
GRI 204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	Lokale Lieferanten
Lärm		Zum Kapitel
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Grenzen	Managementansatz
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	Managementansatz
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	Managementansatz
Klima		Zum Kapitel
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Grenzen	Managementansatz
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	Managementansatz
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	Managementansatz
GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Klimakennzahlen
GRI 305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Klimakennzahlen
GRI 305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Klimakennzahlen
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit		Zum Kapitel
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Grenzen	Managementansatz
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	Managementansatz
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	Managementansatz
Geschäftsethik		Zum Kapitel
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Grenzen	Managementansatz
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	Managementansatz
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	Managementansatz
GRI 206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Rechtsverfahren
GRI 307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	Umweltschutzgesetze
GRI 419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	Nichteinhaltung von Gesetzen
GRI-Standards	Übrige Nachhaltigkeitsthemen	Verweis
Energie		Zum Kapitel
GRI 302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	Energiekennzahlen
GRI 302-2	Energieverbrauch ausserhalb der Organisation	Energiekennzahlen
GRI 302-3	Energieintensität	Energiekennzahlen
GRI 302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	Energiekennzahlen
Abfall und Kreislaufwirtschaft		Zum Kapitel
GRI 306-3	Angefallener Abfall	Angefallener Abfall
Luftqualität		Zum Kapitel
GRI 305-7	Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	Luftemissionen
Biodiversität		Zum Kapitel
Wasser		Zum Kapitel

GRI 303-3	Wasserentnahme	<a href="#">Wasserentnahme</a>
Korruptionsbekämpfung		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Massnahmen	<a href="#">Korruptionsvorfälle</a>
Menschenrechte		<a href="#">Zum Kapitel</a>
Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit		<a href="#">Zum Kapitel</a>
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 102-41	Tarifverträge	<a href="#">Tarifverträge</a>
GRI 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	<a href="#">Fluktuationsrate</a>
		<a href="#">Kompetenzen Angestellte</a>
GRI 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	<a href="#">Pensionierung</a>
GRI 404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	<a href="#">Leistungsbeurteilung</a>
GRI 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	<a href="#">Diversität</a>
GRI 405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	<a href="#">Verhältnis Vergütung</a>
ICT-Sicherheit und Datenschutz		<a href="#">Zum Kapitel</a>
<b>GRI-Standards</b>	<b>Airport Operators Sector Supplement (G4: 2014)</b>	<b>Verweis</b>
AO1	Total jährliche Passagiere	<a href="#">Passagiere</a>
AO2	Total jährliche Flugbewegungen	<a href="#">Flugbewegungen</a>
AO3	Total Frachtvolumen	<a href="#">Fracht</a>
AO5	Luftqualität	<a href="#">Luftqualität</a>
AO6	Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel	<a href="#">Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel</a>
AO7	Anzahl/Veränderung der Anwohner in unmittelbarer Flughafennähe, die Lärm ausgesetzt sind	<a href="#">Lärmkennzahlen</a>
AO8	Personen, die vom Flughafenbetreiber umgesiedelt wurden, und Entschädigungsmassnahmen	<a href="#">Umsiedlungen</a>

# 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, Börsenkapitalisierung per 31. Dezember 2021: CHF 5.0 Mrd.) gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

GRI 102-3, 102-45

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 5'679 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 578 Mio.	100.0
Aeroportos 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

## 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.)	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
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	109.7	109.6	109.7
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	1'501.2	1'817.1	1'689.4
Jahresergebnis	315.9	-127.8	9.6
Eigene Aktien	-0.5	-0.5	-0.1
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>2'392.7</b>	<b>2'264.9</b>	<b>2'275.0</b>

# Aktionariat und Mitwirkungsrechte

## Bedeutende Aktionäre und Aktionärinnen

Per Stichtag, 31. Dezember 2021, 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 102-5**

## 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. Gemäss Art. 699 Abs. 3 des Obligationenrechts 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.

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.

## 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
- weitere 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
- weitere 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
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

## Josef Felder

- Verwaltungsrat seit GV 2017
- Schweizer, Jahrgang 1961, eidg. dipl. Buchhalter/Controller und Executive MBA 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
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrats der Luzerner Kantonalbank AG sowie der AMAG Group AG und Tochtergesellschaften, Mitglied des Verwaltungsrats der Careal Property Group AG, der Gebr. Knie Schweizer National-Circus AG und der HTC Corporation, Präsident des Verwaltungsrats der Musikpunkt Hug Holding AG und Mitglied 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
- weitere 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
- weitere 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
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Verwaltungsratsmitglied der Clariant AG, Georg Fischer 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
- weitere 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, Präsidentin Gotthard-Komitee, Vorstandsmitglied Swiss Blockchain Federation

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.

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.

## Interne Organisation

### Präsident des Verwaltungsrats

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

### Vizepräsidentin des Verwaltungsrats

Eveline Saupper

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.

### 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 acht Sitzungen (einschliesslich einer zweitägigen Konferenz) mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund fünf Stunden, für das Audit & Finance Committee neun, für das International Business Committee eine zweitägige Konferenz und zwei Sitzungen von durchschnittlich je zwei Stunden, für das Nomination & Compensation Committee und für das Public Affairs Committee je drei Sitzungen von durchschnittlich je 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 und die Generalsekretärin und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, der COO, der Leiter Public Affairs und die Generalsekretärin beigezogen.

## **Kompetenzregelung**

Der Verwaltungsrat hat, gestützt auf die Statuten, ein Organisationsreglement im Sinne von Art. 71 6b 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.

## **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 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. Ferner wird der Verwaltungsrat mittels einer rollenden Langfristplanung laufend in verschiedenen Szenarien über die erwartete Entwicklung informiert.

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die 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 Leistungsvereinbarungen mit Dritten, Projektprüfungen, zu Aspekten des Kommerzgeschäftes sowie zur Arbeitszeiterfassung 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 1. Januar 2015
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats von Schweizer Technologies AG, Steinhausen (Kanton Zug) seit 1. 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
- weitere 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 per Februar 2017
- weitere 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
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

## **Daniel Scheifele**

- Chief Real Estate Officer (CREO)
- Schweizer, Jahrgang 1962, Dr. sc. techn. Bauingenieur ETH und Senior Executive Programme in Advanced Management an der London Business School, Berufstätigkeit im Projektmanagement und in der Planung/Realisation von grossen Infrastruktur- und Immobilienprojekten bei Rosenthaler & Partner und bei Karl Steiner AG, danach diverse geschäftsleitende Funktionen in der Projektentwicklung und Generalunternehmung bei Batigroup, Losinger, Steiner AG und Strabag AG
- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im April 2016
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

## **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 Fluginstruktor 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
- weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine



Daniel Bircher, Daniel Scheifele, Lukas Brosi, Stephan Widrig, Stefan Tschudin und Stefan Gross (von links nach rechts)

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

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 442'350 (Vorjahr: CHF 361'600). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahen Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 105'500 (Vorjahr: CHF 119'500). 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 jeweils 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 Kommerzzahlen und unregelmässig in Form von «Investor News». Die von der Gesellschaft publizierte Ad-hoc-Mitteilungen sind einsehbar unter [www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren-news/](http://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) und den SIX-Regularien sowie auf den Gesellschaftsstatuten (Art. 25 ff.) und den gestützt darauf erlassenen Beschlüssen und Reglementen.

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.

### 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 Gesamtverwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committee nach pflichtgemäßem 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 pflichtgemäßem 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 100 %ige 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 Entschädigungen 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 nominierter 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 (2021):

(in CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung <sup>1)</sup>	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen <sup>1)</sup>	Committee- Entschädigungen <sup>1)</sup>	Sitzungsgelder für Committees <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	Mitglied	97'750	23'000	5'750	8'625	135'125
Carmen Walker Späh <sup>3)</sup>	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	97'750	14'375	11'500	5'750	129'375
<b>Total</b>		<b>1'030'000</b>	<b>172'500</b>	<b>109'250</b>	<b>192'625</b>	<b>1'504'375</b>

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.

#### b) für das Vorjahr (2020):

(CHF)		Verwaltungsrats- entschädigung <sup>1)</sup>	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen <sup>1)</sup>	Committee- Entschädigungen <sup>1)</sup>	Sitzungsgelder für Committees <sup>1)</sup>	Total
Name	Funktion					
Andreas Schmid	Präsident	328'500	28'750	23'000	54'625	434'875
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	115'000	28'750	17'250	20'125	181'125
Vincent Albers	Mitglied	97'750	28'750	17'250	40'250	184'000
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'750	28'750	5'750	28'750	161'000
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	97'750	28'750	11'500	8'625	146'625
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	97'750	28'750	17'250	20'125	163'875
Corine Mauch <sup>2)</sup>	Mitglied	97'750	28'750	5'750	5'750	138'000
Carmen Walker Späh <sup>3)</sup>	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	97'750	17'250	11'500	2'875	129'375
<b>Total</b>		<b>1'030'000</b>	<b>218'500</b>	<b>109'250</b>	<b>181'125</b>	<b>1'538'875</b>

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 138'000 wurden CHF 97'300 an die Stadt Zürich und CHF 40'700 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 2021 noch im Jahr 2020 wurden Abgangsentschädigungen oder andere langfristige Vergütungen ausgerichtet.

## 2. Vergütungen der Geschäftsleitung

### a) für das Berichtsjahr (2021):

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

3) Per 1. August 2021 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 lag der Zielerreichungsgrad über dem Zielwert von 100 %. Angesichts des Konzernverlusts ist die variable Vergütung für die Geschäftsleitung auf den Zielwert von 100 % reduziert worden. Im Vorjahr hatte der Verwaltungsrat die variable Vergütung in patronaler Weise festgelegt.

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 2021 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen ausgerichtet.

### b) für das Vorjahr (2020):

(CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) <sup>1)</sup>	Variable Vergütung (Aktienanteil) <sup>1)</sup>	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge	Diverses	Total CHF	Aktien in Stück	CHF je Aktie <sup>2)</sup>
<b>Name</b>								
Stephan Widrig (CEO)	400'000	186'676	93'324	226'332	26'994	933'326	599	155.80
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'260'000	294'548	146'452	518'768	82'964	2'302'732	940	155.80
<b>Total</b>	<b>1'660'000</b>	<b>481'224</b>	<b>239'776</b>	<b>745'100</b>	<b>109'958</b>	<b>3'236'058</b>	<b>1'539</b>	
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) 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.

### **3. Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen**

Weder im Jahr 2021 noch im Jahr 2020 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.

An die Generalversammlung der  
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 3. März 2022

## Bericht der Revisionsstelle über die Prüfung des Vergütungsberichts

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich dabei auf die Angaben nach Art. 14–16 der Verordnung gegen übermässige Vergütungen bei börsenkotierten Aktiengesellschaften (VegüV) im Abschnitt «2. Ausgerichtete Vergütungen» des Vergütungsberichts.



### Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Erstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit dem Gesetz und der VegüV verantwortlich. Zudem obliegt ihm die Verantwortung für die Ausgestaltung der Vergütungsgrundsätze und die Festlegung der einzelnen Vergütungen.



### Verantwortung des Prüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zum Vergütungsbericht abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Schweizer Prüfungsstandards durchgeführt. Nach diesen Standards haben wir die beruflichen Verhaltensanforderungen einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht dem Gesetz und den Art. 14–16 der VegüV entspricht.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Angaben zu den Vergütungen, Darlehen und Krediten gemäss Art. 14–16 VegüV zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Vergütungsbericht ein. Diese Prüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bewertungsmethoden von Vergütungselementen sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts.

