

Flughafen Zürich AG
Integrierter Bericht

2023



Flughafen Zürich

Inhalt

An unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre	3
Mehrjahresvergleich	7
Aktienkennzahlen	10

Jahresbericht

Unternehmensporträt	
Die Flughafen Zürich AG	11
Organisationsstruktur	12
Unternehmenszweck, Strategie und Werte	15
Standorte	17
Verkehrsentwicklung	
Verkehrskennzahlen Standort Zürich	18
Verkehrskennzahlen internationale	
Mehrheitsbeteiligungen	20
Geschäftsentwicklung	22
Finanzielle Entwicklung	28
Finanzieller Ausblick	31
Risiko-Management	
Risiko-Management-System	32
Aktuelle Risikosituation	34

Nachhaltigkeit

Fokus	38
Nachhaltigkeitsthemen	41
Sustainable Development Goals	43
Einbindung der Anspruchsgruppen	47
Lokale Wirkungen	
Beitrag in der Region	53
Lärm	58
Ökologische Wirkungen	
Energie und Klima	66
Abfall und Kreislaufwirtschaft	73
Luftqualität	76
Biodiversität	80
Wasser	83
Gesellschaftliche Wirkungen	
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	87
Geschäftsethik	94
Korruptionsprävention	97
Menschenrechte	99

Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit	101
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin	103
ICT-Sicherheit und Datenschutz	113
Bericht über nichtfinanzielle Belange	115
GRI-Inhaltsindex	116

Corporate Governance

Corporate Governance	
Konzern- und Kapitalstruktur	119
Aktionariat und Mitwirkungsrechte	121
Verwaltungsrat	123
Geschäftsleitung	133
Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen	136
Revisionsstelle	137
Informationspolitik	138
Handelssperren	138
Vergütungsbericht	
Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG	139
Vergütungen des Verwaltungsrats	143
Vergütungen der Geschäftsleitung	144
Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen	145
Tätigkeiten bei anderen Unternehmen	147
Bericht der Revisionsstelle	149

Finanzbericht

Konzernrechnung	
Konzernerfolgsrechnung	153
Konzerngesamtergebnisrechnung	154
Konzernbilanz	155
Konzerngeldflussrechnung	156
Veränderung des Konzerneigenkapitals	157
Anhang zur Konzernrechnung	158
Bericht der Revisionsstelle	221
Jahresrechnung	
Erfolgsrechnung	227
Bilanz	228
Anhang zur Jahresrechnung	229
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	238
Bericht der Revisionsstelle	239
Zusätzliche Informationen	243

Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Damen und Herren

Hinter uns liegt ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Ein Höhepunkt war das Flughafenfest Anfang September mit rund 140'000 Besucherinnen und Besuchern. Gestern, Heute, Morgen: So lautete das Motto des Jubiläumsjahres, um die 75-jährige Geschichte unseres Flughafens zu würdigen und zu feiern. Die Nachfrage nach Flugreisen ist hoch und hat sich im Berichtsjahr deutlich schneller erholt als zu Beginn des Jahres erwartet. Bereits im August wurde die Passagierprognose erhöht. Diese Entwicklung wirkte sich auch positiv auf die Erholung der Kommerzcentren aus. Erfreulich sind ausserdem die neuen Vertragsabschlüsse sowie die anhaltend hohe Vermietungsquote des Circle.

GRI 2-22

Während des vergangenen Jahres konnten wir die internationale Präsenz weiter ausbauen. So wurde uns die Konzession für den Flughafen Natal im Nordosten von Brasilien erteilt. Für den Flughafen Noida in Indien konnten weitere Meilensteine im Bauprojekt erreicht und ausserdem Absichtserklärungen mit IndiGo Airlines, der grössten Fluggesellschaft Indiens, und Akasa Air für deren Betrieb am Flughafen Noida unterschrieben werden.

Im laufenden Jahr gilt unser Fokus dem Qualitätsanspruch unserer Reisenden, Kunden sowie Partnern. Neben verschiedenen Bauvorhaben und Digitalisierungsinitiativen aus den Unternehmensbereichen investiert die Flughafen Zürich AG mit der Lancierung des ZRH Innovation Hub ausserdem in die Steigerung des Kundenerlebnisses und die Weiterentwicklung der Flughafenprozesse am Flughafen Zürich. Daneben werden die Massnahmen zur Erreichung des Netto-Null Ziels bis 2040 weiter vorangetrieben.

Schnellere Erholung als erwartet

Die Passagierzahlen des vergangenen Jahres belegen die wiederentdeckte Reisefreude und den Bedarf an internationaler Mobilität in der Bevölkerung. Die Anzahl Passagiere, die 2023 über den Flughafen Zürich reisten, stieg auf 28.9 Millionen. Dies entspricht 91.7% von 2019.

Die Diversifikation unseres Unternehmens mit den vier Pfeilern Aviatik, Immobilien, Kommerz und internationales Geschäft hat sich auch im Jahr 2023 bewährt. Die deutliche Ertragssteigerung, die wir im zurückliegenden Jahr verzeichnen konnten, ist sowohl auf Steigerungen der aviatischen Erträge als auch auf das nicht-aviatische Geschäft zurückzuführen. So lagen zum Beispiel die Immobilienerträge unter anderem aufgrund der Portfolioerweiterung mit dem Circle und der Priora-Akquisition deutlich über dem Vorkrisen-Niveau und auch die internationalen Tochtergesellschaften steuern einen steigenden Ertrag bei. Die Betriebskosten sind auch im Jahr 2023 trotz Nachfragerholung, Inflation und steigenden Energiepreisen gut unter Kontrolle geblieben.

Der Generalversammlung wird eine Ausschüttung im Rahmen der kommunizierten Dividendenpolitik beantragt.

Herausforderungen im Betrieb

Die schnelle Erholung der Nachfrage im Aviatik-Geschäft hat den Flughafen Zürich vor grosse Herausforderungen gestellt: Das Hochfahren des Betriebs nach der Pandemie hat insbesondere in den Ferienzeiten zu längeren Wartezeiten am Boden und Verspätungen in der Luft geführt. Die Pünktlichkeit der Flüge lag unter unseren Zielvorgaben. Eine enge Koordination mit den Partnern am Flughafen Zürich und gemeinsam getroffene Massnahmen haben im Jahresverlauf Wirkung gezeigt.

Langfristige Auswirkungen einerseits auf die Sicherheit und andererseits die Stabilität des Flugbetriebs und damit auch auf die Pünktlichkeit haben aber vor allem die Verlängerungen der Pisten 28 und 32. Entsprechend wichtig war das «Ja» der Bevölkerung bei der Abstimmung zur Pistenverlängerung Anfang März 2024. Die Bevölkerung hat mit dem deutlichen «Ja» einmal mehr dem Flughafen Zürich das Vertrauen ausgesprochen.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Ein offener Dialog mit all unseren Anspruchsgruppen und ein partnerschaftliches Verhältnis sind für unser Unternehmen zentral und wurde auch im Berichtsjahr auf allen Ebenen intensiv gepflegt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat im Berichtsjahr die Bedeutung und Relevanz des Flughafen Zürich mit einer neuen Flughafenpolitik und Eigentümerstrategie unterstrichen, in der er einen sicheren und wettbewerbsfähigen Flughafen ebenso verlangt wie den Schutz der Bevölkerung vor Beeinträchtigungen durch den Flugbetrieb.

Ein wichtiger Fokus unserer Verantwortung liegt auch auf unserer Rolle als Arbeitgeberin. Am Flughafen Zürich arbeiten rund 30'000 Menschen für rund 300 Unternehmen. Damit gehört der Flughafen mit all seinen Partnern zu den wichtigsten Arbeitgebern im Kanton Zürich. Wir freuen uns, dass die Flughafen Zürich AG bei Arbeitgeberbewertungen sowie bei Mitarbeiterumfragen weiterhin hohe Beliebtheitswerte verzeichnet. Unsere motivierten und engagierten Mitarbeitende sind unser wichtigstes Kapital.

Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG hat im Berichtsjahr entschieden, die Praxis der finanziellen Zuwendungen an politische Parteien unter Berücksichtigung des veränderten allgemeinen Verständnisses von Corporate Governance anzupassen. Der Group Code of Conduct der Flughafen Zürich Gruppe wurde im Oktober 2023 entsprechend adaptiert.

Den Rahmen für alle unsere unternehmerischen Tätigkeiten bilden dabei die Prinzipien des UN Global Compact, dem wir uns im Jahr 2021 verpflichtet haben. Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung ist für uns ebenso zentral wie die Wahrnehmung unserer gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Verantwortung.

Die Zukunft im Blick

Die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt bleiben auch für unser Unternehmen eine Herausforderung. Als Flughafen Zürich AG arbeiten wir intensiv an der Dekarbonisierung unserer Infrastruktur und der Senkung unserer eigenen Treibhausgas-Emissionen auf Netto-Null bis ins Jahr 2040. Bei den unternehmenseigenen

CO₂-Emissionen am Standort Zürich geht der mit Abstand grösste Anteil auf das Heizen und Kühlen der Flughafeninfrastruktur zurück. Entsprechend gilt der Fokus der Reduktion des Verbrauchs, dem Effizienzgewinn sowie dem Einsatz innovativer Technologien zur emissionsfreien Produktion von Strom, Wärme und Kälte. Ein wichtiges Projekt in diesem Zusammenhang ist die im vergangenen Jahr weit vorangeschrittene Erkundung einer eiszeitlichen Rinne unterhalb des Flughafengeländes, die – sofern sich dieses Vorhaben als erfolgreich erweist – als natürlicher Speicher für Wärme und Kälte für unsere Gebäude dienen wird. Mit einer Absichtserklärung haben wir im Berichtsjahr unser Bestreben bekräftigt, erneuerbaren Treibstoff des Schweizer ETH-Spinoffs Synhelion zu kaufen und damit nicht nur den Umstieg von fossilen zu erneuerbaren Energieträgern konsequent voranzutreiben, sondern auch die Produktion von nachhaltigem Treibstoff zu fördern.

Um die Zukunftsfähigkeit des Flughafens Zürich zu sichern sind verschiedene grosse Infrastrukturprojekte notwendig: So muss das bisherige Dock A aus Altersgründen ab 2030 ersetzt werden. Auch die Passagierflächen im Bereich Airport Shopping entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard und werden weiterentwickelt. Hinzu kommt das wichtige Projekt der Pistenverlängerungen, das nach dem erfreulichen «Ja» des Zürcher Stimmvolkes nun weiter vorangetrieben werden kann. Aufgrund der komplexen Verfahren dürfte die effektive Verlängerung der Pisten jedoch nicht mehr in diesem Jahrzehnt stattfinden.

Veränderungen an der Unternehmensspitze

Im Berichtsjahr wurden verschiedene Schlüsselpositionen in der Unternehmensführung neu besetzt. An der Generalversammlung wurde Josef Felder als neuer Verwaltungsratspräsident und Claudia Pletscher als neue Verwaltungsrätin gewählt. Verabschiedet wurden der langjährige Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid sowie die vom Kanton Zürich delegierte Verwaltungsrätin Eveline Saupper, die durch Beatrix Frey-Eigenmann ersetzt wurde. Nach dem Rücktritt von Stephan Widrig wurde Lukas Brosi per Mai 2023 neuer CEO. Für die Besetzung der damit entstandenen Vakanz des Chief Financial Officer konnte mit Kevin Fleck ein ausgewiesener Finanzexperte gewonnen werden. Am Investorentag anfangs September des Berichtsjahres konnten sich der neue Verwaltungsratspräsident sowie der neue CFO zusammen mit dem CEO bereits mit den Investoren und Analysten der Flughafen Zürich AG austauschen.

Dank und Ausblick

Der Flughafen Zürich erfüllt das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft. Seine Entwicklung ist eng verknüpft mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum der Schweiz. Auf globaler Ebene steigt das Mobilitätsbedürfnis kontinuierlich und somit auch die Nachfrage nach Flugverbindungen. Die Anbindung der Schweiz an die wichtigsten Destinationen in Europa und interkontinental ist für unser Land von weitreichender Bedeutung. Gleichzeitig sind die Direktverbindungen keine Selbstverständlichkeit. Nur ein gut funktionierendes Drehkreuz am Flughafen Zürich kann die direkte Anbindung an globale Ziele ermöglichen. Unsere Infrastrukturprojekte sind langfristig angelegt und auf Nachhaltigkeit bedacht. Bei all unseren Entscheidungen und Aktivitäten müssen wir Weitblick bewahren, damit wir unserem Unternehmenszweck, Menschen und Orte zu verbinden, auch in Zukunft gerecht werden können. Wir verfügen über eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur mit hohen Sicherheitsstandards. Die hohe Qualität gilt es zu erhalten und weiter zu verbessern.

Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danken wir herzlich für Ihre langjährige Unterstützung und Ihr Vertrauen. Unser Dank gilt auch unseren Partnerunternehmen und ganz besonders allen unseren Mitarbeitenden. Sie haben sich im vergangenen Jahr ausserordentlich stark engagiert, damit wir in dieser herausfordernden Phase der schnellen Nachfrageerholung und der damit verbundenen Ressourcenknappheit unseren Kundinnen und Kunden ein möglichst einwandfreies Reiseerlebnis bieten konnten.

Wir freuen uns auf die weitere gemeinsame Reise.

Zürich-Flughafen, 7. März 2024



Josef Felder
Präsident des Verwaltungsrats



Lukas Brosi
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Mehrjahresvergleich Flughafen Zürich AG

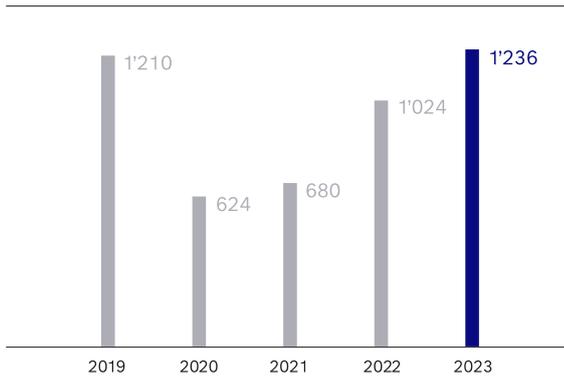
Finanzielle Kennzahlen (konsolidiert)

(CHF in Mio.)	2019	2020	2021	2022	2023
Erträge	1'210.1	624.0	680.0	1'023.5	1'236.3
davon Aviation-Erträge	661.5	221.7	240.6	491.1	610.1
davon Non-Aviation-Erträge	548.6	402.3	439.4	532.4	626.2
Betriebskosten	-568.2	-428.0	-380.8	-467.9	-559.5
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	641.8	196.0	299.2	555.6	676.7
EBITDA-Marge (in %)	53.0	31.4	44.0	54.3	54.7
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	403.1	-56.6	19.1	260.2	389.9
EBIT-Marge (in %)	33.3	-9.1	2.8	25.4	31.5
Konzernergebnis	309.1	-69.1	-10.1	207.0	304.2
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	511.7	147.3	231.7	488.6	680.6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-628.3	-565.1	-86.6	-567.0	-170.0
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹⁾	3'779.7	4'288.2	4'302.0	4'622.2	4'397.1
Ø investiertes Kapital ¹⁾	3'635.3	4'034.0	4'295.1	4'462.1	4'509.7
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	8.8	-1.1	0.4	4.7	7.0
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'469.1	2'336.8	2'411.3	2'679.1	2'803.6
Eigenkapitalrendite (in %)	12.7	-2.9	-0.4	8.1	11.1
Eigenkapitalquote (in %)	53.8	46.1	48.6	51.4	54.9
Finanzschulden (netto), ohne Lärm ²⁾	1'158.4	1'403.4	1'387.8	1'290.2	1'110.3
Finanzschulden (netto)/EBITDA, ohne Lärm ²⁾	1.83x	7.22x	4.64x	2.32x	1.64x

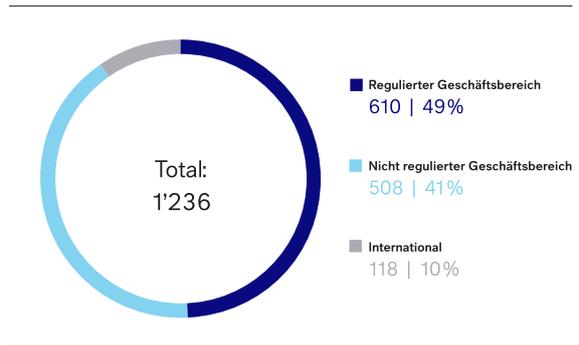
1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

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

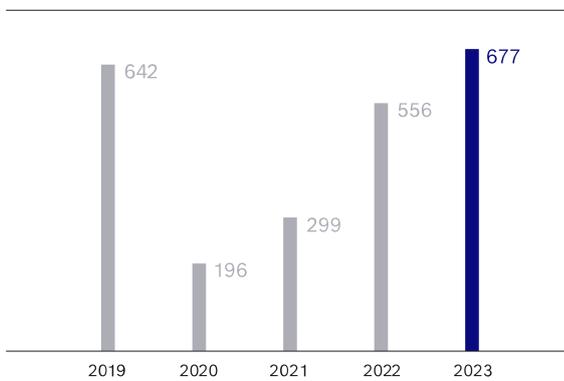
Total Erträge in CHF Mio.



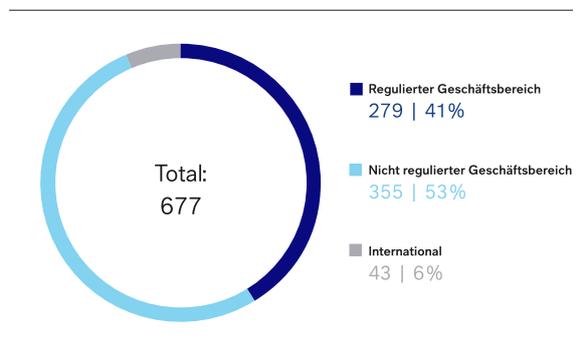
Erträge nach Segment* in CHF Mio.



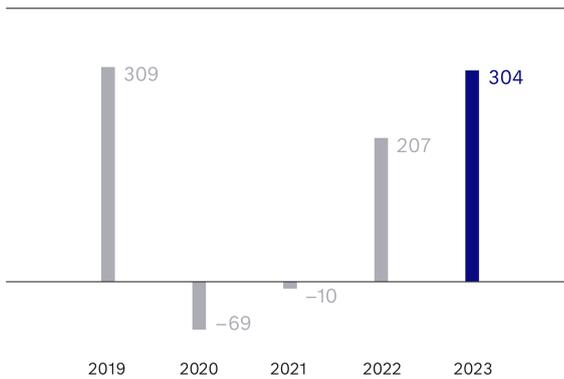
EBITDA in CHF Mio.



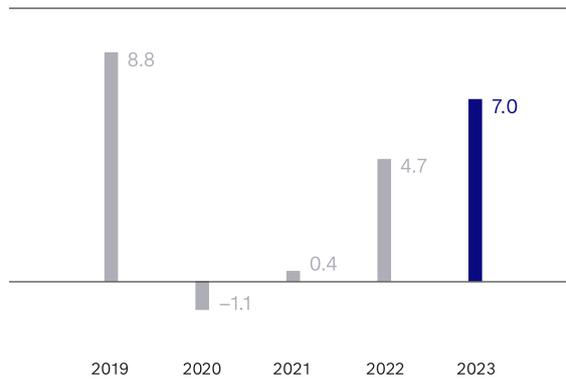
EBITDA nach Segment* in CHF Mio.



Konzernergebnis in CHF Mio.



Rendite des Ø investierten Kapitals in %



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

Nachhaltigkeitskennzahlen¹

Flughafen Zürich, Schweiz	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	27'850	27'496	32'390 ⁷⁾	29'067	24'014
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	157'281 ⁷⁾	136'896 ⁷⁾	172'871 ⁷⁾	170'641 ⁷⁾	173'266
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	18'439	8'623	8'506	12'943	15'574
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	1'706	1'652	1'534	1'553	1'662
Flughafen Florianópolis, Brasilien³⁾	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	1'071 ⁸⁾	612 ⁸⁾	686
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	9'420	7'968	8'733 ⁷⁾	10'955
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	433	383	412	469	741
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	167	104	131	136	143
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien⁴⁾	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	1'274 ⁸⁾	592 ⁸⁾	659
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	9'746	9'492 ⁷⁾	10'150
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	349	172	581	669
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	107	90	69	70	70
Flughafen Natal, Brasilien⁵⁾	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	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	n/a	2
Flughafen Antofagasta, Chile	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	480	462	458	584
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	1'210	1'147	1'141	1'196
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	328	180	151	230
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	45	35	43	50	47
Flughafen Iquique, Chile	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	425	449	598	604
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	1'195	1'256	1'554	1'710
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	55	79	92	353
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	61	49	53	196	113
Flughafen Noida, Indien⁶⁾	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e-Emissionen Scope 1+2 (Tonnen) ²⁾	n/a	n/a	n/a	73	258
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	168	459
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	2	12
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	14	51	71	100

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) Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte im Februar 2024.

6) Konzessionsvertrag für Greenfield-Flughafen unterzeichnet im Oktober 2020.

7) Rückwirkende Korrektur

8) Rückwirkende Anpassung der Berechnungsmethode

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

Aktienkennzahlen

Aktienkennzahlen der Flughafen Zürich AG	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF) ¹⁾²⁾	-	-	-	2.40	4.00
Payout Ratio (in %) ³⁾	-	-	-	35.6	40.4
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF) ¹⁾²⁾	-	-	-	1.10	1.30
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	80.42	76.11	78.54	87.26	91.32
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	10.07	-2.25	-0.33	6.74	9.91
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	10.07	-2.25	-0.33	6.74	9.91
Jahresendkurs (in CHF)	176.70	156.10	164.10	143.10	175.60
Marktkapitalisierung Jahresende (CHF in Mio.)	5'424.7	4'792.6	5'038.2	4'393.4	5'391.2
S&P Rating	AA-	A+	A+	A+	A+
fedafin Rating	Aa-	Aa-	Aa-	Aa-	Aa-

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

2) Gemäss Antrag an die Generalversammlung

3) Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven nicht enthalten

Die Flughafen Zürich AG

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

GRI 2-6

Der Flughafen Zürich als Schweizer Tor zur Welt ist ein Qualitätsflughafen im Herzen Europas und international, national sowie regional bestens vernetzt. Für seine hervorragenden Dienstleistungen, die kurzen Umsteigewege, die Freundlichkeit des Personals, die Sauberkeit der Infrastruktur, die Zuverlässigkeit der Prozesse, attraktive kommerzielle Angebote und weitere Qualitätsmerkmale erhält der Flughafen Zürich regelmässig Auszeichnungen. Hinter dieser Leistung stehen rund 30'000 Mitarbeitende, die bei über 300 Flughafenpartnern täglich dafür sorgen, dass für Reisende sowie Besucherinnen und Besucher jeder Aufenthalt am Flughafen Zürich zu einem angenehmen Erlebnis wird.

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

Daneben nimmt sie auch Betreiberaufgaben und Beteiligungen an ausländischen Flughäfen wahr. Zu ihrem Portfolio gehören Mehrheitsbeteiligungen an den Standorten Florianópolis, Natal (Integration im Jahr 2024), Vitória und Macaé in Brasilien, Antofagasta und Iquique in Chile und der sich im Bau befindende Flughafen in Noida in Indien.

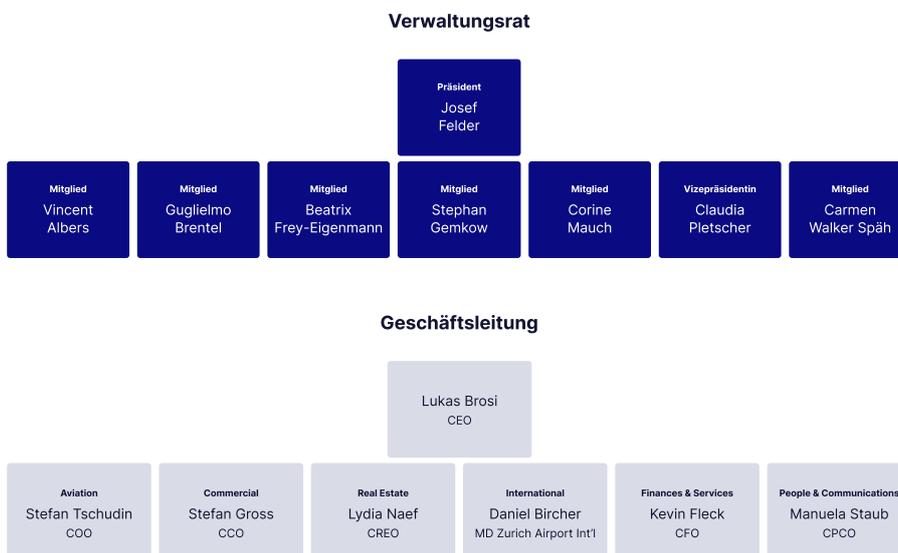
Organisationsstruktur

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

GRI 2-9

Organigramm

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



Stand: 31.12.2023

Aviation

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

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

Commercial

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

Real Estate

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

International

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

Finance & Services

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

People & Communications

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

Die Generalsekretärin fungiert als Stabsstelle des Verwaltungsrats.

Unternehmenszweck, Strategie und Werte

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



Zweck – Strategie – Werte

Unser Purpose – was uns antreibt

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

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

Unsere Strategie – wie wir unsere Ziele erreichen

Ein starkes Fundament

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

Verkehrsdrehscheiben als Herzstück

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

Kommerzielle Zentren und Erlebnisse

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

Hochwertige Immobilien als attraktiver Unternehmensstandort

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

Wertschöpfung durch nachhaltiges Handeln

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

Unsere Werte – wie wir zusammenarbeiten

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

C: COLLABORATIVE (gemeinsam)

O: OPEN (offen)

A: AGILE (agil)

C: COMMITTED (engagiert)

H: HUMAN (menschlich)

Standorte

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

GRI 2-1



Übersicht Standorte

Die Beteiligungsverhältnisse sind dabei wie folgt:

Flughafen	IATA Code	Ort	Land	Passagiere 2023	Konzessionsdauer	Beteiligung
Zürich	ZRH	Zürich	Schweiz	28.9 Mio.	2001–2051	100 %
Florianópolis International Airport	FLN	Florianópolis	Brasilien	4.0 Mio.	2017–2047	100 %
Eurico de Aguiar Salles	VIX	Vitória	Brasilien	3.2 Mio.	2019–2049	100 %
Benedito Lacerda Airport	MEA	Macaé	Brasilien	0.2 Mio.	2019–2049	100 %
Natal International Airport	NAT	São Gonçalo do Amarante	Brasilien	n/a	2024–2054	100 %
Belo Horizonte International Airport	CNF	Belo Horizonte	Brasilien	10.5 Mio.	2014–2044	12.75 %
Diego Aracena International Airport	IQQ	Iquique	Chile	1.8 Mio.	2018–2039 ¹⁾	100 %
Andrés Sabella Gálvez International Airport	ANF	Antofagasta	Chile	2.4 Mio.	2011–2026	100 %
Curaçao International Airport	CUR	Willemstad	Curaçao	1.7 Mio.	2003–2033	9.69 % ²⁾
Noida International Airport	DXN	Neu-Delhi	Indien	n/a	2021–2061	100 %
Aeropuerto Internacional El Dorado	BOG	Bogotá	Kolumbien	40.6 Mio.	n/a	0 % ²⁾

1) erwartet

2) inkl. TSA (Technical Service Agreement)

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

Verkehrskennzahlen

Standort Zürich

Passagieraufkommen steigt auf 92 % des Vorkrisenniveaus an

Das Passagieraufkommen von 2023 übertraf den Vorjahreswert um 28% und verzeichnete mehrere Spitzentage mit über 100'000 Passagieren. Im Verlauf des Berichtsjahres stieg die Erholung gegenüber dem Vorkrisenniveau sukzessive.

Der Lokalmarkt bildete den grössten Passagieranteil und erholte sich mit 91% des Vorkrisenvolumens weniger schnell als der Transfermarkt mit 93%. Daraus resultierte mit 29.8% ein leicht höherer Transferanteil als im Jahr 2019. Der Lokalmarkt erholte sich besonders ab dem Frühling durch den Freizeitreiseverkehr, während der Transfermarkt im ersten Quartal den statischen Lokalmarkt kompensierte.

Die einzelnen Marktregionen entwickelten sich zum Vorjahr alle positiv. Europa als bedeutendster Markt für den Flughafen Zürich zählte rund 25% mehr Passagiere als im Vorjahr. Das Ergebnis wurde besonders durch die Nachfrage im Freizeitreiseverkehr in südliche Destinationen wie Spanien, Portugal und Türkei getrieben.

Der Interkontinentalverkehr machte einen Viertel aller Passagiere aus und erreicht insgesamt 88% des Niveaus von 2019. Während sich das Passagieraufkommen von und zu Destinationen in Nordamerika praktisch vollständig erholte, notierte die Region Fernost durch die träge Erholung von China und Hong Kong lediglich bei 72% des Vorkrisenvolumens. Letztere wurde durch die späte Aufhebung der coronabedingten Reisebeschränkungen von China und Hong Kong sowie deren schwächelnder Konjunktur verursacht. Besser zeigte sich die Region Mittlerer Osten, welche trotz des Nahostkonflikts 91% der Passagiere des Vorkrisenniveaus aufwies.

Der Home-Carrier SWISS beförderte im Berichtsjahr 51.2% des Passagierolumens. Auf Edelweiss Air entfiel ein Anteil von 10%, gefolgt von Austrian, Chair und Lufthansa mit je einem Anteil von 2.1%. Die Mitglieder der Lufthansa Gruppe hielten insgesamt einen Passagieranteil von 67% und transportierten rund 93% der Transferpassagiere in Zürich.

Sitzauslastung auf neuem Höchstwert

Die Anzahl der Linien- und Charterflugbewegungen entwickelte sich mit 19% Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr etwas weniger dynamisch als das Passagiervolumen. Aufgrund der hohen Nachfrage bei gleichzeitig knappen Kapazitäten seitens Fluggesellschaften resultierte mit 80.4% ein neuer Höchstwert der durchschnittlichen Sitzauslastung auf Jahressicht. Im Durchschnitt sassen 135 Passagiere an Bord eines Linien- oder Charterflugs, was rund fünf Personen mehr sind als im Jahr 2019.

Der Bereich General Aviation verzeichnete zum Vorjahr eine Abnahme der Flugbewegungen um 9%. Dies ist durch das zurückgekehrte Angebot des Linien- und Charterverkehrs zu begründen. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau von 2019 ist die Anzahl Flugbewegungen im Bereich General Aviation um 4% höher.

Fracht verliert an Schwung

Das abgefertigte Frachtvolumen notierte 10% tiefer im Vergleich zum Vorjahr. Die Luftfracht machte dabei einen Anteil von 68% aus, wobei deren Stand im Vergleich zum Vorkrisenniveau mit 77% eher tief ausfiel. Die Strassenfracht erlebte nach einem kurzweiligen Einbruch anfangs Corona-Pandemie eine erhöhte Nachfrage. Im Berichtsjahr schwand diese wieder und das Volumen lag noch 2% über Vorkrisenniveau.

Die vorteilhaftere Entwicklung der Strassenfracht gegenüber der Luftfracht ist auf die träge Marktdynamik sowie die fehlende Kapazität im Linienverkehr zurückzuführen. Letztere war aufgrund der, im Vergleich zu 2019, tieferen Anzahl an Flugbewegungen – welche zudem mit hoher Passagierauslastung stattfanden – eingeschränkt. Der Anteil an Luftfracht, welcher mit reinen Frachtflügen transportiert wurde, näherte sich mit 96% dem Vorkrisenwert. In den vorherigen drei Jahren war dieser Anteil durch die krisenbedingten Frachtflüge merklich erhöht.

Kennzahlen

AO1; AO2; AO3

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Lokalpassagiere	Anzahl Personen	22'231'195	6'288'226	7'739'188	16'041'109	20'236'952
Transferpassagiere	Anzahl Personen	9'209'982	2'005'062	2'439'168	6'453'514	8'584'766
Transitpassagiere	Anzahl Personen	18'638	5'889	5'673	8'683	10'307
General Aviation und Sonstige	Anzahl Personen	47'877	41'870	50'399	57'826	53'481
Total Passagiere	Anzahl Personen	31'507'692	8'341'047	10'234'428	22'561'132	28'885'506
Passagierflüge	Anzahl Bewegungen	242'717	80'555	94'012	178'438	213'457
Frachtflüge	Anzahl Bewegungen	396	2'526	2'242	1'115	453
General Aviation und Sonstige	Anzahl Bewegungen	32'217	28'247	36'346	37'032	33'546
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	275'330	111'328	132'600	216'585	247'456
Luftfracht	Tonnen	334'650	188'177	247'434	268'561	258'272
Strassenfracht	Tonnen	117'177	102'986	145'628	153'592	119'726
Total Fracht	Tonnen	451'827	291'163	393'062	422'153	377'998

Verkehrskennzahlen internationale Mehrheitsbeteiligungen

Passagiervolumen

Brasilien

Der brasilianische Luftfahrtsektor beförderte im Jahr 2023 rund 208 Mio. Passagiere. Während gegenüber dem Vorjahr der Inlandverkehr um 11 % anstieg, wuchs der internationale Verkehr um total 38 %, was einem totalen Plus von 13 % entspricht. Trotz dieses starken Wachstums hat das Passagiervolumen noch nicht die Werte von vor der Pandemie erreicht. Der Inlandverkehr kommt rund 4 % und der internationale Verkehr rund 10 % unter den Werten von 2019 zu liegen.

Florianópolis

Am Flughafen in Florianópolis erhöhten sich die Passagierzahlen um 17 % im Vergleich zum Vorjahr und liegen somit bereits über dem Niveau von 2019. Der massive Zuwachs ist unter anderem auf die starke Entwicklung des internationalen Verkehrs zurückzuführen. Mit Lima, Santiago de Chile und Montevideo konnten reguläre internationale Verbindungen hinzugewonnen werden.

Vitória/Macaé

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Verkehrszahlen an den Flughäfen in Vitória und Macaé um 20 %. Auf Grund des Pistenneubaus am Flughafen in Macaé konnten nicht über das gesamte Geschäftsjahr 2023 Flugzeuge starten und landen, was die Anzahl Passagiere gegenüber Vorjahr reduziert. Mit rund 28'000 Flugbewegungen im Berichtsjahr gilt Macaé als einer der weltweit verkehrsreichsten Flugplätze für Helikopter.

Chile

Der chilenische Luftfahrtsektor beförderte im Jahr 2023 rund 40 Mio. Passagiere. Gegenüber dem Vorjahr wuchs der Inlandverkehr um 14 % und der internationale Verkehr um knapp 40 %. Im Unterschied zu Brasilien übertrifft der Inlandverkehr die Werte von 2019 um knapp 2 %. Die Anzahl internationale Passagiere hingegen liegt noch 12 % unter dem Wert von vor der Pandemie. Im Jahr 2023 hat die Bergbautätigkeit weiter an Fahrt aufgenommen und folglich die positive Entwicklung der von der Flughafen Zürich AG gehaltenen Flughäfen vorangetrieben. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten die beiden Flughäfen ein kumuliertes Passagierwachstum von rund 10 %. Zum ersten Mal übertrafen die zwei Konzessionen 4 Mio. Passagiere in einem Jahr.

Antofagasta

Insbesondere Antofagasta verzeichnete ein solides Wachstum, was vollumfänglich auf die Entstehung neuer Bergbauprojekte zurückzuführen ist. Mit einem Wachstum von knapp 17 % gegenüber dem Vorjahr wurde ein Passagierrekord aufgestellt. Im Berichtsjahr wurden die neuen Destinationen Cali und Lima ins internationale Streckennetz aufgenommen.

Iquique

Ebenso ein Rekordjahr in Sachen Passagiere verzeichnete Iquique. Historisch erreicht die Destination das höchste Passagieraufkommen in den Sommermonaten Januar und Februar. Zum ersten Mal überhaupt übertraf der Monat Juli die vom Tourismus geprägten Monate, was – ähnlich wie bei Antofagasta – auf den Bergbau zurückzuführen ist.

Kennzahlen

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023
Total Passagiere	Anzahl Personen	2'367'176	3'405'644	3'991'380
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	32'420	42'115	45'847
Total Fracht	Tonnen	4'093	4'972	3'096

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023
Total Passagiere	Anzahl Personen	2'185'025	2'900'042	3'465'700
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	54'189	69'433	73'114
Total Fracht	Tonnen	18'649	19'379	20'718

Flughafen Natal, Brasilien ¹⁾	Einheit	2021	2022	2023
Total Passagiere	Anzahl Personen	n/a	n/a	n/a
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	n/a	n/a	n/a
Total Fracht	Tonnen	n/a	n/a	n/a

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2021	2022	2023
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'524'064	2'016'302	2'352'236
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	13'274	13'446	14'822
Total Fracht	Tonnen	5'394	5'837	4'934

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2021	2022	2023
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'337'018	1'747'694	1'806'226
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	11'110	12'296	11'994
Total Fracht	Tonnen	4'252	3'344	3'791

1) Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte im Februar 2024.

Geschäftsentwicklung

Flugbetrieb am Standort Zürich

Verkehrsentwicklung und Flugplan

Die zurückgekehrte Reisefreude zeigte sich deutlich bei den Passagierzahlen, die praktisch wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben. Während der Sommer- und Herbstferien wurden teils über 100'000 Reisende pro Tag gezählt, der Spitzentag am 8. Oktober mit 110'148 Passagieren setzte einen neuen Tagesrekord seit der Corona-Pandemie. Zum Vergleich: Der Allzeit-Passagierrekord vom 28. Juli 2019 betrug 114'872 Reisende.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 28.9 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich geflogen, was einem Stand von 91.7% gegenüber 2019 entspricht. Gesamthaft wurden 247'456 Flugbewegungen verzeichnet, entsprechend 89.9% von 2019.

Mit Blick auf die angeflogenen Destinationen verzeichneten im Jahr 2023 interkontinentale Ziele den höchsten prozentualen Nachfrageanstieg bei den Passagierzahlen. Auch im Kontinentalverkehr stieg das Passagieraufkommen weiter an. Im vergangenen Jahr wurden nicht nur Frequenzen erhöht, sondern auch zusätzliche Direktverbindungen wieder oder neu aufgenommen. Unter anderem fliegt der Hub-Carrier SWISS seit dem Sommerflugplan 2023 wieder nach Shanghai, Cathay Pacific bedient Hong Kong wieder mehrmals wöchentlich, Korean Air bedient Seoul mit saisonalen Direktflügen und Edelweiss verbindet den Flughafen Zürich neu mit Bogotá und Cartagena.