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



**Prüfungsurteil**

Nach unserer Beurteilung entspricht der Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr dem Gesetz und den Art. 14–16 der VegüV.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht  
Zugelassener Revisionsexperte

# Konzernrechnung

---

## **Konzernrechnung gemäss International Financial Reporting Standards (IFRS)**

Konzernerfolgsrechnung	123
Konzerngesamtergebnisrechnung	124
Konzernbilanz	125
Konzerngeldflussrechnung	126
Veränderung des Konzerneigenkapitals	127
Anhang zur Konzernrechnung	128
Bericht der Revisionsstelle	191

# Konzernerfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2021	2020
Aviation-Erträge	(2)	240.6	221.7
Non-Aviation-Erträge	(2)	439.4	402.3
<b>Total Erträge</b>		<b>680.0</b>	<b>624.0</b>
Personalaufwand	(3)	-171.3	-179.3
Polizei und Sicherheit		-84.7	-94.1
Energie und Abfall		-22.2	-18.0
Unterhalt und Material		-27.9	-27.0
Andere Betriebskosten	(4)	-45.2	-42.0
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-34.0	-39.7
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	17.8	16.0
Aufwendungen für Bauvorhaben und übrige Aufwendungen	(5)	-13.3	-43.8
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)</b>		<b>299.2</b>	<b>196.0</b>
Abschreibungen und Amortisationen		-280.2	-252.6
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>19.1</b>	<b>-56.6</b>
Finanzaufwand	(6)	-32.1	-27.7
Finanzertrag	(6)	3.0	2.9
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		-3.7	-3.1
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>-13.7</b>	<b>-84.5</b>
Ertragssteuern	(7)	3.6	15.4
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-10.1</b>	<b>-69.1</b>
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Konzernergebnis		-10.1	-69.1
Anteil Minderheitsaktionäre am Konzernergebnis		0.0	0.0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	-0.33	-2.25
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	-0.33	-2.25

# Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2021	2020
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-10.1</b>	<b>-69.1</b>
<b>Sonstiges Gesamtergebnis</b>			
Fremdwährungsdifferenzen		-8.5	-64.6
<b>Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden</b>		<b>-8.5</b>	<b>-64.6</b>
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(22)	92.4	1.8
<b>Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden</b>		<b>92.4</b>	<b>1.8</b>
<b>Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern</b>		<b>83.9</b>	<b>-62.8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>73.8</b>	<b>-131.9</b>
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		73.8	-131.9
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		0.0	0.0

# Konzernbilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2021	31.12.2020
<b>Aktiven</b>			
Sachanlagen	(8)	2'745.8	2'842.0
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(9)	73.9	80.7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	605.9	566.9
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	(11)	268.6	282.1
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	66.3	68.6
Übrige immaterielle Vermögenswerte	(11)	17.9	17.4
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	0.0	3.7
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	327.7	370.6
Langfristige Festgelder	(16)	2.1	0.8
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		8.7	2.0
Latente Steuerguthaben	(21)	8.1	5.4
<b>Anlagevermögen</b>		<b>4'125.1</b>	<b>4'240.3</b>
Warenlager		10.2	11.9
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	45.3	48.4
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		8.8	2.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	78.6	71.8
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	164.5	146.0
Laufende Steuerguthaben		0.1	0.3
Kurzfristige Festgelder	(16)	121.3	200.0
Flüssige Mittel	(16)	409.3	351.2
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>838.1</b>	<b>831.6</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>4'963.2</b>	<b>5'072.0</b>
<b>Passiven</b>			
Aktienkapital	(17)	307.0	307.0
Eigene Aktien		-0.1	-0.5
Kapitalreserven		199.6	199.3
Umrechnungsdifferenzen		-107.7	-99.2
Übrige Gewinnreserven		2'012.4	1'930.1
<b>Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital</b>		<b>2'411.2</b>	<b>2'336.7</b>
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		0.1	0.1
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>2'411.3</b>	<b>2'336.8</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	1'873.9	1'876.3
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	318.3	338.5
Latente Steuerverbindlichkeiten	(21)	43.4	24.1
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	(22)	87.8	197.6
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>2'323.4</b>	<b>2'436.5</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		57.0	61.0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	16.8	75.1
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	36.8	32.1
Laufende Steuerverpflichtungen		2.7	1.8
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	115.1	128.7
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>228.5</b>	<b>298.7</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>2'551.9</b>	<b>2'735.2</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>4'963.2</b>	<b>5'072.0</b>

# Konzerngeldflussrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2021	2020
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-10.1</b>	<b>-69.1</b>
Finanzergebnis	(6)	29.1	24.8
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		3.7	3.1
Ertragssteuern	(7)	-3.6	-15.4
Abschreibungen und Amortisationen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(8)	231.4	222.1
Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	(9)	7.3	8.2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	22.8	4.8
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	18.7	17.6
Buchgewinne (-)/-verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		0.7	12.4
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		0.9	0.7
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-37.7	-46.9
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-20.5	20.2
Zu- (+)/Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		4.8	9.3
Zu- (+)/Abnahme (-) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-15.5	-16.9
Bezahlte Ertragssteuern		-0.3	-27.6
<b>Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit</b>		<b>231.7</b>	<b>147.3</b>
Investitionen in Sachanlagen und Projekte in Arbeit		-153.8	-232.1
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (inkl. Vorauszahlungen)		-37.6	-135.5
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte		-14.6	-31.0
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-0.3	0.0
Investitionen in Finanzanlagen		-6.9	-22.9
Investitionen in Festgelder mit einer Laufzeit > 90 Tage		-222.4	-200.0
Rückzahlungen von Finanzanlagen		48.2	17.7
Rückzahlungen von Festgeldern mit einer Laufzeit > 90 Tage		300.0	37.5
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		0.2	0.0
Zinseinnahmen		0.6	1.1
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-86.6</b>	<b>-565.1</b>
Ausgabe neue Anleihen	(18)	0.0	900.0
Transaktionskosten Ausgabe neue Anleihen	(18)	0.0	-1.9
Rückzahlung ausstehende Anleihe	(18)	0.0	-300.0
Aufnahme Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	5.0	170.2
Rückzahlung Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	-68.0	-82.5
Aufnahme übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	0.8	20.4
Rückzahlung übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	0.0	-40.0
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-7.5	-6.8
Rückzahlung Verbindlichkeiten aus Konzessionszahlungen	(18)	-0.8	0.0
Erwerb eigene Aktien		-0.2	-1.1
Zinszahlungen		-13.8	-17.1
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-84.5</b>	<b>641.2</b>
<b>Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel</b>		<b>60.6</b>	<b>223.3</b>
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	351.2	132.4
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-2.5	-4.5
<b>Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag</b>	<b>(16)</b>	<b>409.3</b>	<b>351.2</b>

# 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
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.5</b>	<b>199.3</b>	<b>-99.2</b>	<b>1'930.1</b>	<b>2'336.7</b>	<b>0.1</b>	<b>2'336.8</b>
Konzernergebnis					-10.1	-10.1	0.0	-10.1
Fremdwährungsdifferenzen				-8.5		-8.5		-8.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorstandsverpflichtungen, nach Steuern					92.4	92.4		92.4
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-8.5	92.4	83.9	0.0	83.9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>-8.5</b>	<b>82.3</b>	<b>73.8</b>	<b>0.0</b>	<b>73.8</b>
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2020						0.0		0.0
Erwerb eigene Aktien		-0.2				-0.2		-0.2
Aktienbasierte Vergütungen		0.6	0.3			0.9		0.9
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.1</b>	<b>199.6</b>	<b>-107.7</b>	<b>2'012.4</b>	<b>2'411.2</b>	<b>0.1</b>	<b>2'411.3</b>

(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
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.6</b>	<b>199.7</b>	<b>-34.6</b>	<b>1'997.5</b>	<b>2'469.0</b>	<b>0.1</b>	<b>2'469.1</b>
Konzernergebnis					-69.1	-69.1	0.0	-69.1
Fremdwährungsdifferenzen				-64.6		-64.6		-64.6
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorstandsverpflichtungen, nach Steuern					1.8	1.8		1.8
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-64.6	1.8	-62.8	0.0	-62.8
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>-64.6</b>	<b>-67.3</b>	<b>-131.9</b>	<b>0.0</b>	<b>-131.9</b>
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2019					0.0	0.0		0.0
Erwerb eigene Aktien		-1.1				-1.1		-1.1
Aktienbasierte Vergütungen		1.1	-0.4			0.7		0.7
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.5</b>	<b>199.3</b>	<b>-99.2</b>	<b>1'930.1</b>	<b>2'336.7</b>	<b>0.1</b>	<b>2'336.8</b>

# 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 2021, erstmals angewendet werden müssen:

- Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16: Reform des Referenzzinssatzes (Phase 2)

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2021 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich Gruppe.

### Einführung von neuen Standards im Jahr 2022 und später

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2021 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 16: Erzielung von Erlösen, bevor sich ein Vermögenswert in seinem betriebsbereiten Zustand befindet	*	1. Januar 2022	Geschäftsjahr 2022
Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags	*	1. Januar 2022	Geschäftsjahr 2022
Änderungen an IFRS 1: Erstanwendung der IFRS durch ein Tochterunternehmen	*	1. Januar 2022	Geschäftsjahr 2022
Änderungen an IFRS 3: Verweis auf das Rahmenkonzept	*	1. Januar 2022	Geschäftsjahr 2022
Änderungen an IFRS 9: Gebühren beim 10 %-Barwerttest vor Ausbuchung finanzieller Schulden	*	1. Januar 2022	Geschäftsjahr 2022
Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	*	1. Januar 2023	Geschäftsjahr 2023
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

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

### Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Geschäftsjahr 2021 sind keine Veränderungen im Konsolidierungskreis zu verzeichnen.

### Änderungen in der Darstellung der Konzernrechnung

#### Segmentberichterstattung

Die operativen Segmente wurden im Zusammenhang mit den Veränderungen bei den Verantwortungsbereichen in der Geschäftsleitung ab 1. Mai 2021 angepasst. Demzufolge wird das Segment «International» getrennt vom Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dargestellt. 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.

### 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 Gewinn vor Steuern, Finanzergebnis, Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften sowie Abschreibungen und Amortisationen.

#### **Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)**

EBIT entspricht dem Gewinn 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 ab 1. Januar 2021 die Lärmgebühren (vorher Segment «Lärm»). 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 Benützung 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 Coronakrise durch den Lockdown bedingte Mietzinsausfälle werden sofort erfolgswirksam erfasst. Die Gesellschaft hält derzeit keine Mietverträge, die als Finanzierungsleasing zu klassieren sind.

## 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 Tiefbauobjekte 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 Nutzentritts (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 geleasteten 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 Gerichtsentscheidungen 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 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 nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand und Gewinne und Verluste aus Planabgeltungen. Gewinne und Verluste aus Plankürzungen sind Teil des nachzuerrechnenden 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 der Gruppe 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 Kaders 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 2021 noch rund 5600 offen waren. Davon sind etwas über 600 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 85.6 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 244.4 Mio. sind per 31. Dezember 2021 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 289.3 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 110.7 Mio. sind per 31. Dezember 2021 zurückgestellt (siehe [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

## Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36

Die durch die Coronakrise verursachte, teilweise fast vollständige Einstellung des Flugverkehrs und die damit zusammenhängenden verminderten kommerziellen Aktivitäten haben zu einer geringeren Nachfrage an Flughäfen auf der ganzen Welt geführt und sich auch auf die Flughafen Zürich Gruppe ausgewirkt. Da diese Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert von Vermögenswerten beeinträchtigt sein könnte, führte die Gesellschaft für ihre zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating unit oder CGU) und ihre nicht finanziellen Vermögenswerte einen Impairment-Test 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 2031 und bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte aus der Planung über die jeweiligen Restlaufzeiten (5 bis 28 Jahre) der Konzessionsverträge abgeleitet. Diese Planungen und Prognosen basieren auf Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie auf der erwarteten Marktentwicklung und berücksichtigen die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. 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 2021 wurde auf Basis der Berechnung eines Nutzungswerts unter Verwendung von Cashflow-Prognosen ermittelt, die aus der genehmigten Langfristplanung bis 2031 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 2021 wurde auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeiten der vertraglich vereinbarten Konzessionen (5 bis 28 Jahre) ermittelt. Der auf die Cashflow-Prognosen angewandte länderspezifische WACC liegt zwischen 9.0 % und 10.3 % (Vorjahr: 7.9 % und 10.3 %).

### **Ergebnis**

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der CGUs und der nicht finanziellen Vermögenswerte führte per 31. Dezember 2021 zu keinem Wertberichtigungsbedarf für die betroffenen Vermögenswerte.

## III Erläuterungen zur Konzernrechnung

### 1 Segmentberichterstattung

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

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich		Nicht regulierter Geschäftsbereich		International <sup>1)</sup>	Eliminationen	Konsolidiert
2021		Lärm					
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	
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>240.6</b>	<b>0.0</b>	<b>384.0</b>	<b>55.4</b>	<b>0.0</b>	<b>680.0</b>	
Intersegmentäre Erträge	22.8	0.0	66.8	0.0	-89.6	0.0	
<b>Total Erträge</b>	<b>263.4</b>	<b>0.0</b>	<b>450.8</b>	<b>55.4</b>	<b>-89.6</b>	<b>680.0</b>	
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	
<b>Segmentergebnis (EBITDA)</b>	<b>3.5</b>	<b>-3.3</b>	<b>281.5</b>	<b>17.6</b>	<b>0.0</b>	<b>299.2</b>	
Abschreibungen und Amortisationen	-144.7	-3.6	-124.2	-7.6	0.0	-280.2	
<b>Segmentergebnis (EBIT)</b>	<b>-141.2</b>	<b>-6.9</b>	<b>157.3</b>	<b>9.9</b>	<b>0.0</b>	<b>19.1</b>	
Finanzergebnis						-29.1	
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						-3.7	
Ertragssteuern						3.6	
<b>Konzernergebnis</b>						<b>-10.1</b>	
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2021</b>	<b>1'869.6</b>	<b>110.3</b>	<b>1'937.2</b>	<b>384.9</b>		<b>4'302.0</b>	
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital <sup>2)</sup>						449.5	
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital <sup>3)</sup>						211.7	
<b>Total Aktiven per 31. Dezember 2021</b>						<b>4'963.2</b>	
<b>ROIC (in %)</b>	<b>-6.1</b>	<b>-4.9</b>	<b>6.6</b>	<b>2.2</b>		<b>0.4</b>	
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) Aufgrund der Veränderungen in den Verantwortungsbereichen in der Geschäftsleitung wird das Segment «International» ab dem Geschäftsjahr 2021 neu getrennt vom Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

2) 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.

3) 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 <sup>5)</sup>	Zugangsentgelte <sup>5)</sup>	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
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>149.6</b>	<b>4.6</b>	<b>31.4</b>	<b>54.4</b>	<b>0.6</b>	<b>0.0</b>	<b>240.6</b>
Intersegmentäre Erträge	21.3	0.0	4.6	9.0	2.5	-14.6	22.8
<b>Total Erträge</b>	<b>170.9</b>	<b>4.6</b>	<b>36.1</b>	<b>63.4</b>	<b>3.1</b>	<b>-14.6</b>	<b>263.4</b>
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
<b>EBITDA</b>	<b>33.0</b>	<b>-3.2</b>	<b>12.7</b>	<b>12.6</b>	<b>-51.7</b>	<b>0.0</b>	<b>3.5</b>
Abschreibungen und Amortisationen	-105.4	-0.2	-29.1	-6.8	-3.3	0.0	-144.7
<b>EBIT</b>	<b>-72.4</b>	<b>-3.4</b>	<b>-16.4</b>	<b>5.8</b>	<b>-54.9</b>	<b>0.0</b>	<b>-141.2</b>
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2021</b>	<b>1'315.2</b>	<b>7.9</b>	<b>407.0</b>	<b>116.2</b>	<b>23.3</b>		<b>1'869.6</b>
<b>ROIC (in %)</b>	<b>-4.4</b>	<b>-36.8</b>	<b>-3.4</b>	<b>4.1</b>	<b>-195.0</b>		<b>-6.1</b>
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV <sup>4)</sup>	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

4) 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.

5) 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» 7.0 %.

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Vorjahr 2020 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)							
2020	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	International <sup>1)</sup>	Eliminationen	Konsolidiert	
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	216.0	5.5	93.0	63.4	0.0	377.9	
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	245.9	0.0	0.0	246.1	
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>216.2</b>	<b>5.5</b>	<b>338.9</b>	<b>63.4</b>	<b>0.0</b>	<b>624.0</b>	
Intersegmentäre Erträge	23.5	0.0	71.7	0.0	-95.2	0.0	
<b>Total Erträge</b>	<b>239.7</b>	<b>5.5</b>	<b>410.6</b>	<b>63.4</b>	<b>-95.2</b>	<b>624.0</b>	
Personalkosten	-62.5	-1.6	-103.1	-12.1	0.0	-179.3	
Übrige Betriebskosten	-145.5	-1.4	-56.9	-44.8	0.0	-248.7	
Intersegmentäre Betriebskosten	-69.6	-0.8	-24.8	0.0	95.2	0.0	
<b>Segmentergebnis (EBITDA)</b>	<b>-37.9</b>	<b>1.7</b>	<b>225.8</b>	<b>6.4</b>	<b>0.0</b>	<b>196.0</b>	
Abschreibungen und Amortisationen	-138.0	-3.6	-102.9	-8.0	0.0	-252.6	
<b>Segmentergebnis (EBIT)</b>	<b>-176.0</b>	<b>-1.9</b>	<b>122.9</b>	<b>-1.6</b>	<b>0.0</b>	<b>-56.6</b>	
Finanzergebnis						-24.8	
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						-3.1	
Ertragssteuern						15.4	
<b>Konzernergebnis</b>						<b>-69.1</b>	
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2020</b>	<b>1'891.7</b>	<b>115.8</b>	<b>1'937.6</b>	<b>343.2</b>		<b>4'288.2</b>	
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital <sup>2)</sup>						560.2	
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital <sup>3)</sup>						223.6	
<b>Total Aktiven per 31. Dezember 2020</b>						<b>5'072.0</b>	
<b>ROIC (in %)</b>	<b>-7.9</b>	<b>-1.3</b>	<b>5.5</b>	<b>-0.3</b>		<b>-1.1</b>	
Investitionen	128.8	0.1	254.3	30.2		413.5	
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0	0.0	3.7		3.7	

1) Aufgrund der Veränderungen in den Verantwortungsbereichen in der Geschäftsleitung wird das Segment «International» ab dem Geschäftsjahr 2021 neu getrennt vom Segment «Nicht regulierter Geschäftsbereich» dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

2) 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.

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

(CHF in Mio.)

2020	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit <sup>5)</sup>	Zugangsentgelte <sup>5)</sup>	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	136.0	4.1	27.6	47.6	0.7	0.0	216.0
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>136.2</b>	<b>4.1</b>	<b>27.6</b>	<b>47.6</b>	<b>0.7</b>	<b>0.0</b>	<b>216.2</b>
Intersegmentäre Erträge	22.1	0.0	2.7	11.3	2.3	-14.9	23.5
<b>Total Erträge</b>	<b>158.3</b>	<b>4.1</b>	<b>30.3</b>	<b>58.9</b>	<b>3.0</b>	<b>-14.9</b>	<b>239.7</b>
Personalkosten	-53.0	0.0	-6.9	-1.9	-0.7	0.0	-62.5
Übrige Betriebskosten	-43.6	-6.4	-4.5	-46.6	-44.4	0.0	-145.5
Intersegmentäre Betriebskosten	-51.1	-0.8	-11.6	-6.9	-14.1	14.9	-69.6
<b>EBITDA</b>	<b>10.6</b>	<b>-3.1</b>	<b>7.3</b>	<b>3.4</b>	<b>-56.2</b>	<b>0.0</b>	<b>-37.9</b>
Abschreibungen und Amortisationen	-103.2	-0.2	-24.6	-6.9	-3.2	0.0	-138.0
<b>EBIT</b>	<b>-92.6</b>	<b>-3.3</b>	<b>-17.3</b>	<b>-3.5</b>	<b>-59.3</b>	<b>0.0</b>	<b>-176.0</b>
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2020</b>	<b>1'366.7</b>	<b>7.1</b>	<b>380.0</b>	<b>115.5</b>	<b>22.3</b>		<b>1'891.7</b>
<b>ROIC (in %)</b>	<b>-5.6</b>	<b>-66.7</b>	<b>-3.9</b>	<b>-3.5</b>	<b>-178.2</b>		<b>-7.9</b>
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV <sup>4)</sup>	1'268.9	2.9	361.7	67.9	22.7		1'724.1
ROIC (in %) nach FGV	-5.7	-102.2	-4.0	-4.2	-180.8		-8.1

4) 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.

5) 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» -54.6 %.

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»).

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 ab dem 1. Januar 2021 die Erträge aus Flugzeuflärmgebühren neu dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet.

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 Landegebühren. Die externen Erträge in diesem Bereich sind bestimmt durch die Passagierentwicklung, die Anzahl der Flugbewegungen und die Entwicklung des Startgewichts der Flugzeuge. Ab dem 1. Januar 2021 werden neu auch die Flugzeuglärmegebühren diesem Segment zugeordnet.

#### → **PRM**

Im Segment «PRM» (People 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 ab dem 1. Januar 2021 die Erträge aus Flugzeuglärmgebühren neu 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 2021 CHF 1.3 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 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 (mit Ausnahme der Flugzeuglärmgebühren bis Ende 2020) 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 2021 wurden insgesamt CHF 5.4 Mio. (Vorjahr: CHF 4.8 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 177.2 Mio. (Vorjahr: CHF 145.7 Mio.).

## 2 Erträge

(CHF in Mio.)	2021	2020
Passagiergebühren	77.9	68.7
Sicherheitsgebühren	53.5	47.2
PRM-Gebühren	4.6	4.1
<b>Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren</b>	<b>136.0</b>	<b>120.0</b>
Landegebühren	35.2	32.7
Flugzeuglärmgebühren	6.5	5.5
Emissionsgebühren	1.8	1.6
Parkgebühren	18.9	24.4
Frachterträge	6.8	6.3
<b>Andere Flugbetriebsgebühren</b>	<b>69.2</b>	<b>70.5</b>
<b>Total Flugbetriebsgebühren</b>	<b>205.2</b>	<b>190.5</b>
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	18.9	14.7
Deicing	5.1	5.0
Check-in	2.3	2.3
Flugzeugenergieversorgungsanlage	2.8	2.1
Übrige Entgelte	3.2	4.2
<b>Total Aviation-Entgelte</b>	<b>32.3</b>	<b>28.3</b>
Rückerstattung Sicherheitskosten	0.8	0.4
Restliche Erträge	2.3	2.5
<b>Total übrige Aviation-Erträge</b>	<b>3.1</b>	<b>3.0</b>
<b>Total Aviation-Erträge</b>	<b>240.6</b>	<b>221.7</b>
Retail, Tax & Duty Free	107.4	89.7
Food & Beverage	13.3	14.6
Werbeflächen und Promotion	16.2	13.1
Parkingträge	51.4	40.8
Übrige Kommerzträge	10.9	11.6
<b>Total Kommerz- und Parkingträge</b>	<b>199.2</b>	<b>169.8</b>
Mieterträge und Pachtzinsen	123.6	113.5
Energie- und Nebenkostenverrechnung	23.5	20.5
Reinigung	2.3	2.3
Dienstleistungserträge aus Liegenschaften	3.6	4.5
<b>Total Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung</b>	<b>153.0</b>	<b>140.9</b>
Kommunikationsdienstleistungen	14.1	14.5
Übrige Dienstleistungen und Diverses	13.5	9.9
Catering	0.6	0.5
Treibstoffgebühren	3.6	3.2
<b>Total Erträge aus Dienstleistungen</b>	<b>31.8</b>	<b>28.2</b>
Consultingträge	5.4	4.8
Übrige Erträge aus internationalem Geschäft	39.3	31.2
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	10.7	27.4
<b>Total Erträge aus dem internationalen Geschäft</b>	<b>55.4</b>	<b>63.4</b>
<b>Total Non-Aviation-Erträge</b>	<b>439.4</b>	<b>402.3</b>
<b>Total Erträge</b>	<b>680.0</b>	<b>624.0</b>

Bei den Kommerzpartnern haben sich die Umsätze insbesondere in den Bereichen Retail, Tax & Duty Free und Food & Beverage aufgrund der Coronakrise wesentlich reduziert. Für von den behördlich verfügten Schliessungen betroffene Mieter ist gemäss rechtlicher Einschätzung die vereinbarte minimale Jahresmiete nicht geschuldet. Entsprechend hat die Flughafen Zürich Gruppe minimale Mieterträge in der Höhe von CHF 4.7 Mio. für die Zeit der behördlich verfügten Schliessungen im Geschäftsjahr 2021 analog dem Vorgehen im Vorjahr (CHF 18.9 Mio.) wiederum nicht erfasst.

Für die Phase nach den behördlich verfügten Schliessungen wurden zudem im Berichtsjahr weitere Mietkonzessionen mit betroffenen Kommerzpartnern besprochen und Lösungen vereinbart. Die in diesem Zusammenhang für das Geschäftsjahr 2021 gewährten Mietkonzessionen (Mietzinserlasse sowie vertragliche Änderungen wie Staffelmieten oder Verlängerungen von Laufzeiten) in der Höhe von CHF 40.9 Mio. (Vorjahr: CHF 32.6 Mio.) wurden gemäss IFRS 16 aktiviert und werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge abgeschrieben. Insgesamt betragen die Abschreibungen für das Betriebsjahr CHF 11.6 Mio. (Vorjahr: CHF 6.3 Mio.).

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

(CHF in Mio.)	2021	2020
Flugbetriebsgebühren	205.2	190.5
Aviation-Entgelte	32.3	28.3
Übrige Aviation-Erträge	2.9	2.7
<b>Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)</b>	<b>240.4</b>	<b>221.5</b>
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.2
<b>Total Aviation-Erträge</b>	<b>240.6</b>	<b>221.7</b>
Kommerz- und Parkingeträge	49.5	38.8
Erträge aus Liegenschaftsbewirtschaftung	28.7	27.0
Erträge aus Dienstleistungen	30.8	27.2
Erträge aus dem internationalen Geschäft	55.4	63.4
<b>Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)</b>	<b>164.4</b>	<b>156.4</b>
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	275.0	245.9
<b>Total Non-Aviation-Erträge</b>	<b>439.4</b>	<b>402.3</b>
<b>Total Erträge</b>	<b>680.0</b>	<b>624.0</b>

### 3 Personalaufwand

(CHF in Mio.)	2021	2020
Löhne und Gehälter	125.2	125.0
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Pläne <sup>1)</sup>	23.6	27.4
Sozialversicherungsbeiträge	14.1	14.8
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmende	8.4	12.1
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>171.3</b>	<b>179.3</b>
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitstellen) <sup>2)</sup>	1'708	1'785
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitstellen) <sup>2)</sup>	1'694	1'722
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitstelle per 31. Dezember (in CHF)	101'092	104'133

1) Siehe Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende.

2) Ohne Lernende, Praktikanten und Trainees

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Kurzarbeitsentschädigungen in der Höhe von CHF 29.5 Mio. (Vorjahr: CHF 34.0 Mio.) mit dem Personalaufwand (Löhne und Gehälter) verrechnet.

#### Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Die Flughafen Zürich Gruppe gibt denjenigen Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG einmalig eine Gratisaktie als geldwerte Leistung ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 82 Aktien (Vorjahr: 147 Aktien) im Wert von CHF 13'024 (Vorjahr: CHF 19'232) abgegeben.

## Variable Vergütung für Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders 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 zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet.

	2021	2020	2020 <sup>1)</sup>	Abgabekurs <sup>1)</sup>
(Empfänger)	(CHF)	(CHF)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	360'698	240'335	1'539	155.80
Mitglieder des Kaders	598'365	479'354	3'001	155.80
Anpassung Abgrenzung für variable Vergütung Vorjahr <sup>2)</sup>	-12'357	-20'131		
<b>Total</b>	<b>946'706</b>	<b>699'558</b>	<b>4'540</b>	

- 1) Im Geschäftsjahr 2021 im Rahmen des Programms der variablen Vergütung für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2020.
- 2) Aufgrund des effektiven Erreichungsgrads des massgebenden Unternehmensergebnisses wird die Abgrenzung für die variable Vergütung im Folgejahr über den Personalaufwand angepasst.