Flugbetrieb und Auszeichnungen

Die unerwartet schnelle Nachfragerholung in Kombination mit der vergleichsweise zeitintensiven Rekrutierung und Schulung von neuem Personal bei den Flughafenpartnern stellte den Betrieb insbesondere an Spitzentagen im Frühjahr und Sommer vor grosse Herausforderungen. In Zusammenarbeit mit den involvierten Flughafenpartnern konnten Massnahmen getroffen werden, deren positive Wirkung sich beim hohen Passagieraufkommen im Laufe des Jahres zeigte.

Im Herbst wurde ausserdem die Ausschreibung für neue Computertomographie-Scanner (CT-Scanner) abgeschlossen. Die Tests im Jahr 2024 und die anschliessende sukzessive Einführung dieser Geräte sind eine wichtige Massnahme, um den Komfort der Passagiere bei den Sicherheitskontrollen weiter zu erhöhen.

Personalengpässe bei der europäischen Flugsicherung und Streiks im Ausland sowie herausfordernde Wettersituationen führten im vergangenen Jahr zusätzlich zu einer unbefriedigenden Verspätungssituation. Gemeinsam mit Flughafenpartnern wurde intensiv an Massnahmen zur Entschärfung der Verspätungssituation gearbeitet.

Eine wichtige Massnahme, um den Betrieb zu stabilisieren, sicherer und pünktlicher zu machen, sind die Pistenverlängerungen, denen das Zürcher Stimmvolk Anfang März des

laufenden Jahres zugestimmt hat. Die Bevölkerung hat somit dem Flughafen Zürich einmal mehr das Vertrauen bestätigt.

Trotz der herausfordernden Situation im Zusammenhang mit dem hohen Passagieraufkommen wurde der Flughafen Zürich auch im Jahr 2023 mehrfach als bester Flughafen Europas ausgezeichnet: Zum 7. Mal mit dem Airport Service Quality (ASQ) Award sowie zum 20. Mal mit dem World Travel Award.

Neue Angebote und Veränderungen bei Passagierprozessen

Im November 2023 führte das Unternehmen mit [ZRH Comfort](#) eine neue Dienstleistung für alle Passagiere ein – unabhängig von Airline und Reiseklasse. Damit können Flugreisende Zugang zu einem separaten und bedienten Aufenthaltsbereich im Airside Center buchen und die Priority Lane an der Sicherheitskontrolle nutzen. Seit Dezember stehen Reisenden im Dock A zudem drei neue Arbeits- und Relax-Zonen zur Verfügung.

Mit Beginn des Winterflugplans 2023/24 startete der altersbedingte Ersatz der Gepäckförderanlagen im Check-in 1. In mehreren Etappen werden die Anlagen ersetzt und die Check-in-Standorte der betroffenen Airlines temporär verschoben. Gleichzeitig wurde die neue Gepäcksortieranlage Schritt für Schritt in Betrieb genommen. Aufgrund der Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Entwicklung der landseitigen Passagierflächen müssen im laufenden Jahr ausserdem einige Passagierwege umdisponiert werden.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG ausserdem beschlossen, die Dienstleistungen für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (sogenannte PRM) zu übernehmen. Ab Januar 2025 wird sie daher die betroffenen Mitarbeitenden der Goldair AAS Assistance AG in die Flughafen Zürich AG integrieren.

Immobilien und kommerzielle Zentren am Standort Zürich

Immobiliengeschäft

Der Bereich Immobilien der Flughafen Zürich AG hat sich als starker und wichtiger Ertragspfeiler etabliert und verzeichnete in 2023 die höchsten Erträge der Firmengeschichte. Im Jahr 2023 lag der Fokus im Portfolio-Management auf der Neustrukturierung der Vertragslandschaft sowie auf der strategischen Weiterentwicklung des Wertareals. Im Sinne des Nachhaltigkeitsengagements der Flughafen Zürich AG wurde die Abteilung Energie und Dekarbonisierung gegründet. Der Umstieg auf erneuerbare Energien wie Photovoltaik, Abwärme und Geothermie sowie die energetische Sanierung von Gebäuden wird damit gezielt und mit Priorität vorangetrieben. Ein wichtiges Projekt in diesem Zusammenhang ist die im vergangenen Jahr weit vorangeschrittene Erkundung einer eiszeitlichen Rinne unterhalb des Flughafengeländes, die als natürlicher Speicher den gesamten Flughafenkopf im bestmöglichen Fall ab dem Jahr 2027 mit Wärme und Kälte versorgen kann.

The Circle

Mittlerweile haben sich über 50 Unternehmen mit mehr als 5'000 Mitarbeitenden im Circle, dem bestbewerteten [LEED-Platinum-Gebäude](#) und dem grössten MINERGIE-zertifizierte Gebäude der Schweiz, eingemietet. Sowohl das Hotel- und Convention-Geschäft als auch das Gesundheitsangebot haben sich sehr gut etabliert. Bei den Büroflächen liegt die Vermietungsquote bei rund 95%. Im Berichtsjahr neu eingezogen sind unter anderem die Finanzdienstleisterin GRENKELEASING AG oder das IT-Unternehmen Inventx AG. Mit Negishi, Pret A Manger und dem Bistro am Südplatz haben sich drei neue Gastronomiebetriebe im Circle niedergelassen. Damit sind die für die Gastronomie vorgesehenen Flächen vollständig vermietet. Verschiedene Veranstaltungen wie die dritte Ausführung des Musik- und Lichtfestivals Zauberpark, das 75-Jahr Jubiläumsfest, das Zurich Food Festival und das Quartierfest belebten den Circle zusätzlich und sorgten für hohe Besucherzahlen. Im Bereich Retail braucht es in den nächsten zwei Jahren einzelne Nachjustierungen, was für ein neues Projekt nicht unüblich ist.



Airport Shopping und Airside Center

Mit der Erholung der Passagierzahlen stiegen auch die Umsätze im Airside Center. Im öffentlich zugänglichen Airport Shopping wurde das Vorkrisen-Niveau sogar übertroffen. Aufgrund der Erneuerung des nördlichen Teils des Airport Shoppings kommt es ab 2024 zu Umstellungen bei den Passagierwegen sowie zu Ladenschliessungen, wobei versucht wird, diese anderweitig zu kompensieren. Die umfassende Erneuerung beinhaltet den Bau einer Foodhall, attraktivere Ladenflächen sowie eine bessere Anbindung an den Circle.

Weiterentwicklung am Standort Zürich

Nachdem der Kantonsrat Zürich sich in 2023 für eine Verlängerung der Pisten 28 und 32 ausgesprochen hatte, erhielt das Sicherheitsprojekt Anfang März des laufenden Jahres auch die Zustimmung des Zürcher Stimmvolks. Auf dieser Basis kann die Flughafen Zürich AG nun das Plangenehmigungsgesuch beim Bund einreichen und eines der wichtigsten Projekte der vergangenen Jahre weiterverfolgen. Der Flughafen Zürich arbeitet mit einem sehr komplexen Pistensystem und die Verlängerung der Pisten sorgt für mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und mehr Nachtruhe. Die Bevölkerung hat somit einmal mehr dem Flughafen Zürich das Vertrauen ausgesprochen.

Neue Gepäcksortieranlage

Das derzeit grösste Bauprojekt am Flughafen Zürich wird weitgehend bei laufendem Betrieb umgesetzt. Nach aufwendigen Tests und kontinuierlichen Anpassungen begannen im Geschäftsjahr 2023 die Integration der [neuen Anlage](#) und der schrittweise Umstieg von der alten Gepäcksortieranlage. Mit der neuen Anlage stellt der Flughafen Zürich sicher, dass die Gepäckzuweisung auch in Zukunft zuverlässig funktioniert und die Sicherheitskontrollen den neuen EU-Vorschriften für aufgegebenes Gepäck entsprechen. Die neue, rund CHF 450 Mio. teure Infrastruktur am Flughafen Zürich ist mit modernster Technologie ausgestattet und hat eine deutlich höhere Energieeffizienz als ihre Vorgängerin.

Entwicklung landseitige Passagierflächen

Im für die Öffentlichkeit zugänglichen Bereich des Flughafenkopfs entstehen in den kommenden Jahren [› grosszügigere Passagierwege](#), bessere Logistikprozesse, neue Retail-Flächen und eine neue Foodhall mit Aussenterrassen. Aufgrund einer Einsprache bei der Vergabe der Baumeisterarbeiten kam es zu Verzögerungen bei den ersten Tiefbauarbeiten. Die Bauarbeiten konnten inzwischen wieder aufgenommen werden und die schrittweise Eröffnung der neuen Flächen und Wege ist ab 2027 geplant. Die Bauarbeiten werden in Etappen umgesetzt, um den Flughafenbetrieb so wenig wie möglich zu tangieren. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt rund CHF 250 Mio.

Entwicklung Flughafenkopf mit Dock A und Tower

Im Berichtsjahr starteten die Projektierungsarbeiten für den Ersatzbau des heutigen [› Dock A](#), für die Dockwurzel und den Tower. Die entsprechenden Plangenehmigungsgesuche wurden eingereicht. Das neue Dock A wird auf den Passagierebenen grösstenteils aus Holz gebaut. Die geplante Photovoltaikanlage deckt circa ein Drittel des benötigten Stromverbrauchs des neuen Docks. Der Ersatzbau benötigt ausserdem deutlich weniger Wärme, trotz grösserem Volumen. Für das Heizen und Kühlen der Infrastruktur sind erneuerbare Quellen vorgesehen. Der Passagierkomfort wird deutlich erhöht und auch das Gastro- und Retailangebot soll optimiert werden. Der Bau des Towers ist ab 2027 geplant, derjenige des Docks A ab 2030.

Zone West und Fracht Rächtenwisen

Nach zwei Jahren coronabedingter Pause konnten die Bauarbeiten für die [› Zone West](#) wieder aufgenommen werden. Insgesamt entstehen im Westen 14 Standplätze für Flugzeuge des Linien- und Charterverkehrs sowie eine Abstellfläche für Businessjets. Weiter wird ein Hochbau westlich des neuen Vorfeldes mit Hangar-Vorplätzen geplant. Der Abschluss des Bauprojektes ist in den letzten Zügen und die Plangenehmigung wurde Ende Februar 2024 eingereicht. Für die Ablösung des Spotterhügels mit Heligrill war ein nahtloser Übergang vorgesehen. Dieses Vorhaben konnte aufgrund eines Rekurses von benachbarten Waldbesitzern bisher nicht realisiert werden.

Dem Plangenehmigungsgesuch für die neue Frachthalle Rächtenwisen wurde stattgegeben. Der Baustart ist für das zweite Quartal 2024 vorgesehen und 2027 soll das neue rund CHF 40 Millionen teure Frachtgebäude fertiggestellt werden.

ZRH Innovation Hub und Digitalisierung

Um als Unternehmen gesamthaft besser für die neuen, schnell wechselnden Herausforderungen der kommenden Jahre gewappnet zu sein und Trends noch besser antizipieren zu können, wurde das Innovationszentrum «ZRH Innovation Hub» gegründet. Es ist als Stabsstelle organisiert und direkt dem CEO unterstellt. Im Fokus stehen partnerübergreifende Verbesserungen des Kundenerlebnisses und der Abläufe am Flughafen Zürich.

Auch im Jahr 2023 wurde die Digitalisierung der Prozesse und Produkte weiter vorangetrieben. Für die Flughafen-Webseite erhielt das Unternehmen zum zweiten Mal den World Travel Tech Award für die beste Flughafen-Webseite Europas. Um die Vielfalt der Geschichten rund um den Flughafen Zürich einem breiten Publikum noch besser zugänglich zu machen, wurde ausserdem ein [› Online-Magazin](#) lanciert.

Im Bereich «Real Estate» wurde die Digitalisierung im Jahr 2023 in verschiedenen Projekten und auf diversen Ebenen gefördert: Damit die digitalen Anforderungen, Prozesse und Services in Zukunft noch besser gebündelt und strategischer genutzt werden können, hat der Bereich die entsprechenden Kompetenzen im neu geschaffenen Team «Digital Real Estate» gebündelt. Seit Dezember 2023 laufen ausserdem Tests mit zwei [Reinigungs-Robotern](#) zur Unterstützung des Personals. Eine neu entwickelte «Smart Cleaning»-Lösung ermöglicht es, die Sauberkeitsstandards hochzuhalten und durch datengestützte Analysen die Abläufe zu optimieren und zu automatisieren.

Internationales Flughafengeschäft

Das internationale Geschäftsfeld verzeichnete in 2023 ein deutliches Wachstum und gewinnt zunehmend an Bedeutung für den Erfolg der Flughafen Zürich AG. In den kommenden Jahren wird mit weiter steigenden Erträgen der Beteiligungen in Lateinamerika und in Indien gerechnet.

Lateinamerika

Die Flughäfen in Lateinamerika entwickelten sich im Berichtsjahr erfreulich. Im Rahmen eines öffentlichen Bieterverfahrens hat die Flughafen Zürich AG im Mai 2023 den Zuschlag für eine 30-jährige Konzession für den [Flughafen Natal](#) im Nordosten Brasiliens erhalten. Die Übernahme des Betriebs von Natal ist im Februar des laufenden Jahres erfolgt. Der neu erworbene Flughafen Natal ergänzt das bestehende Portfolio der Flughafen Zürich AG in Brasilien und ermöglicht eine noch stärkere Partizipation am Wachstum des brasilianischen Luftverkehrsmarkts. Die beiden Flughäfen Florianópolis und Vitória erhielten im vergangenen Jahr Auszeichnungen als beste Flughäfen ihrer Grössenkatgorie. Zum dritten Mal in Folge wurde ausserdem der von uns betriebene brasilianische Flughafen Florianópolis vom Airports Council International (ACI) als Green Airport ausgezeichnet. In Macaé schreitet der Bau der neuen Piste gemäss Planung voran. In Iquique (Chile) wurde nach einer Bauverzögerung aufgrund des Konkurses des Totalunternehmens die Terminalerweiterung fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Indien

Die Bauarbeiten am Noida International Airport schreiten voran und machen die Flughafen Zürich AG zur derzeit grössten Schweizer Investorin in Indien. Die Struktur des Terminalgebäudes steht bereits und die Bauarbeiten am Kontrollturm haben die maximale Höhe erreicht. Der Bau der Start- und Landpiste ist weit fortgeschritten. Der neue Flughafen strebt nicht nur in Bezug auf die Qualität, sondern auch im Bereich Nachhaltigkeit hohe Standards an. So wird die Stromversorgung grösstenteils über Photovoltaikanlagen und Windkraft abgedeckt, das Regenwasser gesammelt, das Gebrauchtwasser wieder aufbereitet und die Fahrzeugflotte sowie Bodenabfertigungsgeräte mit Elektrofahrzeugen ausgestattet. Mit der grössten Fluggesellschaft Indiens, IndiGo Airlines, konnte kurz vor Jahresende eine Absichtserklärung für die Stationierung eines Teils ihrer Flotte am Noida International Airport unterzeichnet werden. Indiens grösste Fluggesellschaft, die zu den am schnellsten wachsenden Airlines der Welt gehört, wird den Reisenden ab Noida ein ausgedehntes Streckennetz mit Fokus auf den inländischen Flugverkehr bieten können. Eine weitere Absichtserklärung konnte unlängst auch mit Akasa Air abgeschlossen werden. Gespräche mit weiteren Airlines in Indien sowie aus dem Raum Südostasien und Mittlerer Osten laufen derzeit. Zudem konnte ein Grossteil der für den Flughafenbetrieb relevanten Dienstleistungsaufträge an konzessionierte Unternehmen vergeben werden.

Unternehmenskultur

Im Berichtsjahr wurde die Unternehmenskultur sowie die starke Positionierung der Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin weiterentwickelt. Auf die sich schnell wandelnden Anforderungen als Arbeitgeberin reagierte das Unternehmen mit verschiedenen Massnahmen wie zum Beispiel weiteren Verbesserungen der Arbeitsbedingungen sowie der Schaffung einer neuen Employer Branding-Stelle. Für die neu entwickelte Onboarding-App für eintretende Mitarbeitende erhielt die Flughafen Zürich AG den Swiss HR Award 2023. Die im Jahr 2022 neu definierten Werte wurden auch im Berichtsjahr in verschiedenen Workshops und Tagungen thematisiert, um die Integration der Werte in die Unternehmens- und Führungskultur weiter voranzutreiben. Im Berichtsjahr lag der Fokus dabei auf dem Themenbereich Agilität.

Finanzielle Entwicklung

Das weitere Wachstum des Verkehrsaufkommens führte im Berichtsjahr zu neuen Rekordwerten auf Stufe Ertrag und Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA). Das Konzernergebnis betrug CHF 304.2 Mio. (Vorjahr CHF 207.0 Mio.) und notierte nahezu auf dem Niveau von 2019. Die Ausschüttung an die Aktionäre soll von CHF 3.50 pro Aktie auf CHF 5.30 pro Aktie erhöht werden.

Ergebnisentwicklung

Aviation-Erträge

Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens am Flughafen Zürich erhöhten sich die Einnahmen aus Flugbetriebsgebühren im Berichtsjahr um CHF 106.8 Mio. resp. 25% auf CHF 539.3 Mio.

Das Total der Aviation-Entgelte sowie der übrigen Aviation-Erträge belief sich im Berichtsjahr insgesamt auf CHF 70.8 Mio., was einer Zunahme von CHF 12.1 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Die gesamten Aviation-Erträge entwickelten sich leicht unter der Wachstumsrate der Passagierzahlen und stiegen von CHF 491.1 Mio. auf CHF 610.1 Mio. (+24%). Hintergrund ist der tiefere Anstieg bei den Flugbewegungen. Verglichen mit dem Jahr 2019 betragen die Aviation-Erträge 92%.

Non-Aviation-Erträge

Die Non-Aviation-Erträge nahmen im Berichtsjahr um 18% auf CHF 626.2 Mio. zu, was rund 114% der Erträge des Jahres 2019 entspricht.

Das Total der Kommerz- und Parkingerträge erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf insgesamt CHF 264.5 Mio. (+10%). Dabei weisen die Parkingerträge das höchste Wachstum auf, was unter anderem auf eine bessere Produktdifferenzierung zurückzuführen ist.

Ein neues Allzeithoch verzeichneten die Immobilienerträge mit einem Plus von 17% auf CHF 196.5 Mio. im Berichtsjahr. Dieser Anstieg ist u.a. auf die Neustrukturierung der Verträge aus dem im Jahr 2019 gekauften Immobilienportfolio von Priora Suisse AG, höhere Energie- und Nebenkostenverrechnungen sowie Inflationsanpassungen zurückzuführen.

Die Erträge aus Dienstleistungen stiegen im Berichtsjahr hauptsächlich aufgrund von höheren Passagiervolumen um 9% auf CHF 47.5 Mio.

Die deutliche Zunahme bei den Erträgen aus dem internationalen Flughafengeschäft von CHF 80.6 Mio. auf CHF 117.8 Mio. im Berichtsjahr erklärt sich im Wesentlichen durch höhere Erträge aus Bauvorhaben («Concession Accounting»). Unter Ausklammerung der für die Erfolgsrechnung neutralen Erträgen aus Bauvorhaben wuchsen die Erträge im internationalen Flughafengeschäft um 24% oder CHF 15.5 Mio.

Betriebskosten

Trotz Kostendruck stiegen die Betriebskosten weniger stark als die Erträge an. Insgesamt nahmen die Betriebskosten im Vorjahresvergleich um 20% auf CHF 559.5 Mio. zu. Die bereinigten Betriebskosten (ohne Aufwendungen aus Bauvorhaben) notierten rund 7% über dem Jahr 2019.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 12% auf CHF 220.0 Mio. im Berichtsjahr und reflektiert den Personalaufbau sowie den Teuerungsausgleich. Aufgrund des höheren Passagieraufkommens sind die Kosten für Polizei und Sicherheit im Vorjahresvergleich um CHF 11.3 Mio. auf CHF 116.6 Mio. gestiegen (+11%). Wie zu Beginn des Berichtsjahres erwartet, verzeichneten die Energie- und Abfallkosten nochmals einen deutlichen Anstieg von CHF 14.8 Mio. (+43%) auf CHF 48.9 Mio., wofür hauptsächlich höhere Elektrizitätspreise verantwortlich waren.

Betriebs- und Konzernergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) nahm im Vergleich zum Vorjahr um CHF 121.2 Mio. auf CHF 676.7 Mio. zu (+22%) und stellt einen neuen Rekordwert dar. Die EBITDA-Marge lag bei hohen 55%. Verglichen mit dem Jahr 2019 liegt das EBITDA 5% höher.

Die Abschreibungen und Amortisationen sanken im Berichtsjahr leicht und zeigten einen Wert von CHF 286.8 Mio. (-3%). Der Rückgang begründet sich u.a. mit einer ausserordentlichen Wertberichtigung im Vorjahr.

Das Finanzergebnis verbesserte sich von CHF -20.0 Mio. auf CHF -12.2 Mio. Unter Ausklammerung von Einmaleffekten ist dies im Wesentlichen auf die tiefere Verschuldung sowie höhere Zinserträge zurückzuführen.

Das Konzernergebnis für das abgeschlossene Jahr konnte um 47% auf CHF 304.2 Mio. gesteigert werden (Vorjahr CHF 207.0 Mio.), was annähernd so hoch ist wie der Rekordgewinn 2019.

Investitionen

Insgesamt hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr CHF 437.7 Mio. (Vorjahr: CHF 235.3 Mio.) in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte investiert, davon CHF 226.6 Mio. am Standort Zürich (Vorjahr: CHF 208.3 Mio.).

Das grösste Einzelprojekt am Standort Zürich stellte dabei die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage dar. Weitere wesentliche Projekte waren die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen, die Vorbereitungsarbeiten zur Entwicklung Flughafenkopf (Neues Dock A, Tower sowie Dockwurzel etc.) sowie die Vorfelderweiterung in der Zone West.

Vermögens- und Finanzlage

Per Ende 2023 beliefen sich die flüssigen Mittel und Festgelder (exkl. Lärmfonds) auf CHF 483.2 Mio., wobei etwas weniger als CHF 400 Mio. auf den Standort Zürich entfielen.

Die Liquidität wird u.a. zur Rückzahlung der im Mai 2024 fälligen Anleihe über CHF 300 Mio. sowie zur Ausschüttung der Dividende verwendet.

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 680.6 Mio. und von den Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte von insgesamt CHF 437.7 Mio. resultierte für das Berichtsjahr ein Free Cashflow von CHF 242.8 Mio. (Vorjahr: CHF 253.3 Mio.).

Dividende

Die bisherige Ausschüttungsquote von rund 40% des um Sondereffekte bereinigten Reingewinns wird beibehalten und als ordentliche Dividende ausgeschüttet. Analog dem Vorjahr soll nebst der ordentlichen Dividende die Ausschüttung mit einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven ergänzt werden.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende in der Höhe von CHF 4.00 pro Aktie sowie einer Zusatzdividende über CHF 1.30 pro Aktie.

Finanzieller Ausblick

Im laufenden Jahr wird am Standort Zürich mit steigenden Verkehrszahlen gerechnet. Es werden rund 30 Mio. Passagiere erwartet, was ungefähr 95% des Niveaus von 2019 entspricht.

Die Aviation-Erträge werden sich leicht besser als das Verkehrsvolumen entwickeln. Dies ist insbesondere auf die anfangs Jahr erfolgte Erhöhung der Nutzungsentgelte im Zusammenhang mit der Erneuerung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage zurückzuführen.

Die Non-Aviation-Erträge werden ebenfalls höher erwartet. Am Standort Zürich werden sich die steigenden Verkehrszahlen positiv auf die Parkerträge auswirken, wohingegen die restlichen Kommerzerträge – u.a. wegen buchhalterischer Effekte (IFRS 16) – unterproportional wachsen werden. Die Immobilienerträge werden sich ungefähr auf dem Vorjahresniveau halten. Dank der Integration des neu akquirierten Flughafens in Natal, Brasilien, und der allgemeinen Wachstumsdynamik im Auslandsgeschäft entwickeln sich die Erträge aus dem internationalen Geschäft überdurchschnittlich.

Im Geschäftsjahr 2024 ist mit einem teuerungsbedingten sowie volumengetriebenen Anstieg der Betriebskosten zu rechnen, insbesondere beim Personalaufwand und bei den Sicherheitskosten.

Insgesamt erwartet die Flughafen Zürich AG für das Gesamtjahr 2024 sowohl ein höheres Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) als auch einen grösseren Konzerngewinn als im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Die Investitionen am Standort Zürich werden im Jahr 2024 CHF 250 bis 300 Mio. betragen. Bei den Tochtergesellschaften im Ausland fallen voraussichtlich CHF 400 Mio. an, wobei der Bau des neuen Flughafens in Noida den Hauptanteil ausmachen wird.

Risiko-Management

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

GRI 2-23

Risiko-Management-System

Risiko-Management als Führungs- und Arbeitsinstrument

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

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

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

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

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

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

Compliance-Management

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

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

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

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

Aktuelle Risikosituation

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

1. Regulatorische Unsicherheiten am Flughafen Zürich

1.1 Flughafengebühren

Die Flughafen Zürich AG ist hinsichtlich ihrer Gebühren, die sie für die Nutzung der monopolisierten Infrastruktur erhebt, reguliert. Die regulierten Gebühren belaufen sich in einem normalen Jahr auf circa 50-60% der Erträge. Die schweizerische Gebührenregulierung basiert auf der EU-weiten Regulierung, macht jedoch zusätzlich spezifische Vorgaben für die Flughafengebühren an schweizerischen Flughäfen. Insofern besteht ein Risiko, dass die Regulierungsvorgaben verschärft oder Gebührensatzungsverfahren zu Ungunsten der Flughafen Zürich AG verlaufen und damit die Höhe der regulierten Erträge gefährden würde.

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 Kapazitätseinschränkungen

Die Komplexität des Pisten- und Rollweglayouts, der An- und Abflugrouten sowie diverser betrieblicher Bestimmungen am Flughafen Zürich ist hoch. Nachdem sich im Jahr 2011 eine Beinahe-Kollision zweier Flugzeuge am Pistenkreuz ereignet hatte, erstellten die Flughafen Zürich AG, Skyguide, SWISS und die Luftwaffe unter Einbezug des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) und des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (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, solange weitere wichtige Massnahmen noch nicht umgesetzt sind. Mit der geplanten Umrollung der Piste 28 können die Verkehrsströme der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge grösstenteils räumlich voneinander getrennt werden. Jährlich können damit mehr als 100'000 Kreuzungen über die Piste 28 vermieden werden. Die geplanten Verlängerungen der Pisten 28 und 32 ermöglichen zudem einen stabileren Betrieb bei allen Wetterlagen und für alle Flugzeugtypen.

1.4 Lärmbelastung (Tagesrand- und Nachtstunden)

Die zulässigen Lärmimmissionen (sog. «genehmigter Lärm») wurden 2015 vom BAZL rechtskräftig festgelegt, basieren jedoch auf einer veralteten, nicht mehr aktuellen Prognose aus dem Jahr 2003 für das Jahr 2010. Am Tag wird der genehmigte Lärm eingehalten, nach 22 Uhr dagegen zum Teil erheblich überschritten. Gelingt es nicht, zum Beispiel mit Massnahmen gegen Verspätungen oder mit der bereits beantragten Anpassung des genehmigten Lärms, die Compliance wesentlich zu verbessern, drohen betriebliche Einschränkungen. 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, SWISS, Swissport und der Kantonspolizei für eine Verbesserung der Situation. Die Beibehaltung der zulässigen Lärmimmissionen oder gar Verschärfungen würden den Drehkreuzbetrieb und die Interkontinentalverbindungen, insbesondere ab 22 Uhr, 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 negativ beeinflussen.

2.1 Geopolitische Unsicherheiten

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

2.2 Energiemangellagen am Standort Zürich

Energiemangellagen können den Betrieb des Flughafens Zürich stark beeinflussen. Es kann jedoch angenommen werden, dass der Betrieb des Flughafens als wichtige Infrastruktur auch im Fall von Kontingentierungen oder Netzabschaltungen priorisiert würde. Die Flughafen Zürich AG kann am Standort Zürich auf verschiedene Energieträger zurückgreifen, um den Betrieb – allenfalls auf einem qualitativ niedrigeren Niveau – aufrecht zu erhalten.

2.3 Pandemien und Epidemien

Eine Pandemie kann starke unternehmensweite Auswirkungen haben, angefangen mit einem signifikant reduzierten Flugverkehr aufgrund von Grenzschiessungen, Quarantänevorschriften und international unkoordiniertem Vorgehen in der Pandemiebekämpfung. Hinzukommen können behördliche Geschäftsschiessungen, welche die Kommerzpartner und damit auch die entsprechenden Erträge der Flughafen Zürich AG empfindlich treffen können. Die personalintensiven Tätigkeiten können bei grossflächigem Ausfall von Mitarbeitenden aufgrund von Krankheit oder Quarantäne nicht mehr in der gewohnten Qualität gewährleistet werden.

2.4 Naturereignisse

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

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

2.5 Zulieferer und Kunden am Standort Zürich

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

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

3. Betriebsunterbrechung aufgrund operationeller Ereignisse und Ausfall IT-Systeme

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

Ein wesentlicher Teil der Abläufe und Prozesse der Flughafen Zürich AG kann ohne Unterstützung durch IT-Systeme nicht mehr ordnungsgemäss durchgeführt werden. Ein schwerwiegender Systemausfall kann zum Verlust von personenbezogenen, geschäftskritischen und/oder vertraulichen Daten führen. Aus einem solchen Szenario können schwerwiegende Probleme im Betrieb bis hin zu Unfällen resultieren. Zusätzlich

drohen gravierende Betriebsunterbrüche mit einer denkbaren Dauer von mehreren Wochen, entsprechende Ertragseinbussen und Wiederaufbaukosten.

4. Internationale Geschäftstätigkeit

Nebst den bereits geschilderten Risiken bergen die Projekte und Beteiligungen im Ausland grundsätzlich vergleichbare unternehmens- beziehungsweise branchenspezifische Risiken wie der 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.

Bei Projektprüfungen werden 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

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

Die Flughafen Zürich AG ist ein gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen und Eigentümerin und Betreiberin der bedeutendsten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz, dem Flughafen Zürich. Sie konzentriert sich auf ihre Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin, im kommerziellen Center Management sowie in der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur am Standort Zürich. Daneben nimmt sie auch Betreiberaufgaben und Beteiligungen an ausländischen Flughäfen wahr. Zu ihrem Portfolio gehören Mehrheitsbeteiligungen an den Standorten Florianópolis, Natal (Integration im Jahr 2024), Vitória und Macaé in Brasilien, Antofagasta und Iquique in Chile und der sich im Bau befindende Flughafen in Noida in Indien. Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, dass die langfristige Steigerung des Unternehmenswerts nur in Verbindung mit einer nachhaltigen Unternehmensführung gelingt. Deshalb ist das Prinzip der Nachhaltigkeit in der Unternehmensstrategie gemeinsam mit der Wertschöpfung als übergeordnete Zielsetzung festgelegt.

Mit dem vorliegenden Bericht nach den Standards der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) macht das Unternehmen seine Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft transparent. Der Bericht zeigt auf, welche positiven und negativen Auswirkungen die Geschäftstätigkeit an den verschiedenen Standorten hat und was die Flughafen Zürich AG unternimmt, um entlang ihrer Wertschöpfungskette negative Folgen zu vermindern und positive Effekte zu steigern.

Das vorliegende Kapitel stellt die nichtfinanzielle Berichterstattung des Unternehmens gemäss Art. 964a ff. OR dar und gibt Rechenschaft über die entsprechenden Belange zu Umwelt (einschliesslich CO₂-Ziele), Soziales, Arbeitnehmer, Achtung der Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung. Das Geschäftsmodell sowie die wesentlichen Risiken zu den genannten Belangen, die sich für Dritte ergeben, werden im vorliegenden Kapitel beleuchtet. Die Risiken für das Unternehmen selbst sind im Jahresbericht beschrieben. Für ergänzende Informationen wird auf die Kapitel [Unternehmensporträt](#) und [Risiko Management](#) im Teil «Jahresbericht» verwiesen.

Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen

Die Flughafen Zürich AG ist seit dem Jahr 2021 Unterzeichnerin des UN Global Compact (UNGC). Damit verpflichtet sie sich, in ihrer Geschäftstätigkeit die zehn Prinzipien des UNGC zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung anzuwenden. Zentrales Dokument, um dies innerhalb der Flughafen Zürich Gruppe sicherzustellen, ist der Verhaltenskodex ([› Group Code of Conduct](#)), welcher für alle Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung bindend ist. Er ist in Deutsch, Englisch, Portugiesisch und Spanisch verfügbar und für sämtliche Mitarbeitende Bestandteil des Arbeitsvertrages. Verletzungen des Verhaltenskodex können arbeitsvertragliche Konsequenzen nach sich ziehen. Sofern die Tochtergesellschaften eigene Verhaltensrichtlinien verabschieden, müssen diese mindestens die Anforderungen des Gruppen-Verhaltenskodex erfüllen. Um die im Vorjahr erfolgten Anpassungen im Group Code of Conduct zu integrieren, wurden im Berichtsjahr die Kodizes der Tochtergesellschaften in Indien, Chile und Brasilien entsprechend angepasst. **GRI 2-23**

Der Verhaltenskodex stellt Minimalanforderungen an Verhalten und Berichterstattung zu nichtfinanziellen Themen, wie sie in diesem Bericht zu finden sind. Er nimmt Bezug auf die Menschenrechte, wie sie in der [› Universal Declaration of Human Rights](#) der Vereinten Nationen (UN) festgeschrieben sind, sowie neu auch auf die UN-Leitprinzipien für Unternehmen und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen Nr. 138 und 182 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und das «ILO Child Labour Guidance Tool for Business», zu deren Beachtung sich das Unternehmen bekennt. Wie das Unternehmen seinen Sorgfaltspflichten diesbezüglich nachkommt, ist im Kapitel zu den [› Menschenrechten](#) beschrieben.

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

Die oberste Aufsicht über die verantwortungsvolle Unternehmensführung und die Einhaltung der zehn Prinzipien des UNGC sowie des Verhaltenskodex liegt beim Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Dessen «Audit and Finance Committee» befasst sich mit der nichtfinanziellen Berichterstattung. Für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sind die Geschäftsleitung und damit die Leiterinnen und Leiter der Bereiche zuständig. Sie alle tragen die gleiche Verantwortung, dass die Prinzipien und Grundsätze des Unternehmens in ihren Bereichen eingehalten werden. Die Koordination und Entwicklung des Themenbereichs Nachhaltigkeit obliegt dem Bereichsleiter «Finance & Services» sowie den direkt untergeordnet angesiedelten Abteilungen «Nachhaltigkeit & Umwelt», «Legal, Risk & Compliance» sowie «Financial Services». Eine Gruppe aus Vertreterinnen und Vertretern dieser Abteilungen steuern zusammen mit dem Bereichsleiter und in enger Abstimmung mit den relevanten Fachabteilungen der Linienorganisation die Umsetzung der Thematik. **GRI 2-24**

Nachhaltigkeitsstrategie

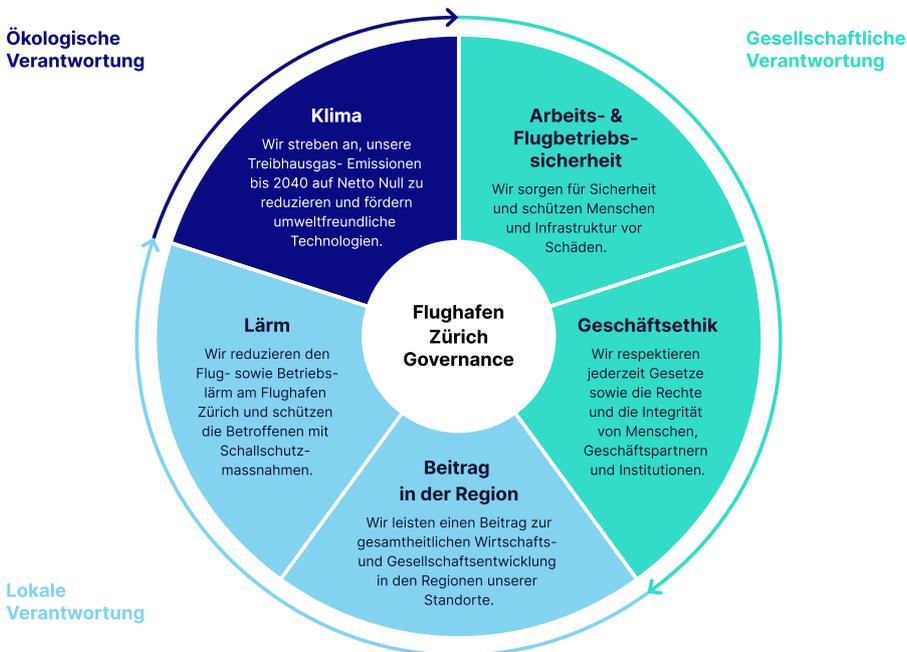
An der Nachhaltigkeitsstrategie der Flughafen Zürich Gruppe wurden im Berichtsjahr keine grundsätzlichen Änderungen vorgenommen, hingegen wurde an der Umsetzung gearbeitet. Bei jenen Nachhaltigkeitsthemen, die in der Linienorganisation nicht angemessen abgebildet sind, wurden ergänzend interdisziplinäre Arbeitsgruppen eingesetzt. Diese haben den Auftrag, das jeweilige Thema fachlich zu begleiten und wo notwendig zusätzliche Ziele sowie Massnahmen zu erarbeiten.

Im internationalen Geschäft wurde die jeweilige lokale Nachhaltigkeitsstrategie weiterentwickelt. Für Florianópolis, Vitória und Macaé in Brasilien sowie die zwei Flughäfen in Iquique und Antofagasta in Chile wurden Ziele in den wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen festgelegt (vgl. Kapitel > [Nachhaltigkeitsthemen](#)). Dass die von der Flughafen Zürich AG betriebenen Flughäfen in Brasilien auf dem richtigen Weg sind, zeigen die Nachhaltigkeitspreise, welche sie im Berichtsjahr gewinnen konnten. Beispielsweise wurden sowohl Florianópolis als auch Macaé von der brasilianischen Luftfahrtbehörde in ihrer jeweiligen Kategorie als nachhaltigste Flughäfen ihres Landes ausgezeichnet. Vitória erreichte hinter Florianópolis den zweiten Platz. Für den neu erworbenen Flughafen in Natal, Brasilien, welcher erst im laufenden Jahr in die Gruppe integriert wurde, wird die Nachhaltigkeitsstrategie im Verlaufe des aktuellen Jahres definiert.



Nachhaltigkeitsauszeichnung für unsere brasilianischen Flughäfen Florianópolis und Vitória, sowie Macaé

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



Nachhaltigkeitsambitionen der Flughafen Zürich Gruppe

Nachhaltigkeitsthemen

Das Spektrum an Nachhaltigkeitsthemen, welche die Flughafen Zürich Gruppe beschäftigt, ist breit. Fünf wesentliche Themen stehen im Mittelpunkt.

Im Jahr 2021 wurde für den Integrierten Bericht erstmals eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, die das Ausmass der Auswirkungen des Unternehmens auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft aufzeigt. Betrachtet wurden nicht nur der Standort Zürich, sondern auch die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland. Jährlich überprüft das Unternehmen, ob die als wesentlich definierten Themen noch gültig sind, und passt diese wo nötig an. Im Berichtsjahr wurden keine Änderungen vorgenommen.

GRI 3-1

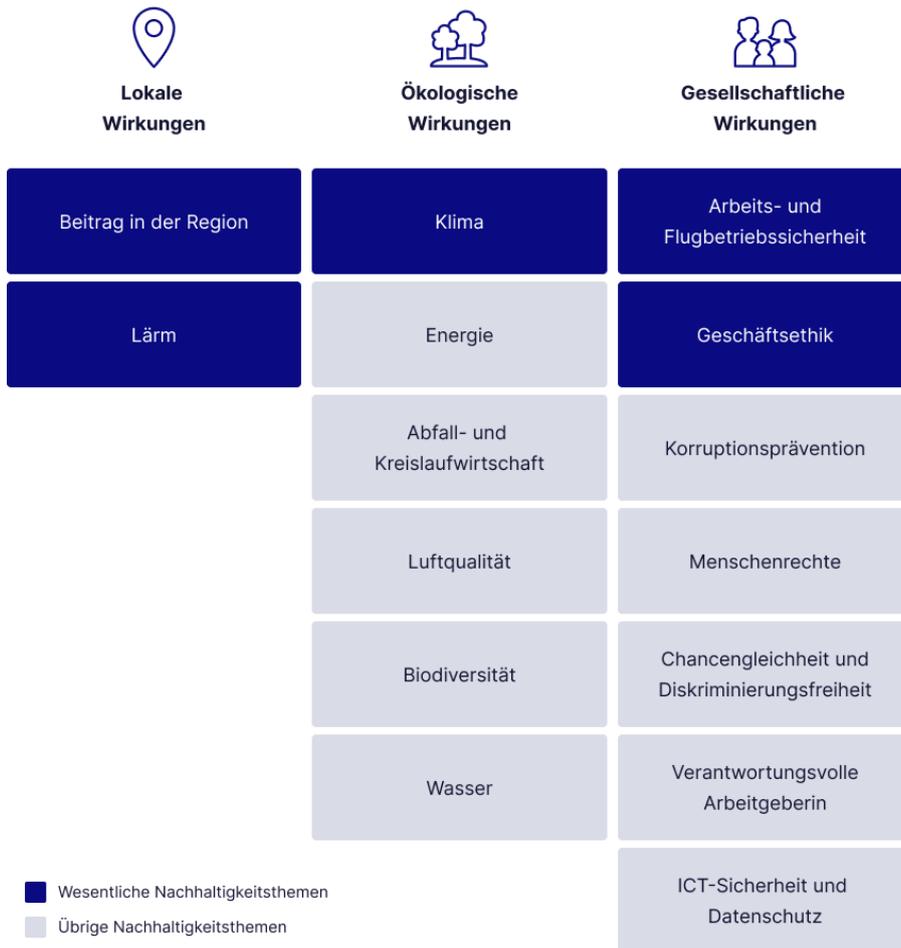
Die Auswirkungen der Flughafen Zürich Gruppe lassen sich in 15 Nachhaltigkeitsthemen zusammenfassen (siehe [Übersicht Nachhaltigkeitsthemen](#)). Dazu gehören sowohl branchenspezifische Themen wie Sicherheit oder Lärm, als auch allgemeine Themen wie Klimawandel, Biodiversität oder Menschenrechte. Sie alle wurden anhand der Erheblichkeit ihrer Auswirkungen eingestuft. Dazu wurden die Themen quantitativ bewertet und die fünf Themen mit dem grössten Gewicht als wesentlich klassifiziert. Diese Bewertung wurde soweit möglich entlang der Wertschöpfungskette vorgenommen, also unter Berücksichtigung der vor- und nachgelagerten Prozesse. Ebenso eingeflossen ist das Vorhandensein von wesentlichen Risiken, die sich aus der Geschäftstätigkeit ergeben.

15

Nachhaltigkeitsthemen

In den Prozess der Bestimmung und Bewertung der Themen war eine Vielzahl von Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Unternehmensbereichen involviert. Die Sicht der Anspruchsgruppen wurde einerseits intern durch die Einschätzung der Expertinnen und Experten einbezogen und andererseits anhand punktueller Rückmeldungen berücksichtigt.

Sämtliche identifizierten Nachhaltigkeitsthemen sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Sie sind je einem Kreis von spezifisch ortsgebundenen (lokalen), auf die natürliche Umwelt bezogenen (ökologischen) und gesellschaftlichen Wirkungen zugeteilt:



Übersicht Nachhaltigkeitsthemen

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

GRI 3-2

Ökologische Themen werden für die gesamte Flughafen Zürich AG am Standort Zürich durch ein Umwelt-Management-System nach der internationalen Norm ISO 14001:2015 erfasst und gesteuert. Seit 2001 ist dieses Management-System etabliert und es wird jährlich auditiert.

Zertifiziertes Umwelt-Management-System

Alle 15 identifizierten Nachhaltigkeitsthemen werden als wichtig erachtet. Einen besonders hohen Stellenwert geniessen die fünf als wesentlich eingestuft Themen, die gleichzeitig Teil der strategischen Ausrichtung der Gruppe sind (siehe [> Strategie](#)). Das Unternehmen hat innerhalb dieser Themen Massnahmen definiert, um negative Auswirkungen zu verringern und positive Effekte zu verstärken.

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	Den Ausstoss von Klimagasen reduzieren sowie Massnahmen treffen, 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

Im Berichtsjahr wurde an den Standorten in Brasilien und Chile je eine eigene Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ausgangspunkt waren die 15 für die Gruppe definierten Nachhaltigkeitsthemen. Es wurden Interviews mit internen Fachexperten und weiteren Personen in Schlüsselpositionen im Unternehmen, eine Online-Befragung bei externen Stakeholdern und ein Benchmarking mit Unternehmen im gleichen Markt durchgeführt sowie interne und externe Dokumente, wie zum Beispiel Leitbilder, Berichte, Policies oder Medienberichte, herangezogen. So ergab sich ein differenziertes Bild für jeden Standort. In der Folge wurden für jedes identifizierte Thema auf den Standort angepasste Ziele festgelegt, welche mit den Ambitionen der Gruppe konform sind.

Unser Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals

Unternehmen können mit einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Geschäftsstrategie einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der globalen Entwicklungsziele der Vereinten Nationen (UN) leisten. Die Mitgliedstaaten der UN haben im Jahr 2015 die Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Deren Kernstück bilden die 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, abgekürzt SDG) mit insgesamt 169 Unterzielen, welche bis ins Jahr 2030 von allen Mitgliedstaaten erreicht werden sollen. Die Schweiz und auch die anderen Länder, in denen die Flughafen Zürich AG tätig ist, haben sich zur Agenda 2030 und damit zu den SDG verpflichtet. Nachfolgend wird aufgezeigt, wie positive Auswirkungen verstärkt und negative Auswirkungen verringert werden. Dabei wurden Beiträge zu 15 der 17 SDG als relevant identifiziert und zusätzlich sechs davon priorisiert, bei denen ein direkter Zusammenhang zu den fünf in der Nachhaltigkeitsstrategie definierten wesentlichen Themen besteht.



Übersicht SDG

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



Gesundheit und Wohlergehen

Der Schutz der Gesundheit und das Wohlergehen aller Personen an ihren Flughäfen hat für die Flughafen Zürich AG oberste Priorität. Unfälle und andere Ereignisse mit gesundheitlichen Folgen sollen vermieden werden. Dies erreicht das Unternehmen durch eine konsequent gelebte Safety-Management-Kultur, hochwertige Infrastrukturen sowie Angebote und Programme zur Förderung der Gesundheit von Mitarbeitenden. Darüber hinaus ergreift das Unternehmen Massnahmen, um potenziell gesundheitsbelastende Emissionen wie Lärm, Luftschadstoffe, Abfall oder Abwasser zu vermeiden oder so weit als möglich zu reduzieren. Nicht zuletzt leisten die Flughäfen auch einen Beitrag zur medizinischen Versorgung der Bevölkerung, zum Beispiel indem sie die notwendige Infrastruktur für schnelle und sichere Luftfrachttransporte von Medizinprodukten zur Verfügung stellen.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

Durch Flugverbindungen für Reisende und Fracht tragen Flughäfen zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung in ihrer Region bei. Zudem sind die Flughäfen der Flughafen Zürich AG selbst wesentlich an der regionalen Wertschöpfung beteiligt. Sie bieten Arbeit und Einkommen für ganz unterschiedlich qualifizierte Mitarbeitende und vergeben Aufträge. Die Flughafen Zürich AG ist eine verlässliche und verantwortungsvolle Arbeitgeberin, die an all ihren Standorten mit Mehrheitsbeteiligung auch in die Ausbildung und den Einstieg ins Berufsleben investiert.



Industrie, Innovation und Infrastruktur

Die Flughafen Zürich Gruppe baut, unterhält und betreibt hochwertige und langlebige Infrastrukturen. Dabei werden zukunftsweisende Konzepte verfolgt und zusammen mit der lokalen Industrie umgesetzt. Dies betrifft innovative Baustoffe ebenso wie Anlagen oder Lösungen für den Betrieb. Die Entwicklung der Flughäfen begünstigt die Erstellung von weiteren widerstandsfähigen und nachhaltigen Infrastrukturen wie beispielsweise Bahnen, Energieproduktion oder Abwasserreinigungsanlagen, die einer nachhaltigen Industrialisierung zugutekommen.



Nachhaltige Städte und Gemeinden

Flughäfen gehören zur grundlegenden Infrastruktur von Städten und geben Impulse für die Region. Die Flughafen Zürich Gruppe trägt an ihren Standorten dazu bei, dass für die Bevölkerung insgesamt ein Mehrwert resultiert, indem sie neben ökonomischen auch ökologische und gesellschaftliche Bedürfnisse berücksichtigt. Ihre Flughäfen übernehmen zudem wichtige Funktionen im Alltag der Menschen, sei es als Arbeitsplatz, Transportknotenpunkt oder als Begegnungs- und Einkaufsort. Am Standort Noida plant das Unternehmen weitere Investitionen in die Erstellung von zusätzlicher Infrastruktur für die lokale Bevölkerung, wie zum Beispiel medizinische Einrichtungen, Schulen, Trinkwasserversorgung, Strassenbau und -beleuchtung.



Massnahmen zum Klimaschutz

Die Aviatik-Branche steht aufgrund ihres Anteils am Treibhausgasausstoss in Industrie- und Schwellenländern unter besonderer Beobachtung. Weil durch Strom-, Wärme- und Kältebedarf sowie Fahrzeuge auch die Flughäfen Emittenten von Treibhausgasen sind, arbeitet die Flughafen Zürich AG seit Jahren erfolgreich daran, die Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Im Fokus stehen Massnahmen im Gebäude- und Energiebereich sowie bei den Fahrzeugen. So sollen bis spätestens im Jahr 2040 an allen Standorten netto null eigene Treibhausgasemissionen erreicht werden. Überdies arbeitet die Flughafen Zürich AG eng mit den Flughafenpartnern zusammen, um im ganzen Flughafensystem Treibhausgase zu reduzieren, beispielsweise durch die Flugzeugenergieversorgung auf den Standplätzen.



Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen

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

Einbindung der Anspruchsgruppen

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

Unsere Anspruchsgruppen

Ein offener Dialog mit ihren Anspruchsgruppen ist für die Flughafen Zürich Gruppe unabdingbar. Sie hat im Jahr 2021 im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse die Anspruchsgruppen letztmals umfassend analysiert und anhand derer Interessen und Erwartungen gruppiert. Für diesen Prozess wurden dieselben internen Expertinnen und Experten aus den Geschäftsbereichen beigezogen, die sich auch mit der Wesentlichkeitsanalyse befasst hatten. Die Ergebnisse wurden mit der Einschätzung eines externen Beratungsbüros validiert. Im Berichtsjahr wurde die Liste der Anspruchsgruppen erneut überprüft und für weiterhin gültig befunden. Folgende zehn Anspruchsgruppen wurden definiert:

GRI 2-29



Anspruchsgruppen der Flughafen Zürich Gruppe

Die Flughafen Zürich AG pflegt mit ihren Anspruchsgruppen einen offenen Dialog. Am Standort Zürich wurde das Jubiläumsjahr zu «75 Jahre Flughafen Zürich» dazu genutzt, gemeinsam sowohl in die Vergangenheit zu schauen, als auch die zukünftige Entwicklung des Flughafens Zürich zu thematisieren. Der regelmässige Austausch mit den Anspruchsgruppen erlaubt es dem Unternehmen, über Entwicklungen im Umfeld Bescheid zu wissen und damit mögliche Risiken auf die Geschäftstätigkeit frühzeitig zu identifizieren. Nachfolgend wird darauf eingegangen, wie sich die Anspruchsgruppen definieren, auf welche Art der Austausch stattfindet und welche Themen dabei im Mittelpunkt stehen.

Anwohnende

Der Dialog mit der Bevölkerung in der Region ist wichtig für die Flughafen Zürich AG. Speziell zum Thema Lärm pflegt das Unternehmen einen aktiven Austausch mit Behördenorganisationen wie beispielsweise dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ). Die Flughafen Zürich AG informiert über Entwicklungspläne und Veränderungen und schafft durch aktive Teilnahme an Informationsveranstaltungen Transparenz über das eigene Handeln und die damit verbundenen Absichten. Sie kommuniziert proaktiv über die Medien und in Zusammenarbeit mit den politischen Gemeinden. Im Berichtsjahr waren insbesondere die geplanten Pistenverlängerungen, das Flughafenjubiläum und der Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr relevant. Auch mit Bürgerorganisationen steht das Unternehmen projektbezogen im Austausch. Für Anliegen von lärmbeeinträchtigten Anwohnenden wird zudem ein rund um die Uhr erreichbares «Lärmtelefon» betrieben. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel [Lärm](#) zu finden.

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

Einzelkunden

Der Flughafen Zürich AG ist es wichtig, die Bedürfnisse der Einzelkunden zu kennen – seien dies Reisende oder andere Besuchende. Kundinnen und Kunden stehen diverse Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Am Standort Zürich nimmt das Unternehmen an Kontaktschaltern direkt am Flughafen sowie 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. Ungewöhnlich lange Wartezeiten an der Sicherheitskontrolle und andere Auswirkungen des Personalengpasses bei den Flughafenpartnern waren im Berichtsjahr die häufigsten Themen in der Kommunikation mit den Einzelkunden.

Bei von Dritten regelmässig durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen unter Passagieren wurden der Flughafen Zürich erneut ausgezeichnet (siehe auch [Auszeichnungen](#)).

Flughafenpartner

Zum System Flughafen mit all seinen Angeboten gehören nebst den Betreibergesellschaften zahlreiche weitere Flughafenpartner (am Standort Zürich rund 300 Unternehmen). Fast alle stehen im direkten Auftrags- oder Vertragsverhältnis, agieren jedoch weitgehend unabhängig. Gemeinsam mit der Flughafen Zürich AG

sorgen sie für einen reibungslosen Betrieb und ein breites Dienstleistungs-Angebot. Zu den Flughafenpartnern zählen einerseits die Fluggesellschaften, die Abfertigungs-, Unterhalts-, Reinigungs- und Sicherheitsunternehmen sowie Polizei, Grenzschutz und Rettungsdienste, die direkt in den Flugbetrieb eingebunden sind. Andererseits gehören kommerzielle Geschäfte, Gastronomieangebote und verschiedenste Dienstleister für Unternehmen und Privatpersonen dazu.

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 «Strategy Board», wo der Austausch auf Stufe der Geschäftsleitungen stattfindet, das «Airline Operators Committee» (AOC), das «Airport User Board» (AUB) oder die jährliche Mietertagung. Daneben finden unzählige bilaterale Treffen statt.

Forschung und Lehre

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

Kapitalmarkt

Als börsenkotiertes Unternehmen unterliegt die Flughafen Zürich AG klaren Vorgaben in Bezug auf Transparenz und Berichterstattung. So besteht z.B. eine Informationspflicht bei kursrelevanten Tatsachen (Ad hoc-Publizität) der SIX Exchange Regulation. Insbesondere Aktionärinnen und Aktionäre sowie Fremdkapitalgeber, aber auch Analystinnen und Analysten sowie Ratingagenturen fragen zahlreiche Informationen nach.

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

Lieferanten

Die Flughafen Zürich AG und ihre Mehrheitsbeteiligungen beziehen Waren und Dienstleistungen von Tausenden unterschiedlichen Lieferanten vom internationalen Grosskonzern bis zum lokalen Kleinunternehmen. Alleine am Standort Zürich sind es über 3'000 Lieferanten. Für viele von ihnen ist die Flughafen Zürich AG eine wichtige Kundin. 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.

Medien

Flughäfen stossen in der Öffentlichkeit auf grosses Interesse, und dies mit unterschiedlichsten Themen. Die Medien übernehmen dabei die Rolle als Berichterstatter und Multiplikatoren. Der Flughafen Zürich Gruppe ist eine offene und transparente Information wichtig. Ihre Medienstellen stellen Informationen zeitnah und bedarfsgerecht zur Verfügung und sind auf hohe Qualität bedacht. Im Berichtsjahr stand am Standort Zürich das Jubiläumsjahr «75 Jahre Flughafen Zürich» im Mittelpunkt.

Mitarbeitende

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

Innerhalb des Unternehmens herrscht eine offene und transparente Kommunikationskultur, wozu auch die am Standort Zürich gepflegte Du-Kultur einen Beitrag leistet. Am Standort Zürich steht eine Fülle von Kanälen und Gefässen zur Verfügung, vom Mitarbeitendenmagazin über das Intranet bis zu E-Mails des CEO zu aktuellen Themen. 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 Entwicklungen des Geschäftsjahres wird anlässlich der Bekanntgabe des Jahres- und Halbjahresergebnisses informiert. Im Rahmen dieser Veranstaltungen haben die Mitarbeitenden die Möglichkeit, Fragen direkt an die Geschäftsleitung zu stellen. Das Gefäss «GL im Gespräch» dient dem institutionalisierten Dialog zwischen der Belegschaft und der Geschäftsleitung, in dem alle interessierten Mitarbeitenden des Standorts Zürich inkl. Expats regelmässig Einblicke in strategische Themen und Entwicklungen erhalten. 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 der Umgang mit der angespannten Personalsituation am gesamten Flughafen Zürich sowie die Erhöhung der Anzahl Ferientage und weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Anstellungsbedingungen.

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

Nichtregierungsorganisationen

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

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

Regierungen und Behörden

Der Austausch mit dem Gesetzgeber und den Regierungsbehörden sowie der öffentlichen Verwaltung ist für die Flughafen Zürich Gruppe von grosser Bedeutung. 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. Hauptthema im Berichtsjahr war die Abstimmung im Zürcher Kantonsrat über die geplanten Pistenverlängerungen.

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

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

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

Mitgliedschaften

GRI 2-28

Die Flughafen Zürich AG ist Mitglied und/oder Partnerin von verschiedenen Industrieverbänden, Handelskammern und Standortorganisationen. Das Unternehmen engagiert sich insbesondere bei folgenden Verbänden und Organisationen personell und finanziell: Aerosuisse, Aviation Suisse, economiesuisse, LITRA Informationsdienst für öffentlichen Verkehr, Zürcher Handelskammer, Unternehmensgruppe Wettbewerbsfähigkeit, Flughafenregion Zürich, Verein Pro Flughafen, Komitee Weltoffenes Zürich, Greater Zurich Area, Avenir Suisse, Verein freiwillig@Kloten, Lifefair Plattform für Nachhaltigkeit, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und Airports Council International (ACI) Europe/LAC (Latin America and Caribbean)/APAC (Asia Pacific). Weiter in Brasilien: GRI Club, Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA), American Chamber of Commerce (AMCHAM). Und in Indien: Association of Private Airport Operators (APAO), Air Cargo Forum India (ACFI) und Air Cargo Agents Association of India (ACAAI).

Zudem ist die Flughafen Zürich AG Mitglied bei Öbu, dem Schweizer Verband für nachhaltiges Wirtschaften, sowie Unterzeichnerin 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 AG leistet an all ihren 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. Grundlegend ist dabei die Funktion des Flughafens zur Anbindung einer Region – oder im Falle von Zürich eines ganzen Landes – an die Welt durch das breite Angebot an Flugverbindungen. Die Flughäfen bringen Wertschöpfung und Arbeitsplätze in eine Region, sowohl direkt als auch indirekt durch regionale Zulieferer und Auftragnehmer. Darüber hinaus leisten sie wertvolle Beiträge als Knotenpunkte des landgebundenen Verkehrs, als Begegnungs-, Freizeit- oder Einkaufsorte sowie als Partner für Forschung und Lehre. Nicht zuletzt trägt die Flughafen Zürich AG mit regionalem Sponsoring zu einem vielfältigen kulturellen Leben in den Regionen ihrer Standorte bei.

GRI 3-3

Ansatz und Fortschritt

Direktverbindungen als Standortvorteil

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

Die am Flughafen Zürich angebotenen interkontinentalen und europäischen Direktverbindungen sind ein wichtiger Standortvorteil für die Region und strahlen auf das ganze Land aus. Dank diesem Angebot siedeln sich Unternehmen an, die in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung von der guten Anbindung profitieren, und gelangen Touristinnen und Touristen ins Land. Die globale Anbindung ist mitverantwortlich für eine hohe Qualität der Region als Lebens- und Arbeitsort. Dabei ist nicht nur der Passagierverkehr, sondern auch der Frachtverkehr von Bedeutung.

Die Flughafen Zürich AG setzt sich an all ihren Standorten aktiv dafür ein, die bestehenden Direktverbindungen zu erhalten und attraktive neue Verbindungen zu schaffen, indem sie Potenziale ermittelt und darüber mit den Fluggesellschaften einen engen Austausch pflegt. Zudem strebt sie ein hohes Qualitätsniveau der Flughafeninfrastruktur mit all ihren Facetten an, damit es für Fluggesellschaften attraktiv bleibt, die Verbindungen anzubieten.

Am Flughafen Zürich wurden im Berichtsjahr 200 Destinationen (Vorjahr: 195) in 72 Ländern (Vorjahr: 73) regelmässig bedient. Die Vielfalt an direkt angeflogenen Destinationen fiel demnach so hoch aus wie noch nie.

Flüge zu

200

Destinationen ab Zürich

Regionale Wertschöpfung

Die Flughafen Zürich Gruppe hat erheblichen positiven Einfluss auf die Wertschöpfung in der jeweiligen Region ihrer Flughäfen. Neben den eigenen Investitionen und Ausgaben ergeben sich indirekte Effekte und Einkommen für den jeweiligen Staat durch Steuer- und Gebühreneinnahmen.

GRI 203-1

Mehrere hundert Millionen Franken werden jährlich in die Entwicklung der Infrastruktur investiert. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 gab das Unternehmen pro Arbeitstag durchschnittlich CHF 1 Million für die Entwicklung und den Unterhalt des Flughafens Zürich aus. Die prägt so das regionale Erscheinungsbild mit, schafft Arbeitsplätze und Einkommen und ist eine bedeutende Auftraggeberin im Baugewerbe. Informationen zu den aktuellen Entwicklungsprojekten sind im Kapitel zur [Geschäftsentwicklung](#) zu finden.

Investitionen von rund CHF

1 Mio.

pro Arbeitstag in Zürich seit 2000

Auch im Ausland investierte die Flughafen Zürich AG im Jahr 2023 grosse Beträge in die Infrastruktur. Nennenswert sind insbesondere die Investitionen in den Bau des neuen Flughafens Noida in Indien, in die neue Piste im brasilianischen Macaé sowie in die Erweiterung und den Umbau des Terminals am Flughafen Iquique in Chile.

Über Liefer- und Dienstleistungsbeziehungen profitieren weitere Unternehmen und deren Angestellte von diesen Investitionen. Die Flughafen Zürich AG bevorzugt bei vergleichbarer Leistung und unter Einhaltung des öffentlichen Beschaffungsrechtes Unternehmen aus der Region.

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 81.7% (CHF 472.2 Mio.) des relevanten Auftragsvolumens der Flughafen Zürich AG von rund CHF 578.1 Mio. auf lokale Unternehmen.

GRI 204-1

Die Flughafen Zürich AG gilt als öffentliche Auftraggeberin im Sektor Verkehr und hat somit das öffentliche Vergaberecht zu beachten. Dies sowohl in den von den einschlägigen Staatsverträgen, im Rahmen von GATT/WTO bzw. mit der EU erfassten Bereichen (sog. Staatsvertragsbereich) wie auch in den davon (summenmässig bzw. gemäss Positivliste) nicht erfassten Bereichen (sog. Nichtstaatsvertragsbereich). Beschaffungen werden nach Bundesrecht ausgeschrieben. Weitere Informationen zum Thema sind in den Kapiteln [Korruptionsprävention](#) und [Menschenrechte](#) zu finden.

Die Flughafen Zürich AG lässt regelmässig eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafen Zürich durchführen. Gemäss der letzten Studie aus dem Jahr 2022, durchgeführt vom Forschungs- und Beratungsinstitut Infrac AG, generiert der Flughafen eine Wertschöpfung von jährlich rund CHF 7 Milliarden. Dies entspricht rund 4.4% des Bruttoinlandprodukts des Kantons Zürich oder knapp 1% desjenigen der Schweiz.

Wertschöpfung von CHF

7 Mia.

des Flughafens Zürich

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 810 Millionen und schüttete Dividenden im Umfang von CHF 517 Millionen an die öffentliche Hand (Bund, Kanton, Stadt und Gemeinden) aus. Somit beziffert sich der rein finanzielle Beitrag in den letzten 23 Jahren auf mehr als CHF 1.3 Milliarden. Davon entfielen 19% auf den Bund, 53% auf den Kanton Zürich, 5% auf die Stadt Zürich und 23% auf weitere Städte/Gemeinden.

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

Begegnungs- und Freizeitort

Flughäfen sind mehr als Start- und Endpunkt von Flugreisen. Sie übernehmen ebenso die Funktion von vielfältigen Begegnungsorten und kommerziellen Zentren. Am Standort Zürich spielt der Flughafen mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, den Dienstleistungs- sowie den Freizeit- und Erlebnisangeboten eine wichtige Rolle im Alltag der Menschen, die in der Region leben und arbeiten.

Der Flughafen Zürich ist für die Region nördlich der Stadt Zürich zudem die zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, sowohl im Nahverkehr als auch im Anschluss an den Fernverkehr. Mit rund 450 Bahn-, 400 Tram- und 700 täglichen Busverbindungen ist der Flughafen Zürich einer der am besten erschlossenen Orte der Schweiz. Eine behördliche Vorgabe zum Anreiseverkehr verlangt vom Flughafen Zürich, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs bis ins Jahr 2030 bei mindestens 46% liegen soll. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2017 lag der Anteil bei 44%.

Mit einem vielfältigen Angebot ermöglicht es die Flughafen Zürich AG einem breiten Publikum, den Standort Zürich zu erleben. Im Berichtsjahr beeindruckte vor allem das Flughafenfest zum 75-jährigen Jubiläum des Flughafens. Es zog im September über drei Tage verteilt mehr als 140'000 Personen an. Über das ganze Jahr fanden fast täglich zahlreiche Führungen und Rundfahrten statt, ein Teil davon in Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern. Die Zuschauerterrassen bieten die Möglichkeit, den Flugbetrieb aus nächster Nähe zu erleben. Sie werden durchschnittlich pro Jahr von rund 300'000 Personen besucht.



Flughafenfest anlässlich des 75-jährigen Jubiläums

Der Flughafen ist auch für Veranstaltungen beliebt: sei es für Kongresse, Geschäftstreffen oder Events aller Art. Mit dem Circle und dem angegliederten Park auf rund 80'000m² Grünfläche lädt ein weiterer Ort zum Begegnen, Erkunden und Verweilen ein.

Das ausgedehnte Gelände rund um die Pisten des Flughafens Zürich dient ausserdem mit mehreren «Spotterplätzen», Gastronomiebetrieben und Naturschutzgebieten als Naherholungsgebiet, das weitere Besuchende anzieht. Es ist der Flughafen Zürich AG ein Anliegen, diese Angebote rund um den Flughafen auch in Zukunft attraktiv zu gestalten. Die beliebte Aussichtsplattform «Spotterhügel» im westlichen Teil des Flughafens musste wegen des Bauprojekts «Zone West» im Berichtsjahr zurückgebaut werden. Sie wird voraussichtlich an anderer Stelle mit noch besserer Sicht auf das Fluggeschehen ersetzt.

Die folgende Darstellung zeigt die Teilnahme an Besucherangeboten am Flughafen Zürich. Aufgrund der Beschränkungen während der Covid-19-Pandemie sind die Zahlen nur bedingt vergleichbar.

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Durchgeführte Führungen, Rundfahrten und Touren	Anzahl Gruppen	3'456	856	1'482	3'177	3'420
	Anzahl Personen	71'614	14'741	26'956	63'659	70'314

An den Standorten im Ausland entwickelt die Flughafen Zürich AG – wo möglich – Konzepte für die Positionierung des Flughafens als Freizeitort. In Florianópolis in Brasilien besteht mit dem «Boulevard 14/32» ein Freizeit- und Vergnügungsbereich mit Essens-, Einkaufs- und Konzertmöglichkeiten auf über 11'000m². Im Berichtsjahr fanden 26 Veranstaltungen statt, die gesamthaft von 65'000 Personen besucht wurden. Zudem nahmen 730 Personen an 26 Flughafenführungen teil.

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 stellt den Universitäten und Hochschulen wie der Universität Zürich, der ETH Zürich, der Zürcher Hochschule der angewandten Wissenschaften (ZHAW), der Universität St. Gallen (HSG) oder der Hochschule Luzern personelle Ressourcen zur Verfügung, sei es als Dozierende aus der Praxis, für die Begleitung von Fallstudien oder für die Beurteilung von Abschlussarbeiten. Hochschulen und Unternehmen nutzen den Flughafen Zürich zudem gerne als Plattform zur praxisnahen Forschung an neuen Technologien, im Speziellen für Aviatik-Themen, aber auch in verschiedenen weiteren Bereichen. Bei der Zusammenarbeit steht die Entwicklung und Nutzung von Technologien und Verfahren im Vordergrund, die zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz bei betrieblichen Abläufen und zur Reduktion von Umweltauswirkungen beitragen. Nicht zuletzt spielt die Flughafen Zürich AG auch als Arbeitgeberin für Absolventinnen und Absolventen eine Rolle.

Sponsoring und Partnerschaften

Mit ihrem [Regionalsponsoring](#) leistet die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich einen Beitrag für eine lebendige Zivilgesellschaft sowie für Sport und Kultur – zugunsten der Menschen in der Flughafenregion. Nebst kleineren lokalen Vereinen und gemeinnützigen Organisationen unterstützt die Flughafen Zürich AG auch Stadt- und Dorffeste sowie verschiedene kulturelle Veranstaltungen in der Region. Das Engagement geht über rein monetäre Beiträge hinaus und kann auch Naturleistungen umfassen.

Die am höchsten dotierten Sponsoringleistungen am Standort Zürich gingen im Berichtsjahr an die Young Flyers, welche die Flughafen Zürich AG als Hauptpartnerin unterstützt. Diesem Verbund von Eishockeyvereinen gehören über 720 Nachwuchsspielerinnen und Nachwuchsspieler an. Daneben profitieren viele kleinere lokale Vereine oder Organisationen von Sponsoringbeiträgen. Als weitere Form der Zusammenarbeit geht das Unternehmen mit einzelnen Akteuren strategische Partnerschaften ein, so mit Schweiz Tourismus, Zürich Tourismus, dem Verkehrshaus der Schweiz, Food Zürich und dem Filmfestival Zürich.

Die Flughafen Zürich AG organisiert und unterstützt an ihren internationalen Standorten gemeinnützige Aktivitäten, die der lokalen Bevölkerung zugutekommen. In Brasilien gehören kulturelle Anlässe ebenso dazu wie solche mit sozial-ökologischem Charakter wie das Projekt «Água e Vida». Dieses umfasst Bildungs- und Sensibilisierungsarbeit für den Schutz der Meere sowie je Standort eine jährliche Müllsammelaktion am Strand. In Vitória wurden zudem an der Curva da Jurema, einem Strandabschnitt in der Nähe des Flughafens, Informationstafeln zum Thema «Schutz der Küstenvegetation» aufgestellt und finanziert. Zum Projekt gehören auch themenbezogene Veranstaltungen in umliegenden Quartieren durch eine Nichtregierungsorganisation (NGO). In Chile wurden an den Flughäfen in Zusammenarbeit mit den Behörden verschiedene Sensibilisierungskampagnen durchgeführt, unter anderem zur Sicherheit auf der Strasse und zur Prävention von häuslicher Gewalt.

Am Standort Noida, Indien, geniesst das gemeinnützige Engagement zugunsten umliegender Gemeinden einen hohen Stellenwert. In Zusammenarbeit mit einer NGO läuft bereits ein Bildungsprogramm zur praxisnahen Weiterbildung von jungen Erwachsenen, von dem im Berichtsjahr 75 Personen profitieren konnten. Es wurden unterschiedliche Kurse angeboten: von grundlegenden Anwenderkenntnissen am Computer über Rettungswesen bis zu Buchhaltung. Nach Inbetriebnahme sind Investitionen in den Bereichen Medizin, Schulen, Trinkwasserversorgung oder Strassenbau über einen Zeitraum von fünf Jahren geplant, beispielsweise Handpumpen für die Wasserversorgung oder die Instandsetzung eines Schulhauses.



Ein Spieler des EHC Winterthur, einer der Clubs, die zu den Young Flyers gehören.
Quelle: EHC Winterthur Nachwuchs / Ivo Scholz Fotografie



Kinder sammeln bei Projekt «Água e Vida» Müll am Strand von Vitória.

Lärm

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

Relevanz

Fluglärm ist eine wesentliche Auswirkung des Flugbetriebs und insbesondere am Standort Zürich eine Belastung für viele Anwohnende im Umland. Nach den relativ ruhigen Jahren während der Covid-19-Pandemie hat die Lärmbelastung gegen Ende des Berichtsjahrs wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht. Verglichen mit anderen Drehkreuzen in Europa gilt am Flughafen Zürich eine der strengsten Nachtflugregelungen. Trotzdem stehen Flüge in den Nachtstunden besonders in der Kritik.

GRI 3-3

Wie viel Lärm an welchem Ort verursacht und wahrgenommen wird, hängt von einer Reihe von zusammenwirkenden Faktoren ab. Grundlegend ist die Ausrichtung der Pisten und damit der Flugrouten. Diese orientieren sich an den Gegebenheiten des Geländes und des vorherrschenden Wetters. Weiter spielen der Flugplan der Fluggesellschaften und die eingesetzte Flugzeugflotte eine entscheidende Rolle. 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](#)). Nicht ausser Acht gelassen werden darf die Siedlungsentwicklung, die am Standort Zürich in den letzten Jahrzehnten trotz den baulichen und planerischen Einschränkungen durch die Lärmschutzgesetzgebung und den kantonalen Richtplan immer mehr Anwohnende in lärmbelastete Gebiete gebracht hat.

Bei den Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien und Chile steht die Lärmthematik weniger im Fokus. Jene Flughäfen weisen ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen auf. Im Falle von Brasilien liegt die Anzahl Flugbewegungen an allen Standorten unter der Schwelle, ab welcher der Staat ein verpflichtendes Lärmmonitoring verlangt. Hinzu kommt, dass die An-/Abflüge an den Standorten in Brasilien mehrheitlich über dem Meer stattfinden und die Flughäfen in Chile ausserhalb von grossen Siedlungen liegen.

Ansatz und Fortschritt

Die Flughafen Zürich AG begegnet dem Fluglärm mit technischen, baulichen, betrieblichen und finanziellen Massnahmen, die alle zum Ziel haben, den Lärm an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg zu reduzieren. Sie strebt am Standort Zürich an, dass ausserhalb des im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegten Gebiets keine Wohnzonen von Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts (IGW) betroffen sind. Dieses Ziel wurde 2022 im Gegensatz zu 2021 nicht erreicht (Werte für das Berichtsjahr liegen noch nicht vor, siehe [Kennzahlen](#)). Die Gründe werden im nachfolgenden

Abschnitt «Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen» erläutert. Darüber hinaus sind im [Schallschutzprogramm](#) verschiedene Massnahmen des passiven Schallschutzes gebündelt, zu denen die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich als Verursacherin des Lärms verpflichtet ist. Dazu gehört insbesondere der Einbau von Schallschutzfenstern an Liegenschaften in den Wohn- und Schlafräumen. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, von 2022 bis 2026 jährlich an mindestens 200 weiteren Objekten Schallschutzfenster einzubauen oder eine Rückerstattung ausbezahlen. Dieses Ziel wurde in den letzten Jahren erreicht, so auch 2023.

Kommunikation mit der Bevölkerung

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

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

Im Berichtsjahr sank die Anzahl an Anfragen und Reklamationen gegenüber dem Vorjahr um knapp 20%. Der häufigste Grund für Anfragen und Reklamationen waren die abendlichen Südflüge und die regelmässig verspäteten Flüge nach 23:00 Uhr (siehe [Lärmkennzahlen](#)).