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 2021 berechnet und abgegrenzt. Die Bestimmung der effektiv zu gewährenden Anzahl Aktien basiert auf dem Börsenkurs im Ausrichtungszeitpunkt (Mitte April 2022), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 5844 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.)	2021	2020
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	22.0	20.4
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	7.1	6.4
Weitere Betriebskosten	3.8	4.4
Versicherungen und Selbstbehalte	4.5	4.0
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	3.7	2.5
Kosten eigener Fahrzeugpark	1.9	1.4
Kommunikationskosten	1.4	1.6
Passagierdienste	0.7	1.2
<b>Total andere Betriebskosten</b>	<b>45.2</b>	<b>42.0</b>

## 5 Andere Erträge und Aufwendungen

(CHF in Mio.)	2021	2020
Aktiviere Eigenleistungen	10.8	14.2
Übrige Erträge	7.0	1.8
<b>Aktiviere Eigenleistungen und übrige Erträge</b>	<b>17.8</b>	<b>16.0</b>
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-10.6	-27.1
Übrige Aufwendungen	-2.7	-16.8
<b>Aufwendungen für Bauvorhaben und übrige Aufwendungen</b>	<b>-13.3</b>	<b>-43.8</b>

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 10.8 Mio. (Vorjahr: CHF 14.2 Mio.) handelt es sich hauptsächlich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, die die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

In der übrigen Erträgen sind im Berichtsjahr Entschädigungszahlungen in der Höhe von CHF 5.0 Mio. für im Vorjahr abgeschriebene Projekte enthalten sowie Erträge aus der Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen in Höhe von CHF 1.1 Mio.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF -10.6 Mio. (Vorjahr: CHF -27.1 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 insbesondere Buchverluste aus Anlageabgängen sowie Debitorenverluste erfasst. Im Vorjahr waren in dieser Position zusätzlich Abschreibungen von Projektkosten in der Höhe von CHF 10.1 Mio. enthalten.

## 6 Finanzergebnis

(CHF in Mio.)	2021	2020
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-10.8	-9.7
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-0.3	-0.3
Leasingzinsen	-0.0	-0.0
Übriger Zinsaufwand	-12.9	-8.2
Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-4.9	-2.7
Währungsverluste	-1.1	-0.0
Übriger Finanzaufwand	-2.0	-6.7
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>-32.1</b>	<b>-27.7</b>
Zinsertrag auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	0.5	0.4
Marktwertveränderungen auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	2.0	1.8
Übriger Zinsertrag	0.4	0.5
Übriger Finanzertrag	0.1	0.1
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>3.0</b>	<b>2.9</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-29.1</b>	<b>-24.8</b>

Der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen hat gegenüber dem Vorjahr trotz eines tieferen durchschnittlichen Zinssatzes aufgrund der höheren Verschuldung leicht zugenommen.

Der übrige Zinsaufwand nahm im Vorjahresvergleich zu, nachdem 2020 bei den brasilianischen Tochtergesellschaften teilweise Zinszahlungen ausgesetzt und auf den Kreditbetrag addiert wurden.

Der Aufwand für die Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen hat aufgrund der hohen Inflation in Brasilien gegenüber dem Vorjahr zugenommen.

Im übrigen Finanzaufwand war im Vorjahr eine Wertberichtigung in der Höhe von CHF 3.8 Mio. auf einer Finanzbeteiligung am Flughafen von Curaçao enthalten, die durch die Tochtergesellschaft A-Port S.A. gehalten wird.

## 7 Ertragssteuern

(CHF in Mio.)	2021	2020
Steuern des laufenden Jahres	-0.7	-0.8
Steuern der Vorjahre	-2.1	0.1
<b>Total laufende Ertragssteuern</b>	<b>-2.8</b>	<b>-0.6</b>
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	2.2	16.0
Veränderung Steuersatz	4.2	0.0
<b>Total latente Ertragssteuern</b>	<b>6.4</b>	<b>16.0</b>
<b>Total Ertragssteuern</b>	<b>3.6</b>	<b>15.4</b>

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Ergebnis vor Ertragssteuern</b>	<b>-13.7</b>	<b>-84.5</b>
Ertragssteuern zum erwarteten Steuersatz der Muttergesellschaft von 19.0 % (2020: 20.4 %)	2.6	17.2
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze Ausland	1.0	1.5
Steuereffekte aus Vorperioden	-2.1	0.1
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	4.2	0.0
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	0.0	-0.1
Nicht abzugsfähige Verluste	0.0	-1.0
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	-2.0	-1.9
Fremdwährungsdifferenzen	-0.1	-0.5
Verschiedene Überleitungsposten	0.0	0.1
<b>Total Ertragssteuern</b>	<b>3.6</b>	<b>15.4</b>

## 8 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobile Sachanlagen	Projekte in Arbeit	Total Sachanlagen
<b>Anschaffungswerte</b>						
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>129.0</b>	<b>1'673.3</b>	<b>4'607.7</b>	<b>277.4</b>	<b>305.2</b>	<b>6'992.6</b>
Zugänge	9.1	0.0	0.8	0.0	234.4	244.3
Abgänge	0.0	-2.0	-27.7	-13.2	-10.1	-53.0
Transfers	0.0	12.8	100.6	16.3	-139.2	-9.5
Reklassifizierungen	0.0	0.0	21.8	0.0	0.0	21.8
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>138.1</b>	<b>1'684.1</b>	<b>4'703.2</b>	<b>280.5</b>	<b>390.3</b>	<b>7'196.2</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	<b>138.1</b>	<b>1'684.1</b>	<b>4'703.2</b>	<b>280.5</b>	<b>390.3</b>	<b>7'196.2</b>
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	0.0	23.2	220.2	15.0	-268.0	-9.6
Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0	4.6	4.6
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	-0.1	-0.2	0.0	-0.3
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>138.1</b>	<b>1'704.1</b>	<b>4'799.2</b>	<b>280.0</b>	<b>268.5</b>	<b>7'189.9</b>
<b>Abschreibungen/Wertberichtigungen</b>						
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>0.0</b>	<b>-921.4</b>	<b>-3'022.6</b>	<b>-193.9</b>	<b>0.0</b>	<b>-4'137.9</b>
Zugänge	0.0	-58.9	-147.7	-16.7	0.0	-223.3
Abgänge	0.0	1.9	26.2	12.8	0.0	40.9
Reklassifizierungen	0.0	0.0	-21.7	0.0	0.0	-21.7
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>0.0</b>	<b>-978.4</b>	<b>-3'165.8</b>	<b>-197.8</b>	<b>0.0</b>	<b>-4'342.0</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	<b>0.0</b>	<b>-978.4</b>	<b>-3'165.8</b>	<b>-197.8</b>	<b>0.0</b>	<b>-4'342.0</b>
Zugänge	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
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>0.0</b>	<b>-1'035.3</b>	<b>-3'197.3</b>	<b>-199.7</b>	<b>0.0</b>	<b>-4'432.3</b>
<b>Zuwendungen der öffentlichen Hand</b>						
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>0.0</b>	<b>-9.3</b>	<b>-1.7</b>	<b>-0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>-11.2</b>
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-2.2	-2.2
Abgänge	0.0	0.8	0.2	0.2	0.0	1.2
Transfers	0.0	0.0	-1.9	0.0	1.9	0.0
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>0.0</b>	<b>-8.5</b>	<b>-3.4</b>	<b>0.0</b>	<b>-0.3</b>	<b>-12.2</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	<b>0.0</b>	<b>-8.5</b>	<b>-3.4</b>	<b>0.0</b>	<b>-0.3</b>	<b>-12.2</b>
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
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>0.0</b>	<b>-7.7</b>	<b>-3.1</b>	<b>0.0</b>	<b>-1.0</b>	<b>-11.8</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2020</b>	<b>138.1</b>	<b>697.2</b>	<b>1'534.0</b>	<b>82.7</b>	<b>390.0</b>	<b>2'842.0</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2021</b>	<b>138.1</b>	<b>661.1</b>	<b>1'598.8</b>	<b>80.3</b>	<b>267.5</b>	<b>2'745.8</b>

## PROJEKTE IN ARBEIT

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich Gruppe insgesamt CHF 141.6 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr: CHF 234.4 Mio.). Die grössten Investitionen am Flughafen Zürich entfallen dabei auf die folgenden Projekte:

- Erweiterung und Erneuerung Gepäcksortieranlage (CHF 54.3 Mio.)
- Sanierung Piste 28/10 (CHF 12.7 Mio.)
- Erweiterung landseitige Passagierflächen (CHF 9.3 Mio.)

Weiter wurden im Berichtsjahr CHF 21.7 Mio. in die Entwicklung und Planung betreffend den Bau und Betrieb des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi investiert.

## ABSCHREIBUNGEN

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF –232.5 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 1.1 Mio. verrechnet.

## IMPAIRMENT

Aufgrund der Coronakrise und der in diesem Zusammenhang vorliegenden Indikatoren einer möglichen Wertminderung der Sachanlagen wurde ein Impairment-Test durchgeführt (siehe [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

## 9 Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten

### Flughafen Zürich Gruppe als Leasingnehmerin

(CHF in Mio.)	Technische Anlagen	Immobilien	Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten
<b>Anschaffungswerte</b>			
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	21.8	87.3	109.1
Zugänge	0.0	5.6	5.6
Reklassifizierung	-21.8	0.0	-21.8
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	0.0	92.9	92.9
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	0.0	92.9	92.9
Zugänge	0.0	0.5	0.5
Reklassifizierung	0.0	0.0	0.0
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	0.0	93.4	93.4
<b>Abschreibungen/Wertberichtigungen</b>			
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	-20.8	-4.8	-25.7
Zugänge	-0.8	-7.3	-8.2
Reklassifizierung	21.7	0.0	21.7
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	0.0	-12.2	-12.2
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	0.0	-12.2	-12.2
Zugänge	0.0	-7.3	-7.3
Reklassifizierung	0.0	0.0	0.0
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	0.0	-19.5	-19.5
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2020</b>	0.0	80.7	80.7
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2021</b>	0.0	73.9	73.9

#### Technische Anlagen

Die Flughafen Zürich Gruppe ist im Dezember 2001 in einen Leasingrahmenvertrag zur Finanzierung der Flugzeug-Energieversorgungsanlage (EVA) eingetreten, der am 31. Juli 2020 ausgelaufen ist. Auf diesen Zeitpunkt wurde die EVA zum Restwert von CHF 0.1 Mio. gekauft und in die Anlagekategorie Hochbauten (siehe [Ziffer 8, Sachanlagen](#)) übernommen.

#### 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 2021 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 Verlängerungsoptionen im Oktober 2039.

Die Flughafen Zürich Gruppe mietet 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.)	2021	2020
<b>Bestand per 1. Januar</b>	<b>-83.3</b>	<b>-84.6</b>
Zugänge	-0.5	-5.6
Zahlungen	7.5	6.9
Barwertanpassung	0.0	-0.0
<b>Bestand per 31. Dezember</b>	<b>-76.3</b>	<b>-83.3</b>
davon kurzfristig (Zahlung innerhalb 1 Jahrs)	-7.5	-7.5
davon langfristig (Zahlung ab 1 Jahr)	-68.8	-75.8

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.)	2021	2020
Abschreibungen Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	-7.3	-8.2
Zinsaufwand Leasing	0.0	0.0
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	-0.1	-0.1
<b>Erfolgswirksam erfasster Gesamtbetrag für Leasingverhältnisse</b>	<b>-7.4</b>	<b>-8.2</b>

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen belief sich im Berichtsjahr auf CHF 7.4 Mio. (Vorjahr: CHF 8.2 Mio.). Künftige Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die per Bilanzstichtag noch nicht begonnen haben, betragen CHF 13.8 Mio. (Vorjahr: CHF 17.6 Mio.).

### Flughafen Zürich Gruppe als Leasinggeberin

Die von der Flughafen Zürich Gruppe als Vermieterin abgeschlossenen Mietverträge teilen sich in Fix- und Umsatzmietverträge auf:

#### 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.

## 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.

Die Kommerzerträge (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage) und die Erträge aus der Liegenschaftsbewirtschaftung (Mietträge und Pachtzinsen) beinhalten in der Berichtsperiode bedingte Mietzahlungen in der Höhe von CHF 6.1 Mio. (Vorjahr: CHF 3.1 Mio.), siehe auch [Ziffer 2, Erträge](#).