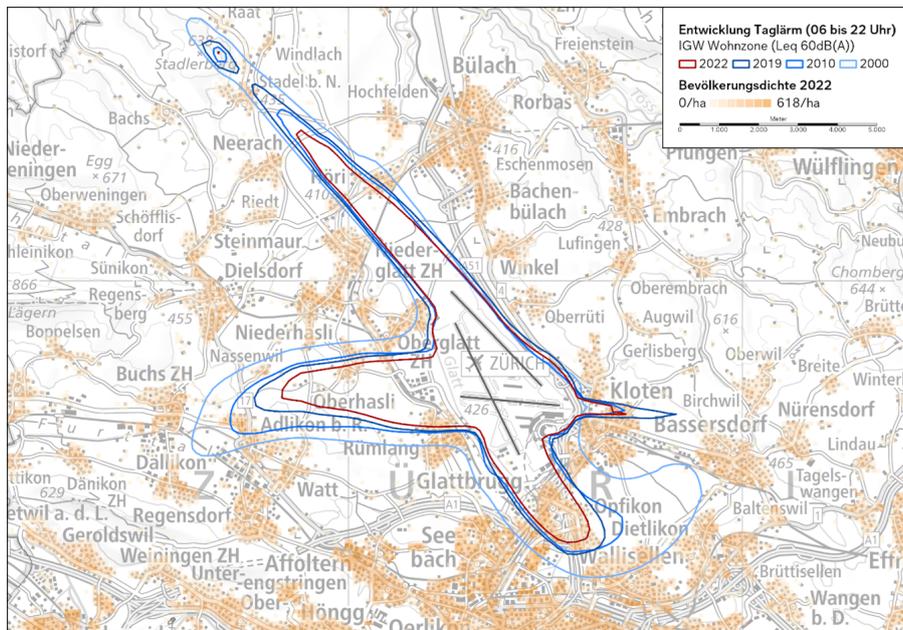
An den Standorten in Brasilien und Chile hat Fluglärm eine geringe Bedeutung. Dennoch stehen an den Flughäfen in [Florianópolis](#), [Vitória](#) und [Macaé](#) je eigene Beschwerdekanaäle zur Verfügung, welche für Lärminformationen und -beschwerden zur Verfügung stehen. Die jeweilige Umweltlizenz der Flughäfen ist mit der Verpflichtung verknüpft, eine einfach zugängliche digitale Anlaufstelle für Lärmbeschwerden einzurichten und den Behörden quartalsweise zu berichten. Mehr Informationen sind im Kapitel [Geschäftsethik](#) zu finden.

Lärmmonitoring

Eine objektive 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. Die von den Messstationen aufgezeichneten Schallereignisse werden mit einem automatisierten System den entsprechenden Flugbewegungen zugeordnet. Die erfassten Daten werden monatlich im [Lärmbulletin](#) publiziert, das auf der Unternehmenswebsite frei zugänglich ist. Gemäss Festlegungen des SIL werden weiter die Fluglärmbelastung und der Fortschritt der Lärminderungsmassnahmen jährlich in einem umfangreichen Bericht analysiert und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt

(BAZL) vorgelegt. Basierend auf diesem Bericht werden Gegenmassnahmen eingeleitet (siehe [Nachflüge und Ausnahmegewilligungen](#)).

Im Zuge der Erholung des Flugverkehrs, der wegen der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 zwischenzeitlich fast ganz zum Erliegen gekommen war, nahm die Zahl der startenden und landenden Flugzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr zu. Sie liegt Ende 2023 fast wieder auf dem Vor-Pandemie-Niveau. Entsprechend wurde an den vier wichtigsten Messstellen in den Tagstunden eine gleiche oder höhere Fluglärmbelastung als im Vorjahr registriert. Die Werte erreichten aber nicht an allen Messstellen das Niveau von 2019.



Entwicklung Taglärm (06 bis 22 Uhr), IGW Wohnzone (Leq=60dB(A))
Quellen: EMPA, Statistisches Amt des Kantons Zürich, swisstopo

Die obenstehende Grafik zeigt die Veränderung der Fluglärmbelastung im Verlauf der Zeit am Flughafen Zürich. Gezeigt wird die Lärmkontur des IGW für die Wohnzone für verschiedene Jahre. Der Vergleich zeigt den Rückgang der Lärmbelastung trotz konstantem bis wachsendem Flugverkehr. Diese Reduktion ist auf den technischen Fortschritt und die damit verbundene Lärminderung im Flugzeugbau zurückzuführen. Einzige Ausnahme ist das Jahr 2022, in welchem die Lärminderung auf die geringe Anzahl der Flugbewegungen zurückzuführen war. Die aktuellen Lärmkonturen des Berichtsjahres sind erst per Mitte Jahr verfügbar.

Überwachung der Abflurouten

Die Abflurouten 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 5'000 Fuss (ca. 1'500m ü. M.) und nachts bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 Fuss bzw. 2'500m 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, müssen plausible Gründe wie beispielsweise das Umfliegen von Gewitterwolken oder Anweisungen der Flugsicherung vorliegen. In Fällen, in denen 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 oder Vertreterinnen der Fluggesellschaften ergänzt. Wenn eine Untersuchung nicht zufriedenstellend verläuft, kann es zu einer Anzeige beim BAZL kommen. Durch diese ständige Überprüfung wird bei den Fluggesellschaften permanent auf eine Optimierung des Abflugverhaltens hingewirkt.

Häufigste Ursache für Flugwegabweichungen waren, wie im Vorjahr, Anweisungen der Flugsicherung. Aufgrund von unbegründeten Abweichungen wurden 132 (2022: 138) Ermittlungen eingeleitet, und es fanden 38 (2022: 39) Aussprachen mit Chefpilotinnen und -piloten statt.

Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Die Anwohnenden am Standort Zürich empfinden Flüge während der Nachtzeit als besonders störend. Anlass zu Reklamationen geben insbesondere die Flüge nach 23:00 Uhr. Die Flughafen Zürich AG setzt zusammen mit den Flughafenpartnern ein Massnahmenprogramm um, damit die Anzahl der Flüge nach 23:00 Uhr reduziert werden kann. Die wesentlichen Massnahmen, die eine dauerhafte Verbesserung bringen würden, wie die Entflechtung von An- und Abflugrouten oder die Verlängerungen der beiden kürzeren Pisten, können noch nicht umgesetzt werden. Aufgrund der langwierigen Entscheid- und Genehmigungsverfahren dauert dies noch einige Jahre. Die kurz- bis mittelfristigen Massnahmen beinhalten insbesondere die Planung und Bereitstellung von genügend Personal sowie die Optimierung der betrieblichen Abläufe.

Im Jahr 2023 wurden 13'564 Flüge (2022: 10'109) nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) durchgeführt. Für insgesamt 310 Flüge (2022: 241 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit (23:30 bis 06:00 Uhr) stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt (siehe [> Lärmkennzahlen](#)). Grund für die vielen Nachtflüge war insbesondere die unbefriedigende Verspätungssituation an vielen europäischen Standorten aufgrund des Personalmangels. Nach der Pandemie konnte insbesondere das Abfertigungs-, Sicherheits- und Flugsicherungspersonal nicht rechtzeitig aufgestockt werden.

Nutzung der Schallschutzhalle

Die im Jahr 2014 am Standort Zürich fertiggestellte Schallschutzhalle trägt massgeblich zur Verminderung des Lärms von Triebwerkstandläufen bei. In der Halle können Triebwerke eines Flugzeugs bis zur Grösse einer Boeing 747-8 getestet werden. Im Gegensatz zum Vorjahr, als die Halle über Monate defekt war, konnten im Berichtsjahr bis auf wenige Ausnahmen alle Standläufe innerhalb der Halle durchgeführt werden. Weil die Schallschutzhalle den Lärm für die Anwohnenden zwar stark reduziert, aber nicht vollständig eliminiert, sind die Triebwerktests durch ein Lärmkontingent begrenzt.

Standläufe während der Nacht betrafen hauptsächlich Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge (80% aller Nachtstandläufe). Langstreckenflugzeuge wie A340, A330 und B777 sowie alle übrigen Flugzeugtypen wurden dagegen mehrheitlich tagsüber getestet. Die zulässige Lärmdosis wurde im Jahr 2023 in zwei einzelnen Zeitfenstern überschritten. Dies ist deutlich weniger als die 25 Überschreitungen, die gemäss Betriebsreglement pro Kalenderjahr erlaubt wären. Nach Angaben der

Flugzeugunterhaltsbetriebe wurden 757 Leerlaufstarts (Idle) auf dem Vorfeld und den Standplätzen durchgeführt, wobei 313 nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) stattfanden.

Lärmgebühren und Airport Zurich Noise Fund

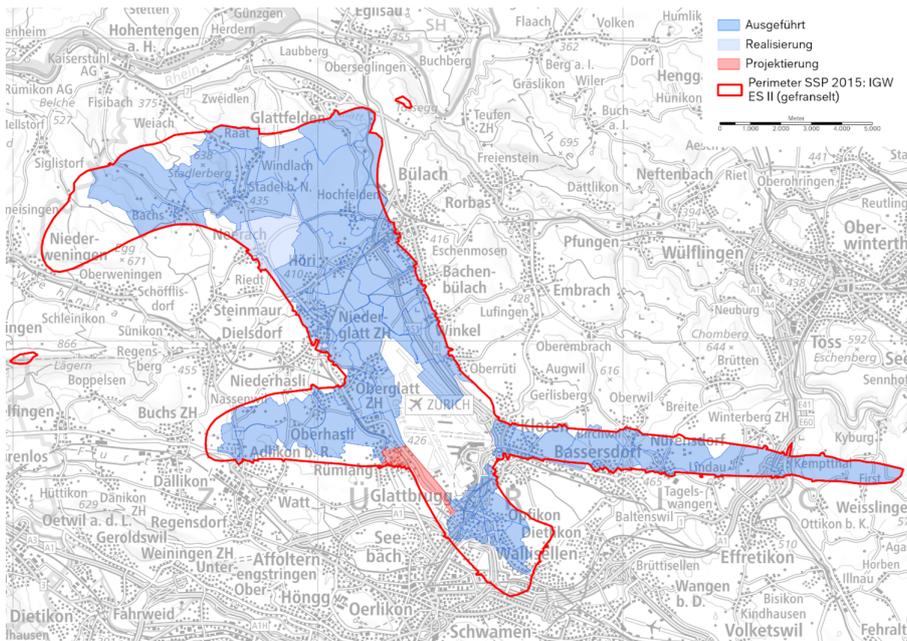
Mit der Erhebung von lärmabhängigen Gebühren wird für die Fluggesellschaften ein finanzieller Anreiz geschaffen, um mit möglichst lärmfreundlichen Flugzeugen von und nach Zürich zu fliegen. Dazu sind alle Jet-Flugzeuge in eine von fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt, die je nach Zeitpunkt pro Landung und Start anfallen. Zusätzlich werden zwischen 21:00 und 07:00 Uhr Tagesrand- und Nachtzuschläge erhoben, die nach Lärmklasse und Zeitpunkt der Landung respektive des Starts differenziert werden.

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

Im Jahr 2023 wurden insgesamt CHF 15.4 Mio. Erträge aus Flugzeuglärmgebühren generiert. Davon entfielen CHF 6.2 Mio. auf die ordentlichen, während 24 Stunden gültigen Lärmgebühren und CHF 9.2 Mio. auf die Tagesrand- und Nachtzuschläge. Die Zuschläge wurden letztmals im Jahr 2019 angepasst.

Schallschutz

Als Anlagenhalterin ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, für die Kosten der Schallschutzmassnahmen an Liegenschaften in den Gemeinden rund um den Flughafen Zürich, die übermässigem Fluglärm ausgesetzt sind, aufzukommen. Als Hauptmassnahme hat sich die Flughafen Zürich AG das Ziel gesetzt, im Zeitraum von 2022 bis 2026 jährlich an mindestens 200 weiteren Objekten Schallschutzfenster einzubauen oder eine Rückerstattung auszahlend. Im Berichtsjahr konnte dieses Ziel mit 205 Objekten (Liegenschaften mit eigener Hausnummer) erreicht werden.



Schallschutzprogramm – Massnahmen Fenster in 2023; Quelle: swisstopo

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

Von 1999 bis und mit 2023 wurden im Rahmen des Schallschutzprogramms rund CHF 313 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 5'760 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 12.2 Mio. Ausgaben im Jahr 2023 entfielen CHF 0.7 Mio. auf Projektierungen, CHF 10.1 Mio. auf Sanierungen und CHF 1.4 Mio. auf Rückerstattungen. Die Finanzierung erfolgt vollständig durch den AZNF.

Seit 1999 CHF

313 Mio.

für Schallschutzmassnahmen
ausgegeben

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

Im Rahmen der bereits früher abgeschlossenen Phase 1 des Schutzkonzeptes Süd wurden zwischen 2016 und 2018 rund 1'100 Fensterschliesser und 900 Schalldämmlüfter in Schlafzimmern eingebaut. Die Gesamtkosten betragen rund CHF 3 Mio.

Lärmentschädigung (formelle Enteignungen)

Fluglärm kann den Wert einer Liegenschaft beeinflussen, weswegen am Standort Zürich rund 20'100 Entschädigungsbegehren von Eigentümerinnen und 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 2023 15'002 (75%) erledigt und dabei CHF 87.8 Mio. an Lärmentschädigungen ausbezahlt werden. Sämtliche Lärmentschädigungen werden aus dem AZNF finanziert.

Weil in den Gesetzen des Bundes kaum Regelungen betreffend Lärmentschädigungen bzw. den direkten Überflügen 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 der Rechtsfragen und zum anderen um die rechtliche Beurteilung der spezifischen Situation in den verschiedenen Flughafenregionen.

Lärmkennzahlen Flughafen Zürich

AO7

Flughafen Zürich, Schweiz	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Einwohner ¹⁾ über Alarmwert	6'413	0	71	3'745	n/a ²⁾
Anzahl Einwohner über Immissionsgrenzwert	56'348	10'303	17'449	49'143	n/a ²⁾
Anzahl Einwohner über Planungswert	144'518	34'903	47'402	131'686	n/a ²⁾
Gesamtfläche Wohnzonen ausserhalb IGW SIL (ha) ³⁾	96.2	0.0	0.0	77.7	n/a ²⁾
Fläche Wohnzonen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a ²⁾
Fläche Wohnzonen 1. Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	15.6	0.0	0.0	16.9	n/a ²⁾
Fläche Wohnzonen 2. Nachtstunde (23:00 bis 05:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	80.6	0.0	0.0	60.8	n/a ²⁾
Tagesfluglärmbelastung ⁴⁾ am NMT 1/ 3/ 6/ 10 (dB[A]) ⁵⁾	66/59/66/59	61/55/59/55	62/55/60/54	64/57/64/57	64/59/65/59
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	273/214	303/103	284/93	58/23	307/109
davon Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	3	2	6	0	2
ausserhalb der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	1/0	1/0	19/2	134/13	8/0
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/eingeleiteter Ermittlungen	4144/136	3628/83	4584/89	4837/138	5202/132
Anzahl Nachtflugbewegungen (22:00 bis 06:00 Uhr)	12'968	3'157	4'422	10'109	13'564
davon in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr)	10'342	2'770	3'755	7'733	10'058
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ⁶⁾	272	69	75	241	310
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	65	31	23	38	30
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	20	12	1	7	9
davon diverse Ursachen	187	26	51	196	271
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte ⁷⁾	6'400	6'700	5'350	5'560	5'760
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ⁸⁾	2'588	891	817	3'330	2'695

1) Umhüllende Lärmkurven

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

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

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

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

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

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

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

Ökologische Wirkungen

Energie und Klima

Die Reduktion des eigenen Treibhausgasausstosses auf netto null bis 2040 ist eine der wichtigsten Prioritäten der Flughafen Zürich Gruppe.

Relevanz

Bereits 1991 hat die Flughafen Zürich AG begonnen, am Standort Zürich Massnahmen zur Reduktion des eigenen CO₂-Ausstosses umzusetzen. Seither konnte sie den jährlichen Ausstoss am Flughafen Zürich um rund 50% reduzieren, trotz Ausbau der Infrastruktur und einer Verdoppelung der Passagierzahlen im gleichen Zeitraum. Um ihren Beitrag zu leisten, den globalen Temperaturanstieg gemäss Übereinkommen von Paris auf deutlich unter zwei Grad zu begrenzen, strebt die Flughafen Zürich Gruppe an, ihre eigenen Treibhausgas-Emissionen (Scopes 1 und 2) bis ins Jahr 2040 auf netto null zu senken.

GRI 3-3

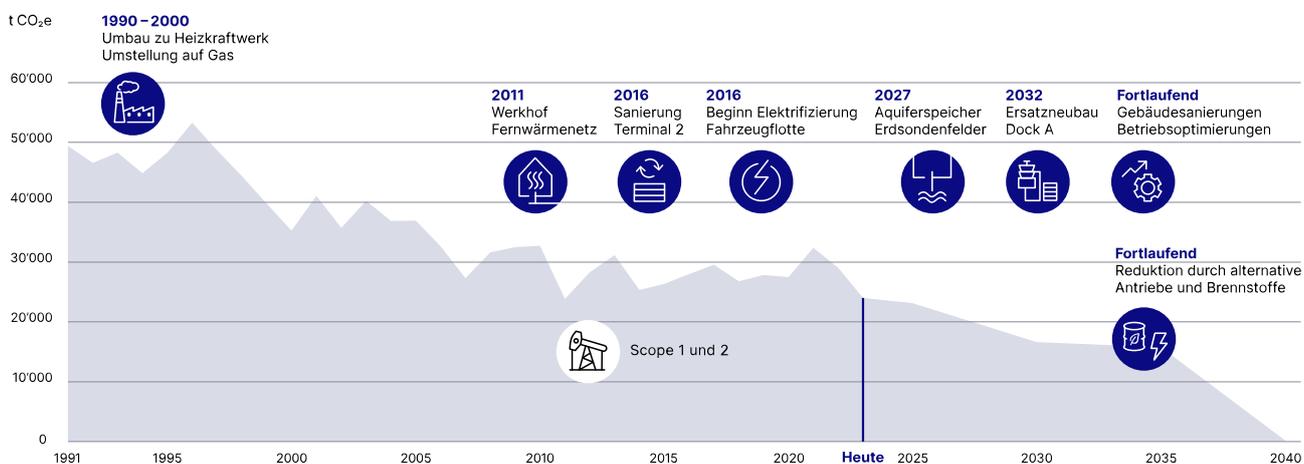
Von den bekannten Klimagasen ist Kohlendioxid (CO₂) an Flughäfen das einzige, das in massgeblichen Mengen ausgestossen wird. Die Flughafen Zürich AG trägt deshalb die CO₂-Emissionen jährlich pro Standort in einem Inventar unter Anwendung der Standards des «Greenhouse Gas Protocols» zusammen. Weitere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

Neben der Senkung der eigenen Treibhausgasemissionen, stellt sich das Unternehmen auch der Herausforderung, sich dem bereits stattfindenden Klimawandel anzupassen. Denn der Flughafenbetrieb ist auf vielfältige Weise davon betroffen. Sich verändernde Niederschlags- und Windmuster, auf die mit infrastrukturellen und betrieblichen Massnahmen reagiert werden muss, sind nur ein Beispiel für solche Auswirkungen der steigenden Durchschnittstemperatur. Eine Analyse der eigenen Betroffenheit und der entstehenden Risiken wurde im Berichtsjahr durchgeführt. Die daraus folgenden Massnahmen werden im laufenden Jahr erarbeitet.

Ansatz und Fortschritt

Netto-Null bis 2040

Die Flughafen Zürich Gruppe ist bestrebt, den Energiebedarf sowie den Einsatz von fossilen Brenn- und Treibstoffen so weit wie möglich zu reduzieren und so den damit verbundenen Ausstoss von Treibhausgasen zu senken. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 die Treibhausgasemissionen nach Scopes 1 und 2 an all ihren Standorten ohne Kompensationen auf netto null zu senken. Dies bedeutet, dass die durch Menschen verursachten restlichen Treibhausgas-Emissionen wieder aus der Atmosphäre entfernt werden müssen, so dass sich eine Bilanz von null ergibt. In anderen Worten: Wer weiterhin Treibhausgase ausstösst, muss gleichzeitig dafür sorgen, dass die gleiche Menge für einen bestimmten Zeitraum wieder aus der Atmosphäre entfernt wird. Als Zwischenziel am Standort Zürich ist die Senkung der jährlichen Treibhausgas-Emissionen auf noch 20'000 Tonnen bis ins Jahr 2030 gesetzt. Um seine Ziele zu erreichen, hat das Unternehmen einen schrittweisen [Absenkungspfad](#) festgelegt.



Die Treibhausgasemissionen der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich seit 1991 und geplanter Absenkungspfad bis 2040

Den grössten Anteil an den Treibhausgas-Emissionen in Scope 1 am Flughafen Zürich hat das flughafeneigene Heizkraftwerk, das mittels Wärme-Kraft-Kopplung Wärme für das Fernwärmenetz und Strom für den Eigenbedarf produziert. Betrieben wird es mit Erdgas oder Heizöl, die auf diese Weise effizient genutzt werden, aber gleichwohl zu erheblichen Treibhausgas-Emissionen führen. Folglich hat für die Flughafen Zürich AG die Reduktion des Energiebedarfs im Gebäudebereich Priorität. Mit jeder Gebäudesanierung kann dank besserer Dämmung, effizienteren Anlagen und neuen Wärme- und Kälteversorgungskonzepten der Energiebedarf gesenkt werden. Um die steigenden Anforderungen erfüllen zu können und die Entwicklung zu beschleunigen, wurde im Berichtsjahr im Bereich «Real Estate» eine neue Abteilung «Energie & Dekarbonisierung» geschaffen, welche sich der Reduktion der Treibhausgasemissionen im Gebäudebereich widmet. Als eine der ersten Arbeiten wurde mit der Erstellung eines neuen Masterplans für die künftige Energieversorgung begonnen.

Neben der Höhe des Energiebedarfs ist die Art der Erzeugung der nutzbaren Energie der zweite Ansatzpunkt. Das grösste Potenzial liegt hier in der Nutzung geothermischer Strukturen. Schon heute wird ein relevanter Anteil der Infrastruktur auf diesem Weg mit Wärme und Kälte versorgt, so das Dock E, der Circle und Teile des Werkhofs. Das im Vorjahr angestossene Projekt zur [Nutzung eines Aquiferspeichers](#) für die Wärme- und Kälteversorgung eines wesentlichen Teils des Flughafens wurde im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Erkundungsbohrungen lieferten vielversprechende Resultate, was die Lage und Beschaffenheit der in rund 300 Metern Tiefe verlaufenden geologischen Rinne anbelangt. Es sind nun weitere Abklärungen nötig. Im Erfolgsfall kann der Flughafen Zürich die Rinne ab 2027 nutzen. Im Berichtsjahr wurde zudem mit der Projektierung der für die Nutzung des unterirdischen Speichers notwendigen Wärmepumpen-/ Kältemaschinenzentrale «Energiezentrale Mitte» begonnen.



Im Berichtsjahr fanden drei Sondierbohrungen zur Erkundung der unterirdischen Rinne statt.

Für die Deckung des Strombedarfs bezieht die Flughafen Zürich AG einerseits Strom vom Netz, der vollständig fossilfrei produziert ist. Andererseits produziert sie selbst Strom im Heizkraftwerk sowie mit Photovoltaikanlagen. Sie plant in den nächsten Jahren den Zubau von weiteren Photovoltaikanlagen.

Neben dem Gebäudebereich sind die Fahrzeuge eine relevante Quelle von Treibhausgasen. Die Umstellung auf elektrische Antriebe läuft schon seit längerem und fand auch im Berichtsjahr seine Fortsetzung. Der Absenkungspfad sieht einen weitestgehenden Übergang zu elektrischen Antrieben vor. Mit der Zunahme von batteriebetriebenen Fahrzeugen verbunden ist der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur. Dies sowohl auf der Luftseite für die Flughafenpartner als auch auf der Landseite für die Allgemeinheit. Für letztere wurde im Berichtsjahr durch einen externen Partner eine Schnellladestation in Betrieb genommen.

Die Flughafen Zürich Gruppe setzt sich aktiv dafür ein, dass auch die Flughafenpartner ihre Emissionen massgeblich reduzieren. Die notwendige Unterstützung durch die Erstellung der Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge und Maschinen ist am Standort Zürich eine von mehreren Massnahmen. Die Anlagen zur stationären Versorgung der Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft anstelle der Hilfstriebwerke ist eine weitere wesentliche Massnahme. Sie bringt eine grosse Reduktion der Treibhausgasemissionen der Flugzeuge, welche die stationären Anlagen nützen müssen und die Hilfstriebwerke erst kurz vor Triebwerkstart in Betrieb nehmen dürfen. Dies führt nebenbei dazu, dass die Lärm- und Schadstoffemissionen wesentlich reduziert werden. Dieselbe Art von Anlagen für die stationäre Versorgung der Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft wird aktuell auch an sämtlichen Dock-Standplätzen an den Standorten Florianópolis und Vitória in Brasilien realisiert, um die Emissionen in Scope 3 zu senken.

Die drei Standorte Florianópolis, Vitória und Macaé in Brasilien haben neben der Anforderung der Flughafen Zürich Gruppe, bis 2040 Netto-Null zu erreichen, ein zusätzliches Ziel zur Erreichung von Klimaneutralität bis 2030 gesetzt. Für letzteres können auch Kompensationszertifikate zum Einsatz kommen. In Indien, wo der Flughafen in Noida im Bau steht, besteht die Absicht, bereits bis 2030 die Treibhausgase auf netto null zu senken. Um die dazu nötigen Massnahmen festlegen zu können, werden fortlaufend Machbarkeitsstudien durchgeführt.

Airport Carbon Accreditation

Airport Carbon Accreditation (ACA) ist das weltweit verbreitete und anerkannte Programm des Internationalen Flughafenverbandes (ACI), welches die Flughäfen bei der effektiven Reduktion von Treibhausgasemissionen unterstützt und den Fortschritt einstuft. Der Flughafen Zürich ist weiter auf Stufe vier akkreditiert. Neben der Senkung der Treibhausgase bedeutet dies eine Zielsetzung für die Erreichung von netto null Treibhausgas-Emissionen aus Scopes 1 und 2, den entsprechenden Absenkungspfad sowie den Nachweis von Massnahmen, die die Flughafenpartner ebenfalls zu Treibhausgas-Reduktionen bewegen.



Die drei Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien, Florianópolis, Vitória und Macaé, haben im Berichtsjahr bei ACA einen Aufstieg geschafft und sind neu auf Stufe 2 akkreditiert. Dies bedeutet, dass sie ihren Treibhausgasausstoss von Jahr zu Jahr reduzieren.

Grossverbrauchervereinbarung

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

Vorbild Energie und Klima

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

Nachhaltige Treibstoffe

Um die Treibhausgas-Emissionen im Flugverkehr über den Flughafenbetrieb hinaus zu senken, engagiert sich die Flughafen Zürich AG für den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels, kurz SAF). Unter SAF versteht man einen aus biogenen Abfällen oder synthetisch hergestellten Treibstoff, der über den Lebenszyklus betrachtet mindestens 80% weniger CO₂-Emissionen verursacht als fossiles Kerosin. Die Flughafen Zürich AG fördert den Einsatz von SAF in der Rolle als Kompetenzzentrum bei ihren Partnern am Flughafen Zürich sowie schweizweit und an ihren übrigen Standorten im Ausland. Ausserdem unterstützt sie politische Bestrebungen für eine mit der EU harmonisierte Beimischquote.

Die Flughafen Zürich AG selbst hat eine Übereinkunft mit dem ETH-Spin-off Synhelion SA zum zukünftigen Bezug von synthetischem Dieseltreibstoff für Fahrzeuge abgeschlossen. Synhelion hat sich zum Ziel gesetzt, mit einer neuen Technologie im grossen Umfang synthetischen Treibstoff aus Wasser, CO₂ und Sonnenenergie zu produzieren.

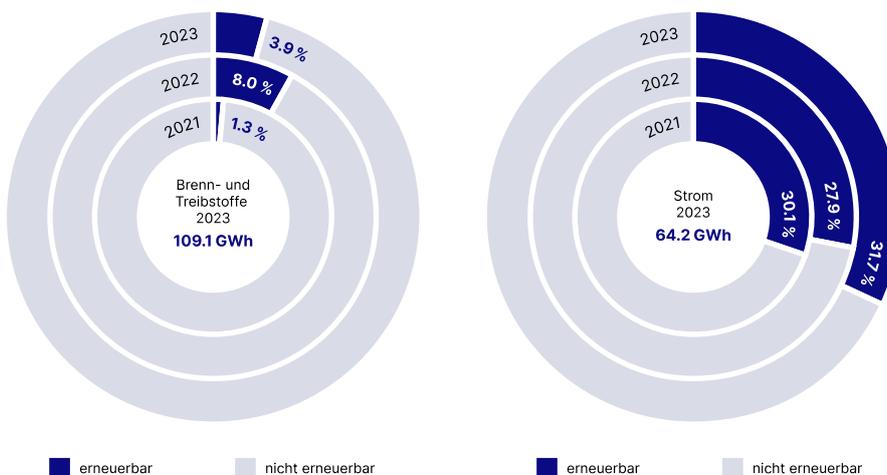
Situation im Berichtsjahr

Nachdem die Bereitstellung von Nutzenergie Anfang des Berichtsjahres noch sehr anspruchsvoll war, entspannte sich die Lage zum Frühling hin merklich. Die im Vorjahr ergriffenen Massnahmen zur Bedarfsreduktion wurden während der ersten Monate des Berichtsjahres weitergeführt und einige davon auf eine dauerhafte Basis gestellt. Die Konzepte für den Fall einer Mangellage sind weiter einsatzbereit.

Im Berichtsjahr arbeiteten die Fachleute des Unternehmens weiter an der Reduktion des Energiebedarfs. So konnte beispielsweise im Dock E die Wärmepumpe optimiert und die Nutzung der Erdwärme erhöht werden. Eine verbesserte Abwärmennutzung trug ebenfalls zur Reduktion der fossil bereitgestellten Wärme bei.

Im Vergleich zum Vorjahr wurde im Berichtsjahr das flughafeneigene Heizkraftwerk, das sowohl mit Gas als auch mit Heizöl betrieben werden kann, wieder fast ausschliesslich mit Gas betrieben. Dies ist der Hauptgrund für die gesunkenen Treibhausgasemissionen aus der Wärmeproduktion. Weitere Gründe waren die hohen Temperaturen im zweitwärmsten Jahr in der Schweiz seit Messbeginn, was den Heizbedarf verringerte, sowie der höhere Gesamtwirkungsgrad des Heizkraftwerks.

Der Anteil der erneuerbaren Energien konnte beim Strom leicht gesteigert werden (siehe Grafik). Bei den Brenn- und Treibstoffen ging der Anteil der Erneuerbaren hingegen deutlich zurück. Die Ursache liegt darin, dass im Berichtsjahr auf den Einsatz von Biogas verzichtet wurde, das im Vorjahr noch einen erheblichen Anteil ausgemacht hatte.



Anteil erneuerbarer Energie am Flughafen Zürich

Kennzahlen

Treibhausgas-Emissionen

GRI 305-1; 305-2; 305-3

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1 Flughafen Zürich AG	Tonnen	26'218	26'284	32'372	29'043	23'992
CO ₂ e Scope 2 Flughafen Zürich AG	Tonnen	1'632	1'212	19	24	21
Total Scope 1 und 2	Tonnen	27'850	27'496	32'390	29'067	24'014
CO ₂ e Scope 3 Flughafensystem ¹⁾	Tonnen	4'516'773 ²⁾	1'657'154 ²⁾	1'803'890 ²⁾	3'452'893 ²⁾	4'123'913

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	91 ³⁾	248 ³⁾	299
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	980 ³⁾	364 ³⁾	387
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	1'071³⁾	612³⁾	686

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	82 ³⁾	202 ³⁾	305
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	1'193 ³⁾	390 ³⁾	354
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	1'274³⁾	592³⁾	659

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	22	10	12	64
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	458	452	446	520
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	480	462	458	584

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	97	99	57	77
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	328	350	541	527
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	425	449	598	604

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	31	40
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	41	218
Total Scope 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	73	258

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

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

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

2) Rückwirkende Korrektur

3) Rückwirkende Anpassung der Berechnungsmethode

Energie

GRI 302-1; 302-2; 302-3; 302-4

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Thermische Energie	MWh	88'469	88'302	120'634	106'154	103'689
erneuerbar	MWh	1'508	1'480	1'584	8'886 ¹⁾	4'292
nicht-erneuerbar	MWh	86'961	86'822	119'050 ¹⁾	97'268 ¹⁾	99'397
Treibstoffe	MWh	6'110	3'662	4'922	4'799	5'393
erneuerbar	MWh	0	0	0	0	0
nicht-erneuerbar	MWh	6'110	3'662	4'922	4'799	5'393
Strom	MWh	62'703 ¹⁾	44'933 ¹⁾	47'315 ¹⁾	59'688 ¹⁾	64'184
erneuerbar	MWh	15'771	11'839	14'263	16'651	20'370
nicht-erneuerbar	MWh	46'931 ¹⁾	33'093 ¹⁾	33'052 ¹⁾	43'036 ¹⁾	43'815
Gesamtenergieverbrauch (Thermische Energie, Treibstoff, Strom)	MWh	157'281¹⁾	136'896¹⁾	172'871¹⁾	170'641¹⁾	173'266
Gesamtverbrauch Primärenergie ²⁾	MWh	497'595	411'709	456'589 ¹⁾	505'205	494'359
Energieintensität nach GVV ³⁾	%	84.2	94.8	114.3 ⁴⁾	106.2	90.7

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	252	310 ¹⁾	301
Stromverbrauch	MWh	n/a	9'420	7'716	8'423 ¹⁾	10'654
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	9'420	7'968	8'733¹⁾	10'955

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	254	345 ¹⁾	403
Stromverbrauch	MWh	n/a	10'820	9'492	9'147 ¹⁾	9'747
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	9'746	9'492¹⁾	10'150

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	89	40	49	46
Stromverbrauch	MWh	n/a	1'121	1'107	1'092	1'150
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	1'210	1'147	1'141	1'196

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	393	400	231	420
Stromverbrauch	MWh	n/a	802	856	1'323	1'290
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	1'195	1'256	1'554	1'710

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	117	152
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	51	307
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	168	459

1) Rückwirkende Korrektur

2) Systemgrenze Gesamtflughafen ohne Treibstoffe

3) Energieverbrauch gemessen an der Energiebezugsfläche und den Benutzereinheiten

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

Abfall und Kreislaufwirtschaft

Die Flughafen Zürich Gruppe will Abfälle wann immer möglich vermeiden und Materialkreisläufe schliessen. Mit Blick auf die Kreislaufwirtschaft rückt der ressourcenschonende Bau von Gebäuden in den Fokus.

Relevanz

Ein Flughafen ist eine ressourcenintensive Infrastruktur mit diversen Hoch- und Tiefbauten sowie hohem Materialumsatz im Betrieb. Es besteht daher ein grosses Potenzial, einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft zu leisten, indem Produkte und Materialien im Umlauf gehalten werden, damit weniger Primärrohstoffe benötigt werden und weniger Abfälle entstehen. Die Materialkreisläufe sollen in erster Linie verlangsamt und reduziert werden, indem langlebige, reparaturfähige und wiederverwendbare Produkte beschafft und erstellt werden. In zweiter Priorität sind die Materialkreisläufe zu schliessen.

Bisher stehen insbesondere der Abfall und die Verwertung von Materialien am Ende ihrer Lebensdauer im Fokus. Denn an Flughäfen fallen einerseits im Betrieb und andererseits beim Unterhalt und der Weiterentwicklung der Infrastruktur die verschiedensten Abfälle an. Am Standort Zürich legt die Flughafen Zürich AG mit einem Abfallkonzept die Grundsätze fest, damit am gesamten Flughafen sämtliche Abfälle rechtskonform, ökonomisch, ökologisch und sicher entsorgt respektive der Verwertung zugeführt werden. Einen grossen Teil der in ihrem Unternehmen und bei Partnern anfallenden Abfälle sammelt die Flughafen Zürich AG selbst und liefert sie an entsprechende Verwertungsstellen. Dazu gehören insbesondere ein grosser Anteil an Kehricht, Papier und Karton, aber ebenso Abfälle, die durch die Reinigungskräfte in den Flugzeugkabinen zusammengetragen werden. Abfälle, die durch Dritte gesammelt und entsorgt werden (zum Beispiel aus dem Flugzeug-Catering), sind in der Abfallstatistik des Flughafens Zürich ebenfalls enthalten.

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

Auch an den Standorten im Ausland gehört die Vermeidung und die Verwertung von Abfällen zu den prioritären Umweltschutzmassnahmen. Sowohl in Chile und Brasilien als auch in Indien engagiert sich die Flughafen Zürich Gruppe an seinen dortigen Standorten, die Stoffkreisläufe zu schliessen und negative Auswirkungen auf die Umwelt durch Abfälle zu vermeiden.

Ansatz

Das Konzept der Kreislaufwirtschaft hat im Berichtsjahr innerhalb der Flughafen Zürich Gruppe weiter an Bedeutung gewonnen. Das Unternehmen als Bauherrin und Betreiberin von Infrastrukturbauten legt ein besonderes Augenmerk auf den Bau mit seinen erheblichen Materialflüssen. Am Standort Zürich laufen Arbeiten, um in Zukunft für die neuen Infrastrukturprojekte Materialpässe erstellen zu können, welche die Informationen zu Kreislauffähigkeit und Umweltauswirkungen der Bauten enthalten. So können die Zirkularität erhöht und die Umweltauswirkungen nicht nur im Betrieb, sondern auch beim Bau reduziert werden.

Das Prinzip der Vermeidung steht auch beim Abfall an erster Stelle, weshalb sich das Abfallkonzept des Flughafens Zürich nach den Grundsätzen «vermeiden – verwerten – umweltverträglich entsorgen» richtet. Stoffkreisläufe werden nach Möglichkeit geschlossen und Stoffflüsse minimiert. Dem Verursacherprinzip wird dadurch Rechnung getragen, dass mit der Abfallentsorgung verbundene Kosten den eigentlichen Verursacherinnen und Verursacher weiterverrechnet werden und damit ein finanzieller Anreiz zur Abfallvermeidung geschaffen wird.

In den Allgemeinen Umweltschutzbedingungen, die Bestandteil der Mietverträge und Bodenabfertigungsberechtigungen 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.

Die Abfallkennzahlen am Flughafen Zürich werden nach den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelt, was die Vergleichbarkeit verbessert. Mineralische Abfälle aus Bautätigkeit, Frostschutzmittel und organische Abfälle aus der Landwirtschaft sind darin nicht eingerechnet. Demgemäss betrug die Quote der stofflichen Verwertung für den Gesamtflughafen im Berichtsjahr 46.7%.

46.7%

stoffliche Verwertung

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 Regelfall wird der Kehricht in die Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz in Zürich geliefert, was einem Transportweg von lediglich sechs Kilometern entspricht.

Am Flughafen Zürich wurden im Berichtsjahr insgesamt 15'574 Tonnen Abfall entsorgt. Das sind rund 20% mehr als im Vorjahr, was das gestiegene Verkehrsvolumen widerspiegelt.

An den Standorten im Ausland gehört die Abfallbewirtschaftung zu den vordringlichsten Themen. Die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien haben sich zum Ziel gesetzt, die Menge des deponierten Abfalls drastisch zu reduzieren. Bis ins Jahr 2025 wollen sie jeweils 90% des pro Jahr anfallenden Abfalls nicht mehr auf Deponien bringen, sondern anderen, höherwertigen Entsorgungswegen zuführen. Das Zwischenziel von 70% für das Berichtsjahr wurde mit 78% klar übertroffen. In Noida in Indien gilt das Ziel, die Deponierung von Abfall ab der Betriebsphase gänzlich zu vermeiden.

Kennzahlen

Abfallmenge

GRI 306-3

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge ¹⁾	Tonnen	18'439	8'623	8'506	12'943	15'574
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	45.9	55.2	51.3	46.4	46.7
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle	Tonnen	202	56	80	171	201
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge	Tonnen	433	383	412	469	741
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	69.9
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	349	172	581	669
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	84.1
Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	328	180	151	230
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	0.0
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	55	79	92	353
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	0.0
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	n/a	2	12
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

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

Luftqualität

Es ist eine ständige Aufgabe, mit geeigneten Massnahmen den Ausstoss von Luftschadstoffen an den Standorten der Flughafen Zürich Gruppe zu verringern.

Relevanz

Die an Flughäfen entstehenden Luftschadstoffe können einer der folgenden vier Quellgruppen zugeordnet werden: Flugzeuge, Abfertigungsvorgänge, Flughafeninfrastruktur und landseitiger Verkehr. Die Schadstoffe entstehen hauptsächlich bei der Verbrennung von Brenn- und Treibstoffen wie Kerosin, Erdgas, Heizöl, Diesel oder Benzin. Hinzu kommt beim Feinstaub der Abrieb von Reifen. Aus diesen Quellen haben die Flugzeuge den grössten Anteil an den Emissionen. Folgende besonders relevanten Luftschadstoffe werden unterschieden: Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM), flüchtige organische Verbindungen (VOC) und Kohlenmonoxid (CO).

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

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

Ansatz

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

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

Um den Einsatz schadstoffärmerer Flugzeuge zu fördern, sind seit Langem emissionsabhängige Landegebühren in Kraft. Zur weiteren Senkung der Emissionen stehen an allen Dock-Standplätzen stationäre Systeme für die Versorgung der Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft zur Verfügung. Dies verursacht deutlich weniger Lärm-, CO₂- und Schadstoffemissionen, als wenn die Flugzeuge für den gleichen Zweck ihre Hilfstriebwerke laufen liessen. Zudem sind im betrieblichen Ablauf Verfahren etabliert, um Wartezeiten mit laufenden Triebwerken bestmöglich zu verhindern. Im Bereich der Abfertigung ist die schrittweise Umstellung von Verbrennungsmotoren für Fahrzeuge und Maschinen auf elektrische Antriebe in vollem Gang, und zwar nicht nur bei der Flughafen Zürich AG, sondern auch bei ihren Partnern am Flughafen Zürich.

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 den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr für die An- und Abreise zum und vom Flughafen, z.B. durch die Möglichkeit für gelandete Passagiere, Billette direkt in der Gepäckhalle zu lösen oder durch das Hinwirken auf mehr und frühere Zugverbindungen in den frühen Morgenstunden für Angestellte im Schichtbetrieb. Ausserdem hat die Flughafen Zürich AG mit dem Zürcher Verkehrsverbund eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach nicht nur das Unternehmen selbst, sondern alle Mieter des Circle, die Möglichkeit haben, ihren Mitarbeitenden vergünstigte Abonnemente für den öffentlichen Verkehr anzubieten.

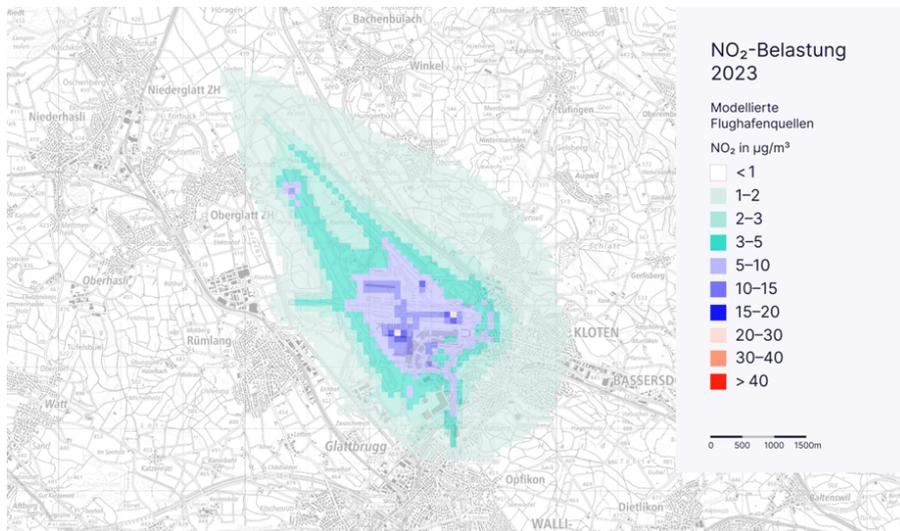
Die Flughafen Zürich AG engagiert sich darüber hinaus für die Weiterentwicklung von Messmethoden und die Gewinnung von allgemeinen Erkenntnissen über die Schadstoffsituation an Flughäfen. Im Berichtsjahr wurde das Forschungsprogramm «Aviator» abgeschlossen, zu dem das Unternehmen mit Messungen einen Beitrag geleistet hat. Zudem wurde im Berichtsjahr am Flughafen Zürich ein Prototyp für ein neuartiges Messgerät für Ultrafeinstaub in Betrieb genommen, welches die Messung dieses Schadstoffs in der Zukunft erheblich günstiger und zuverlässiger machen wird.



Der Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge steigt stetig.

Situation im Berichtsjahr

Mit der weiteren Erholung des Flugverkehrs nach der Covid-19-Pandemie sind auch die Werte bei den Luftschadstoffen angestiegen. Die berechneten Emissionsmengen liegen nur noch knapp unter den Werten des Jahres 2019. Die gemessenen Immissionswerte hingegen, wo der Flughafen nur eine von diversen beitragenden Quellen ist, gingen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Zurückzuführen ist dies auf die meteorologischen Bedingungen, in erster Linie Richtung und Stärke des Windes, die im Berichtsjahr zu einer geringeren Belastung führten.



Beitrag des Flughafens Zürich zur Stickstoffdioxid-Belastung in der Region

Das Luftschadstoff-Monitoring in Noida, Indien, wo die Baustelle auf Hochbetrieb läuft, wurde im Berichtsjahr weitergeführt. Die Messungen wurde periodisch und an mehreren Standorten durchgeführt und ergaben für alle gemessenen Schadstoffe (u.a. NO₂, PM, CO, SO₂) Werte unter den lokalen Grenzwerten.

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

Kennzahlen

Luftqualität

GRI 305-7; AO5

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
NO _x -Emissionen	Tonnen	1'396	535	611	1'005	1'184
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen	1'293 ²⁾	469	539	929	1'098
davon Bodenabfertigung	Tonnen	42	19	22	32	31
davon Infrastruktur	Tonnen	41	38	39	32	41
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	20	9	11	12	13
VOC-Emissionen	Tonnen	274	134	129	176	197
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen	190 ²⁾	79	88	131	149
davon Bodenabfertigung	Tonnen	19	8	9	14	16
davon Infrastruktur	Tonnen	55	42	27	25	24
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	9	5	5	7	8
CO-Emissionen	Tonnen	1'297	544	568	881	1'012
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen	1'209 ²⁾	491	512	816	935
davon Bodenabfertigung	Tonnen	22	10	12	17	19
davon Infrastruktur	Tonnen	17	14	15	12	14
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	48	28	29	36	43
PM-Emissionen	Tonnen	19	8	10	14	16
davon Flugzeug ¹⁾	Tonnen	15 ²⁾	6	7	11	13
davon Bodenabfertigung	Tonnen	2	1	1	2	2
davon Infrastruktur	Tonnen	2	1	2	1	1
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	0	0	0	0	0

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

2) Rückwirkende Anpassung der Berechnungsmethode

Biodiversität

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

Relevanz

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

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

74ha

Naturschutzflächen

Auch an den Flughäfen im Ausland setzt sich die Flughafen Zürich Gruppe für den Erhalt der Biodiversität ein. Die Flughäfen Florianópolis, Vitória und Macaé in Brasilien befinden sich in Küstennähe und damit angrenzend an sensible Ökosysteme. In Indien ist Biodiversität im Rahmen des Flughafenneubaus erklärermassen ein wichtiges Thema. In Chile liegt an beiden Standorten das Flughafenareal und damit dessen Entwicklung und Unterhalt in den Händen der Behörden.

Ansatz

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

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

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 andernorts für angemessenen Ersatz. Dabei verfolgt sie den Ansatz, möglichst hochwertige standortgerechte Lebensräume zu realisieren, die u.a. vom Bund als prioritär angesehen werden.

Während bereits früher mit extensiver Bewirtschaftung grosser Teile der Grünflächen sowie gezielter Pflegemassnahmen die Biodiversität nicht nur erhalten, sondern teilweise auch gesteigert werden konnte, rückte im Berichtsjahr deren gezielte Förderung in den Fokus. Mit einem neu erarbeiteten Konzept soll in den nächsten Jahren mit angepassten Massnahmen die Arten- und Lebensraumvielfalt weiter erhöht werden. Vorgesehen sind Massnahmen in Wäldern, auf bestehenden Naturschutzflächen auf dem Flughafenareal sowie auf Flächen aus Ersatzmassnahmen in der Region.

Bereits begonnen wurde mit der Umsetzung von Massnahmen im Wald: So wird beispielsweise in einem Waldstück im Süden eine Schmetterlingsart mit spezifischen Pflegemassnahmen an Bäumen und Sträuchern gefördert. Zudem wurde mit der Bestandesaufnahme der Fledermäuse begonnen, um später gezielte Fördermassnahmen zur Erhöhung der Artenvielfalt zu ergreifen. Mit den geplanten Massnahmen wird die Biodiversität insgesamt positiv beeinflusst, da einzelne Massnahmen stets einen Einfluss auf das gesamte Ökosystem haben.

Auch in Brasilien ist der Erhalt der Biodiversität ein wichtiges Thema. In Vitória beispielsweise müssen Flächen, die beim Terminalneubau schon vor der Konzessionsübernahme beansprucht wurden, durch Aufwertungen sowohl auf dem Flughafengelände als auch anderswo ersetzt werden. Dies wird am Strandabschnitt Curva da Jurema umgesetzt, wo ökologische Aufwertungsmaßnahmen die ursprüngliche Küstenvegetation wiederherstellen.

In Noida, Indien, wo der im Bau befindliche Flughafen landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Siedlungsflächen beansprucht, wurden mehr als 1'800 Bäume verpflanzt. Zudem dienen umfangreiche Wiederaufforstungen der Kompensation von gefälltten Bäumen. Das Unternehmen ist verpflichtet, den Erfolg dieser Verpflanzung und Wiederaufforstung sicherzustellen und gegebenenfalls nachzubessern. Ein umfassendes Monitoring, das die Aspekte Boden, Trinkwasser, Abwasser, Luftqualität und Lärm abdeckt, hält in monatlichen Berichten die Auswirkungen auf die genannten Themen fest, damit gegebenenfalls rasch Massnahmen ergriffen werden können. Die mit den Bauarbeiten beauftragten Unternehmen sind verpflichtet, ihrerseits die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um eine Beeinträchtigung der natürlichen Umwelt zu verhindern.



Mitglieder der Geschäftsleitung von Noida pflanzen einen Baum am «World Environment Day» zur Sensibilisierung der Mitarbeitenden für Umweltschutzthemen.

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.

Am Standort Zürich werden verschiedene Massnahmen ergriffen, 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 das Erspähen von Beutetieren am Boden. Gleichzeitig können sich auch Schwarmvögel weniger gut niederlassen. Massgeschneiderte Massnahmen verkleinern zusätzlich das Nahrungsangebot vor Ort. Zum Beispiel werden Wiesel speziell gefördert, weil sie als Beutegreifer die Greifvögel bei der Jagd nach Kleinsäugetern konkurrenzieren.

Wasser

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

Relevanz

Sauberes Wasser ist eine kostbare Ressource, zu der die Flughafen Zürich AG an all ihren Standorten Sorge trägt. Das Unternehmen reduziert den Bezug von Frischwasser auf das Notwendige und sorgt für die korrekte Reinigung von Abwässern, um die Gewässer sauber zu halten. An Flughäfen fällt eine breite Palette an unterschiedlichen Abwasserarten an, die gesondert behandelt werden müssen. So zum Beispiel 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. Zugleich pumpt er selbst Grundwasser. Der Grund liegt darin, dass Teile der Infrastrukturbauten in grundwasserführendem Untergrund stehen. Sie könnten bei einem Anstieg des Grundwasserspiegels über ein kritisches Niveau gefährdet werden. Das gepumpte Grundwasser dient als Prozesswasser und wird für die Toilettenspülungen eingesetzt. Für einen Teil der Toilettenspülungen wird zudem Niederschlagswasser, gesammelt auf Dächern, eingesetzt, was zugleich mithilft, den Abfluss von Niederschlagswasser zu steuern.

Auch die Flughäfen in Lateinamerika beziehen ihr Trinkwasser vom öffentlichen Netz und setzen laufend Massnahmen um, um den Bedarf an Frischwasser zu reduzieren. Die drei Flughäfen Florianópolis, Vitória und Macaé in Brasilien haben zur Verringerung des Frischwasserbedarfs das «Aqua Project» gestartet, welches der Flughafenbetreiberin mehrere Nachhaltigkeits-Auszeichnungen eingebracht hat. Das Projekt umfasst drei Elemente: Die Aufbereitung von gebrauchtem Wasser, die Bedarfsreduktion und die genaue Messung des Verbrauchs. Dies resultierte in der Reduktion des Wasserbedarfs im Berichtsjahr von 17% gegenüber dem Vorjahr, wobei noch nicht alle Anlagen regulär in Betrieb waren. Die Flughäfen Florianópolis und Vitória investierten im Berichtsjahr in den Ausbau der Anlagen zur Aufbereitung von Regenwasser, zur Nutzung des geklärten Wassers für die Kühlung und zur Nutzung des Abwassers der Feuerwehrfahrzeuge in Vitória. Am Flughafen Florianópolis wurde zur Aufbereitung des Abwassers eine Anlage nach dem Prinzip der Umkehr-Osmose aufgebaut. Weiter wurden die bisherigen Armaturen durch wassersparende ersetzt und der Unterhalt der Anlagen intensiviert. Die Messung und Überwachung des Wasserbedarfs auf Tagesbasis erlaubt die rasche Intervention bei Veränderungen im Bezugsmuster.



Die Anlage zur Umkehr-Osmose in Florianópolis

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

Abwasser

Analog den Gemeinden im Kanton Zürich hat der Flughafen Zürich einen eigenen generellen Entwässerungsplan (GEP), der die Grundlage für den Gewässerschutz auf dem Flughafengelände bildet. Das Ziel ist, nach der Formel «vermeiden – trennen – reinigen», möglichst wenig Schmutzwasser zu produzieren. Der GEP enthält sowohl Massnahmen für eine gesetzeskonforme Entwässerung der Flughafenflächen als auch Vorgaben zum Betrieb und zum Unterhalt der bestehenden Kanalisation sowie Pumpwerke.

Dem Prinzip des GEP folgend, werden die am Flughafen Zürich anfallenden Abwässer getrennt und je auf geeignete Art und Weise 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 Fettabscheidern werden in eine Biogasanlage geliefert. Spezielle Abwässer, beispielsweise aus Werkstätten oder von den Flugzeugtoiletten, erfordern eine Vorbehandlung, bevor sie ebenfalls in die ARA geleitet werden.

Die Flughäfen in Lateinamerika verfügen alle über eine eigene ARA, aus welcher das gereinigte Wasser in Gewässer eingeleitet oder, wie in Florianópolis in Brasilien und Antofagasta in Chile, direkt für die lokale Bewässerung genutzt wird. Auch in Noida, Indien, ist eine 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 2022/2023 brachte durchschnittliche Niederschlagsmengen, aber wenig Schnee. Entsprechend wurden deutlich weniger Flächenenteisungsmittel ausgebracht als im langjährigen Mittel. Der Bedarf an Flugzeugenteisungsmittel lag im Durchschnitt. 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 [Zürich Airport De-Icing Wastewater](#)). Einzigartig ist die Behandlung durch 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 Abwasser somit gereinigt wird.



Die Verregnungsanlage versprüht mit Enteisermitteln belastetes Wasser auf Grünflächen. Bei der anschliessenden Bodenpassage wird das Wasser gereinigt.

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. Im Winter 2022/2023 lag der Behandlungsgrad bei 96%. Die effektiv unbehandelt abgeschwemmte Menge Kohlenstoff betrug 15 Tonnen.

Kennzahlen

Frishwasserverbrauch

GRI 303-3

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Trinkwasser	m ³	649'997	410'550	402'903	499'552	579'792
Grundwasser	m ³	188'230	100'980	113'069	208'874	168'505
Regenwasser	m ³	13'180	3'712	4'993	9'490	14'283
Total Frischwasser	m³	851'407	515'242	520'965	717'916	762'580

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	67'634
Aufbereitetes Wasser aus ARA	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	62
Regenwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	8'551
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	76'247

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	83'940
Regenwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	6'379
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	90'319

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	32'400
Aufbereitetes Wasser aus ARA	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	2'736
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	35'136

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	n/a	50'400
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	50'400

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Enteisungsmittelverbrauch

A06

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
Flugzeugenteisungsmittel	m ³	2'113	982	862	1'252	1'474
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig	m ³	1'364	112	1'338	501	515
Flächenenteisungsmittel fest	Tonnen	0	0	16	0	4
Tausalze für übrige Flächen	Tonnen	349	60	569	137	204
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege)	in %	94	98	88	95	96
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff	Tonnen	30	5	23	13	15

Gesellschaftliche Wirkungen

Arbeits- und Flugbetriebssicherheit

Die Flughafen Zürich Gruppe misst dem Schutz von Menschen, Flugzeugen, Fahrzeugen und Infrastruktur vor Schäden, Unfällen und kriminellen Handlungen oberste Priorität bei.

Relevanz

Das Unternehmen setzt alles daran, das komplexe System Flughafen an all seinen Standorten in jeder Beziehung sicher zu betreiben. Dabei gliedert sich das Thema Sicherheit in drei Bereiche, die bezüglich Systemgrenzen, Regulierung und Organisation unterschiedlich und dennoch in Teilbereichen überlappend sind.

GRI 3-3

Erstens werden unter dem Begriff «Safety» die Anstrengungen zusammengefasst, gefährliche Situationen, Vorfälle und Unfälle mit Personen oder Sachen zu vermeiden, insbesondere mit Bezug zum Flugbetrieb. Zweitens geht es unter dem Begriff «Security» darum, vorbeugende Massnahmen zu treffen gegen Ereignisse, die in mutwilliger Absicht begangen werden und darum besorgt zu sein, den daraus resultierenden Schaden zu begrenzen. Beim dritten Teilbereich, der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz, geht es um den unmittelbaren Schutz der Mitarbeitenden in ihrem persönlichen Arbeitsumfeld.

Am Standort Zürich erstreckt sich in den Bereichen «Safety» und «Security» der Verantwortungsbereich und damit der Geltungsbereich der angewandten Konzepte der Flughafen Zürich AG nicht nur auf das eigene Unternehmen, sondern auch auf das gesamte Flughafensystem. Hingegen beschränkt sich die direkte Verantwortung des Unternehmens in Bezug auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz auf die eigenen Mitarbeitenden.

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

Alle Länder, in denen die Flughafen Zürich AG aktiv ist, gehören der International Civil Aviation Organization (ICAO) an und haben sich vertraglich dazu verpflichtet, deren Sicherheitsstandards und -empfehlungen für Verkehrsflughäfen zu befolgen. Die Vorgaben der ICAO stellen das gesetzliche Minimum dar, das jeweils durch die nationalen Zivilluftfahrtbehörden konkretisiert und überwacht wird. In der Schweiz und damit für den Flughafen Zürich massgebend, werden die Sicherheitsanforderungen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) überwacht, welches sich wiederum weitgehend auf europäische Vorgaben (EASA) abstützt. Darüber hinaus ist die Flughafen Zürich Gruppe verpflichtet, die einschlägigen länderspezifischen gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben einzuhalten.

Ansatz und Fortschritt

Standort Zürich

Übergeordnete Sicherheitsaufgaben

Für das systematische Management aller Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb am Standort Zürich betreibt die Flughafen Zürich AG ein Integriertes Managementsystem (IMS). Dieses umfasst die Bereiche Safety, Security sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Das Ziel 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.

Für die Gewährleistung der Sicherheit ist das erfolgreiche Zusammenspiel der am Flughafen tätigen Unternehmen und derer Mitarbeitenden unabdingbar. Angefangen bei den baulichen Voraussetzungen über die Organisationsstrukturen und Prozesse bis hin zum Verhalten der Mitarbeitenden können diverse Faktoren auf die Sicherheit einwirken. Die Flugbetriebs- und die Bodenaufsicht am Standort Zürich werden durch entsprechende Einheiten der Flughafen Zürich AG wahrgenommen. Sie stellen einen jederzeit reibungslosen und gesetzeskonformen Betrieb und die Handlungsfähigkeit im Ereignisfall sicher.

Darüber hinaus obliegt der Flughafen Zürich AG für den Ereignisfall in erster Linie die Koordination der verschiedenen Einsatzkräfte sowie die Erstellung und Unterhaltung von Notfallplänen, Notbetriebskonzepten und ausserhalb von Ereignisfällen die regelmässige Durchführung von gesamtheitlichen Übungen. Die Flughafenfeuerwehr und der Rettungsdienst sind auf dem Flughafengelände in einer Wache untergebracht, gehören aber zu «Schutz & Rettung Zürich», einer Organisation der Stadt Zürich. Aufgrund einer geänderten Gesetzgebung wurde die Betriebsfeuerwehr der Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr aufgelöst. Die von den Behörden geforderten Aufgaben werden neu durch «Schutz & Rettung Zürich» abgedeckt. Gleiches gilt für die Betriebsfeuerwehr des Flughafenpartners SR Technics, welche per Ende 2023 ebenfalls aufgelöst wurde. Für die personelle Ergänzung im Ereignisfall steht die professionelle kantonale Zivilschutzorganisation am Flughafen bereit.

Im Berichtsjahr wurden erstmals seit 2019 als Teil der fortlaufenden Kampagne «Gemeinsam sicher» wieder die übergreifenden Sicherheitstage am Standort Zürich durchgeführt. Diese werden gemeinsam mit den Flughafenpartnern organisiert und machen aktuelle Sicherheitsaspekte aus den Bereichen Safety, Security, Arbeitssicherheit und Brandschutz erlebbar. Die Sicherheitstage dienen der



Die Sicherheitstage am Standort Zürich boten Gelegenheit, einen Feuerlöscher als Übung mal selbst auszuprobieren.

Sensibilisierung und Weiterbildung in den genannten Themen. Es haben über 1'000 Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG und der Flughafenpartner teilgenommen.

Safety

Am Flughafen Zürich ist als Teil des IMS ein «Safety Management System» etabliert, in welches auch die Flughafenpartner eingebunden sind. Dessen Betrieb, Überwachung und die Weiterentwicklung obliegt dem «Safety & Compliance Office», welches als Ansprechpartner für Airlines, Behörden und sämtliche externen und internen Partner dient. Der systematische und umfassende Ansatz für den Umgang mit Gefahren und Risiken hat zum Ziel, einen sicheren und regelkonformen Flugbetrieb zu gewährleisten. Die Sicherheit von Personen soll gewährleistet sein und materielle Schäden sollen verhindert werden. Die wichtigsten Grundsätze des Safety Management Systems sind in der Safety Policy verankert, in der auch Verantwortlichkeiten definiert sind. Das Flugplatzhandbuch zeigt zudem alle Safety-relevanten Managementprozesse auf und wird jährlich durch das Safety & Compliance Office publiziert. Damit werden die Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 139/2014 erfüllt.

GRI 403-1

Essenziell für den Erfolg des Systems ist die Zusammenarbeit aller involvierten Parteien, die sich in verschiedenen Safety Gremien austauschen. Personen am Standort Zürich mit Zutritt zu den Flugbetriebsflächen werden mit Safety- und fachspezifischen Trainings ausgebildet. Alle zwei Jahre müssen Auffrischkurse absolviert werden. Auf diese Weise stellt das Unternehmen ein hohes Ausbildungsniveau sicher. Hinzukommen periodische Awareness-Kampagnen, die einzelne Aspekte vertieft thematisieren.

GRI 403-5

Ein wichtiger Punkt ist neben der Aufarbeitung von Ereignissen auch der Umgang mit Sicherheitshinweisen. Am Flughafen Zürich wird diesbezüglich eine offene Fehlerkultur gefördert, die das Melden von kritischen oder potenziell kritischen Ereignissen unterstützt. Ziel ist, wo nötig Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten und umzusetzen. Neben herkömmlichen Kanälen (z.B. persönlich am Schalter der Flugbetriebsaufsicht, telefonisch, schriftlich) steht für anonyme Meldungen auch eine elektronische Plattform für [Sicherheitshinweise](#) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind über die Plattform 58 Hinweise eingegangen (7 davon anonym). Sämtliche eingegangenen Hinweise wurden durch das «Safety & Compliance Office» als unabhängige Stelle untersucht und wo nötig wurden Massnahmen definiert. Sofern die Meldungen nicht anonym eingingen, wurden die meldenden Personen über die Massnahmen informiert.

GRI 403-2

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 und, wo nötig, Massnahmen zu treffen. Im Berichtsjahr wurden am Standort Zürich ein Audit durch das BAZL sowie ein Audit durch die EASA durchgeführt. Zusätzlich führte der interne Auditorenpool unter der Leitung des «Safety & Compliance Office» 25 Audits und Inspektionen (inkl. Notfallübung) durch. Es wurden wenige Abweichungen und einige Empfehlungen identifiziert, grössere Mängel wurden nicht entdeckt.

Das Ziel aller ergriffenen Massnahmen ist es, die Anzahl von Unfällen und Vorfällen pro Jahr gemessen an der Anzahl Flugbewegungen und Mitarbeitenden laufend zu reduzieren. Dennoch wurde im Berichtsjahr bei den Unfällen und Vorfällen (Ereignisse ohne unmittelbare Schadenfolge) eine Zunahme verzeichnet. Zurückzuführen ist dies hauptsächlich auf die insgesamt stark reduzierte Erfahrung und Routine im Personalkörper der Flughafenpartner als Folge der vielen Neueinstellungen. In Kombination mit der Erholung der Passagierzahlen und den stärker als erwartet

gestiegenen Flugbewegungen nach der Covid-19-Pandemie, führte dies zu einer negativen Entwicklung bei den Safety-Performance-Indikatoren. Zwar wurde diesem Umstand mit zusätzlichen Schulungen und Hilfestellungen zu begegnen versucht, aber ein Anstieg der Anzahl Vorfälle konnte dennoch nicht verhindert werden. Absolut betrachtet lag das Safety-Level dennoch auf hohem Niveau.

Security

Der Flughafen Zürich hat im Bereich Security eine Vielzahl an internationalen und nationalen Vorgaben im Bereich Luftsicherheit umzusetzen. Grundlage bildet 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.

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. Im Berichtsjahr wurden durch das BAZL 22 Audits, Inspektionen und Tests durchgeführt. Zusätzlich führte die interne Airport Security 247 Qualitätskontrollen durch. Es wurden 33 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 und Brandschutz

Die Flughafen Zürich AG misst der Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz einen hohen Stellenwert bei. Die Gewährleistung der Arbeitssicherheit für alle Mitarbeitenden entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist eine Haltung- und Führungsaufgabe auf allen Ebenen.

GRI 403-1; 403-2

Am Standort Zürich ist das Unternehmen 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 die Flughafen Zürich AG in der Arbeitssicherheitspolicy festgehalten. Zur Umsetzung und zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen betreibt die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich ein Managementsystem für Arbeitssicherheit (gemäss ASA-Richtlinien, vergleichbar mit dem Standard ISO 45001), welches sich an den Vorgaben der Richtlinie Nr. 6508 der Eidgenössischen Koordinationskommission für Arbeitssicherheit (EKAS) orientiert. Diesem System unterstehen nicht nur alle Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG, sondern auch Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis (vgl. dazu Kapitel [Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#)).

Arbeitsabläufe, Anlagen, Arbeitsmittel oder Arbeitsstoffe werden regelmässig oder nach Ereignissen und Unfällen auf Gefahren hin analysiert. Dafür verantwortlich sind die internen Sicherheitsbeauftragten, welche entsprechend ausgebildet sind. Sie leiten, wenn nötig, Verbesserungsmöglichkeiten ab. Erkennen Angestellte eine Situation als gefährlich, sind sie gehalten, die Arbeit unverzüglich zu stoppen und sich Unterstützung

zu holen. Jeder Bereich verfügt über sogenannte «Kontaktpersonen Arbeitssicherheit», welche sich in regelmässigen Abständen mehrmals jährlich austauschen. Mitarbeitende und Vorgesetzte sind verpflichtet, Ereignisse und Unfälle zentral zu melden, sodass eine Abklärung durchgeführt werden kann.

Die Flughafen Zürich AG führt regelmässig interne Rundgänge und Audits durch. Zusätzlich wird sie auch von verschiedenen Behörden kontrolliert. Dabei werden der tägliche Betrieb, aber auch die systematische Umsetzung von Massnahmen in den Fachthemen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Brandschutz betrachtet. Erste Massnahmen der im Vorjahr durchgeführten ausführlichen internen Systemanalyse zur Arbeitssicherheit wurden im Berichtsjahr umgesetzt: So wurden drei neue E-Learnings eingeführt, eines für neue Mitarbeitende, eines für neue Vorgesetzte und eines für Arbeiten im Freien.

Im Berichtsjahr wurde am Standort Zürich ein Fall von berufsbedingter Krankheit festgestellt. Es wurden keine schwerwiegenden Arbeitsunfälle und keine Todesfälle registriert.

GRI 403-9; 403-10

Sicherheit bei den internationalen Mehrheitsbeteiligungen

Die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien betreiben ein Managementsystem für Safety und Arbeitssicherheit, um die Gesundheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Dieses besteht aus einem sogenannten Risiko-Management Programm und einem Arbeitssicherheits- und Gesundheitsprogramm zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen. Die Identifikation von Gefahren ist ebenso geregelt wie das regelmässige Training von Mitarbeitenden. Ein Prozess zur kontinuierlichen Verbesserung stellt sicher, dass bei Ereignissen oder auf Hinweis von Mitarbeitenden eine Untersuchung durchgeführt wird, welche – wo nötig – zu zusätzlichen Massnahmen führt. Dem System unterstehen alle Mitarbeitenden der Flughafenbetreiberin.

Auch die beiden Flughäfen in Chile haben ein System zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, welches sich am ISO-Standard 45001 orientiert. Sie erfüllen damit die gesetzliche Vorgabe.

Auf dem Baustellengelände des sich im Bau befindenden Flughafens in Noida gehört die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitenden zu den prioritären Themen. Die lokale Tochtergesellschaft hat als verantwortliche Bauherrin ein Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltmanagementsystem etabliert, das die Themen Safety und Arbeitssicherheit abdeckt. Es entspricht gängigen Industrie-Standards, erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und ist nach ISO 45001 zertifiziert. Das System umfasst alle Bauarbeiten für den neuen Flughafen und damit auch alle Mitarbeitenden auf dem Gelände, ungeachtet dessen, wo sie angestellt sind. Meldungen über Ereignisse oder Hinweise auf gefährliche Situationen werden zentral gesammelt, analysiert und wo nötig werden Massnahmen ergriffen. In täglichen kurzen Meetings werden die Mitarbeitenden in kleinen Gruppen auf Verbesserungspotenzial aufmerksam gemacht oder veränderte Massnahmen kommuniziert.



Am «National Safety Day» im März des Berichtsjahres wurde dem Thema besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die strengen und die gesetzlichen Vorgaben übertreffenden Anforderungen, die die Flughafen Zürich AG an den Schutz der Arbeitenden in Indien stellt, wurden bei der Vergabe der Totalunternehmerverträge vertraglich verankert. Sämtliche auf der Baustelle tätigen Personen werden in Arbeitssicherheit geschult und mit persönlicher Schutzausrüstung ausgestattet.

Die Unterkünfte der Arbeitenden auf dem Baugelände wurden mit zusätzlichen Isolations- und Ventilationsmassnahmen besser gegen Umwelteinflüsse geschützt. Bei den sanitären Einrichtungen wird dem Gesundheitsschutz und der Privatsphäre der Arbeitenden Rechnung getragen. Die Überprüfung der Sicherheit auf der Baustelle und die Wohnsituation in den Unterkünften erfolgt periodisch durch die Behörden wie auch durch das Management der lokalen Tochtergesellschaft.

Im Berichtsjahr wurde an den internationalen Standorten mit Mehrheitsbeteiligung kein Fall von berufsbedingter Krankheit festgestellt. Ebenso wurden keine schwerwiegenden Arbeitsunfälle und keine Todesfälle registriert.

GRI 403-9; 403-10

Im Berichtsjahr kam es auch zu keinem Ereignis mit terroristischem Hintergrund.

Kennzahlen

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	3'652	2'513	1'711	2'503	2'240
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	6'069	11'431	10'145	8'742	12'050
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	14
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	11'301
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	0
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	671
Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	1'391
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	0
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	2'478
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	637
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.11	0.18	0.19	0.11	0.14
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.48	0.34	0.25	0.34	0.39
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.32	0.47	0.40	0.32	0.57
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.02
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.00
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.00
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.001
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.00
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.00

Die Übernahme des Betriebs des Flughafens Natal in Brasilien erfolgte im Februar 2024.

An den Flughäfen Antofagasta und Iquique in Chile liegt die Flugbetriebssicherheit nicht im Zuständigkeitsbereich der Flughafen Zürich Gruppe. Der Flughafen in Noida, Indien befindet sich derzeit noch im Bau.

Geschäftsethik

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

Relevanz

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

GRI 3-3

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

Ansatz und Fortschritt

Die Flughafen Zürich Gruppe respektiert jederzeit Gesetze sowie die Rechte und die Integrität von Menschen, Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartnern und Institutionen. Ihre ethischen Grundsätze hat sie im Verhaltenskodex ([› Group Code of Conduct](#)) festgehalten. Das im Vorjahr vollständig überarbeitete und seitdem gruppenweit gültige Dokument wurde im Berichtsjahr von Deutsch in Englisch, Spanisch und Portugiesisch übersetzt und liegt damit auch in einer der Amtssprachen der Länder mit Auslandsengagements vor.

Prozesse zur Abhilfe bei negativen Auswirkungen

Die Flughafen Zürich AG anerkennt ihre Verantwortung, im Falle von negativen Auswirkungen, die durch die Geschäftstätigkeit des Unternehmens unzulässigerweise verursacht wurden, wirksame Abhilfe für Betroffene zu ermöglichen und entsprechende Mechanismen zu unterstützen.

GRI 2-25

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

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

Für die Angestellten in Noida besteht ein formaler Beschwerdeprozess auf elektronischem Weg. Für alle weiteren Stakeholder wird ein solcher erst aufgebaut.

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 [> Risiko-Management](#) eingehender beschrieben.

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

GRI 2-27

Whistleblowing-Meldestelle

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 über den standardisierten Compliance-Prozess, via die Personalabteilung oder via direkte Vorgesetzte, nicht im erforderlichen Mass nachgegangen wird, oder wenn Mitarbeitende aufgrund einer Meldung persönlich nachteilige Folgen befürchten, steht die Whistleblowing-Meldestelle der Flughafen Zürich AG, besetzt durch die Generalsekretärin, zur Verfügung. Die Identität der meldenden Person wird, soweit im Rahmen der Abklärungen möglich, vertraulich behandelt. Im Berichtsjahr gingen keine relevanten Meldungen ein.

GRI 2-26

Die Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien, Chile sowie Indien verfügen ebenfalls über definierte Whistleblowing-Meldestellen und entsprechende Prozesse.

Ein gesondertes Meldeverfahren besteht für Meldungen zur Safety im Flugbetrieb (siehe Kapitel [> Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)) am Flughafen Zürich. Darüber hinaus stehen für Meldungen im Bereich Mobbing, sexuelle Belästigung und Gleichstellung die Abteilung Human Resources und die PeV zur Verfügung.

Wettbewerbskonformes Verhalten

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

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

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

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

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

GRI 206-1

Interne Revision

Die Interne Revision ist fachlich selbstständig und unabhängig. Sie berichtet an das Audit & Finance Committee. Durch ihre Prüfungstätigkeit hilft sie mit, Risiken und Schwachstellen der etablierten Prozesse zu erkennen und die Möglichkeit zu schaffen, vorhandene Lücken zu schliessen. Die Interne Revision wendet einen risikobasierten Prüfungsansatz an, der auch die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland berücksichtigt.

Spenden an politische Parteien

Im Berichtsjahr wurde der Verhaltenskodex bezüglich der finanziellen Zuwendungen angepasst. Demnach richtet die Flughafen Zürich AG seit Oktober 2023 keine Spenden an politische Parteien mehr aus. Letztmals wurden Pauschalbeiträge an politische Parteien im Kanton Zürich im Frühjahr 2023 entrichtet. Einzelpersonen mit politischen Mandaten oder im Wahlkampf werden auch in Zukunft nicht unterstützt. In Lateinamerika und Indien wurden bisher schon keine Parteispenden ausgerichtet.

Nebenbeschäftigungen und politische Ämter

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

Umsiedlungen in Indien

Für die Entwicklung und den Bau des neuen Flughafens in Noida, Indien, wurden 3'074 Familien aus acht Dörfern umgesiedelt. Der vom indischen Staat verantwortete und durch diesen durchgeführte Prozess, der 2020 begonnen wurde, konnte im Berichtsjahr abgeschlossen werden.

GRI AO8

Korruptionsprävention

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

Relevanz

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

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

Ansatz

Die Flughafen Zürich AG toleriert kein korruptes Verhalten. Dazu betreibt sie an all ihren Standorten Korruptionsprävention, die auf mehreren Handlungsfeldern aufbaut und zudem das integre Verhalten der einzelnen Mitarbeitenden bedingt.

Vorbeugende Massnahmen

Die Flughafen Zürich Gruppe hat auf Basis der staatlichen und regulatorischen Vorgaben verschiedene Massnahmen getroffen, um Korruption zu verhindern bzw. aufzudecken. So sind die entsprechenden Verhaltensrichtlinien für alle Mitarbeitenden im [› Verhaltenskodex](#) festgehalten. Die Mehrheitsbeteiligungen müssen mindestens diese Vorgaben übernehmen.

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

Am Standort Zürich werden Mitarbeitende mit Führungsfunktion gezielt geschult und sensibilisiert. Wer neu eine Führungsfunktion mit Finanzkompetenz erlangt, wird im Rahmen einer Einführungsveranstaltung für das Thema Korruptionsprävention sensibilisiert.