Per Bilanzstichtag stehen die folgenden Mindestmietzahlungen (Fixmieten sowie garantierte Grundmieten) im Rahmen von unkündbaren Mietverhältnissen aus:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Fälligkeit bis 1 Jahr	239.5	213.1
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	800.7	801.3
Fälligkeit über 5 Jahre	377.0	476.9
<b>Total</b>	<b>1'417.2</b>	<b>1'491.3</b>

## 10 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

(CHF in Mio.)	Land	Projektkosten	Hoch- und Tiefbauten sowie mobile Sachanlagen	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
<b>Anschaffungswerte</b>				
Bestand per 1. Januar 2020	1.0	431.8	0.7	433.5
Zugänge	0.0	138.9	0.0	138.9
Transfer	0.0	-394.5	394.5	0.0
Bestand per 31. Dezember 2020	1.0	176.2	395.2	572.4
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
Transfer	0.0	-237.4	237.4	0.0
Bestand per 31. Dezember 2021	1.0	0.6	631.9	633.5
<b>Abschreibungen/Wertberichtigungen</b>				
Bestand per 1. Januar 2020	0.0	0.0	-0.7	-0.7
Zugänge	0.0	0.0	-4.8	-4.8
Bestand per 31. Dezember 2020	0.0	0.0	-5.5	-5.5
Bestand per 1. Januar 2021	0.0	0.0	-5.5	-5.5
Zugänge	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
Nettobuchwert per 31. Dezember 2020	1.0	176.2	389.7	566.9
Nettobuchwert per 31. Dezember 2021	1.0	0.6	604.3	605.9

## 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 Berichtsjahr weitgehend abgeschlossenen Übergabe der Flächen an die Mieter wurden die anteiligen Projektkosten laufend abgerechnet und den entsprechenden Anlagekategorien der Renditeliegenschaft zugewiesen sowie gemäss ihren individuellen Nutzungsdauern abgeschrieben.

Der anteilige aktuelle Marktwert (Fair Value) des Circle beträgt per Bilanzstichtag CHF 759.9 Mio. (Vorjahr: CHF 707.9 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
<b>Ansaffungswerte</b>				
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>353.8</b>	<b>134.0</b>	<b>94.1</b>	<b>581.9</b>
Zugänge	30.2	0.0	0.0	30.2
Abgänge	0.0	0.0	-22.3	-22.3
Transfer	0.0	0.0	9.6	9.6
Reklassifizierungen	4.3	0.0	-4.3	0.0
Umrechnungsdifferenzen	-88.8	0.0	0.0	-88.8
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>299.6</b>	<b>134.0</b>	<b>77.1</b>	<b>510.6</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	<b>299.6</b>	<b>134.0</b>	<b>77.1</b>	<b>510.6</b>
Zugänge	16.2	0.0	0.1	16.3
Abgänge	-0.9	0.0	-3.8	-4.7
Transfer	0.0	0.0	9.6	9.6
Reklassifizierungen	-4.6	0.0	0.0	-4.6
Umrechnungsdifferenzen	-22.1	0.0	0.0	-22.1
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>288.2</b>	<b>134.0</b>	<b>83.0</b>	<b>505.1</b>
<b>Abschreibungen/Amortisationen</b>				
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>-10.5</b>	<b>-63.2</b>	<b>-75.6</b>	<b>-149.2</b>
Zugänge	-7.7	-2.3	-7.6	-17.6
Abgänge	0.0	0.0	21.9	21.9
Reklassifizierungen	-1.6	0.0	1.6	0.0
Umrechnungsdifferenzen	2.4	0.0	0.0	2.4
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>-17.4</b>	<b>-65.4</b>	<b>-59.7</b>	<b>-142.6</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2021</b>	<b>-17.4</b>	<b>-65.4</b>	<b>-59.7</b>	<b>-142.6</b>
Zugänge	-7.2	-2.3	-9.2	-18.7
Abgänge	0.2	0.0	3.8	4.0
Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Umrechnungsdifferenzen	4.9	0.0	0.0	4.9
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>-19.5</b>	<b>-67.7</b>	<b>-65.1</b>	<b>-152.4</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2020</b>	<b>282.1</b>	<b>68.6</b>	<b>17.4</b>	<b>368.1</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2021</b>	<b>268.6</b>	<b>66.3</b>	<b>17.9</b>	<b>352.8</b>

### INVESTITIONEN IN FLUGHAFENBETREIBERPROJEKTE

Bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte in Höhe von CHF 268.6 Mio. (Vorjahr: CHF 282.1 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 56.4 Mio. (Vorjahr: CHF 56.2 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique, mit CHF 122.0 Mio. (Vorjahr: CHF 128.9 Mio.) den Ausbau und den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis sowie mit CHF 90.2 Mio. (Vorjahr: CHF 92.4 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 24.7 Mio. (Vorjahr: CHF 23.2 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 2021 weist die Flughafen Zürich Gruppe immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 66.3 Mio. (Vorjahr: CHF 68.6 Mio.) aus.

## IMPAIRMENT

Aufgrund der Coronakrise und der in diesem Zusammenhang vorliegenden Indikatoren einer möglichen Wertminderung der Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte wurde ein Impairment-Test durchgeführt (siehe [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

## 12 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
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	3.7
Administradora Unique 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
<b>Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften</b>	<b>0.0</b>	<b>3.7</b>

## 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. Zudem bestand bis im 1. Quartal des Geschäftsjahrs 2021 mit der Konzessionärgesellschaft ein Operations-, Management- und Service-Agreement (OMSA), aus dem entsprechende Erträge zuflossen.

## 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.)	31.12.2021	31.12.2020
Erträge	50.2	56.0
Verlust	-33.1	-24.3
Gesamtergebnis	-33.1	-24.3
Anlagevermögen	360.5	369.4
Umlaufvermögen	31.4	27.0
Langfristiges Fremdkapital	-359.3	-343.7
Kurzfristiges Fremdkapital	-36.7	-23.5
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	2.0	-14.3
Nettoreinvermögen	-2.1	14.9
Beteiligungsquote	25.0 %	25.0 %
<b>Buchwert der assoziierten Beteiligung</b>	<b>0.0</b>	<b>3.7</b>

## 13 Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	45.3	48.4
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	327.7	370.6
<b>Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</b>	<b>373.0</b>	<b>419.1</b>

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 2021 zwischen 0.00 % und 0.875 % (Vorjahr: 0.00 % und 2.625 %). 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.)	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto <sup>1)</sup>	79.1	73.1
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-0.5	-1.3
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto</b>	<b>78.6</b>	<b>71.8</b>

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der Swiss von CHF 9.1 Mio. (2020: CHF 7.2 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung für das Geschäftsjahr 2021 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2021 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Schweiz	33.2	31.5
Europa	2.8	1.9
Andere	0.9	1.8
<b>Total Aviation</b>	<b>36.9</b>	<b>35.3</b>
Schweiz	34.2	31.6
Europa	0.1	0.1
Lateinamerika	7.7	6.0
Andere	0.2	0.2
<b>Total Non-Aviation</b>	<b>42.2</b>	<b>37.8</b>
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto</b>	<b>79.1</b>	<b>73.1</b>

Die erwarteten Kreditausfälle auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stellen sich für das Berichtsjahr sowie für das Vorjahr wie folgt dar:

(CHF in Mio.)					31.12.2021
	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
<b>Erwarteter Kreditverlust</b>	<b>-0.2</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.5</b>

(CHF in Mio.)					31.12.2020
	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	48.8	2.4	1.5	20.3	73.1
<b>Erwarteter Kreditverlust</b>	<b>-0.2</b>	<b>-0.0</b>	<b>-0.1</b>	<b>-1.0</b>	<b>-1.3</b>

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.)	31.12.2021	31.12.2020
Aktive Rechnungsabgrenzungen	115.2	72.8
Marchzinsen verzinliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	0.3	0.4
Vorausbezahlte Leistungen	20.5	26.9
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	26.2	43.4
Übrige Forderungen	2.3	2.4
<b>Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>164.5</b>	<b>146.0</b>
davon Finanzinstrumente	115.5	73.2
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	49.0	72.8

In der Position «Aktive Rechnungsabgrenzungen» sind per Stichtag Abgrenzungen für Mietkonzessionen in der Höhe von CHF 55.6 Mio. (Vorjahr: 26.3 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.

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.)	31.12.2021		31.12.2020	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	0.2	0.0	0.2	0.0
Post- und Bankguthaben	301.3	29.8	245.1	3.9
Call- und Festgelder <sup>1)</sup>	107.8	0.0	105.9	0.0
<b>Total flüssige Mittel</b>	<b>409.3</b>	<b>29.8</b>	<b>351.2</b>	<b>3.9</b>
Kurzfristige Festgelder <sup>2)</sup>	121.3	0.0	200.0	0.0
Langfristige Festgelder <sup>2)</sup>	2.1	0.0	0.8	0.0
<b>Total Festgelder</b>	<b>123.4</b>	<b>0.0</b>	<b>200.8</b>	<b>0.0</b>

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
<b>Bestand per 1. Januar 2020</b>	<b>30'701'875</b>	<b>3'133</b>	<b>30'698'742</b>
Erwerb von eigenen Aktien		9'568	-9'568
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		-8'650	8'650
<b>Bestand per 31. Dezember 2020</b>	<b>30'701'875</b>	<b>4'051</b>	<b>30'697'824</b>
Erwerb von eigenen Aktien		1'439	-1'439
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		-4'622	4'622
<b>Bestand per 31. Dezember 2021</b>	<b>30'701'875</b>	<b>868</b>	<b>30'701'007</b>

### 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, Nahestehende Personen und Gesellschaften](#). Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm sowie als Treasury-Bestand.

### 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:

	2021	2020
Den Aktionären zustehendes Ergebnis in CHF	-10'086'696	-69'133'285
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'700'116	30'697'891
Einfluss der verwässernden Aktien	5'844	4'610
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'705'960	30'702'501
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF</b>	<b>-0.33</b>	<b>-2.25</b>
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF</b>	<b>-0.33</b>	<b>-2.25</b>

## 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 154.0 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

Aufgrund der massiven Auswirkungen von Covid-19 und zur Sicherung der Liquidität wurde auf die Ausschüttung einer Dividende für die Geschäftsjahre 2019 und 2020 verzichtet. Auch für das Berichtsjahr wird der Generalversammlung der Verzicht auf Auszahlung einer Dividende beantragt.

## BEDEUTENDE AKTIONÄRE UND AKTIONÄRSAUFTEILUNG

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

	2021	2020
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	7.81 %	7.68 %
Unternehmungen	3.59 %	3.85 %
Pensionskassen	1.51 %	1.51 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	19.02 %	19.04 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	29.47 %	29.32 %
<b>Total</b>	<b>100.00 %</b>	<b>100.00 %</b>
<b>Anzahl Aktionäre</b>	<b>16'096</b>	<b>15'477</b>

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mindestens 5 % der Stimmrechte:

	2021	2020
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich	5.00 %	5.00 %

## 18 Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Anleihen	1'648.9	1'648.5
Langfristige Bankschulden	111.8	109.9
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	68.8	75.8
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	24.0	21.7
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	20.4
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'873.9</b>	<b>1'876.3</b>
Kurzfristige Bankschulden	7.7	64.0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	7.5	7.5
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	1.5
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.9	2.1
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>16.8</b>	<b>75.1</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'890.7</b>	<b>1'951.4</b>

Die kurzfristigen Bankschulden enthielten per 31. Dezember 2020 im Rahmen der Betriebskreditlimiten einen festen Vorschuss in der Höhe von CHF 60.0 Mio. Dieser wurde im März 2021 planmässig zurückbezahlt.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2021	31.12.2021	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag	Buchwert				
	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)				
Anleihe (2023)	400.0	399.9	2013–2023	1.500 %	nein	17.4.
Anleihe (2024)	300.0	299.4	2020–2024	0.700 %	nein	22.5.
Anleihe (2027)	200.0	199.6	2020–2027	0.100 %	nein	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.6	2017–2029	0.625 %	nein	24.5.
Anleihe (2035)	400.0	399.4	2020–2035	0.200 %	nein	26.2.
Langfristige Bankschulden	123.4	111.8	n/a	n/a	ja	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	68.9	68.8	bis 2039	0.000 %	nein	n/a
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	24.4	24.0	bis 2047	n/a	nein	n/a
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	20.4	bis 2035	0.000 %	nein	n/a
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>1'873.9</b>				

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 287.7 Mio. (siehe >Ziffer 24.1 a), [Finanzielles Risk Management](#), ii), [Liquiditätsrisiko](#)).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Fälligkeit bis 1 Jahr	16.8	75.1
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	699.3	764.6
Fälligkeit über 5 Jahre	1'174.6	1'111.7
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'890.7</b>	<b>1'951.4</b>

Die Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten aufgrund von liquiditäts- und nicht liquiditätswirksamen Veränderungen stellt sich wie folgt dar:

(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
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'876.3</b>	<b>5.0</b>	<b>-0.3</b>	<b>2.8</b>	<b>-10.9</b>	<b>1.0</b>	<b>1'873.9</b>
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
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>75.1</b>	<b>0.8</b>	<b>-76.0</b>	<b>17.3</b>	<b>-0.6</b>	<b>0.2</b>	<b>16.8</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'951.4</b>	<b>5.8</b>	<b>-76.3</b>	<b>20.1</b>	<b>-11.5</b>	<b>1.2</b>	<b>1'890.7</b>

(CHF in Mio.)	31.12.2019	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2020
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Fremdwährungs- bewegungen	Wert- veränderungen	
Anleihen	750.4	900.0	-1.9	0.0	0.0	0.0	1'648.5
Langfristige Bankschulden	105.3	28.7	0.0	1.6	-25.9	0.2	109.9
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	78.4	0.0	0.0	-2.6	0.0	0.0	75.8
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	25.3	0.0	0.0	2.4	-5.7	-0.3	21.7
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	0.0	20.4	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>959.4</b>	<b>949.1</b>	<b>-1.9</b>	<b>1.4</b>	<b>-31.6</b>	<b>-0.1</b>	<b>1'876.3</b>
Anleihen	299.9	0.0	-300.0	0.0	0.0	0.1	0.0
Kurzfristige Bankschulden	2.4	141.5	-82.5	2.8	-0.2	0.0	64.0
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	6.2	0.0	-6.8	8.1	0.0	0.0	7.5
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	1.1	0.0	0.0	0.9	-0.1	-0.4	1.5
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	41.9	0.0	-40.0	0.8	-0.6	0.0	2.1
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>351.5</b>	<b>141.5</b>	<b>-429.3</b>	<b>12.6</b>	<b>-0.9</b>	<b>-0.3</b>	<b>75.1</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'310.9</b>	<b>1'090.6</b>	<b>-431.2</b>	<b>14.0</b>	<b>-32.5</b>	<b>-0.4</b>	<b>1'951.4</b>

## ÜBERSICHT LEASINGVERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgend dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten die in Ziffer 9, Nutzungsrechte von geleasten Vermögenswerte, aufgeführten Leasingverhältnisse, wobei sich der Zinssatz für die künftigen Leasingverbindlichkeiten im wesentlichen auf 0.0 % beläuft.