Beschaffungen

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

Für die Beschaffungen an den Standorten in Brasilien und Indien werden gleichwertige Prinzipien angewandt. Am Standort Noida in Indien erfolgt die Beschaffung nach den Vorgaben der unternehmenseigenen Beschaffungspolicy, welche wiederum die Vorgaben im Konzessionsvertrag umsetzt.

Integritätsklausel in Verträgen im internationalen Geschäft

Das Unternehmen nimmt auch seine Partner im internationalen Geschäft in die Pflicht. Die Flughafen Zürich AG verwendet in Verträgen mit lokalen Partnern im Ausland eine Mustervertragsklausel zum Verbot von aktiver und passiver Bestechung. Diese sieht bei einer Verletzung eine Konventionalstrafe und eine vorzeitige, entschädigungslose Vertragsauflösung vor. Auch die Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien, Indien und Chile verwenden in ihren Verträgen Antikorruptionsklauseln.

Geschenke

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

Verstösse

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

GRI 205-3

Menschenrechte

Die Flughafen Zürich Gruppe nimmt ihre Sorgfaltspflicht im Bereich Menschenrechte wahr und etabliert Prozesse in ihrer Wertschöpfungskette, welche die Verletzung von Menschenrechten und Kinderarbeit bestmöglich verhindern.

Relevanz

Die Flughafen Zürich AG hat sich als Unterzeichnerin des «UN Global Compact» verpflichtet, die Menschenrechte zu schützen und sich auch bei Dritten dafür stark zu machen. Dies bedeutet, dass das Unternehmen die Einhaltung der Menschenrechte nicht nur bei sich selbst, sondern auch von ihren Geschäftspartnern und sonstigen Parteien, die mit seiner Geschäftstätigkeit unmittelbar verbunden sind, verlangt.

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

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

Ansatz

Infolge der mit dem Geschäftsjahr 2023 erstmals gültigen neuen Gesetzgebung in der Schweiz zur nichtfinanziellen Berichterstattung und der Verordnung über Transparenz- und Sorgfaltspflichten bezüglich Kinderarbeit hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr umfangreiche Arbeiten zur Erweiterung der bisherigen Instrumente zur Verhinderung von Kinderarbeit aufgenommen, um der verlangten Sorgfaltspflicht nachkommen zu können. Sie hat ihre Grundsatzerklärung zu den Menschenrechten, die Teil des [Code of Conduct](#) ist, überarbeitet, sodass diese den Anforderungen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie der weiteren in der Gesetzgebung genannten Regelwerken zu Menschen- und Arbeitsrechten der International Labour Organisation (ILO) entspricht.

Im Berichtsjahr wurde eine umfassende Analyse begonnen, um die menschenrechtlichen Risiken der Flughafen Zürich Gruppe zu ermitteln. Dabei wird entlang der Wertschöpfungskette des Unternehmens vorgegangen, um sicher zu stellen, dass alle Aktivitäten berücksichtigt werden. Im Sinne eines risikobasierten Ansatzes wird die Analyse dort vertieft, wo das Risiko für Verstösse am grössten ist. Im Unternehmen selbst

liegen keine begründeten Hinweise auf Verstösse gegen die Menschenrechte vor. Die Flughafen Zürich AG ist sich aber bewusst, dass in ihrer vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette solche prinzipiell vorkommen können, insbesondere im Auslandsgeschäft. Deshalb arbeitet das Unternehmen an der Einführung von weitergehenden Sorgfaltsmassnahmen.

Ein grundlegendes Element zur Verhinderung von Kinderarbeit ist die vertragliche Verpflichtung der Geschäftspartner, Arbeitsschutzrechte gemäss geltender Gesetze und internationale Regelwerke zum Verbot von Zwangsarbeit und zum Verbot von Kinderarbeit einzuhalten. Am Standort Zürich erfolgt dies durch die Aufnahme von Vertragsklauseln beziehungsweise im Rahmen des öffentlichen Beschaffungsrechts durch eine Selbstdeklaration. Auch bei den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland wird diesem Umstand Rechnung getragen, wobei die Ausgestaltung aktuell in jedem Land individuell ist. Die Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien haben in ihre Verträge ebenfalls Klauseln zur Verhinderung von Zwangsarbeit und Kinderarbeit aufgenommen. In Chile werden ab 2024 ebenfalls entsprechende Klauseln in alle Verträge aufgenommen. Am Standort Noida sind die Konzessionäre bereits per Vertragsklausel zur Einhaltung der zehn Prinzipien des UN Global Compact verpflichtet und müssen jährlich darüber berichten, wie sie dieser Verpflichtung nachkommen.

Die Einhaltung der Menschenrechte sowie arbeitsrechtlicher, sozialer, ökologischer und ethischer Standards wird bei der Beschaffung mit risikobasierten Massnahmen sichergestellt. Bei sensiblen Branchen oder Produkten werden Nachweise über die Konformität via Zertifikate und die Einhaltung internationaler Standards eingefordert. Es ist geplant, die Sorgfaltsmassnahmen im Bereich der Beschaffung weiter auszubauen.

Am grössten Flughafen der Gruppe, dem Flughafen Zürich, sind aus dem Bereich der Menschenrechte folgende Themen besonders relevant:

- Aufgrund der Betriebskonzession am Standort Zürich besteht im Zusammenhang mit den Lärmimmissionen ein Enteignungsrecht, das einem gesetzlich geregelten Verfahren folgt und das die Flughafen Zürich AG bei formeller Enteignung zu einer Entschädigung verpflichtet (siehe weitere Details im Kapitel Lärm unter [>Lärmentschädigungen \[formelle Enteignungen\]](#) und [>Geschäftsethik](#)).
- Die Flughafen Zürich AG ist ein Sektorenunternehmen und als solches in der Schweiz zur Beschaffung nach öffentlichem Beschaffungsrecht verpflichtet (siehe weitere Informationen unter [>Regionale Wertschöpfung](#) und [>Korruptionsprävention](#)). 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 Kernübereinkommen der ILO eingehalten werden. Diese Pflichten müssen auch Subunternehmern auferlegt werden. Werden die Vorgaben nicht eingehalten, kann der Zuschlag widerrufen und der Anbieter von der Teilnahme an Ausschreibungen ausgeschlossen werden. Es wurden im Berichtsjahr keine Fälle von Missbrauch gemeldet. Dies führte dazu, dass es zu keinem Ausschluss aufgrund Nichteinhaltung der Vorgaben durch Vertragspartner kam (vgl. [>Compliance Management](#)).

Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit

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

Relevanz

Die Flughafen Zürich AG betreibt Verkehrsdrehscheiben und Begegnungsorte, an denen unterschiedliche Menschen zusammenkommen. Ein respektvoller und fairer Umgang ist unabdingbar, um die Dienstleistungen für alle Menschen in hoher Qualität und in einer friedvollen Atmosphäre erbringen zu können. Das Unternehmen sorgt für gleiche Chancen und toleriert keine Diskriminierung. Diese Grundhaltung gilt in besonderem Masse gegenüber den eigenen Mitarbeitenden und ist im gruppenweit gültigen [Verhaltenskodex](#) festgehalten. Gleiches gilt 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. Die Unternehmenswerte widerspiegeln das Selbstverständnis des Unternehmens: Es legt grossen Wert auf eine konstruktive und respektvolle Zusammenarbeit, auf eine Kultur der Offenheit, Wertschätzung und Veränderungsbereitschaft.

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

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

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

Manual» festgehalten, wo insbesondere ethisches Verhalten und die Prävention sexueller Belästigung angesprochen werden.

Kundinnen und Kunden

Personen mit eingeschränkter Mobilität oder anderen Beeinträchtigungen (Passengers with reduced mobility, PRM) 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 seh- und hörbehinderte Menschen sowie Personen mit geistigen Einschränkungen. Am Flughafen Zürich wird diese Dienstleistung durch eine solidarische Abgabe über die passagierbezogenen Flugbetriebsgebühren finanziert. Im Auftrag der Flughafen Zürich AG werden die PRM-Services durch eine Drittfirma erbracht. Im September des Berichtsjahres entschied die Flughafen Zürich AG, diesen Dienst ab 2025 nicht mehr auszuschreiben, sondern selbst anzubieten. So kann das Zusammenspiel mit anderen Dienstleistungen, die das Unternehmen bereits anbietet, im Sinne der Qualitätssteigerung optimiert werden.

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

Der Flughafen Zürich ist in allen öffentlichen Bereichen barrierefrei eingerichtet. In Lateinamerika und Indien trifft dies ebenfalls auf die Neubauten zu, welche die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen mitberücksichtigen müssen. Mit dem Programm «Flughafen für alle» verfolgen die brasilianischen Mehrheitsbeteiligungen zudem das Ziel, die Flughäfen auch für Menschen mit Beeinträchtigungen einfach zugänglich zu machen. Dazu gehören Massnahmen kommunikativer, organisatorischer oder baulicher Art, wie zum Beispiel die Schaffung eines multisensorischen Raumes an den Flughäfen in Florianópolis und Vitória, welcher Personen mit Autismus-Spektrum-Störung oder anderen besonderen Bedürfnissen zur Verfügung steht.

Verantwortungsvolle Arbeitgeberin

Für die Flughafen Zürich Gruppe als Dienstleistungsbetrieb sind Mitarbeitende der Schlüssel zum Erfolg. 2'163 Angestellte in über 70 verschiedenen Berufen haben mit ihrer täglichen Arbeit grossen Einfluss auf die Qualität der Dienstleistungen und den langfristigen Erfolg des Unternehmens.

Relevanz

Das Wohl der Mitarbeitenden ist Voraussetzung zur Erreichung der Unternehmensziele. Dies gilt für alle Mitarbeitenden – unabhängig von deren Hintergrund und der Art der Anstellung im Unternehmen. Die Flughafen Zürich Gruppe trägt nicht nur eine grosse Verantwortung gegenüber ihren eigenen Mitarbeitenden, sondern beeinflusst mit ihrem Verhalten auch die Arbeitsbedingungen der Angestellten bei den Flughafenpartnern mit.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG entschieden, am Standort Zürich per Anfang des Jahres 2025 die Dienstleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Passengers with reduced mobility, PRM) oder anderen Beeinträchtigungen vom bisherigen Anbieter zu übernehmen (vgl. [> Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit](#)). Die betroffenen rund 120 Mitarbeitenden sollen zu diesem Zweck übernommen und vollständig in die Flughafen Zürich AG integriert werden.

Ansatz

Rechte gewährleisten

Die Flughafen Zürich Gruppe respektiert die Kernübereinkommen der ILO (International Labour Organization) sowie die vor Ort geltenden arbeitsrechtlichen Gesetze. Sie zahlt angemessene Löhne, die über dem geltenden Mindestlohn liegen, und garantiert, dass in ihren Gesellschaften keine Kinder- oder Zwangsarbeit vorkommt. Die Massnahmen und Vorkehrungen zur Einhaltung der [> Menschenrechte](#), auch in ihrer Wertschöpfungskette, sind in einem separaten Kapitel beschrieben.

Personalvertretung

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich haben ein gesetzlich garantiertes Mitwirkungsrecht, das durch die Personalvertretung (PeV) im Namen aller Mitarbeitenden wahrgenommen wird. Die PeV setzt sich aus sieben Mitgliedern aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen zusammen. Die Mitglieder werden durch die Mitarbeitenden gewählt und vertreten diese gegenüber der Geschäftsleitung. Die Mitwirkung der PeV in allen Angelegenheiten, die direkte Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden haben, ist eine wesentliche Grundlage der sozialpartnerschaftlichen Beziehung.

GRI 2-30

Im Berichtsjahr wurde durch die PeV und die Geschäftsleitung eine neue Mitwirkungsvereinbarung erarbeitet, welche im September in Kraft trat. Die Vereinbarung bringt in der neuen Fassung mehr Transparenz und Klarheit über Rechte und Pflichten der Parteien. Die Mitwirkung der PeV umfasst beispielsweise Themen wie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Organisation der Arbeitszeit, Übergang von Betrieben oder Betriebsteilen, Massenentlassungen im Sinne des Schweizerischen Obligationenrechts sowie Verhandlungen von kollektiven Lohnanpassungen.

Zu den wichtigsten Themen im Dialog zwischen PeV und Geschäftsleitung gehörte im Berichtsjahr die angespannte Personalsituation bei den Flughafenpartnern. Aufgebrachte Passagiere stellten auch die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG vor grosse Herausforderungen, obwohl das Unternehmen selbst genügend Personal einzusetzen vermochte. Die PeV zeigte konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf, wovon einige auch rasch umgesetzt werden konnten. Ebenso setzte sich die PeV in den Verhandlungen zu kollektiven Lohnerhöhungen ein (siehe [› Vergütung und Lohnleichheit](#)).

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.

Attraktive Jobs anbieten

Flughäfen sind einzigartige Arbeitsumfelder mit einer grossen Vielfalt an Berufen. Die von der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich angebotenen Arbeitsstellen sind für Bewerbende attraktiv und decken eine grosse Bandbreite an Berufsbildern und Qualifikationen ab. Dies gilt auch für die übrigen Unternehmen am Flughafen Zürich, an dem insgesamt über 300 Firmen tätig sind, die total circa 30'000 Mitarbeitende beschäftigen.

Die im Mehrheitsbesitz gehaltenen Flughäfen in Brasilien tragen gemeinsam das Label [› Great Place to Work](#). Damit werden Unternehmen mit einer guten Arbeitsplatzkultur ausgezeichnet. Aufgrund von regelmässigen Befragungen der Mitarbeitenden werden laufend Massnahmen umgesetzt, um die Qualität für die Angestellten weiter zu erhöhen.

Im Berichtsjahr waren 95 Mitarbeitende (siehe [› Kennzahlen](#)) der Flughafen Zürich AG im Stundenlohn ohne garantierte Mindestzahl an Stunden angestellt. Am Standort Zürich handelt es sich dabei hauptsächlich um Mitarbeitende des VIP-Services und der Service- und Infodesks sowie um Tour Guides, wobei von letzteren die überwiegende Mehrheit bereits im Rentenalter ist.

Vergütung und Lohnleichheit

Die Flughafen Zürich Gruppe legt Wert auf eine angemessene und marktorientierte Entlohnung: Am Standort Zürich werden für Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit Lohn- und Zeitzulagen bezahlt, welche die gesetzlichen Vorgaben übersteigen. Auch für Arbeiten mit besonders unangenehmen, schmutzigen oder lärmigen Immissionen werden Zulagen ausgerichtet. Im Berichtsjahr wurde die Lohnsumme grundsätzlich um die Teuerung des Vorjahres erhöht. Insbesondere Mitarbeitende in niedrigen Lohnklassen konnten dank eines garantierten zusätzlichen Pauschalbetrages von CHF 150 pro Monat profitieren.

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

GRI 405-2

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

Vergütungsquote

Am Standort Zürich betrug für das abgelaufene Geschäftsjahr das Verhältnis der Gesamtvergütung (Salär inkl. variable Vergütungen und Vorsorge-/ Sozialversicherungsbeiträge) der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden am Standort Zürich 6.3x (2022: 9.1x). Für die gesamte Gruppe, d.h. inklusive der internationalen Tochtergesellschaften im Mehrheitsbesitz, betrug das Verhältnis der Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden der Gruppe 6.9x (2022: 9.7x). Aufgrund der unterschiedlichen Lohn- sowie Kostenverhältnisse der Schweiz im Vergleich insbesondere mit Brasilien und Indien ist das Gruppenlohnverhältnis beschränkt aussagekräftig. Um die Aussagekraft des Lohnverhältnisses zu gewährleisten, wurden Verwaltungsrat, Lernende, Praktikanten/Trainees sowie Mitarbeitende im Stundenlohn von der Berechnung ausgeschlossen. Ebenfalls wurden nur Mitarbeitende berücksichtigt, welche über das ganze Jahr beschäftigt waren und die Vergütung von Mitarbeitenden in Teilzeitarbeit wurde auf Vollbeschäftigung umgerechnet.

GRI 2-21

Pensionskasse und Krankenversicherung

Über die Pensionskasse BVK bietet die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich eine gut ausgebaute Altersvorsorge mit überdurchschnittlichen Leistungen und individuell wählbaren Sparvarianten an. An den Einzahlungen beteiligt sich das Unternehmen abhängig vom Alter, aber wie gesetzlich vorgeschrieben mit mindestens 50%. Es 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 48 Mitarbeitende inkl. Partner oder Partnerin (Vorjahr: 36) diese Seminare. Das Unternehmen ermöglicht zudem vorzeitige (oder aufgeschobene) Pensionierungen. Weitere Informationen zur BVK sind unter [> Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende](#) zu finden.

GRI 404-2

Der Flughafen Zürich Gruppe ist auch im Ausland eine ausreichende Vorsorge für ihre Mitarbeitenden wichtig. In Brasilien ergänzen die Tochtergesellschaften zusätzliche Einzahlungen durch die Mitarbeitenden in die private Pensionskasse in gleichem Umfang. Chile kennt keine Beteiligung der Arbeitgeber an der privaten Vorsorge. Der für Privatpersonen gesetzlich festgelegte Vorsorgeanteil wird jedoch dem Lohn abgezogen

und durch die Tochtergesellschaft direkt auf die privaten Vorsorgekonten der Mitarbeitenden ausbezahlt. In Indien gilt ein vergleichbares System, wo der Arbeitgeber den für die Vorsorge bestimmten Anteil ebenfalls direkt auf die jeweiligen Konten der Mitarbeitenden zahlt.

Während am Standort Zürich die Krankenversicherung die private Angelegenheit der Mitarbeitenden ist, beteiligt sich an den Standorten in Lateinamerika das Unternehmen an den Prämien für die Krankenversicherungen der Mitarbeitenden: In Brasilien ist die Arbeitgeberin verpflichtet, eine Krankenversicherung abzuschliessen und zu bezahlen, in Chile dagegen übernimmt die Tochtergesellschaft freiwillig 70% der Kosten.

Zusatzleistungen

Alle Mitarbeitenden am Standort Zürich profitieren von Vergünstigungen bei Gastronomie und Geschäften am Flughafen. Zudem übernimmt die Flughafen Zürich AG ab einem Beschäftigungsgrad von 50% die vollständigen Kosten für ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich oder beteiligt sich an den Kosten von verbundsübergreifenden Abonnements oder dem Generalabonnement.

Ganz ähnlich geniessen die Mitarbeitenden in Brasilien Rabatte in den Geschäften an den Flughäfen. Darüber hinaus gibt es Abkommen mit Schulen, Läden, Apotheken etc., wo die Mitarbeitenden Vergünstigungen erhalten.

Ferien

Die Flughafen Zürich AG hat am Standort Zürich im Jahr 2023 entschieden, per 2024 die Anzahl der Ferientage zu erhöhen. Mitarbeitende bis zum Alter von 59 Jahren erhalten in Zukunft jährlich zwei Tage mehr Ferien, ab dem Alter von 60 Jahren gibt es keine Anpassung. Damit liegt der generelle Anspruch neu bei 25 Tagen (bis 49 Jahre) bzw. bei 28 Tagen (50 bis 59 Jahre) und ab 60 Jahre bei 31 Tagen.

Employer Branding und Rekrutierung

Um auch zukünftig genügend geeignete Mitarbeitende zu finden, investiert das Unternehmen am Standort Zürich in die weitere Steigerung seiner Attraktivität als Arbeitgeber, was gleichzeitig eines der strategischen Handlungsfelder für Verwaltungsrat und Geschäftsleitung ist. Im Berichtsjahr wurde deshalb eine zusätzliche Stelle für das Employer Branding geschaffen. Das Unternehmen setzt auch beim Rekrutierungsprozess auf innovative Methoden, wobei auf eine schnelle Kontaktaufnahme und einen unkomplizierten Bewerbungsprozess Wert gelegt wird. Deshalb bietet das Unternehmen beispielsweise die Möglichkeit, sich per Video, Messenger-App und ohne Motivationsschreiben zu bewerben.

Flexible Arbeitszeiten und Remote Work

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich profitieren von einer Jahresarbeitszeit mit flexiblen Arbeitszeitmodellen. Diese unterstützen Verpflichtungen innerhalb der Familie, wichtige politische und öffentliche Ämter, Zeit für Weiterbildungen sowie soziale Tätigkeiten.

Die ortsunabhängige Arbeit ist für jene Berufsgruppen, für die das möglich ist, selbstverständlich. Die Flughafen Zürich AG bietet die dafür notwendigen Arbeitsmittel sowie die organisatorischen Bedingungen. Die persönlichen Begegnungen und der Austausch vor Ort bleiben aber weiterhin wichtig.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist der Flughafen Zürich Gruppe besonders wichtig. Neben den genannten Mitteln zur Erhöhung der Flexibilität erhalten Mitarbeiterinnen am Standort Zürich bei Geburt ihres Kindes 16 Wochen bezahlten Mutterschaftsurlaub, zwei Wochen mehr als das Gesetz verlangt. Väter und Ehefrauen von Frauen, die ein Kind geboren haben, haben Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebenen 10 Tage Urlaub des anderen Elternteils bei vollem Lohn. Im Berichtsjahr arbeiteten 32% (Vorjahr 32%) der unbefristet angestellten Mitarbeitenden am Standort Zürich in einem Teilzeitpensum. Um Teilzeitarbeit am Standort Zürich weiter zu fördern, wird die Möglichkeit zur probeweisen Reduktion der Arbeitszeit während zwölf Monaten angeboten. Das Unternehmen unterstützt zudem den Bezug von unbezahltem Urlaub, was die Erfüllung von Lebenswünschen wie einer Weltreise, längeren Ausbildungen, verlängerten Mutterschafts-/Vaterschaftsurlauben oder einer sonstigen Auszeit ermöglicht. Dahinter steht die Überzeugung, dass die Mitarbeitenden damit die persönlichen Kompetenzen erweitern und motivierter sowie leistungsfähiger an den Arbeitsplatz zurückkehren.

Diversität

Die Vielfalt der Mitarbeitenden und der Berufe sieht die Flughafen Zürich Gruppe als Stärke. Sie ist darauf bedacht, Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden zu gewährleisten und Verständnis und Akzeptanz für die Vielfalt an Wissen, Denkweisen, Herkunft, Alter, Lebensformen und Geschlechtern zu schaffen. Die strategische Bearbeitung des Themas ist aktuell noch nicht verankert. Im Berichtsjahr hat das Unternehmen mit dem Standort Zürich deshalb erstmals am Diversity Benchmark St. Gallen teilgenommen, um einen unabhängigen Vergleich mit anderen, vergleichbaren Unternehmen zu erhalten.



Die Förderung von Diversität beginnt bereits im Rekrutierungsprozess. Im Vordergrund stehen für die Flughafen Zürich AG dabei stets die Qualifikation der Bewerbenden und deren Haltung in Bezug auf die Unternehmenswerte. Kriterien wie Herkunft, Alter, Lebensformen und Geschlecht dürfen nicht zu einer Diskriminierung führen. Damit Arbeitsmodelle wie Teilzeit oder Jobsharing weiter gefördert werden, sind Stellen mehrheitlich mit einem flexiblen Pensum zwischen 80 – 100% ausgeschrieben.

Diversität in Leitungsorganen und im Kader

Im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG sitzen vier Frauen und vier Männer und in der Geschäftsleitung zwei Frauen und fünf Männer. Die Vorgaben für die börsenkotierten Unternehmen bezüglich Geschlechterausgewogenheit sind damit aktuell erfüllt.

Am Standort Zürich lag der Frauenanteil im Kader im Berichtsjahr bei 22.2%. Die Flughafen Zürich AG hat am Standort Zürich die Ambition, den Frauenanteil in Führungspositionen über die nächsten Jahre auf 25% zu erhöhen.

Ausbildung und berufliche Entwicklung

GRI 404-3

Die Flughafen Zürich AG investiert an allen Standorten in die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden. Dem Unternehmen ist es wichtig, einerseits Berufseinsteigende auszubilden und andererseits bestehende Mitarbeitende in den beruflichen, sozialen und führungsbezogenen Kompetenzen zu fördern. Alle Mitarbeitenden am Standort Zürich sowie in Brasilien erhalten mindestens einmal jährlich eine persönliche Leistungsbeurteilung und führen ein Gespräch zur weiteren Entwicklung mit den Vorgesetzten. In Chile ist die Einführung einer jährlichen Leistungsbeurteilung für alle Mitarbeitenden noch nicht durchgängig umgesetzt. In Indien wurden für etwa die Hälfte der Belegschaft individuelle Entwicklungspläne festgelegt, anhand derer die Entwicklung der Mitarbeitenden mit den Vorgesetzten beurteilt und besprochen wird. An diesem Prozess wird voraussichtlich während der Projektphase festgehalten, welche bis zur Aufnahme des kommerziellen Betriebs des neuen Flughafens dauert.

Ausbildung

Die Flughafen Zürich Gruppe versteht die berufliche Grundbildung als wirtschaftlichen sowie gesellschaftlichen Auftrag und übernimmt die entsprechende Verantwortung für die professionelle Berufsbildung. Am Standort Zürich beschäftigte das Unternehmen im Berichtsjahr 54 Lernende in 14 verschiedenen Lehrberufen sowie 9 Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger im einjährigen Weiterbeschäftigungsprogramm nach Lehrende. Zusätzlich sammelten im Berichtsjahr insgesamt 21 Praktikantinnen und Praktikanten (studiumsbegleitend) und Trainees (Studium abgeschlossen) mehrmonatige Praxiserfahrung. Per Stichtag Ende Jahr waren rund 5% aller Mitarbeitenden, die berufliche Grundausbildungen und Praktika bzw. Traineeprogramme bei der Flughafen Zürich AG absolvierten.

Bei der Besetzung der vielfältigen Lehrstellen-, Praktikums- und Trainee-Angebote berücksichtigt die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich Bewerbende mit unterschiedlichen Vorbildungen und Schulstufen. So werden bei den Grundbildungen Abschlüsse mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis oder mit Berufsattest angeboten, für die auch entsprechend Lernende mit Vorqualifikationen auf unterschiedlichen Niveaus berücksichtigt werden. Das Unternehmen leistet ergänzend in mehreren Berufen einen Beitrag in der beruflichen Integration. Dazu zählen beispielsweise das Angebot von Integrationsvorlehren für berufseinsteigende Flüchtlinge oder vorläufig Aufgenommene. Im Berichtsjahr beschäftigte das Unternehmen ausserdem einen kaufmännischen Praktikanten aus dem ersten Arbeitsmarkt und zwei Lernende in handwerklichen Lehrberufen mit Hörbeeinträchtigungen. Ihnen wird mittels entsprechender Programme der Start oder der Übertritt in den regulären Arbeitsmarkt ermöglicht.

Die Lernenden, Praktikantinnen und Praktikanten und Trainees sind in den regulären Arbeitsprozessen integriert und erhalten ihrem Ausbildungsstand entsprechende Aufgaben, Verantwortung und Kompetenzen. Die Flughafen Zürich AG sichert die Qualifikation ihrer zuständigen Ausbildungspersonen durch Fortbildungen und stellt ihnen die für eine erfolgreiche Ausbildungstätigkeit notwendigen Ressourcen, Kompetenzen und Hilfsmittel zur Verfügung. Die Weiterbeschäftigung der jungen Berufsleute innerhalb des Unternehmens wird wo möglich mit passenden Stellenangeboten gefördert.

An den Flughäfen in Florianópolis, Vitória sowie Macaé werden 24-monatige Praktika für Studierende angeboten. Im Berichtsjahr waren vier Personen in diesem Programm. Zudem gibt es ein Programm für Lernende.

Am Standort in Noida, Indien, wurde in Zusammenarbeit mit einer NGO (Nichtregierungsorganisation) ein Programm gestartet, welches Schulabgängerinnen und Schulabgängern sowie Studierenden halbjährige Praktika in unterschiedlichen Bereichen wie beispielsweise Buchhaltung, Softwareentwicklung oder Sanitätsdienste ermöglicht. Insgesamt 75 Personen starteten im Berichtsjahr im Programm.

Weiterbildung

Das Unternehmen verfügt über ein grosses Weiterbildungsangebot. In Seminaren, Schulungen und Trainings können Mitarbeitende und Führungskräfte ihre Fach-, Persönlichkeits- und Sozialkompetenzen festigen oder erweitern. Insgesamt stehen am Standort Zürich rund 460 Lernangebote zur Verfügung. Während ein beträchtlicher Teil der Weiterbildungen für gewisse Berufsgruppen obligatorisch ist, damit sie ihre Tätigkeit ausüben dürfen, bietet eine Vielzahl anderer Angebote verschiedenste Lern- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden und Führungskräfte. Rund 118 der Lernangebote stehen online als Selbstlernmodule zur Verfügung, von denen die Mitarbeitenden zwei Module pro Jahr als Arbeitszeit anrechnen lassen können. Zusätzlich beteiligt sich die Flughafen Zürich AG finanziell und/oder zeitlich an gezielten externen Weiterbildungen. Im Berichtsjahr wurden 79 Weiterbildungen mit einer Unternehmensbeteiligung im Wert von je mehr als CHF 3'000 unterstützt.

GRI 404-2

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

Gesundheitsmanagement

Am Standort Zürich wird ein Gesundheitsmanagement betrieben, das die Gesundheit der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz und darüber hinaus auch im Privaten schützt und fördert. Einerseits gehört dazu der Bereich der Arbeitssicherheit (siehe Kapitel [› Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)), also die Prävention von Unfällen und von anderen durch die berufliche Tätigkeit ausgelösten negativen gesundheitlichen Auswirkungen und andererseits die Zusammenarbeit mit einer externen Fachstelle (MOVIS) in Bezug auf die ganzheitlichen gesundheitlichen Thematiken. Zudem stellt die Flughafen Zürich AG den Mitarbeitenden ein umfangreiches Angebot zur Verfügung, um die körperliche und psychische Gesundheit zu fördern. Das Unternehmen bietet beispielsweise kostenlose Sportangebote und kostenlose Impfungen gegen Grippe sowie für exponiertes Personal Impfungen gegen FSME, Hepatitis A und B oder spezifische Reiseimpfungen für ins Ausland entsandte Mitarbeitende.

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

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

Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis

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

GRI 2-8

Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis im Bereich Reinigung decken Spitzenbelastungen ab und kommen deshalb vor allem in den Sommermonaten zum Einsatz. Diese Mitarbeitenden sind bei einem Personaldienstleister angestellt, werden von der Flughafen Zürich AG aber bezüglich Arbeitszeiten und Lohnzuschlägen wie die eigenen Mitarbeitenden behandelt.

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

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

Kennzahlen (per 31.12.2023)

GRI 2-7

Flughafen Zürich Gruppe	Einheit	2019	2020	2021	2022	2023
Zusammensetzung der Mitarbeitenden						
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	2'129	1'983	1'915	2'105	2'163
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalenten (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Vollzeitäquivalente (FTE)	1'848	1'722	1'694	1'886	1'934
Arbeitnehmende mit nicht garantierten Arbeitszeiten	Anzahl Personen	119	106	77	85	95
Lernende	Anzahl Personen	49	48	43	49	54
Praktikanten/Trainees	Anzahl Personen	18	7	3	22	23
Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag						
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	2'070	1'930	1'856	1'901	2'113
Frauen	Anzahl Personen	700	644	596	613	680
Männer	Anzahl Personen	1'370	1'286	1'260	1'288	1'433
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	59	53	59	204	50
Frauen	Anzahl Personen	22	17	18	46	17
Männer	Anzahl Personen	37	36	41	158	33
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Unbefristete Mitarbeitende nach Beschäftigungsverhältnis						
Vollzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'529	1'410	1'383	1'425	1'590
Frauen	Anzahl Personen	324	291	271	304	349
Männer	Anzahl Personen	1'205	1'119	1'112	1'121	1'241
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Teilzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	541	520	478	481	529
Frauen	Anzahl Personen	376	353	325	309	331
Männer	Anzahl Personen	165	167	153	172	198
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Belegschaft nach Region						
Schweiz	Anzahl Personen	1'706	1'652	1'534	1'553	1'662
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'658	1'610	1'501	1'521	1'650
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	48	42	33	32	12
Lateinamerika	Anzahl Personen	423	317	330	481	401
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	412	306	309	314	369
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	11	11	21	167	32
Asien	Anzahl Personen	0	14	51	71	100
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	14	46	66	94
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	0	5	5	6

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich		Einheit	2021	2022	2023
Neu eingestellte Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen		76	161	278
davon Frauen	Anzahl Personen		28	77	94
davon Männer	Anzahl Personen		48	84	184
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen		7	40	74
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen		40	100	149
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen		29	21	55
Fluktuationsrate¹⁾	in %		9.7	7.2	6.9
davon Frauen	Anzahl Personen		46	67	40
davon Männer	Anzahl Personen		99	58	76
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen		10	22	18
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen		81	74	66
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen		54	29	32

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

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich		Einheit	2021		2022		2023	
Prozentanteil folgender Kategorien im Verwaltungsrat								
Frauen		in %	38		38			50
Männer		in %	62		62			50
Alter: 30–50		in %	0		0			13
Alter: >50		in %	100		100			88
Prozentanteil aller Mitarbeitenden nach Hierarchiestufen			w ¹⁾ m ²⁾		w ¹⁾ m ²⁾		w ¹⁾ m ²⁾	
Geschäftsleitung		in % von Total	0	0.4	0.1	0.3	0.1	0.3
Kader (FS1–3)		in % von Total	7	27	7	30	8	28
Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4–6)		in % von Total	25	41	23	40	24	40
Prozentanteil aller Mitarbeitenden nach Alter			w m		w m		w m	
<30		in % von Total	2	4	3	4	5	8
30–50		in % von Total	17	37	15	36	15	34
>50		in % von Total	12	28	13	29	12	26

1) weiblich

2) männlich

ICT-Sicherheit und Datenschutz

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

Relevanz

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

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

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

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

Ansatz

ICT-Sicherheit

Um Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität der ICT-Systeme zu gewährleisten, hat die Flughafen Zürich AG für den Standort Zürich ein Informationssicherheits-Management-System (ISMS) eingerichtet und im Berichtsjahr - nach der Zertifizierung nach ISO 27001 im Vorjahr - das Aufrechterhaltungsaudit erfolgreich bestanden. Dieses Management-System stellt sicher, dass die ICT-Sicherheit der grundlegenden Infrastruktur gewährleistet ist und sich laufend den sich ändernden Herausforderungen

anpasst. Zudem erfüllt der Flughafen Zürich damit die Anforderungen des NASP. Die aus dem Jahre 2019 stammende Cyber-Security-Strategie der Flughafen Zürich AG wurde im Berichtsjahr vollständig überarbeitet. Sie orientiert sich an international anerkannten Regelwerken. Aus der überarbeiteten Strategie sind verschiedene Projekte abgeleitet worden, die in einem umfassenden Programm in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Ohnehin erfolgen die Umsetzung und Vertiefung der technischen und organisatorischen Vorgaben 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 das Unternehmen jederzeit in der Lage ist, Cyber-Angriffe von aussen oder anderweitige Datenpannen frühzeitig zu erkennen und deren Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Die systemkritischen Infrastrukturen werden redundant vorgehalten, um auch Auswirkungen anderer Ereignisse, wie beispielsweise Erdbeben, auf die ICT-Systeme möglichst gering zu halten.

In der überarbeiteten Cyber-Security-Strategie erhält die Wichtigkeit der Awareness im Rahmen eines eigenen Projektes seinen zentralen Prozess. Denn zentrales Element einer erfolgreichen Abwehr von Cyber-Angriffen ist das Verhalten der Mitarbeitenden. Um das Bewusstsein aller ICT-Anwenderinnen und Anwender zum rechtzeitigen Erkennen von potenziellen Bedrohungen zu erhöhen, werden regelmässig Informations-Kampagnen und Schulungen durchgeführt.

In Brasilien ist das im Jahr 2021 gestartete Projekt zur Zertifizierung nach ISO 27001 noch nicht abgeschlossen. Es sind im laufenden Jahr weitere Arbeiten nötig, um die Norm erfüllen zu können.

In Chile wurden verschiedene im Vorjahr beschlossene Massnahmen zur Erhöhung der ICT-Sicherheit im Berichtsjahr umgesetzt. Die Resilienz wurde damit deutlich erhöht, sodass auch die Konformität mit der Gesetzgebung zur Datensicherheit gewährleistet ist.

Schutz von Personendaten

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

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

Hierzu hat die Flughafen Zürich AG eine Datenschutzberaterin ernannt, deren Aufgabe es ist, die Compliance hinsichtlich des Schutzes von Personendaten sicherzustellen. Die Datenschutzberaterin berät die Linienverantwortlichen zum korrekten Umgang mit Personendaten, sie führt ein Verzeichnis über die Datensammlungen des Unternehmens und gibt Auskunft gegenüber betroffenen Personen, externen Stellen und Behörden. Hinzu kommt, dass die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr eine [› Datenethik](#) formuliert hat, in der sie ihre Grundsätze im Umgang mit Personen- und Betriebsdaten festhält.

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

Nachhaltigkeit: Bericht über nichtfinanzielle Belange

Genehmigung und Veröffentlichung des Berichts über nichtfinanzielle Belange

Der Verwaltungsrat hat den Bericht über nichtfinanzielle Belange 2023 am 7. März 2024 genehmigt und unterzeichnet. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zürich-Flughafen, 7. März 2024

Josef Felder
Präsident des Verwaltungsrats

Beatrix Frey-Eigenmann
Vorsitzende Audit & Finance Committee

GRI-Inhaltsindex

Anwendungserklärung	Flughafen Zürich AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 berichtet
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	derzeit nicht verfügbar

GRI-Standard	Angaben	Verweis	Erläuterung oder Auslassung	
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform Hauptsitz Standorte		
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	Konzernstruktur		
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Kontaktangaben	01.01.2023–31.12.2023, jährlich 08.03.2024	
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen		Keine wesentlichen Veränderungen	
	2-5 Externe Prüfung		Keine	
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Die Flughafen Zürich AG		
	2-7 Angestellte	Kennzahlen Mitarbeitende		
	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis		
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	Ausschüsse des Verwaltungsrats		
		Diversität und Kompetenzen		
		Organisationsstruktur		
		Tätigkeiten bei anderen Unternehmen		
		Verwaltungsrat		
		2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Nominationsprozess	
		2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	Verwaltungsratspräsident	
		2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	Rolle Verwaltungsrat in Überwachung	
		2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Delegation Verantwortung	
		2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Rolle Verwaltungsrat Nachhaltigkeitsberichterstattung	
	2-15 Interessenskonflikte	Interessenskonflikte		
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	Informations- und Kontrollsysteme		
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Verwaltungsrat Kollektivwissen		
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Verwaltungsrat Bewertung		
	2-19 Vergütungspolitik	Vergütungspolitik		
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Vergütungssystem		
	2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	Vergütungsquote		
	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Brief an die Aktionäre		
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen		
		Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen		
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen		
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	Abhilfe bei negativen Auswirkungen		
2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Whistleblowing			
2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	Compliance			
2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Mitgliedschaften			
2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Anspruchsgruppen			
2-30 Tarifverträge	Mitwirkungsrechte			

GRI-Standard	Wesentliche Themen	Verweis
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	Nachhaltigkeitsthemen
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-2 Liste der wesentlichen Themen	Wesentliche Themen
Beitrag in der Region		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Konzernerfolgsrechnung
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Infrastrukturinvestitionen
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	Lokale Lieferanten
Lärm		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
Klima		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Klimakennzahlen
GRI 305: Emissionen 2016	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Klimakennzahlen
GRI 305: Emissionen 2016	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Klimakennzahlen
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Safety
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2019	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Safety
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2020	403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Safety
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2021	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	Verletzungen und Erkrankungen
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2022	403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	Verletzungen und Erkrankungen
Geschäftsethik		Zum Kapitel
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Rechtsverfahren

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

Corporate Governance

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

Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Die Flughafen Zürich AG ist eine nach schweizerischem Recht organisierte, gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Kloten, Kanton Zürich. Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die [Segmentberichterstattung](#) verwiesen. Ausser der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG (Valoren-Nr. 31941693, ISIN CH0319416936, Börsenkaptalisierung per 31. Dezember 2023: CHF 5.4 Milliarden) gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

GRI 2-1

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 15'269 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal	BRL 155 Mio.	100.0
A-port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung resp. nichtfinanzielle Berichterstattung beinhaltet, sofern nicht anders angegeben, die sich im Mehrheitsbesitz befindenden Tochtergesellschaften.

GRI 2-2

Kapitalstruktur

Das ordentliche Aktienkapital des Unternehmens beträgt CHF 307'018'750. Es ist aufgeteilt in 30'701'875 voll liberierte Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 10.00. Alle Aktien sind gleichermassen dividendenberechtigt und – soweit sie im Aktienbuch entsprechend eingetragen sind – stimmberechtigt. Es besteht per Stichtag kein bedingtes Kapital und es ist kein Kapitalband festgelegt, auch existieren 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.)	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023
Aktienkapital	307.0	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	117.0	117.0	83.2
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven	42.4	42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven	109.7	109.7	109.8
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	1'689.4	1'699.0	1'820.2
Jahresergebnis	9.6	194.9	283.0
Eigene Aktien	-0.1	-0.1	-0.9
Total Eigenkapital	2'275.1	2'469.9	2'644.8

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre und Aktionärinnen

Per Stichtag, 31. Dezember 2023, 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 Öffnungsstelle der Schweizer Börse](#) eingesehen werden. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge. GRI 2-1

Kontrollwechsel

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

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

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

Mitwirkungsrechte an der Generalversammlung

Eintragungen ins Aktienregister werden in der Regel bis eine Woche vor der Generalversammlung vorgenommen. Betreffend Einberufung der Generalversammlung und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln. Gemäss Art. 699b Abs. 1 des Obligationenrechts können Aktionäre und Aktionärinnen, die 0.5% der Aktien (153'510 Aktien) 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.

Jeder Aktionär und jede Aktionärin kann sich an der Generalversammlung durch eine andere Person, 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. 17 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. Die Gesellschaft ist aufgrund der Statuten ermächtigt, die Generalversammlung rein virtuell durchzuführen, oder kann neben einer physischen Teilnahme auch eine Teilnahme an der Generalversammlung über elektronische Mittel vorsehen. Dies wird den Aktionärinnen und Aktionären im Einzelfall angezeigt.

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 ohne Amtszeitbeschränkung möglich.

GRI 2-9

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

Prozess der Auswahl und Ernennung des Verwaltungsrats

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

GRI 2-10

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

Der Verwaltungsrat bewertet die genutzten Instrumente für die Steuerung und Kontrolle des Unternehmens und die bei den Mitgliedern vorhandenen Kompetenzen im Rahmen einer Selbstbeurteilung. Letzteres bildet die Ausgangslage, um erforderliche und vorhandene Kompetenzen im Gesamtgremium abzugleichen. Wird bei dieser Analyse festgestellt, dass im Verwaltungsrat gewisse Kompetenzen nicht ausreichend vorhanden sind oder gar fehlen, so fliessen diese in den nächsten Auswahlprozess für neue Mitglieder ein.

GRI 2-18

Über allfällige Massnahmen aus der Selbstbeurteilung wird im Folgejahr berichtet, zumal der Verwaltungsrat seit der Generalversammlung 2023 neu zusammengesetzt und der Präsident neu gewählt ist.

Diversität und Kompetenzen

Im Verwaltungsrat wird ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter und eine angemessene Verweildauer angestrebt. Im Berichtsjahr setzt sich der Verwaltungsrat aus vier Frauen und vier Männern zusammen, die durchschnittliche Amtsdauer liegt bei 7 Jahren und der Altersdurchschnitt bei 62 Jahren.

GRI 2-9

Beschreibung	V. Albers	G. Brentel	J. Felder	B. Frey-Eigenmann	S. Gemkow	C. Mauch	C. Pletscher	C. Walker Späh
Alter	67	68	62	57	63	63	49	65
Geschlecht	m	m	m	w	m	w	w	w
Nationalität	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Deutschland	Schweiz	Schweiz	Schweiz
Amtsdauer ¹⁾	9	10	7	1	7	13	1	9
Auswahlprozess	delegiert	gewählt	gewählt	delegiert	gewählt	gewählt	gewählt	delegiert
Exekutiv	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein

1) Das angefangene Amtsjahr 2023/2024 wird als volles Jahr gezählt.

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

Der Verwaltungsrat setzt sich jährlich mit ausgewählten Fokusthemen vertieft auseinander und nutzt dazu das Wissen von internen und externen Expertinnen und Experten. Die beiden neuen Mitglieder im Verwaltungsrat wurden während einer mehrtägigen Einführung in die verschiedenen Aspekte der Gesellschaft, in laufende und geplante Projekte sowie deren besondere Herausforderungen eingeführt. Auf die spezifische Aufgabe als Vorsitzende im jeweiligen Committee (Audit & Finance Committee bzw. Nomination & Compensation Committee) wurden die neuen Mitglieder im Austausch mit dem zuständigen Geschäftsleitungsmitglied, verantwortlichen Fachpersonen aus der Gesellschaft und dem Präsidenten des Verwaltungsrats vorbereitet.

GRI 2-17

Mitglieder

Josef Felder

- Präsident des Verwaltungsrats seit GV 2023, Verwaltungsrat seit GV 2017
- Schweizer, Jahrgang 1961, eidg. Dipl. Experte für Rechnungswesen und Controlling und AMP Harvard Business School; Berufstätigkeit von 1989 bis 1998 bei Crossair AG in verschiedenen Positionen, zuletzt als Stv. Direktor und Bereichsleiter; danach als CEO der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG (von 1998 bis 2000) beziehungsweise der Flughafen Zürich AG (von 2000 bis 2008), seit 2009 Tätigkeit als Verwaltungsrat in verschiedenen Unternehmen
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Vizepräsident des Verwaltungsrats der AMAG Group AG und Tochtergesellschaften; Mitglied des Verwaltungsrats der Careal Property Group AG; Vizepräsident des Verwaltungsrats der Knie Holding AG; Präsident des Verwaltungsrats der Musikpunkt Hug Holding AG und Präsident des Verwaltungsrats der SGV Holding AG

Vincent Albers

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

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 Präsident des Verwaltungsrats der H&G Hotel Gast AG
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Beatrix Frey-Eigenmann

- Verwaltungsrätin seit Mai 2023 (Delegation)
- Schweizerin, Jahrgang 1966, lic.rer.publ. HSG, internationale Beziehungen; Berufstätigkeit als Leiterin Stabstelle Energie 2000 im Bundesamt für Energie (1993 bis 1996); seit 1996 bei Federas Beratung AG als Unternehmensberaterin und Geschäftsstellenleiterin, Partner (seit 2009) und Mitglied der Geschäftsleitung (seit 2015); politische Tätigkeit als Finanz- und Gesundheitsvorsteherin, Gemeinderat Meilen (2006–2018) und als Mitglied des Zürcher Kantonsrats (von 2011 bis 2023) sowie als Präsidentin der Finanzkommission (2015–2019)
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsidentin des Verwaltungsrats Spital Männedorf AG

Stephan Gemkow

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

Corine Mauch

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

Claudia Pletscher

- Verwaltungsrätin seit GV 2023
- Schweizerin, Jahrgang 1974, Master der Rechtswissenschaften Universität Bern und Poitiers (F), MBA Henley Business School (UK), und MIT (USA); diverse internationale Management Positionen für Länder und Regionen bei IBM; Chief Development & Innovation bei der Schweizerischen Post von 2014-2021 als Geschäftsleiterin der digitalen Geschäfte, ab 2017 erw. Konzernleitung, Vorsitz Konzernleitungsausschuss INN (Innovation, Neugeschäft, Nachhaltigkeit); Verwaltungsratspositionen im Aufbau von Twint und nach Mitgründung SwissSign Group; heute Managing Partner fineminds GmbH
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats bei Metall Zug AG; Medbase Group; Migros Vita AG; Mitglied des Innovationsrates von Innosuisse; sowie Mitglied Digital Advisory Board Swissmedic, Schweizerisches Heilmittelinstitut

Carmen Walker Späh

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

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

GRI 2-11

Angaben zu Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten finden sich im [Vergütungsbericht](#). Die Anforderungen an die Offenlegung von weiteren Mandaten von Mitgliedern des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung richten sich nach der Corporate-Governance-Richtlinie der SIX, im Vergütungsbericht richten sie sich nach dem Schweizerischen Obligationenrecht. Diese Anforderungen sind nicht deckungsgleich. Für Mitglieder des Verwaltungsrats ist die zulässige Anzahl weiterer Mandate in obersten Führungs- oder Verwaltungsorganen von Rechtseinheiten ausserhalb des Konsolidierungskreises der Gesellschaft gemäss Art. 22 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. Diese Vorgaben sind bei allen Mitgliedern des Verwaltungsrats eingehalten.

Der Verhaltenskodex, der auch für den Verwaltungsrat gilt, und ergänzend das Organisationsreglement regeln den Umgang mit Interessenkonflikten und sehen eine Pflicht zur internen Offenlegung von Interessenkonflikten vor. Die Mitglieder des Verwaltungsrats geben Interessenkonflikte oder einen Anschein eines Interessenskonfliktes mit Bezug auf ein einzelnes Geschäft niederschwellig bekannt. Der Verwaltungsrat entscheidet über die zu treffenden Massnahmen, was unter anderem auch den Ausstand des jeweiligen Mitglieds bei der Beratung und Abstimmung zu einem Geschäft umfassen kann.

GRI 2-15

Es gibt keine gegenseitigen Engagements in Verwaltungsräten durch die einzelnen Mitglieder. Weiter sind die wichtigsten Aktionäre mit ihren Beteiligungen offengelegt (siehe Kapitel [Aktionariat](#)).

Interne Organisation

Präsident des Verwaltungsrats

Josef Felder (wird von der Generalversammlung für eine jeweils einjährige Amtsdauer gewählt)

Vizepräsidentin des Verwaltungsrats

Claudia Pletscher

Der Verwaltungsrat hat folgende Ausschüsse gebildet:

GRI 2-9

Audit & Finance Committee (AFC)

Mitglieder

Beatrix Frey-Eigenmann (Vorsitz), Stephan Gemkow, Vincent Albers, Josef Felder (Gast)

Aufgaben

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

International Business Committee (IBC)

Mitglieder

Stephan Gemkow (Vorsitz), Vincent Albers, Guglielmo Brentel, Josef Felder (Gast)

Aufgaben

Das Committee befasst sich mit der strategischen Entwicklung bestehender und neuer geschäftlicher Aktivitäten im Ausland und begleitet die Entwicklung grosser Investitionsprojekte, wobei aktuell der Bau des Flughafens Noida in Indien im Zentrum steht. 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 (NCC)

Mitglieder

Claudia Pletscher (Vorsitz), Vincent Albers, Guglielmo Brentel, Josef Felder (Gast); werden von der Generalversammlung für eine jeweils einjährige Amtsdauer gewählt

GRI 2-10

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 (PAC)

Mitglieder

Carmen Walker Späh (Vorsitz), Corine Mauch, Beatrix Frey-Eigenmann, Josef Felder (Gast)

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 mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund fünf Stunden und eine zweitägige Klausur, wobei drei Sitzungen vor der ordentlichen Generalversammlung in alter Zusammensetzung des Verwaltungsrats stattgefunden haben. Das Audit & Finance Committee hat vier Sitzungen von durchschnittlich zwei Stunden, das International Business Committee drei Sitzungen von durchschnittlich je drei Stunden und eine eintägige Klausur, das Nomination & Compensation Committee acht Sitzungen von durchschnittlich zwei Stunden und das Public Affairs Committee zwei Sitzungen von zwei Stunden abgehalten.

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, die Chief People & Communications Officer und

die Generalsekretärin und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, der COO, der Leiter Public Affairs und die Generalsekretärin beigezogen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats sind gehalten, an allen Sitzungen des Verwaltungsrats sowie der Committees, denen sie angehören, teilzunehmen und die notwendige Vorbereitungszeit aufzuwenden, um ihre Verantwortung angemessen wahrzunehmen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr war die Sitzungsteilnahme wie folgt:

VR-Mitglied	VR-Sitzungen und Klausuren	Teilnahme an Committee-Sitzungen ¹⁾
Vincent Albers	100 %	100 %
Guglielmo Brentel	100 %	100 %
Josef Felder	100 %	100 %
Beatrix Frey-Eigenmann ²⁾	100 %	100 %
Stephan Gemkow	78 %	75 %
Corine Mauch	78 %	100 %
Claudia Pletscher ³⁾	100 %	100 %
Carmen Walker Späh	100 %	100 %
Andreas Schmid ⁴⁾	100 %	100 %
Eveline Saupper ⁵⁾	100 %	100 %

1) beinhaltet folgende Committee-Sitzungen: AFC, IBC, NCC, PAC

2) im Amt ab 1. Mai 2023

3) im Amt ab Generalversammlung 2023

4) im Amt bis zur Generalversammlung 2023

5) im Amt bis 30. April 2023

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 dem Gesetz wegen undelegierbaren Aufgaben weitere grundlegende strategische Zuständigkeiten vorbehalten. Dies erfolgte insbesondere im Zusammenhang mit den aus der bundesluftfahrtrechtlichen Konzession fließenden Rechten und Pflichten, so namentlich der Beschlussfassung über wesentliche Konzessionsgesuche, über wesentliche Plangenehmigungsgesuche, über Gesuche für Betriebsreglementsänderungen und über Gebührenanpassungen. Im Übrigen hat der Verwaltungsrat die Geschäftsführung umfassend an die Geschäftsleitung delegiert.

Rolle Verwaltungsrat im Überwachen der Auswirkungen von Managementpraktiken

Der Verwaltungsrat befasst sich mit den Entwicklungen und Auswirkungen des Unternehmens sowie allen Bereichen an jeder Sitzung. Diese werden im Austausch mit der Geschäftsleitung diskutiert, wobei auch Themen der Nachhaltigkeit mit enthalten sind. Ebenfalls werden die Erfahrungen mit und Entwicklungen bei den Anspruchsgruppen beleuchtet. Der Verwaltungsrat hat anlässlich seiner ersten Sitzung in neuer Zusammensetzung die eigene Arbeitsweise überprüft. Anpassungen im Ablauf gewähren mehr Zeit für die Reflexion über Entwicklungen und Auswirkungen des Unternehmens.

GRI 2-12

Die Strategie und Werte sind vom Verwaltungsrat in Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung im Jahr 2021 neu festgelegt worden. Diese basieren auf den für das Unternehmen besonders relevanten Megatrends, welche die Geschäftsleitung erarbeitet

hat. Die Nachhaltigkeit ist seither ausdrücklich in die Strategie (siehe Kapitel [› Strategie](#)) aufgenommen.

Unternehmerische Ziele werden jährlich an einer zweitägigen Klausur von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung, abgestimmt auf die Strategie, bearbeitet und definiert. Für das Thema Aviatische Infrastrukturentwicklung war im Strategiereview 2023 ein halber Tag reserviert, wobei die Geschäftsleitung dazu in ihren Bereichen die Grundlagen erarbeitete. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die Auswirkungen der geplanten Pistenverlängerungen und auf die politischen Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich gelegt. Der Verwaltungsrat befasste sich unter Bezug externer Experten zudem mit den Trends in der Digitalisierung der Aviatik und der daraus abgeleiteten Digitalstrategie. Regelmässig werden Vertreter von einzelnen Anspruchsgruppen an diese Klausuren eingeladen, die ihre Erwartungen und Standpunkte darlegen. An den Sitzungen der Geschäftsleitung wird standardmässig über alle wichtigen Kontakte mit den Anspruchsgruppen (siehe weitere Informationen dazu im Kapitel [› Anspruchsgruppen](#)) berichtet.

Delegation der Verantwortung

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

GRI 2-13

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt mittels Integriertem Bericht. Das Audit & Finance Committee ist dementsprechend das zuständige Gremium, welches auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung vertieft analysiert und zuhanden des Verwaltungsrats vorbereitet. Erstmals für das Berichtsjahr 2023 wird der Bericht über nichtfinanzielle Belange vom Verwaltungsrat genehmigt und unterzeichnet. Ebenfalls wird der Bericht über nichtfinanzielle Belange den Aktionärinnen und Aktionären zur Genehmigung vorgelegt. Siehe weitere Informationen unter [› Genehmigung und Veröffentlichung des Berichts über nichtfinanzielle Belange](#).

GRI 2-14

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

Delegierte des Kantons

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

Informations- und Kontrollinstrumente des Verwaltungsrats gegenüber der Geschäftsleitung

GRI 2-16

Die Geschäftsleitung rapportiert dem Verwaltungsrat mittels eines monatlichen Management Information System (MIS). Quartalsweise erfolgt eine umfassende finanzielle und betriebswirtschaftliche Berichterstattung und jährlich ein Reporting zu den substanziellen Unternehmensrisiken und zum Stand der Compliance. Ebenfalls informiert die Geschäftsleitung den Verwaltungsrat an jeder Sitzung im Rahmen der sogenannten Umfeldbeurteilung über Entwicklungen und über kritische Belange oder besondere Risiken, die sich in der Geschäftstätigkeit zeigen. Ferner wird der Verwaltungsrat mittels einer Langfristplanung laufend in verschiedenen Szenarien über die erwartete finanzielle 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 Überprüfungen zu Entgelt-, Reisekosten- und Warenbewirtschaftungsprozessen sowie verschiedene Projektprüfungen (u.a. Flughäfen Iquique in Chile und Noida in Indien) wie auch zu verschiedenen weiteren Aspekten bei den Tochtergesellschaften in Lateinamerika durchgeführt. Weiter haben Nachfolgeaktivitäten zu früheren Prüfungen stattgefunden. Die interne Revision rapportiert direkt an die Vorsitzende des Audit & Finance Committees.

Geschäftsleitung

Mitglieder

Lukas Brosi

- Chief Executive Officer (CEO)
- Schweizer, Jahrgang 1979, Betriebsökonom FH; Berufstätigkeit in diversen Funktionen des Firmenberatungsgeschäfts bei UBS AG (von 2000 bis 2009); 2009 Eintritt in die Flughafen Zürich AG als Group Treasurer mit anschliessend kontinuierlich zunehmendem Tätigkeits- und Verantwortungsbereich, einschliesslich Stellvertretung des CFO, Übernahme der CFO- und damit Geschäftsleitungsfunktion im Februar 2017
- CEO seit Mai 2023
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Daniel Bircher

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

Kevin Fleck

- Chief Financial Officer (CFO)
- Schweizerisch-kanadischer Doppelbürger, Jahrgang 1984, M.A. HSG in Economics; Berufstätigkeit im Asset Management und Derivathandel bei einer schweizer und amerikanischen Bank (2006-2013); CFO beim Ground Handling Unternehmen Airline Assistance Switzerland (2015-2017); verschiedene CFO-Rollen im Vebeo Konzern im DACH Markt im Bereich Facility Management, Real Estate, Aviation und Health Care (2017-2023)
- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im August 2023 als CFO und Mitglied der Geschäftsleitung
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrates der Belvalor AG, Zürich

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); Shoppingcenter-Management beim Migros Genossenschaftsbund (von 2010 bis 2015)
- Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Februar 2016 als CCO und Mitglied der Geschäftsleitung
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: keine

Lydia Naef

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

Manuela Staub

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

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
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats der UBAG - Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG



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

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

Angaben zu Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten finden sich im [Vergütungsbericht](#). Für Mitglieder der Geschäftsleitung ist die zulässige Anzahl weiterer Mandate in obersten Führungs- und Verwaltungsorganen von Rechtseinheiten ausserhalb des Konsolidierungskreises der Gesellschaft gemäss Art. 22 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. Diese Vorgaben sind bei allen Mitgliedern der Geschäftsleitung eingehalten.

Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen

Die gestützt auf Art. 28 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 492'000 (Vorjahr: CHF 488'500). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahen Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 65'000 (Vorjahr: CHF 110'000). Es wurden sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr keine Honorare an den Konzernprüfer für weitere Dienstleistungen entrichtet.

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 mindestens zweimal jährlich zu den entsprechenden Traktanden an den Sitzungen des Audit & Finance Committees teil.

Informationspolitik

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

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, den SIX-Regularien sowie auf den [Gesellschaftsstatuten](#) (Art. 28 ff.) und den gestützt darauf erlassenen Beschlüssen und Reglementen.

GRI 2-19

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

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

GRI 2-20

2. Komponenten und Festsetzungsverfahren

Für die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats

Um die Unabhängigkeit der amtierenden Mitglieder des Verwaltungsrats bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten zu gewährleisten, besteht ihre Vergütung ausschliesslich aus einer festen Vergütung, die sich aus einer Jahrespauschale und Sitzungsgeldern zusammensetzt. Die Verwaltungsräte erhalten keine erfolgsabhängige Vergütung. 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 Verwaltungsrats 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 Vergütungshöhe pro Sitzung liegt dabei bei CHF 2'875. Die entsprechenden Ansätze für die Pauschalen und Sitzungsgelder sind dabei nach dem Bruttoprinzip definiert. Sie legen die der Gesellschaft insgesamt erwachsenden Honorarkosten fest. Diese enthalten der von Gesetzes wegen anfallenden und vollumfänglich von der Gesellschaft getragenen Sozialversicherungs- und beruflichen Vorsorgebeiträge.

Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat das bestehende Vergütungsmodell evaluiert und PwC (PricewaterhouseCoopers AG) als externes Beratungsunternehmen beauftragt, das Vergütungsmodell und die Höhe der Vergütungen auf Basis einer Gruppe vergleichbarer, in der Schweiz börsenkotierter, Unternehmen zu überprüfen. Die Flughafen Zürich AG hat PwC im Berichtsjahr mit weiteren Mandaten in der Unternehmensberatung einzelner Abteilungen beauftragt.

Da die Flughafen Zürich AG Teil des SMIM® (SMI Mid) ist, dienen Unternehmen aus diesem Index als Basis. Dabei wurden Unternehmen u.a. aus dem Finanzsektor ausgeschlossen und diejenigen mit einer ähnlichen Marktkapitalisierung, Erträge und Anzahl Mitarbeitende berücksichtigt. Die Vergleichsgruppe für das Vergütungsmodell besteht somit aus folgenden Unternehmen:

Unternehmen

Adecco
Avolta (vormals Dufry)
Bachem
Barry Callebaut
Belimo
Galenica
Georg Fischer
PSP Swiss Property
SIG Combibloc
Swiss Prime Site
Tecan
Temenos
VAT Group

Die Erkenntnisse aus der Evaluation werden in einem neuen Honorarmodell berücksichtigt. Das neue VR-Honorarmodell sieht strukturelle Änderungen vor und wird marktfähiger gestaltet. Es integriert die Sitzungsgelder neu in funktionsabhängige, pauschale Honorare für Mitglieder des Verwaltungsrats und für Vorsitzende sowie Mitglieder von Ausschüssen. Die VR-Pauschalen orientieren sich am Median der Vergütungen der Vergleichsgruppe. Der Einsitz des Präsidenten in einzelnen Ausschüssen erfolgt als Gast und ohne Stimmrecht, dieser steht ausschliesslich im Zusammenhang mit der Funktion als Präsident des Verwaltungsrats und wird nicht zusätzlich vergütet. Die pauschalen Honorare reflektieren den zeitlichen Aufwand und das erforderliche Risikomanagement der verschiedenen Ausschüsse und der einzelnen Funktionen, zudem berücksichtigen sie den Marktvergleich. Bei den Vergütungsansätzen wird weiterhin je nach Funktion eines Mitglieds des Verwaltungsrats (Präsidium,

Vizepräsidium, Mitglied) und nach Funktion in den Ausschüssen (Vorsitz, Mitglied) unterschieden, wobei der zusätzliche Aufwand von Vorsitzenden berücksichtigt wird. Die Höhe der Sitzungsgelder sind gegenüber dem ursprünglichen Modell reduziert und werden für ausserordentliche (a.o.), nicht standardmässig geplante Sitzungen des Verwaltungsrats beibehalten. Es werden weiterhin keine Pauschalspesen ausbezahlt. Die Vergütungen werden ausschliesslich in bar ausbezahlt, auf die Vergütung in Form von Aktien wird verzichtet, da diese Form für die Vertretung von Kanton und Stadt Zürich wenig geeignet ist und das Honorarmodell einheitlich gelten soll.

Das Honorarmodell und die Ansätze sind vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees nach pflichtgemäßem Ermessen und unter Berücksichtigung der vorstehend genannten Kriterien neu festgesetzt worden. Dieses beachtet die von der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 2024 bereits bewilligte Vergütungssumme.

Das neue VR-Honorarmodell wird ab der Generalversammlung 2024 wie folgt aussehen:

VR-Funktion	Honorar in CHF pro Jahr
VR-Präsidium ¹⁾	430'000
VR-Vizepräsidium	150'000
VR-Mitglied	135'000
Sitzungsgeld für a.o. VR-Sitzungen, pro Sitzung und Teilnahme	1'500

Committee	Honorar in CHF pro Jahr
AFC-Vorsitz	35'000
AFC-Mitglied	25'000
NCC-Vorsitz	30'000
NCC-Mitglied	25'000
IBC-Vorsitz	30'000
IBC-Mitglied	25'000
PAC-Vorsitz	15'000
PAC-Mitglied	10'000

1) Keine weitere Entschädigung für Teilnahmen als Gast in Committees

Das Honorarmodell wird vom Nomination & Compensation Committee regelmässig daraufhin geprüft, ob die gewählten Kriterien weiterhin sinnvoll sind und adäquat abgebildet werden. Bei Bedarf kann das Honorarmodell wieder durch den Verwaltungsrat angepasst werden.

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 Aktien ausbezahlt. Diese haben eine vierjährige Sperrfrist, 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 finanzieller Planung. 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. Das System zur variablen Vergütung wird vom Verwaltungsrat im laufenden Jahr 2024 überprüft.

Diese Vergütungen werden jährlich vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Eine Teilnahme oder ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Entscheidungen 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. 30 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. 30 Abs. 2 der Statuten für die Vergütung nachträglich nominiertes Geschäftsleitungsmitglieder ein Zusatzbetrag im Umfang von 30% des genehmigten Gesamtbetrags pro zusätzliches Mitglied zur Verfügung, der nicht der Genehmigung durch die Generalversammlung bedarf.

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

2. Ausgerichtete Vergütungen

Die tatsächlich pro Geschäftsjahr ausgerichteten Vergütungen sind die folgenden:

1. Vergütungen des Verwaltungsrats

a) für das Berichtsjahr (2023):

(in CHF, brutto)		Verwaltungsrats- entschädigung ¹⁾	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen ¹⁾	Committee- Entschädigungen ¹⁾	Sitzungsgelder für Committees ¹⁾	Total
Name	Funktion					
Josef Felder ²⁾	Präsident ab Generalversammlung 2023	261'818	25'875	21'204	48'875	357'772
Claudia Pletscher ³⁾	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	79'082	17'250	7'908	14'375	118'615
Vincent Albers	Mitglied	97'750	25'875	17'250	46'000	186'875
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	97'750	25'875	9'704	31'625	164'954
Beatrix Frey-Eigenmann ⁴⁾	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	65'613	17'250	11'579	8'625	103'067
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	97'750	20'125	17'250	17'250	152'375
Corine Mauch ⁵⁾	Mitglied	97'750	20'125	5'750	5'750	129'375
Carmen Walker Späh ⁶⁾	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	97'750	25'875	11'500	5'750	140'875
Andreas Schmid ⁷⁾	Präsident bis Generalversammlung 2023	102'600	8'625	7'184	20'125	138'534
Eveline Saupper ⁸⁾	ehem. Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	32'137	8'625	5'671	11'500	57'933
Total		1'030'000	195'500	115'000	209'875	1'550'375

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag

1'700'000

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

2) Vizepräsident bis zur Generalversammlung 2023

3) Neuwahl an der Generalversammlung 2023

4) Im Amt ab 1. Mai 2023

5) Vom Gesamtbetrag von CHF 129'375 wurden CHF 89'969 an die Stadt Zürich und CHF 39'406 an das Mitglied ausgerichtet.

6) Vom Gesamtbetrag von CHF 140'875 wurden CHF 140'875 an den Kanton Zürich und CHF 0 an das Mitglied ausgerichtet.

7) Im Amt bis zur Generalversammlung 2023; Totalbetrag inkl. Abschiedsgeschenk (Gegenwert CHF 26'000)

8) Im Amt bis 30. April 2023; Totalbetrag inkl. Abschiedsgeschenk (Gegenwert CHF 10'000)

b) für das Vorjahr (2022):

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

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag

1'700'000

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

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

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

Weder im Jahr 2023 noch im Jahr 2022 wurden langfristige Vergütungen ausgerichtet, noch wurden Abgangsentschädigungen oder Antrittsprämien bezahlt.

2. Vergütungen der Geschäftsleitung

a) für das Berichtsjahr (2023):

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) ¹⁾	Variable Vergütung (Aktienanteil) ¹⁾	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge ²⁾	Diverses ³⁾	Total CHF	Aktien in Stück ⁴⁾	CHF je Aktie ⁴⁾
Name								
Lukas Brosi (CEO ab Mai 2023, zuvor CFO)	365'004	305'328	152'246	199'966	26'044	1'048'588	867	175.60
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	1'901'199	978'759	418'279	827'737	132'238	4'258'212	2'382	175.60
Total	2'266'203	1'284'087	570'525	1'027'703	158'282	5'306'800	3'249	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						6'000'000		

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) Sozialversicherungen exkl. Pensionskasse mit Pauschalsatz gerechnet

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

4) 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.

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. Das Salär der übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr teuerungsbedingt um 3% erhöht worden. Auf eine teuerungsbedingte Erhöhung des Salärs des CEO ist infolge des personellen Wechsels verzichtet worden. Das Salär des neuen CEO wird in Teilschritten dem definierten CEO-Salär angeglichen, das Salär des im Berichtsjahr neu eingetretenen CFO wird ebenfalls in Teilschritten auf das definierte CFO-Salär erhöht.

Im Berichtsjahr beläuft sich die gesamte variable Vergütung (Bar- und Aktienanteil) bei den einzelnen Geschäftsleitungsmitgliedern auf 37% bis 148% ihres fixen Salärs und liegt infolge der Zielerreichung nahe am maximalen Zielbonus von 150%. Im Vorjahr wurde der Zielerreichungsgrad vom Verwaltungsrat unter Berücksichtigung von Sonderfaktoren nach unten korrigiert und bei 130% 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 2023 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen oder Antrittsprämien ausgerichtet.

b) für das Vorjahr (2022):

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

- 1) Die Zuteilung wird auf eine ganze Anzahl Aktien abgerundet und ein verbleibender Restbetrag wird dem Baranteil zugeschlagen. Dadurch kann sich die Aufteilung der variablen Vergütung in Bar- und Aktienanteil, bei unverändertem Gesamtbetrag, noch geringfügig verändern.
2) Unter Diverses werden Repräsentationsspesen und das Geschäftsauto zusammengefasst, in Einzelfällen umfasst dies weitere Leistungen wie z.B. Dienstaltersgeschenk.
3) Die oben aufgeführte Anzahl Aktien (in Stück) basiert auf dem Aktienkurs per Jahresende. Die definitive Anzahl Aktien wird gemäss Kurswert zum Zeitpunkt der Ausrichtung berechnet.
4) Per 1. Juni 2022 ist die Geschäftsleitung um ein Mitglied erweitert worden.

3. Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen

Weder im Jahr 2023 noch im Jahr 2022 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.

3. Beteiligungsrechte und Optionen

Per Bilanzstichtag halten die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie diesen nahestehende Personen insgesamt folgende Anzahl Aktien:

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2023	31.12.2022
Josef Felder ¹⁾	Präsident ab Generalversammlung 2023	25'200	25'200
Claudia Pletscher ²⁾	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	0	n/a
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Beatrix Frey-Eigenmann ³⁾	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	200	n/a
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Andreas Schmid ⁴⁾	Präsident bis Generalversammlung 2023	n/a	11'115
Eveline Saupper ⁵⁾	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	n/a	675
Total		28'331	39'921

- 1) Vizepräsident bis zur Generalversammlung 2023
2) Neuwahl an der Generalversammlung 2023
3) Im Amt ab 1. Mai 2023
4) Im Amt bis zur Generalversammlung 2023
5) Im Amt bis 30. April 2023

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2023	31.12.2022
Lukas Brosi	Chief Executive Officer (CEO)	2'441	2'029
Daniel Bircher	Managing Director Zurich Airport International	1'227	847
Kevin Fleck	Chief Financial Officer (CFO)	100	n/a
Stefan Gross	Chief Commercial Officer (CCO)	2'258	1'846
Lydia Naef	Chief Real Estate Officer (CREO)	622	450
Manuela Staub	Chief People & Communications Officer (CPCO)	383	167
Stefan Tschudin	Chief Operation Officer (COO)	1'816	1'404
Stephan Widrig	n/a	n/a	8'080
Total		8'847	14'823

Weder Mitglieder des Verwaltungsrats noch Mitglieder der Geschäftsleitung halten per Bilanzstichtag Optionen auf Aktien der Gesellschaft.