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	7.5	7.5
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	28.9	28.3
Fällig nach 5 Jahren	40.0	47.5
<b>Total zukünftige Minimumleasingzahlungen</b>	<b>76.4</b>	<b>83.3</b>
Zukünftige Zinsen	0.1	0.0
<b>Barwert der Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>76.3</b>	<b>83.3</b>
Fällig innerhalb 1 Jahr	7.5	7.5
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	28.8	28.3
Fällig nach 5 Jahren	40.0	47.5

## 19 Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Rückstellung für formelle Enteignungen per 1. Januar</b>	<b>245.4</b>	<b>248.1</b>
Auszahlung <sup>1)</sup>	-1.0	-2.7
Barwertanpassung	0.0	0.0
<b>Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember</b>	<b>244.4</b>	<b>245.4</b>
<b>Rückstellung for Lärm- und Anwohnerschutz per 1. Januar</b>	<b>125.2</b>	<b>139.4</b>
Auszahlung <sup>1)</sup>	-14.5	-14.2
Barwertanpassung	0.0	0.0
<b>Rückstellung for Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember</b>	<b>110.7</b>	<b>125.2</b>
<b>Total Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember</b>	<b>355.1</b>	<b>370.6</b>
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahr)	36.8	32.1
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	318.3	338.5

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 85.6 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 244.4 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2021 zum Barwert zurückgestellt. Da der Zinssatz für die Barwertanpassung der nominellen Zahlungsströme aufgrund des tiefen Zinsniveaus per Bilanzstichtag unverändert 0.00 % beträgt, entspricht der Barwert dem Nominalwert. 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 289.3 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe von CHF 110.7 Mio. (Nominalwert) sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2021 zum Barwert zurückgestellt. Da der Zinssatz für die Barwertanpassung der nominellen Zahlungsströme aufgrund des tiefen Zinsniveaus per Bilanzstichtag unverändert 0.00 % beträgt, entspricht der Barwert dem Nominalwert. 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 ab 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](http://www.flughafen-zuerich.ch/aznf).

Der Saldo des Airport Zurich Noise Fund hat sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar</b>	<b>409.8</b>	<b>422.9</b>
Einnahmen Lärmgebühren	0.8	5.7
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-14.5	-14.3
Kosten für formelle Enteignungen <sup>1)</sup>	-1.4	-3.3
<b>Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis</b>	<b>394.8</b>	<b>411.0</b>
Operative Kosten	-3.1	-3.4
Zinsertrag und Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	2.5	2.3
<b>Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember</b>	<b>394.1</b>	<b>409.8</b>

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).

## Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 16, Flüssige Mittel und Festgelder)	29.8	3.9
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	45.3	48.4
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	327.7	370.6
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG <sup>1)</sup>	-8.7	-13.2
<b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>	<b>394.1</b>	<b>409.8</b>

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.)	2022	2023	2024	2025	2026ff.	Total
Flüssige Mittel	29.8	0.0	0.0	0.0	0.0	29.8
AAA	15.0	29.0	8.0	21.6	38.6	112.2
AA+/AA/AA-	5.0	13.0	21.0	17.1	4.4	60.5
A+/A/A-	25.0	18.0	33.3	4.0	11.5	91.8
Ohne Rating	0.0	0.0	0.0	0.0	108.5	108.5
Übrige <sup>1)</sup>	-8.7	0.0	0.0	0.0	0.0	-8.7
<b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>	<b>66.2</b>	<b>60.0</b>	<b>62.3</b>	<b>42.7</b>	<b>162.9</b>	<b>394.1</b>
in %	16.8	15.2	15.8	10.8	41.3	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. Die Flughafen Zürich Gruppe geht für das Berichtsjahr von einem Steuersatz von 19.0 % aus (Vorjahr: 20.4 %). Der angewendete Steuersatz wurde aufgrund der am Sitz der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften massgebenden (gerundeten) Steuerbelastung ermittelt.

Der Bestand der latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten entwickelte sich wie folgt:

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten netto, per 1. Januar</b>	<b>-18.7</b>	<b>-34.0</b>
Veränderung Steuersatz, über OCI berücksichtigt	-0.7	0.0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	4.2	0.0
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	-21.8	-0.5
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	2.2	16.0
Umrechnungsdifferenzen	-0.5	-0.2
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember</b>	<b>-35.3</b>	<b>-18.7</b>
davon latente Steuerguthaben	8.1	5.4
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-43.4	-24.1

Die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten lassen sich folgenden Bilanzpositionen zuordnen:

	31.12.2021		31.12.2020	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		-8.2		-10.4
Konzerninterne Darlehen und übrige Finanzanlagen		-14.3		-15.3
Erneuerungsfonds		-36.1		-37.7
Fluglärmthematik		-25.4		-26.6
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		-0.2		-0.3
Vorsorgeverpflichtung	16.7		40.3	
Aktivierbare steuerbare Verlustvorräte	24.4		26.0	
Diverse Positionen	8.1	-0.3	5.4	-0.2
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, brutto</b>	<b>49.2</b>	<b>-84.5</b>	<b>71.7</b>	<b>-90.4</b>
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	-41.1	41.1	-66.3	66.3
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto</b>	<b>8.1</b>	<b>-43.4</b>	<b>5.4</b>	<b>-24.1</b>

Per 31. Dezember 2021 verfügt die Flughafen Zürich Gruppe über steuerlich verrechenbare Verlustvorräte in Höhe von CHF 84.6 Mio. (Vorjahr: CHF 79.2 Mio.), bei denen die Voraussetzungen für eine Aktivierung von latenten Steuern nicht erfüllt sind, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist. Die Verlustvorräte verfallen wie folgt:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Verfall im Jahr 2025	2.0	2.0
Verfall im Jahr 2026	4.8	4.8
Verfall im Jahr 2027	69.8	72.4
Verfall im Jahr 2028	8.0	0.0
<b>Total Verlustvorräte</b>	<b>84.6</b>	<b>79.2</b>

## 22 Leistungen an Arbeitnehmende

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Nettovorsorgeverpflichtungen	-76.0	-184.3
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende	-11.8	-13.3
<b>Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende</b>	<b>-87.8</b>	<b>-197.6</b>

### 22.1 LEISTUNGEN NACH BEENDIGUNG DES ARBEITSVERHÄLTNISES

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 2021 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 111.6 % (Vorjahr: 105.2 %) 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.

Die BVK hat im Geschäftsjahr 2020 eine Anpassung des technischen Zinssatzes von 2 % auf 1.75 % und damit eine Senkung der Umwandlungssätze um knapp 0.2 Prozentpunkte per 1. Januar 2022 angekündigt. In diesem Zusammenhang hat die

Vorsorgeeinrichtung beschlossen, den Besitzstand für Versicherte zu wahren, die im Jahr 2021 mindestens 60 Jahre alt sind. Zudem werden als Abfederungsmassnahmen für die Jahrgänge 1962 bis 2000 die Altersguthaben ab dem 1. Januar 2022, verteilt über fünf Jahre, erhöht (Jahrgänge 1962 bis 1973: +3.2 % / Jahrgänge 1974 bis 2000: +2.0 %). Diese Planänderung in der Höhe von CHF 2.9 Mio. wurde in der Vorjahresperiode als vergangener Dienstzeitaufwand erfasst.

### Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2021 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2021 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.)	31.12.2021	31.12.2020
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-719.7	-775.3
Marktwert des Planvermögens	643.7	590.9
<b>In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen</b>	<b>-76.0</b>	<b>-184.3</b>

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar</b>	<b>-775.3</b>	<b>-746.6</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	-23.6	-24.5
Vergangener Dienstzeitaufwand	0.0	-2.9
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-1.1	-1.5
Arbeitnehmerbeiträge	-11.8	-12.1
Ausbezahlte Leistungen	43.1	32.2
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-6.4	-13.5
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	37.5	0.0
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	17.9	-6.5
<b>Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember</b>	<b>-719.7</b>	<b>-775.3</b>

Per 31. Dezember 2021 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 16.4 Jahre (Vorjahr: 18.2 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar</b>	<b>590.9</b>	<b>569.6</b>
Arbeitgeberbeiträge	17.3	18.1
Arbeitnehmerbeiträge	11.8	12.1
Ausbezahlte Leistungen	-43.1	-32.2
Administrationskosten	-0.0	-0.0
Zinserträge auf Planvermögen	0.9	1.1
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	65.9	22.3
<b>Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember</b>	<b>643.7</b>	<b>590.9</b>

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar</b>	<b>-184.3</b>	<b>-177.0</b>
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-23.9	-27.7
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	114.9	2.3
Arbeitgeberbeiträge	17.3	18.1
<b>Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember</b>	<b>-76.0</b>	<b>-184.3</b>

Für das Geschäftsjahr 2022 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 19.2 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2021	2020
Laufender Dienstzeitaufwand	-23.6	-24.5
Vergangener Dienstzeitaufwand	0.0	-2.9
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-0.3	-0.3
Administrationskosten	-0.0	-0.0
<b>In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag</b>	<b>-23.9</b>	<b>-27.7</b>

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2021	2020
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-6.4	-13.5
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	37.5	0.0
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	17.9	-6.5
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	65.9	22.3
<b>Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag (vor Steuern)</b>	<b>114.9</b>	<b>2.3</b>

Per 31. Dezember 2021 erfolgte die Umstellung der technischen Grundlagen von BVG 2015 auf BVG 2020. Die neuen Grundlagen BVG 2020 weisen im Vergleich zu BVG 2015 unter anderem tiefere Wahrscheinlichkeiten für Invaliderität sowie den Anspruch auf Hinterlassenenrenten aus. Die Fluktuationswahrscheinlichkeiten gemäss BVG 2020 hingegen sind höher als bei BVG 2015. Die Kombination dieser Effekte ergab einen versicherungstechnischen Gewinn in der Höhe von CHF 37.5 Mio.

Die effektive Rendite der Vermögensanlagen lag im Berichtsjahr aufgrund der guten Performance der Kapitalmärkte deutlich höher als angenommen. Die Differenz zwischen den effektiven Erträgen und den Zinserträgen auf dem Planvermögen in der Höhe von CHF 65.9 Mio. wurde im Gesamtergebnis erfasst.

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2021	2020
Diskontierungssatz per 31. Dezember	0.30	0.15
Inflation	0.75	0.75
Künftige Lohnerhöhungen (inklusive Inflation)	1.50	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)	25.5	25.8
Frauen (Alter 65)	23.6	23.9
Männer (Alter 45)	23.8	23.8
Männer (Alter 65)	21.9	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 2021 wurde basierend auf BVG 2020 (Vorjahr: BVG 2015) durch eine Projektion der zukünftigen Langlebigsverbesserungen nach dem Continuous Mortality Investigation-Modell («CMI-Modell»), basierend auf historisch beobachteten Langlebigsverbesserungen in der Schweiz und einer zukünftigen langfristigen Langlebigs-Verbesserungsrate von 1.50 %, ermittelt.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2021	31.12.2020
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	3.9	4.0
Aktien	38.0	35.0
Obligationen	36.2	32.3
Immobilien	17.9	18.5
Andere	4.0	10.2
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

## 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 (DBO):

(CHF in Mio.)	2021 Effekt auf DBO		2020 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	–0.25 %	+0.25 %	–0.25 %
Diskontierungssatz	–25.9	28.1	–31.8	34.1
Künftige Lohnerhöhungen	2.2	–2.2	2.3	–2.3
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	3.6	–2.9	3.9	–3.1

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 11.8 Mio. (Vorjahr: CHF 13.3 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 10.8 Jahre (Vorjahr: 10.0 Jahre) beträgt.

## 23 Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Passive Rechnungsabgrenzungen	90.4	89.8
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	7.5	9.3
An- und Vorauszahlungen von Kunden	11.0	22.6
Rückstellungen für Ferien und Überzeit	3.4	3.1
Andere Verpflichtungen	2.7	3.8
<b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>115.1</b>	<b>128.7</b>
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	97.9	99.2
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	17.2	29.5

## 24 Weitere Angaben

### 24.1 ANGABEN ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG EINER RISIKOBEURTEILUNG

Das Risk 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 Risk-Management-System der Flughafen Zürich Gruppe ist das Führungs- und Arbeitsinstrument für die unternehmerische Risikobewältigung. Es enthält die folgenden Elemente:

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

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

Der zentrale Risk Manager ist dem CFO als Chief Risk Officer unterstellt und gibt Mindestvorgaben betreffend das dezentrale Risikomanagement in der Linie vor. Der zentrale Risk Manager ist zuständig für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Risk-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). Der zentrale Risk Manager zeichnet verantwortlich für diejenigen Risiken, die nicht einem einzigen Geschäftsbereich zugeordnet werden können.

In Abstimmung mit dem zentralen Risk Manager übernehmen weitere Fachstellen ihr spezifisches Risikomanagement 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 im Detail und bewertet sowohl deren Eintretenswahrscheinlichkeit, deren betriebliche und wirtschaftliche Auswirkungen sowie deren Massnahmen und Verantwortlichkeiten. Die Umsetzung der Massnahmen wird laufend überwacht. Das Risk 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 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 9.1 Mio. (Vorjahr: CHF 7.2 Mio.) enthalten (siehe [Ziffer 14, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#)). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung 2021 hat die Swiss alle per 31. Dezember 2021 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 Vorausfakturierung) 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 BBB+ (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.)	31.12.2021	31.12.2020
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	409.1	351.0
Festgelder (kurz- und langfristig)	123.4	200.8
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	327.7	370.6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	78.6	71.8
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	45.3	48.4
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	115.5	73.2
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17.6	4.1
<b>Total maximales Ausfallrisiko</b>	<b>1'117.1</b>	<b>1'120.0</b>

## 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	31.12.2021	31.12.2020
Betriebskreditlimiten (zugesagte Kreditlinien)	31.12.2025	300.0	160.0
<b>Total Kreditlimiten</b>		<b>300.0</b>	<b>160.0</b>
Beanspruchung: Fester Vorschuss		0.0	-60.0
Beanspruchung: Bankgarantien		-12.3	-12.1
<b>Total nicht beanspruchte Kreditlimiten</b>		<b>287.7</b>	<b>87.9</b>

Die folgenden Tabellen zeigen die vertraglichen Fälligkeiten (inklusive Zinsen) der durch die Flughafen Zürich Gruppe gehaltenen Finanzverbindlichkeiten:

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2021	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'648.9	1'698.2	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	25.1	0.7	8.6	15.8
Übrige Finanzverbindlichkeiten	21.3	21.3	0.9	20.4	0.0
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
<b>Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>2'045.6</b>	<b>2'108.4</b>	<b>184.3</b>	<b>816.4</b>	<b>1'107.6</b>
<b>Total</b>	<b>2'045.6</b>	<b>2'108.4</b>	<b>184.3</b>	<b>816.4</b>	<b>1'107.6</b>

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2020	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'648.5	1'709.5	11.3	731.1	967.2
Bankschulden	173.9	173.9	64.0	32.5	77.4
Leasingverbindlichkeiten	83.3	83.3	7.5	28.3	47.5
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	23.2	24.1	1.5	7.3	15.3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	22.5	22.5	2.1	20.4	0.0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	61.0	61.0	61.0	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	99.2	99.2	99.2	0.0	0.0
<b>Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>2'111.6</b>	<b>2'173.5</b>	<b>246.6</b>	<b>819.5</b>	<b>1'107.3</b>
<b>Total</b>	<b>2'111.6</b>	<b>2'173.5</b>	<b>246.6</b>	<b>819.5</b>	<b>1'107.3</b>

### 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 Marktrisikomanagements 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). Der 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 2021 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	-6.9	0.0	6.9	0.0
CLP	-0.7	0.0	0.7	0.0
INR	-2.7	0.0	2.7	0.0
<b>31. Dezember 2021</b>	<b>-10.3</b>	<b>0.0</b>	<b>10.3</b>	<b>0.0</b>
BRL	-7.3	0.0	7.3	0.0
CLP	-0.8	0.0	0.8	0.0
INR	-0.2	0.0	0.2	0.0
<b>31. Dezember 2020</b>	<b>-8.3</b>	<b>0.0</b>	<b>8.3</b>	<b>0.0</b>

### 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.)	31.12.2021	31.12.2020
Festgelder (kurz- und langfristig)	123.4	200.8
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	264.5	312.4
<b>Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)</b>	<b>387.9</b>	<b>513.2</b>
Flüssige Mittel	379.5	347.3
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	29.8	3.9
<b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)</b>	<b>409.3</b>	<b>351.2</b>
<b>Total verzinsliche Aktiven</b>	<b>797.2</b>	<b>864.4</b>
Anleihen (kurz- und langfristig)	-1'648.9	-1'648.5
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-76.3	-83.3
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-21.3	-22.5
<b>Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)</b>	<b>-1'746.5</b>	<b>-1'754.3</b>
Bankschulden (kurz- und langfristig)	-119.5	-173.9
<b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)</b>	<b>-119.5</b>	<b>-173.9</b>
<b>Total verzinsliche Passiven</b>	<b>-1'865.9</b>	<b>-1'928.2</b>

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	-3.2	0.0	3.2	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.7	0.0	-1.7
<b>31. Dezember 2021</b>	<b>-3.2</b>	<b>1.7</b>	<b>3.2</b>	<b>-1.7</b>
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-4.8	0.0	4.8	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.4	0.0	-1.4
<b>31. Dezember 2020</b>	<b>-4.8</b>	<b>1.4</b>	<b>4.8</b>	<b>-1.4</b>

## 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.)	31.12.2021	31.12.2020
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	264.5	312.4
<b>Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen</b>	<b>264.5</b>	<b>312.4</b>
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (gemischter Anlagefonds)	108.5	106.7
<b>Total zu Marktwerten bewertete Finanzanlagen</b>	<b>108.5</b>	<b>106.7</b>
Flüssige Mittel (ohne Bargeld) und kurzfristige Geldanlagen	409.1	351.0
Kurz- und langfristige Festgelder	123.4	200.8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	78.6	71.8
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	115.5	73.2
Übrige Finanzanlagen	17.6	4.1
<b>Total flüssige Mittel, Festgelder, Forderungen und übrige Finanzanlagen</b>	<b>744.1</b>	<b>700.9</b>
Anleihen	-1'648.9	-1'648.5
<b>Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-1'648.9</b>	<b>-1'648.5</b>
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-24.7	-23.2
Bankschulden	-119.5	-173.9
Leasingverbindlichkeiten	-76.3	-83.3
Übrige Finanzverbindlichkeiten	-21.3	-22.5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-57.0	-61.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-97.9	-99.2
<b>Total übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-396.7</b>	<b>-463.1</b>

## 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.)	31.12.2021		31.12.2020	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Obligationen des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 1)	264.5	268.0	312.4	318.7
Gemischter Anlagefonds des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 2)	108.5	108.5	106.7	106.7
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>373.0</b>	<b>376.5</b>	<b>419.1</b>	<b>425.4</b>
Anleihen (Stufe 1)	-1'648.9	-1'643.9	-1'648.5	-1'672.9
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>-1'648.9</b>	<b>-1'643.9</b>	<b>-1'648.5</b>	<b>-1'672.9</b>

## 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 oder Kapital an die Aktionäre zurückzahlen.

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. Die aus dem Geschäftsjahr 2020 resultierende erhöhte Verschuldung soll daher in den nächsten Jahren wieder reduziert werden. 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 Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 230 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage (CHF 99 Mio.), die Sanierung der Piste 28/10 (CHF 25 Mio.) und die Erweiterung der landseitigen Passagierflächen (CHF 23 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	2021	2020
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	77.7	71.4
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	2.5	0.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	19.5	20.3
Yamuna International Airport Private Limited	Neu-Delhi, Indien	0.0	0.0
<b>Total</b>		<b>99.7</b>	<b>91.7</b>

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	2021	2020
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	Erfüllungsgarantie	11.7	10.9
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	Erfüllungsgarantie	8.2	7.6
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	Erfüllungsgarantie	8.1	7.4
Betreibergesellschaften Iquique and Antofagasta	Iquique/Antofagasta, Chile	Erfüllungsgarantie	4.8	4.6
Yamuna International Airport Private Limited	Neu-Delhi, Indien	Erfüllungsgarantie	12.3	12.1
<b>Total</b>			<b>45.1</b>	<b>42.6</b>

#### 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 65.3 Mio. (Vorjahr: CHF 73.0 Mio.). In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 19.6 Mio. (Vorjahr: CHF 11.3 Mio.), die in der Position «Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen» enthalten sind.

Die Consultingeinnahmen aus den Operations- und Management-Verträgen beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 für den Flughafen in Belo Horizonte auf CHF 2.6 Mio. (Vorjahr: CHF 1.9 Mio.) und für die Flughäfen in Bogotá und auf Curaçao auf CHF 2.8 Mio. (Vorjahr: CHF 2.9 Mio.).

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 17.3 Mio. (Vorjahr: CHF 18.1 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe [Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmer](#)). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.4 Mio. (Vorjahr: CHF 2.5 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
		31.12.2021	31.12.2020
Andreas Schmid	Präsident	11'115	11'115
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	675	675
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'200	25'200
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
<b>Total</b>		<b>39'921</b>	<b>39'921</b>

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2021	31.12.2020
Stephan Widrig	7'292	6'693
Daniel Bircher	745	n/a
Lukas Brosi	1'719	1'484
Stefan Gross	1'536	1'301
Daniel Scheifele	1'553	1'318
Stefan Tschudin	1'094	859
<b>Total</b>	<b>13'939</b>	<b>11'655</b>

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.)	2021	2020
Kurzfristig fällige Leistungen	4.1	3.8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0.6	0.5
Anteilbasierte Vergütung	0.4	0.2
<b>Total</b>	<b>5.1</b>	<b>4.5</b>

## 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
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 5'679 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 578 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

Betreiber-gesellschaft	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 sind Konzessionsgebühren von insgesamt BRL 241.5 Mio. zu leisten. Davon waren BRL 83.3 Mio. (CHF 24.7 Mio.) bei Übernahme der Konzession fällig. Der Restbetrag ist 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

Betreiber-gesellschaft	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 Betreiber-gesellschaft ein neues Passagierterminal 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

Betreiber-gesellschaft	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 Betreiber-gesellschaft verpflichtet sich, in Massnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur, insbesondere der Erweiterung des bestehenden Terminals, zu investieren. Die Arbeiten für die Erweiterung des Terminals wurden Ende 2021 abgeschlossen.
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 2025 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 2021 am 3. März 2022 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

An die Generalversammlung der  
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 3. März 2022

## Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung der Konzernrechnung



### Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernerfolgsrechnung und der Konzerngesamtergebnisrechnung für das am 31. Dezember 2021 endende Jahr, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzerngeldflussrechnung und der Veränderung des Konzern-eigenkapitals für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 123 bis 190) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie dessen 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 Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz, den International Standards on Auditing (ISA) sowie den Schweizer Prüfungsstandards (PS) 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 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 aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Konzernrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, 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 Berichtsabschnitt „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 beigefügten Konzernrechnung.

### **Schätzungen im Zusammenhang mit Wertminderungstests von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte**

---

**Risiko** Zum 31. Dezember 2021 betrug die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte im Zusammenhang mit Konzessionsvereinbarungen für den Betrieb ausländischer Flughäfen CHF 268.6 Mio.

Die anhaltende COVID-19-Pandemie 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 keine Wertminderungen. Die Einschätzung des Managements zur Bewertung von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte war für unsere Prüfung von Bedeutung, da dieser Prozess aufgrund der Pandemie 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 55% der gesamten Vermögenswerte. 2021 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 153.8 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 haben die anhaltende COVID-19-Pandemie 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 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 Existenz und Werthaltigkeit der Sachanlagen.



### **Übrige Informationen im Geschäftsbericht**

Der Verwaltungsrat ist für die übrigen Informationen im Geschäftsbericht verantwortlich. Die übrigen Informationen umfassen alle im Geschäftsbericht dargestellten Informationen, mit Ausnahme der Konzernrechnung, der Jahresrechnung sowie des Vergütungsberichts und unserer dazugehörigen Berichte.

Die übrigen Informationen im Geschäftsbericht sind nicht Gegenstand unseres Prüfungsurteils zur Konzernrechnung und wir machen keine Prüfungsaussage zu diesen Informationen.

Im Rahmen unserer Prüfung der Konzernrechnung ist es unsere Aufgabe, die übrigen Informationen zu lesen und zu beurteilen, ob wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder zu unseren Erkenntnissen aus der Prüfung bestehen oder ob die übrigen Informationen anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Basis unserer Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung der übrigen Informationen vorliegt, haben wir darüber zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang keine Bemerkungen anzubringen.



### **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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte in 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 den ISA sowie den PS 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 angesehen, 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 Website von EXPERTsuisse unter: <http://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichtes.



**Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 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	197
Bilanz	198
Anhang zur Jahresrechnung	199
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	208
Bericht der Revisionsstelle	209

# Erfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2021	2020
Aviation-Erträge		240.6	221.7
Non-Aviation-Erträge		376.3	338.9
<b>Total Erträge</b>		<b>616.9</b>	<b>560.6</b>
Personalaufwand		-156.0	-157.9
Polizei und Sicherheit		-81.9	-91.1
Energie und Abfall		-19.5	-15.0
Unterhalt und Material		-23.6	-23.9
Andere Betriebskosten		-43.1	-38.5
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-24.5	-28.8
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-4.5	-3.3
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5.5	-5.5
Übrige Erträge und Aufwendungen		9.4	11.7
<b>Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern</b>		<b>267.7</b>	<b>208.3</b>
Abschreibungen und Amortisationen		-244.2	-234.4
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern</b>		<b>23.5</b>	<b>-26.1</b>
Finanzertrag		3.9	5.8
Finanzaufwand		-13.9	-16.2
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	0.2	-87.8
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>13.7</b>	<b>-124.3</b>
Direkte Steuern		-4.1	-3.5
<b>Jahresergebnis</b>		<b>9.6</b>	<b>-127.8</b>

# Bilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2021	31.12.2020
<b>Aktiven</b>			
Flüssige Mittel		336.9	297.0
Kurzfristige Festgelder		121.3	200.0
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		45.3	48.4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	70.2	65.0
Übrige kurzfristige Forderungen		17.0	29.7
Warenlager		10.1	11.7
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	127.0	98.2
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>727.8</b>	<b>750.0</b>
Langfristige Festgelder		1.4	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		328.4	371.7
Beteiligungen		6.1	6.1
Darlehen	(4)	316.5	259.5
Übrige langfristige Finanzanlagen		0.5	0.5
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	(5)	567.6	545.8
Sachanlagen	(6)	2'697.2	2'810.4
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(7)	114.2	123.8
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		26.0	27.2
Übrige immaterielle Anlagen		17.8	17.4
<b>Anlagevermögen</b>		<b>4'075.7</b>	<b>4'162.4</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>4'803.5</b>	<b>4'912.4</b>
<b>Passiven</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		29.0	50.9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		0.0	60.0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(8)	25.2	36.9
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	36.8	32.1
Übrige kurzfristige Rückstellungen		3.0	2.6
Passive Rechnungsabgrenzungen		72.7	82.8
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>166.7</b>	<b>265.3</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	1'650.0	1'650.0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten		109.3	119.2
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	412.4	428.4
Erneuerungsfonds		190.1	184.6
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>2'361.8</b>	<b>2'382.2</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>2'528.5</b>	<b>2'647.5</b>
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	109.6
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		1'689.4	1'817.2
Jahresergebnis		9.6	-127.8
Eigene Aktien	(12)	-0.1	-0.5
<b>Eigenkapital</b>		<b>2'275.0</b>	<b>2'264.9</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>4'803.5</b>	<b>4'912.4</b>

# Anhang zur Jahresrechnung

## I Grundsätze der Jahresrechnung

### Allgemeines

Die Jahresrechnung 2021 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 2021 noch rund 5600 offen waren. Davon sind etwas über 600 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 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 2021 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 26.0 Mio. (Vorjahr: CHF 27.2 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 449.2 Mio. (Vorjahr: CHF 460.5 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 börsenkotierte 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 Wertberichtigungen. 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 Leasing- beziehungsweise 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.)	2021	2020
Ausserordentlicher Ertrag	6.7	1.3
Ausserordentlicher Aufwand	-6.5	-89.1
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>	<b>0.2</b>	<b>-87.8</b>

Im ausserordentlichen Ertrag sind im Berichtsjahr Entschädigungszahlungen in der Höhe von CHF 5.0 Mio. für im Vorjahr abgeschriebene Projekte enthalten sowie Erträge aus der Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen in Höhe von CHF 1.1 Mio.

Im ausserordentlichen Aufwand sind sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr Ausbuchungen von Projektkosten, Buchverluste aus Anlageabgängen, Debitorenverluste sowie der Ergebnisanteil am Kapitalanteil an der Miteigentümergeinschaft The Circle erfasst. Im Vorjahr war zudem eine Wertberichtigung in der Höhe von CHF 75.0 Mio. auf Darlehen an Tochtergesellschaften enthalten, die insbesondere im Zusammenhang mit der ungünstigen Wechselkursentwicklung in Brasilien stand (siehe [Ziffer 4, Beteiligungen und Darlehen](#)).

### 2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	70.4	66.2
Wertberichtigung	-1.1	-2.0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	0.9	0.8
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>70.2</b>	<b>65.0</b>

### 3 Aktive Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	126.2	97.4
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	0.8	0.8
<b>Total aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>127.0</b>	<b>98.2</b>

## 4 Beteiligungen und Darlehen

Die Beteiligungen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Airport Ground Services AG <sup>1)</sup>	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International AG <sup>1)</sup>	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd. <sup>2)</sup>	Kuala Lumpur	MYR 1.0 Mio.	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd. <sup>2)</sup>	Neu-Delhi	INR 5'679 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. <sup>2)</sup>	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda. <sup>2)</sup>	Rio de Janeiro	BRL 578 Mio.	100.0
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A. <sup>2)</sup>	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
A-port S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A. <sup>2)</sup>	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V. <sup>2)</sup>	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. <sup>2)</sup>	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. <sup>2)</sup>	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A. <sup>1)</sup>	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. <sup>2)</sup>	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.)	31.12.2021	31.12.2020
Darlehen an Zurich Airport International AG	391.5	334.5
Wertberichtigung Darlehen an Zurich Airport International AG	-75.0	-75.0
<b>Total Darlehen</b>	<b>316.5</b>	<b>259.5</b>

Auf die Darlehen an die Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG wurde im Vorjahr eine Wertberichtigung in der Höhe von CHF 75.0 Mio. erfasst, die insbesondere im Zusammenhang mit der ungünstigen Wechselkursentwicklung in Brasilien steht (siehe [Ziffer 1, Ausserordentliches Ergebnis](#)).

Die Darlehen an die Zurich Airport International AG enthalten per Bilanzstichtag einen Rangrücktritt in der Höhe von CHF 150.0 Mio. (Vorjahr: CHF 150.0 Mio.).

## 5 Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft The Circle	613.3	565.6
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft The Circle	-45.7	-19.8
<b>Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle</b>	<b>567.6</b>	<b>545.8</b>

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 Miteigentümergeinschaft The Circle ist für die Realisierung und den Betrieb des Immobilienprojekts zuständig.

## 6 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Grundstücke	139.0	139.0
Hochbauten, Tiefbauten	2'230.8	2'193.9
Projekte in Arbeit	248.2	395.5
Mobile Sachanlagen	79.2	82.0
<b>Total Sachanlagen</b>	<b>2'697.2</b>	<b>2'810.4</b>

## 7 Leasingverhältnisse

Nachfolgend sind die Anschaffungswerte der bilanzierten Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten sowie die kumulierten Abschreibungen ersichtlich:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Anschaffungswerte bilanzierte Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	139.3	139.3
Kumulierte Abschreibungen auf Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	-25.1	-15.5
<b>Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten</b>	<b>114.2</b>	<b>123.8</b>

Die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Fällig innerhalb 1 Jahr	9.9	9.9
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	36.7	38.1
Fällig nach 5 Jahren	72.6	81.1
<b>Total bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>119.2</b>	<b>129.1</b>

## 8 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2021	31.12.2020
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	22.8	34.4
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2.4	2.5
<b>Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>25.2</b>	<b>36.9</b>

Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen stellen per Bilanzstichtag noch offene Verbindlichkeiten gegenüber der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich dar.

## 9 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2021				
	Nominalbetrag	Laufzeit	Zinssatz	Vorzeitige Amortisation	Zinszahlungs-termin
	(CHF in Mio.)				
Anleihe (2023)	400.0	2013–2023	1.500 %	nein	17.4.
Anleihe (2024)	300.0	2020–2024	0.700 %	nein	22.5.
Anleihe (2027)	200.0	2020–2027	0.100 %	nein	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	2017–2029	0.625 %	nein	24.5.
Anleihe (2035)	400.0	2020–2035	0.200 %	nein	26.2.
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'650.0</b>				

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 287.7 Mio. (Vorjahr: CHF 87.9 Mio.).

## 10 Rückstellung für Fluglärm

(CHF in Mio.)	2021	2020
<b>Bestand per 1. Januar</b>	<b>460.5</b>	<b>473.4</b>
Veränderung der Rückstellung für Fluglärm	-11.3	-12.9
<b>Bestand per 31. Dezember</b>	<b>449.2</b>	<b>460.5</b>
davon kurzfristig (geplante Auszahlung innerhalb 1 Jahr)	36.8	32.1
davon langfristig (geplante Auszahlung ab 1 Jahr)	412.4	428.4

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)	2021	2020
<b>Bestand per 1. Januar</b>	<b>4'051</b>	<b>3'133</b>
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	1'439	9'568
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte <sup>1)</sup>	-4'622	-8'650
<b>Bestand per 31. Dezember</b>	<b>868</b>	<b>4'051</b>

1) Siehe auch Ziffer 17, Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende.

Im Berichtsjahr wurden 1439 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 9568 Namenaktien). Die Zuteilung von eigenen Aktien an die Mitglieder der Geschäftsleitung und an Kadermitarbeitende 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 stille Reserven im Umfang von CHF 3.2 Mio. aufgelöst (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.).

## 15 Bedeutende Aktionäre

Die folgenden Aktionäre respektive Aktionärsgruppen besitzen per Bilanzstichtag mindestens 5 % der Stimmrechte:

	2021	2020
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
		31.12.2021	31.12.2020
Andreas Schmid	Präsident	11'115	11'115
Eveline Saupper	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	675	675
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Josef Felder	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	25'200	25'200
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
<b>Total</b>		<b>39'921</b>	<b>39'921</b>

## 17 Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 1539 Aktien (Vorjahr: 2885 Aktien) im Wert von CHF 239'776 (Vorjahr: CHF 332'641) zugeteilt und Kadermitgliedern 3001 Aktien (Vorjahr: 5618 Aktien) im Wert von CHF 467'556 (Vorjahr: CHF 647'755).

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

Name	Stück	Stück
	31.12.2021	31.12.2020
Stephan Widrig	7'292	6'693
Daniel Bircher	745	n/a
Lukas Brosi	1'719	1'484
Stefan Gross	1'536	1'301
Daniel Scheifele	1'553	1'318
Stefan Tschudin	1'094	859
<b>Total</b>	<b>13'939</b>	<b>11'655</b>

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 82 Aktien (Vorjahr: 147 Aktien) im Wert von CHF 13'024 (Vorjahr: CHF 19'232) abgegeben.

## 18 Durchführung einer Lohngleichheitsanalyse

Die Flughafen Zürich AG hat die Lohngleichheitsanalyse gemäss Gleichstellungsgesetz (GlG) mittels des Standard-Analyse-Tools des Bundes (Logib) für den Referenzmonat Februar 2021 durchgeführt. Die Logib-Auswertung ergab, dass die Flughafen Zürich AG die Toleranzschwelle hinsichtlich geschlechterspezifischer Lohndiskriminierung einhält. Die Lohngleichheitsanalyse wurde gemäss Art. 13d GlG von einem zugelassenen Revisionsunternehmen überprüft. Dieses hält in seinem Bericht vom 16. September 2021 fest, dass es bei der formellen Überprüfung der Lohngleichheitsanalyse nicht auf Sachverhalte gestossen ist, aus denen es schliessen müsste, dass die Lohngleichheitsanalyse nicht in allen Belangen den gesetzlichen Anforderungen entspricht.

## 19 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2021 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 3. März 2022 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.)	31.12.2021	31.12.2020
Gewinnvortrag	1'689.4	1'817.2
Jahresergebnis	9.6	-127.8
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>1'699.0</b>	<b>1'689.4</b>
<b>Vortrag auf neue Rechnung<sup>1)</sup></b>	<b>1'699.0</b>	<b>1'689.4</b>

1) Aufgrund der massiven Auswirkungen von Covid-19 und zur Sicherung der Liquidität wurde auf die Ausschüttung einer Dividende für die Geschäftsjahre 2019 und 2020 verzichtet. Auch für das Berichtsjahr wird der Generalversammlung der Verzicht auf Auszahlung einer Dividende beantragt.

An die Generalversammlung der  
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 3. März 2022

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 197 bis 208), für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.



### Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.



### Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.



### Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



### **Berichterstattung über besonders wichtige Prüfungssachverhalte aufgrund Rundschreiben 1/2015 der Eidgenössischen Revisionsaufsichtsbehörde**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des aktuellen Zeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, 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.

Der im Berichtsabschnitt „Verantwortung der Revisionsstelle“ beschriebenen Verantwortung 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 Angaben 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 56% der gesamten Vermögenswerte. 2021 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 119.9 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 haben die anhaltende COVID-19-Pandemie 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 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.



#### **Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR und Art. 11 RAG) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 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 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](mailto:investor.relations@zurich-airport.com)  
> [www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren](http://www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren)

## Corporate Communication

Telefon: +41 43 816 99 99  
> [medien@zurich-airport.com](mailto:medien@zurich-airport.com)  
> [www.flughafen-zuerich.ch/newsroom](http://www.flughafen-zuerich.ch/newsroom)

## Aktienregister (Adressänderungen)

ShareCommServices AG  
Europastrasse 29, CH-8152 Glattbrugg  
Telefon: +41 44 809 58 58  
> [info@sharecomm.ch](mailto:info@sharecomm.ch)

## Integrierter Bericht 2021

Der Integrierte Bericht 2021 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und ist online unter folgendem Link zu finden:

> <https://report.flughafen-zuerich.ch/2021>

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 2022

21. April 2022

### Halbjahresabschluss 2022

23. August 2022