4. Tätigkeiten bei anderen Unternehmen

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

GRI 2-9

Verwaltungsrat	Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten
Vincent Albers	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Präsident und Delegierter Hardturm AG • Mitglied VR und Geschäftsleitung der Albers & Co AG • Mitglied VR Schoeller Textil AG (Albers Gruppe) • VR-Präsident AG Haus zum blauen Täubli • Mitglied VR Immobilien ETHFZ AG • Mitglied VR Hohenlinden AG • Mitglied VR Kartaus AG • diverse weitere Mandate in Einheiten der Albers Gruppe
Guglielmo Brentel	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Präsident H&G Hotel Gast AG, Altendorf • VR-Präsident Holesa AG, Lenzerheide (Hotel Schweizerhof) • VR-Präsident Niklaus Ming Holding AG, Vevey • Präsident IG Seepärke Zürich • Präsident Zürich Tourismus • Mitglied VR Laax Hospitality 3.0 AG
Josef Felder	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Vizepräsident AMAG Group AG und Tochtergesellschaften • Mitglied VR Careal Property Group AG • VR-Vizepräsident Knie Holding AG und Vizepräsident VR Gebr. Knie Schweizer National-Circus AG • VR-Präsident Musikpunkt Hug Holding AG • VR-Präsident SGV Holding AG (Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee) • VR-Präsident Musica Nova AG • Präsident Stiftungsrat Musik Hug Stiftung • VR-Präsident Felder & Company AG
Beatrix Frey-Eigenmann	<ul style="list-style-type: none"> • Partner und Mitglied der Geschäftsleitung Federas Beratung AG • VR-Präsidentin Spital Männedorf AG • VR-Präsidentin MRI Zentrum Männedorf AG • Stiftungsratspräsidentin Stiftung Hohenegg, Meilen • Stiftungsrätin Stiftung Forel Klinik
Stephan Gemkow	<ul style="list-style-type: none"> • VR-Vizepräsident Amadeus IT Group S.A., Madrid, Spanien¹⁾ • Mitglied VR Airbus SE, Leiden, Niederlande¹⁾ • Senior Advisor BNP Paribas Group, Niederlassung Deutschland Frankfurt¹⁾ • Mitglied Stiftungsrat C.D. Waelzholz GmbH & Co. KG, Hagen, Deutschland • Mitglied Aufsichtsrat Airbus Defence und Space GmbH, Ottobrunn, Deutschland
Corine Mauch	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtpräsidentin der Stadt Zürich • Mitglied Stiftungsrat Greater Zurich Area • Mitglied Stiftungsrat Stiftung Innovationspark Zürich • Mitglied Stiftungsrat Technopark Zürich • Mitglied VR Tonhalle-Gesellschaft Zürich AG • Mitglied Vorstand BlueLion Stiftung • Präsidentin Stiftungsrat Nico Kaufmann Stiftung • Mitglied Vorstand Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung RZU • Vizepräsidentin Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée • Mitglied Stiftungsrat Zoo Zürich • Präsidentin Stiftungsrat Zürcher Filmstiftung • Mitglied Vorstand Zürcher Kunstgesellschaft
Claudia Pletscher	<ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsführerin fineminds GmbH • Mitglied VR Metall Zug AG¹⁾ • Mitglied Innovationsrat, Innosuisse – Innovationsagentur des Bundes • Mitglied VR Medbase AG • Mitglied VR Migros Vita AG • Mitglied Digital Advisory Board Swissmedic, Schweizerisches Heilmittelinstitut • Mitglied Advisory Board Future Society Association Thinktank W.I.R.E – Web for Interdisciplinary Research & Expertise SA • Mitglied Digital Advisory Board beUnity AG
Carmen Walker Späh	<ul style="list-style-type: none"> • Regierungsrätin Kanton Zürich • Präsidentin Stiftungsrat Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing

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

Geschäftsleitung	Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und in anderen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten
Lukas Brosi	keine
Daniel Bircher	keine
Kevin Fleck ¹⁾	• Mitglied VR Belvalor AG
Stefan Gross	keine
Lydia Naef	• VR-Präsidentin Nabreg AG
Manuela Staub	keine
Stefan Tschudin	• Mitglied VR UBAG - Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG

1) seit 15. August 2023

Geschlechtervertretung in VR und GL

Der Verwaltungsrat setzt sich aus 50% Frauen und 50% Männer zusammen (siehe auch [› Diversität und Kompetenzen](#)). Die Geschäftsleitung besteht aus 30% Frauen und 70% Männer.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 7. März 2024

Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung des Vergütungsberichts



Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG (die Gesellschaft) für das am 31. Dezember 2023 endende Jahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich auf die Angaben nach Art. 734a-734f OR in den Tabellen auf den Seiten 143 bis 148 des Vergütungsberichts.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die Angaben nach Art. 734a-734f OR im Vergütungsbericht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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



Sonstige Informationen

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

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

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

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



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für den Vergütungsbericht

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



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung des Vergütungsberichts

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die im Vergütungsbericht enthaltenen Angaben gemäss Art. 734a-734f OR frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern sind, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Vergütungsberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

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

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

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

Wir geben dem Verwaltungsrat bzw. dessen zuständigem Ausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und kommunizieren mit ihnen über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf

unsere Unabhängigkeit auswirken, und – sofern zutreffend – über Massnahmen zur Beseitigung von Gefährdungen oder getroffene Schutzmassnahmen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassene Revisionsexpertin

Konzernrechnung

Konzernrechnung gemäss IFRS Accounting Standards

Konzernerfolgsrechnung	153
Konzerngesamtergebnisrechnung	154
Konzernbilanz	155
Konzerngeldflussrechnung	156
Veränderung des Konzerneigenkapitals	157
Anhang zur Konzernrechnung	158
Bericht der Revisionsstelle	221

Konzernerfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2023	2022
Aviation-Erträge	(2)	610.1	491.1
Non-Aviation-Erträge	(2)	626.2	532.4
Total Erträge		1'236.3	1'023.5
Personalaufwand	(3)	-220.0	-196.9
Polizei und Sicherheit		-116.6	-105.3
Energie und Abfall		-48.9	-34.2
Unterhalt und Material		-41.7	-38.8
Andere Betriebskosten	(4)	-57.2	-50.1
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-49.1	-43.2
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	16.7	21.0
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	(5)	-38.4	-16.8
Übrige Aufwendungen	(5)	-4.3	-3.6
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		676.7	555.6
Abschreibungen und Amortisationen		-286.8	-295.3
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		389.9	260.2
Finanzaufwand	(6)	-25.0	-42.2
Finanzertrag	(6)	12.8	22.2
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	0.0
Ergebnis vor Steuern		377.7	240.3
Ertragssteuern	(7)	-73.5	-33.3
Konzernergebnis		304.2	207.0
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Konzernergebnis		304.2	207.0
Anteil Minderheitsaktionäre am Konzernergebnis		0.0	0.0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	9.91	6.74
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	9.91	6.74

Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2023	2022
Konzernergebnis		304.2	207.0
Sonstiges Gesamtergebnis			
Fremdwährungsdifferenzen		-22.8	-3.5
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-22.8	-3.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern		-48.8	63.7
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-48.8	63.7
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		-71.6	60.2
Gesamtergebnis		232.7	267.2
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		232.7	267.2
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		0.0	0.0

Konzernbilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2023	31.12.2022
Aktiven			
Sachanlagen	(8)	2'841.2	2'701.8
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(9)	134.3	152.2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	565.4	591.6
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	(11)	314.9	290.3
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	19.9	46.5
Übrige immaterielle Vermögenswerte	(11)	14.0	13.0
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	0.0	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	234.0	301.0
Langfristige Festgelder	(16)	4.2	8.0
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		8.3	7.9
Latente Steuerguthaben	(21)	7.1	8.1
Total Anlagevermögen		4'143.3	4'120.4
Warenlager		19.7	10.9
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	62.5	60.1
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		29.6	57.6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	108.7	93.3
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	191.8	210.3
Laufende Steuerguthaben		11.0	0.9
Kurzfristige Festgelder	(16)	239.0	401.1
Flüssige Mittel	(16)	300.4	261.2
Total Umlaufvermögen		962.6	1'095.4
Total Aktiven		5'105.9	5'215.8
Passiven			
Aktienkapital	(17)	307.0	307.0
Eigene Aktien		-0.9	-0.1
Kapitalreserven		166.5	200.2
Umrechnungsdifferenzen		-134.0	-111.2
Übrige Gewinnreserven		2'464.9	2'283.1
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		2'803.5	2'679.0
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		0.1	0.1
Total Eigenkapital		2'803.6	2'679.1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	1'264.0	1'520.3
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	266.6	273.0
Latente Steuerverbindlichkeiten	(21)	62.1	71.3
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	(22)	65.0	10.7
Vertragsverbindlichkeiten		38.4	0.0
Langfristiges Fremdkapital		1'696.1	1'875.3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		52.5	44.4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	329.5	422.9
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	19.4	45.7
Laufende Steuerverbindlichkeiten		31.5	19.7
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	173.3	128.8
Kurzfristiges Fremdkapital		606.2	661.4
Total Fremdkapital		2'302.3	2'536.7
Total Passiven		5'105.9	5'215.8

Konzerngeldflussrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2023	2022
Konzernergebnis		304.2	207.0
Finanzergebnis	(6)	12.2	20.0
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	0.0
Ertragssteuern	(7)	73.5	33.3
Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(8)	228.9	233.8
Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	(9)	8.8	8.8
Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	(10)	27.1	26.9
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	22.0	25.9
Buchgewinne (-)/-verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		1.3	1.6
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1.3	1.6
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-19.3	-78.7
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		60.3	25.2
Zu- (+)/Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende		-5.8	0.9
Zu- (+)/Abnahme (-) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-13.2	-12.1
Zu- (+)/Abnahme (-) Vertragsverbindlichkeiten		38.4	0.0
Bezahlte Ertragssteuern		-59.1	-5.5
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		680.6	488.6
Investitionen in Sachanlagen und Projekte in Arbeit		-381.7	-179.8
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-10.2	-41.9
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte		-45.4	-13.2
Investitionen in übrige immaterielle Vermögenswerte		-0.4	-0.4
Investitionen in Finanzanlagen		-183.9	-151.1
Investitionen in Festgelder		-764.5	-404.4
Rückzahlungen von Finanzanlagen		275.4	99.6
Rückzahlungen von Festgeldern		931.6	121.3
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		0.1	0.1
Zinseinnahmen		9.0	2.8
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-170.0	-567.0
Rückzahlung ausstehende Anleihen	(18)	-400.0	-26.6
Aufnahme Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	73.6	2.9
Rückzahlung Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	-2.7	-10.7
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-9.1	-8.9
Rückzahlung Verbindlichkeiten aus Konzessionszahlungen	(18)	-0.5	-10.2
Erwerb eigene Aktien		-2.1	-1.0
Dividendenzahlungen		-107.5	0.0
Zinszahlungen		-20.9	-16.2
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-469.1	-70.7
Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel		41.5	-149.1
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	261.2	409.3
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-2.3	1.1
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(16)	300.4	261.2

Veränderung des Konzerneigenkapitals

(CHF in Mio.)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2023	307.0	-0.1	200.2	-111.2	2'283.1	2'679.0	0.1	2'679.1
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	304.2	304.2	0.0	304.2
Fremdwährungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-22.8	0.0	-22.8	-0.0	-22.8
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	0.0	-48.8	-48.8	0.0	-48.8
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-22.8	-48.8	-71.6	-0.0	-71.6
Gesamtergebnis	0.0	0.0	0.0	-22.8	255.5	232.7	0.0	232.7
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2022	0.0	0.0	0.0	0.0	-73.7	-73.7	0.0	-73.7
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2022	0.0	0.0	-33.8	0.0	0.0	-33.8	0.0	-33.8
Erwerb eigene Aktien	0.0	-2.1	0.0	0.0	0.0	-2.1	0.0	-2.1
Aktienbasierte Vergütungen	0.0	1.3	0.1	0.0	0.0	1.3	0.0	1.3
Bestand per 31. Dezember 2023	307.0	-0.9	166.5	-134.0	2'464.9	2'803.5	0.1	2'803.6

(CHF in Mio.)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2022	307.0	-0.1	199.6	-107.7	2'012.4	2'411.2	0.1	2'411.3
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	207.0	207.0	0.0	207.0
Fremdwährungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-3.5	0.0	-3.5	0.0	-3.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	0.0	63.7	63.7	0.0	63.7
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-3.5	63.7	60.2	0.0	60.2
Gesamtergebnis	0.0	0.0	0.0	-3.5	270.7	267.2	0.0	267.2
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2021	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Erwerb eigene Aktien	0.0	-1.0	0.0	0.0	0.0	-1.0	0.0	-1.0
Aktienbasierte Vergütungen	0.0	1.0	0.6	0.0	0.0	1.6	0.0	1.6
Bestand per 31. Dezember 2022	307.0	-0.1	200.2	-111.2	2'283.1	2'679.0	0.1	2'679.1

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 IFRS Accounting Standards 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 der IFRS Accounting Standards 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](#) enthalten.

Neue und geänderte Rechnungslegungsgrundsätze

Änderung der Rechnungslegungsgrundsätze

Die Flughafen Zürich Gruppe hat nachfolgende relevante Änderungen an den IFRS Accounting Standards eingeführt, die für das Geschäftsjahr, beginnend am 1. Januar 2023, erstmals angewendet werden müssen:

- Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2: Angabe zu Rechnungslegungsmethoden
- Änderungen an IAS 8: Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen
- Änderungen an IAS 12: Latente Steuern im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Verbindlichkeiten die aus einer einzigen Transaktion stammen
- Änderungen an IAS 12: Internationale Steuerreform – Pillar-Two-Regeln

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2023 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich Gruppe.

Einführung von neuen Standards im Jahr 2024 und später

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2023 publizierten und für die Gesellschaft relevanten neuen oder geänderten Standards und Interpretationen treten erst später in Kraft und wurden in der vorliegenden Konzernrechnung nicht frühzeitig angewendet.

Änderungen an Standards und Interpretationen	Inkraftsetzung	Geplante Anwendung durch die Flughafen Zürich Gruppe
Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	*	1. Januar 2024 Geschäftsjahr 2024
Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	*	1. Januar 2024 Geschäftsjahr 2024
Änderungen an IAS 7 und IFRS 7: Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen	*	1. Januar 2024 Geschäftsjahr 2024

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

Änderungen im Konsolidierungskreis

Die Flughafen Zürich Gruppe hat im Rahmen eines öffentlichen Bieterverfahrens im Mai des Geschäftsjahres 2023 den Zuschlag für den Betrieb des Flughafens von Natal im Nordosten Brasiliens erhalten. Zu diesem Zweck wurde die 100%ige Tochtergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A. mit Sitz in Natal (Brasilien) gegründet (siehe auch > [Ziffer 24.7, Betriebskonzessionen für ausländische Flughäfen](#)).

Zudem konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr die Liquidation der seit einiger Zeit inaktiven Tochtergesellschaft Zurich Airport International Asia Sdn. Bhd. mit Sitz in Kuala Lumpur (Malaysia) abgeschlossen 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 Ergebnis vor Steuern, Finanzergebnis, Anteil an Gewinn/Verlust von assoziierten Gesellschaften sowie Abschreibungen und Amortisationen.

Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

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

Ertragserfassung

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

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

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

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 von Dritten werden am Datum der Fälligkeit erfolgswirksam erfasst.

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

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Herstellkosten der Immobilien enthalten direkte Arbeitskosten (Dritt- und Eigenleistungen), Material- und Gemeinkosten sowie die während der Bauphase entstandenen Fremdfinanzierungskosten, die bis zum Zeitpunkt des 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 Gruppe.

Leasingverhältnisse als Leasingnehmer

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

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien beträgt:

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

Gemeinsame Vereinbarungen

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

Immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Falls Konzessionsverträge für den Betrieb von ausländischen Flughäfen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12 fallen, werden diese Verträge grundsätzlich nach dem «Intangible Asset Model» (IFRIC 12.17) bilanziert. Die Konzessionsgesellschaften erhalten dabei als Betreiberinnen das Recht, eine Nutzungsgebühr als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Konzessionsverträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von fixen Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum Marktwert (Fair Value) der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikogerechten Diskontierungzinssatzes. 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.

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.

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 Gruppe 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 Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung vor, werden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating unit oder CGU) und die nicht finanziellen Vermögenswerte Werthaltigkeitstests in Übereinstimmung mit IAS 36 durchgeführt.

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), 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.

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 Gerichtsentscheide zuverlässig abschätzbar werden (siehe [› Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

Leistungen an Arbeitnehmende

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

durchgeführt. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

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

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

Der Nettozinsaufwand entspricht dem Betrag, der sich ergibt, wenn man den Diskontsatz mit der Nettovorsorgeverpflichtung (beziehungsweise dem Nettovorsorgevermögenswert) zu Beginn des Geschäftsjahrs multipliziert, unter Berücksichtigung der sich im Geschäftsjahr durch Beiträge und Rentenzahlungen ergebenden Änderungen. Dabei werden unterjährig Kapitalflüsse und Veränderungen pro rata berücksichtigt.

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

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

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

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

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 2023 noch knapp 5'100 offen waren. Davon sind rund 520 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. 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 87.8 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind per 31. Dezember 2023 zum Barwert 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 312.4 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe sind per 31. Dezember 2023 zum Barwert zurückgestellt (siehe [› Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)).

Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36

Die Buchwerte des nicht finanziellen Anlagevermögens (ohne latente Steuern) werden einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit beurteilt. Liegen Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung vor, werden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating unit oder CGU) und die nicht finanziellen Vermögenswerte Werthaltigkeitstests in Übereinstimmung mit IAS 36 durchgeführt.

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) für die CGUs und die nicht finanziellen Vermögenswerte, für welche Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung vorliegen oder eine jährliche Überprüfung eines Vermögenswerts auf Werthaltigkeit erforderlich ist, erfolgt dabei auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode (DCF). Die wesentlichen Annahmen, die zur Bestimmung des erzielbaren Betrags herangezogen wurden, werden nachfolgend offengelegt und weiter erläutert:

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Der erzielbare Betrag für die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte zum 31. Dezember 2023 wurde auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeiten der vertraglich vereinbarten Konzessionen (3 bis 26 Jahre) ermittelt. Der auf die Cashflow-Prognosen angewandte länderspezifische WACC liegt zwischen 6.8% und 10.3% (Vorjahr: 9.0% und 10.5%).

Ergebnis

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der CGUs und der nicht finanziellen Vermögenswerte, für welche Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung vorlagen, ergab per 31. Dezember 2023 keinen Wertminderungsbedarf. Im Vorjahr wurde für das Flughafenbetreiberprojekt in Iquique (Chile) eine Wertminderung von CHF 4.3 Mio. über die Erfolgsrechnung erfasst (siehe > [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)).

Bilanzierung von Vereinbarungen für Flughafenbetreiberprojekte

Im Falle von Vereinbarungen, bei welchen das Flughafengelände sowohl für die Erbringung regulierter Dienstleistungen als auch für die Erbringung nicht regulierter Dienstleistungen verwendet werden kann, muss das Management beurteilen, ob IFRIC 12 anwendbar ist. Falls die unregulierten Geschäftsaktivitäten wesentlich zu den Erträgen beitragen, findet IFRIC 12 auf dieser Vereinbarung keine Anwendung. Diese Beurteilungen beinhalten Ermessensentscheide durch das Management.

III Erläuterungen zur Konzernrechnung

1 Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Geschäftsjahr 2023 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich		Nicht regulierter Geschäftsbereich		International	Eliminationen	Konsolidiert
2023		Lärm					
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	609.9	0.0	189.7	117.8	0.0	917.4	
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	318.7	0.0	0.0	318.9	
Total Erträge mit Dritten	610.1	0.0	508.4	117.8	0.0	1'236.3	
Intersegmentäre Erträge	28.5	0.0	108.4	0.0	-136.8	0.0	
Total Erträge	638.6	0.0	616.8	117.8	-136.8	1'236.3	
Personalkosten	-82.7	-1.8	-123.2	-12.2	0.0	-220.0	
Übrige Betriebskosten	-169.7	-0.4	-108.1	-61.4	0.0	-339.6	
Intersegmentäre Betriebskosten	-107.5	-0.8	-27.0	-1.5	136.8	0.0	
Segmentergebnis (EBITDA)	278.6	-3.0	358.5	42.7	0.0	676.7	
Abschreibungen und Amortisationen	-146.3	-2.9	-126.3	-11.3	0.0	-286.8	
Segmentergebnis (EBIT)	132.4	-5.9	232.2	31.3	0.0	389.9	
Finanzergebnis						-12.2	
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						0.0	
Ertragssteuern						-73.5	
Konzernergebnis						304.2	
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2023	1'794.9	84.6	1'808.2	709.4		4'397.1	
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹⁾						432.1	
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²⁾						276.7	
Total Aktiven per 31. Dezember 2023						5'105.9	
ROIC (in %)	5.7	-5.1	10.0	3.9		7.0	
Investitionen	160.7	0.7	71.3	217.7		450.5	
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	

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

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

(CHF in Mio.)

2023	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴⁾	Zugangsentgelte ⁴⁾	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	366.6	14.4	63.9	163.4	1.6	0.0	609.9
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	366.8	14.4	63.9	163.4	1.6	0.0	610.1
Intersegmentäre Erträge	30.1	0.0	5.6	10.1	3.6	-21.0	28.5
Total Erträge	396.8	14.4	69.6	173.5	5.2	-21.0	638.6
Personalkosten	-67.4	-0.0	-11.4	-2.8	-1.2	0.0	-82.7
Übrige Betriebskosten	-38.5	-11.5	-5.4	-66.3	-47.9	0.0	-169.7
Intersegmentäre Betriebskosten	-74.5	-1.3	-22.5	-17.0	-13.1	21.0	-107.5
EBITDA	216.4	1.6	30.3	87.4	-57.0	0.0	278.6
Abschreibungen und Amortisationen	-103.6	-0.2	-33.2	-6.0	-3.2	0.0	-146.3
EBIT	112.8	1.4	-3.0	81.4	-60.2	0.0	132.4
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2023	1'222.8	6.3	449.8	93.5	22.5		1'794.9
ROIC (in %)	7.1	13.1	-0.5	56.7	-193.2		5.7
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³⁾	1'141.5	2.8	433.5	59.7	16.5		1'654.0
ROIC (in %) nach FGV	9.9	39.0	-0.6	113.0	-265.5		7.9

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

4) Gemäss der Verordnung über die Flughafengebühren kann die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden. Unter Anrechnung der Unterdeckung beträgt der ROIC nach FGV für das Segment «Luftsicherheit» 22.3 %.

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Vorjahr wie folgt dar:

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

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

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

Im Vorjahr ist im Segment «International» in der Position «Abschreibungen und Amortisationen» ein Wertminderungsaufwand in Höhe von CHF -4.3 Mio. enthalten, welcher aufgrund von Werthaltigkeitsberechnungen auf Investitionen in internationale Flughafenbetreiberprojekte resultierte (siehe auch Abschnitt [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

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

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

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

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

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

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

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

→ **Flugverkehr**

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

→ **PRM**

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

→ **Nutzungsentgelte**

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

→ **Luftsicherheit**

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

→ **Zugangsentgelte**

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

→ Lärm

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

→ Nicht regulierter Geschäftsbereich

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

→ International

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

Grundsätze der Segmentberichterstattung

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

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

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

Zusatzangaben gemäss Verordnung über die Flughafengebühren (FGV)

Gemäss Art. 34 FGV sind 30% des ökonomischen Mehrwerts im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich auf der Luftseite des Flughafens Zürich sowie im Bereich des Strassenfahrzeugparkings als Transferzahlung zur Finanzierung der Kosten des Segments «Flugverkehr» zu verwenden. Entsprechend dieser Regelung wurden im Geschäftsjahr 2023 CHF 22.7 Mio. (Vorjahr: CHF 13.8 Mio.) dem Segment «Flugverkehr» zugeschrieben und in der ausgewiesenen Rendite auf dem betriebsnotwendigen Vermögen berücksichtigt. Weiter kann gemäss Art. 45 FGV die Unterdeckung im Segment «Zugangsentgelte» dem Segment «Luftsicherheit» belastet werden.

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

Weitere Angaben

Die Flughafen Zürich Gruppe erbringt hauptsächlich Dienstleistungen in der Schweiz. Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt CHF 2.5 Mio. (Vorjahr: CHF 2.5 Mio.) an Beratungsleistungen im Ausland erbracht.

Mit der Lufthansa-Gruppe erzielte die Gesellschaft in den berichtspflichtigen Segmenten im abgelaufenen Berichtsjahr Erträge im Umfang von CHF 428.0 Mio. (Vorjahr: CHF 339.3 Mio.).

2 Erträge

(CHF in Mio.)	2023	2022
Passagiergebühren	230.7	181.7
Sicherheitsgebühren	161.3	126.5
PRM-Gebühren	14.4	11.2
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	406.4	319.4
Landegebühren	78.4	65.5
Flugzeuglärmgebühren	15.4	12.1
Emissionsgebühren	3.6	3.0
Flugzeugabstellgebühren	28.2	25.0
Frachtgebühren	7.2	7.5
Andere Flugbetriebsgebühren	132.9	113.1
Total Flugbetriebsgebühren	539.3	432.5
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	42.6	35.1
Deicing	8.2	6.9
Check-in	4.7	4.0
Flugzeugenergieversorgungsanlage	4.7	4.1
Übrige Entgelte	5.4	3.9
Total Aviation-Entgelte	65.5	54.1
Rückerstattung Sicherheitskosten	2.1	1.7
Übrige Erträge	3.2	2.9
Total übrige Aviation-Erträge	5.3	4.5
Total Aviation-Erträge	610.1	491.1
Retail, Tax & Duty Free	114.4	108.5
Food & Beverage	25.0	21.6
Werbeflächen und Promotion	17.8	17.7
Parkingserträge	89.7	76.3
Übrige Kommerzerträge	17.5	15.9
Total Kommerz- und Parkingserträge	264.5	239.9
Mieterträge	141.7	128.1
Energie- und Nebenkostenverrechnung	49.4	34.8
Reinigung	2.5	2.4
Übrige Immobilienerträge	2.8	3.0
Total Immobilienerträge	196.5	168.3
Kommunikationsdienstleistungen	14.6	14.9
Treibstoffgebühren	6.8	6.3
Catering	1.7	1.4
Übrige Dienstleistungserträge	24.4	20.9
Total Dienstleistungserträge	47.5	43.5
Erträge aus internationalen Flughafenkonzessionen	76.7	61.2
Consultingerträge	2.5	2.5
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	38.6	16.9
Total Erträge aus dem internationalen Geschäft	117.8	80.6
Total Non-Aviation-Erträge	626.2	532.4
Total Erträge	1'236.3	1'023.5

Die im Zusammenhang mit der Coronapandemie gewährten Mietkonzessionen (Mietzinserlasse sowie vertragliche Änderungen wie Staffelmieten oder Verlängerungen von Laufzeiten) wurden in Übereinstimmung mit IFRS 16 aktiviert und werden über die Restlaufzeit der entsprechenden Verträge amortisiert. Dadurch wurden die Erträge im Berichtsjahr um CHF –10.9 Mio. gemindert (Vorjahr: CHF –4.7 Mio.).

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

(CHF in Mio.)	2023	2022
Flugbetriebsgebühren	539.3	432.5
Aviation-Entgelte	65.5	54.1
Übrige Aviation-Erträge	5.1	4.3
Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	609.9	490.9
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.2
Total Aviation-Erträge	610.1	491.1
Kommerz- und Parkingerträge	90.0	75.9
Immobilienerträge	53.6	39.7
Dienstleistungserträge	46.1	42.2
Erträge aus dem internationalen Geschäft	117.8	80.6
Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	307.5	238.4
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	318.7	294.0
Total Non-Aviation-Erträge	626.2	532.4
Total Erträge	1'236.3	1'023.5

3 Personalaufwand

(CHF in Mio.)	2023	2022
Löhne und Gehälter	173.3	150.5
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Vorsorgepläne ¹⁾	13.8	19.7
Sozialversicherungsbeiträge	14.7	14.1
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmende	18.1	12.7
Total Personalaufwand	220.0	196.9
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitäquivalente) ²⁾	1'910	1'790
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitäquivalente) ²⁾	1'934	1'886
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitäquivalente per 31. Dezember (in CHF)	113'741	104'369

1) Siehe Ziffer 22.1 a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

2) Ohne Lernende, Praktikanten und Trainees

Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit der Coronapandemie Kurzarbeitsentschädigungen in der Höhe von CHF 12.0 Mio. mit dem Personalaufwand (Löhne und Gehälter) verrechnet.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG, die das erste Dienstjahr beendet haben, erhalten einmalig eine Gratisaktie als geldwerte Leistung. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 154 Aktien (Vorjahr: 54 Aktien) im Wert von CHF 27'121 (Vorjahr: CHF 8'645) abgegeben.

Variable Vergütung für Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kadern setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einer variablen Vergütung zusammen, die auf dem Unternehmensergebnis basiert. Als Zielwert dient das Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT, exklusive Lärmeinfluss) gemäss finanzieller Planung. Der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des massgebenden Zielwerts wird im neuen Geschäftsjahr gefällt (Gewährungszeitpunkt). Die variable Vergütung wird an die Mitglieder der Geschäftsleitung und die Mitarbeitenden der obersten Kaderstufe zu zwei Dritteln bar ausbezahlt und zu einem Drittel in Aktien vergütet.

Aufgrund der per Bilanzstichtag vorliegenden Grunddaten in Bezug auf den Grad zur Erreichung des massgebenden Unternehmensergebnisses wird der in Aktien zu vergütende Bonusanteil für das Geschäftsjahr 2023 berechnet und abgegrenzt.

	2023	2022	2022 ¹⁾	Abgabekurs ¹⁾
(Empfänger)	(CHF)	(CHF)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	563'635	633'757	2'939	170.70
Mitglieder des Kadern	992'998	914'153	4'752	170.70
Anpassung Abgrenzung für variable Vergütung Vorjahr ²⁾	-235'056	-326		
Total	1'321'577	1'547'584	7'691	

1) Im Geschäftsjahr 2023 im Rahmen des Programms der variablen Vergütung für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2022

2) Aufgrund des effektiven Erreichungsgrads des massgebenden Unternehmensergebnisses wird die Abgrenzung für die variable Vergütung im Folgejahr über den Personalaufwand angepasst.

Die Bestimmung der effektiv zu gewährenden Anzahl Aktien basiert auf dem Börsenkurs im Ausrichtungszeitpunkt (April 2024), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 8'865 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.)	2023	2022
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	22.3	21.5
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	11.5	10.3
Weitere Betriebskosten	7.8	3.5
Versicherungen und Selbstbehalte	5.4	4.7
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	4.8	4.4
Kosten eigener Fahrzeugpark	3.0	3.2
Kommunikationskosten	1.6	1.7
Passagierdienste	0.9	0.8
Total andere Betriebskosten	57.2	50.1

5 Übrige Erträge und Aufwendungen

(CHF in Mio.)	2023	2022
Aktivierte Eigenleistungen	15.6	13.0
Übrige Erträge	1.1	8.0
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	16.7	21.0
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-38.4	-16.8
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-38.4	-16.8
Übrige Aufwendungen	-4.3	-3.6
Übrige Aufwendungen	-4.3	-3.6

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 15.6 Mio. (Vorjahr: CHF 13.0 Mio.) handelt es sich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, die die Bauherrenvertretung wahrnehmen. In den übrigen Erträgen sind im Berichtsjahr CHF 0.5 Mio. (Vorjahr: CHF 7.4 Mio.) aus der Anpassung des Diskontierungssatzes betreffend die Barwertberechnung der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutz enthalten.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF -38.4 Mio. (Vorjahr: CHF -16.8 Mio.) resultieren aus getätigten Investitionen in Infrastrukturen der Flughäfen in Brasilien und Chile. Die entsprechende Gegenposition findet sich unter [Ziffer 2, Erträge](#).

In den übrigen Aufwendungen sind im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr insbesondere Buchverluste aus Anlageabgängen erfasst.

6 Finanzergebnis

(CHF in Mio.)	2023	2022
Zinsaufwand auf Anleihen und langfristige Darlehen	-6.8	-11.3
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	0.0	-0.2
Zinsaufwand Leasing	0.0	-0.1
Übriger Zinsaufwand	-8.1	-10.9
Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	0.0	-11.8
Barwertanpassung auf Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	-5.9	-0.8
Barwertanpassung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-0.1	-1.0
Währungsverluste	0.0	-0.8
Übriger Finanzaufwand	-4.1	-5.2
Total Finanzaufwand	-25.0	-42.2
Zinsertrag auf Anlagen Airport Zurich Noise Fund	1.7	0.6
Zinsertrag auf Vorsorgeverpflichtungen	0.1	0.0
Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	0.2	0.0
Übriger Zinsertrag	10.1	4.9
Währungsgewinne	0.3	-0.0
Übriger Finanzertrag	0.4	16.7
Total Finanzertrag	12.8	22.2
Finanzergebnis	-12.2	-20.0

Infolge Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von CHF 400.0 Mio. (siehe > [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)) im April 2023 nahm der Zinsaufwand auf Anleihen und langfristigen Darlehen auf CHF –6.8 Mio. (Vorjahresperiode: CHF –11.3 Mio.) ab.

Die zum Marktwert gehaltenen Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund (AZNF) verzeichneten im Jahr 2023 Wertveränderungen von CHF 0.2 Mio. (Vorjahresperiode: CHF –11.8 Mio.). Im Berichtsjahr wurden die zum Marktwert gehaltenen Finanzanlagen in Obligationen in Schweizer Franken umgeschichtet und zukünftige Schwankungen sollten deutlich geringer ausfallen.

Der Aufwand für die Barwertanpassung auf der Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz in der Höhe von CHF –5.9 Mio. (Vorjahresperiode: CHF –0.8 Mio.) ist auf den Zinseffekt aus der Diskontierung der entsprechenden Rückstellung (siehe > [Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz](#)) zurückzuführen.

Der übrige Zinsertrag erhöhte sich gegenüber der Vorjahresperiode insbesondere aufgrund des allgemein günstigeren Zinsumfelds auf CHF 10.1 Mio. (Vorjahresperiode: CHF 4.9 Mio.).

Im übrigen Finanzertrag waren im Vorjahr im Wesentlichen zwei Sondereffekte enthalten: Der Rückkauf eigener Anleihen und die Vorauszahlung der zukünftigen fixen Konzessionszahlungen in Florianópolis führten zu Buchgewinnen in Höhe von CHF 8.4 Mio. resp. CHF 8.0 Mio.

7 Ertragssteuern

(CHF in Mio.)	2023	2022
Steuern des laufenden Jahres	–70.9	–21.3
Steuern der Vorjahre	0.1	0.7
Total laufende Ertragssteuern	–70.9	–20.7
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	–2.2	–12.6
Veränderung Steuersatz	–0.4	0.0
Total latente Ertragssteuern	–2.6	–12.6
Total Ertragssteuern	–73.5	–33.3

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Ergebnis vor Ertragssteuern	377.7	240.3
Ertragssteuern zum erwarteten Steuersatz der Muttergesellschaft von 19.0 % (2022: 19.0 %)	-71.8	-45.7
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze	-3.9	-2.8
Steuereffekte aus Vorperioden	0.1	0.7
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	0.4	0.0
Effekt aus anteiligem Ergebnis assoziierter Gesellschaften	-0.2	-0.2
Effekt aus ausschliesslich steuerlich abzugsfähigen Aufwendungen und Erträgen	0.6	-0.5
Effekt aus dem Ansatz bisher nicht erfasster steuerlicher Verluste und abzugsfähigen temporären Differenzen	1.4	14.2
Effekt aus latenten Steuern auf Beteiligungen	-0.4	0.0
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	-0.1	0.0
Steuervergünstigungen	0.9	1.1
Verschiedene Überleitungsposten	-0.5	-0.1
Total Ertragssteuern	-73.5	-33.3

Im Rahmen der Sanierung der Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG konnte im Vorjahr ein positiver Effekt von CHF 14.2 Mio. erfasst werden, welcher aus der Realisierung von bisher nicht erfassten steuerlichen Verlustvorträgen stammt.

Pillar-Two-Regeln

Die Flughafen Zürich Gruppe hat die vom IASB im Mai 2023 veröffentlichte vorübergehende Ausnahme von den Rechnungslegungsvorschriften für latente Steuern in IAS 12 angewendet. Dementsprechend werden keine latenten Steuern in Bezug auf Ertragsteuern der Pillar-Two-Regeln ausgewiesen und keine diesbezüglichen Informationen angegeben. Darüber hinaus hat die Gruppe ihre Unternehmensstruktur im Hinblick auf die Einführung des Pillar-Two-Regeln in allen Ländern, in denen sie tätig ist, überprüft und der effektive Steuersatz liegt in allen Ländern deutlich über 15%. Die Gruppe kommt somit zum Schluss, dass sie den «Top-up»-Steuern gemäss den Pillar-Two-Regeln nicht unterliegt.

8 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobile Sachanlagen	Projekte in Arbeit	Total Sachanlagen
Anschaffungswerte						
Bestand per 1. Januar 2022	138.1	1'704.1	4'799.2	280.0	268.5	7'189.9
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	200.6	200.6
Abgänge	0.0	-45.7	-17.0	-12.4	0.0	-75.1
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	103.7	64.0	11.4	-183.9	-4.8
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0	-3.4	-3.4
Bestand per 31. Dezember 2022	138.1	1'762.1	4'846.2	279.0	281.8	7'307.2
Bestand per 1. Januar 2023	138.1	1'762.1	4'846.2	279.0	281.8	7'307.2
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	397.3	397.3
Abgänge	0.0	-18.9	-24.0	-14.3	0.0	-57.2
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	29.5	123.7	16.1	-179.6	-10.3
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-0.3	-16.7	-17.0
Bestand per 31. Dezember 2023	138.1	1'772.7	4'945.9	280.5	482.8	7'620.0
Abschreibungen und Wertminderungen						
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	-1'035.3	-3'197.3	-199.7	0.0	-4'432.3
Abschreibungen	0.0	-64.1	-153.5	-17.2	0.0	-234.8
Abgänge	0.0	45.0	16.1	12.3	0.0	73.4
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	0.0	-1'054.4	-3'334.7	-204.6	0.0	-4'593.7
Bestand per 1. Januar 2023	0.0	-1'054.4	-3'334.7	-204.6	0.0	-4'593.7
Abschreibungen	0.0	-66.8	-146.2	-17.0	0.0	-230.0
Abgänge	0.0	18.5	23.2	14.1	0.0	55.8
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Bestand per 31. Dezember 2023	0.0	-1'102.7	-3'457.7	-207.4	0.0	-4'767.8
Zuwendungen der öffentlichen Hand						
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	-7.7	-3.1	0.0	-1.0	-11.8
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.9	-0.9
Abgänge	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	1.0
Transfers	0.0	-0.5	-0.8	-0.3	1.6	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	0.0	-7.4	-3.7	-0.3	-0.3	-11.7
Bestand per 1. Januar 2023	0.0	-7.4	-3.7	-0.3	-0.3	-11.7
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.4	-0.4
Abgänge	0.0	0.7	0.4	0.0	0.0	1.1
Transfers	0.0	0.0	-0.2	0.0	0.2	0.0
Bestand per 31. Dezember 2023	0.0	-6.7	-3.5	-0.3	-0.5	-11.0
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	138.1	700.3	1'507.8	74.1	281.5	2'701.8
Nettobuchwert per 31. Dezember 2023	138.1	663.3	1'484.7	72.8	482.3	2'841.2

Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich Gruppe insgesamt CHF 397.3 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr: CHF 200.6 Mio.). Die grössten Investitionen am Flughafen Zürich entfallen dabei auf die folgenden Projekte:

- Erweiterung und Erneuerung Gepäcksortieranlage (CHF 40.7 Mio.)
- Entwicklung Flughafenkopf (CHF 32.5 Mio.)
- Vorfelderweiterung Zone West (CHF 22.5 Mio.)
- Entwicklung landseitige Passagierflächen (CHF 16.5 Mio.)

Die aktivierten Kosten für die Entwicklung, Planung und Realisierung betreffend den Bau und Betrieb des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi belaufen sich im Berichtsjahr auf CHF 167.0 Mio. (Vorjahr: CHF 25.3 Mio.). In diesem Betrag enthalten sind die kapitalisierten laufenden Abschreibungen auf dem Nutzungsrecht für das Land, auf welchem der Flughafen entsteht (siehe [Ziffer 9, Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten](#)) sowie angefallenen Zinsaufwendungen auf den entsprechenden Leasingverbindlichkeiten (siehe [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)).

Abschreibungen

Mit den Abschreibungen auf Sachanlagen von CHF –230.0 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 1.1 Mio. verrechnet.

9 Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten

Flughafen Zürich Gruppe als Leasingnehmerin

(CHF in Mio.)	Land	Immobilien	Mobile Sachanlagen	Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	93.4	0.0	93.4
Zugänge	83.5	13.4	0.0	96.9
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	-0.5	0.5	0.0
Umrechnungsdifferenzen	-7.2	0.0	0.0	-7.2
Bestand per 31. Dezember 2022	76.3	106.3	0.5	183.1
Bestand per 1. Januar 2023	76.3	106.3	0.5	183.1
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Umrechnungsdifferenzen	-7.5	0.0	0.0	-7.5
Bestand per 31. Dezember 2023	68.8	106.3	0.5	175.6
Abschreibungen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	-19.5	0.0	-19.5
Abschreibungen	0.0	-8.7	-0.1	-8.8
Transfers und Reklassifizierungen	-2.6	0.0	0.0	-2.6
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	-2.6	-28.2	-0.1	-30.9
Bestand per 1. Januar 2023	-2.6	-28.2	-0.1	-30.9
Abschreibungen	0.0	-8.7	-0.1	-8.8
Transfers und Reklassifizierungen	-1.9	0.0	0.0	-1.9
Umrechnungsdifferenzen	0.3	0.0	0.0	0.3
Bestand per 31. Dezember 2023	-4.2	-36.9	-0.2	-41.3
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	73.7	78.1	0.4	152.2
Nettobuchwert per 31. Dezember 2023	64.6	69.4	0.3	134.3

Land

Die Flughafen Zürich Gruppe besitzt via ihre Betreibergesellschaft Yamuna International Airport Private Limited das Nutzungsrecht für das Land, auf welchem der Noida International Airport im indischen Neu-Delhi gebaut und künftig betrieben wird. Das Nutzungsrecht wurde mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen (Zinssatz: 9.0%) in Höhe von CHF 83.5 Mio. aktiviert bzw. passiviert (siehe [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)) und endet mit dem Ablauf der Konzession im Jahr 2061. Die in diesem Zusammenhang bis zur Inbetriebnahme des Flughafens im Jahr 2024 anfallenden Abschreibungen auf dem Nutzungsrecht sowie Zinsaufwendungen auf den entsprechenden Leasingverbindlichkeiten (siehe [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)) werden in den Projekten in Arbeit (siehe [Ziffer 8, Sachanlagen](#)) kapitalisiert.

Immobilien

Die Flughafen Zürich Gruppe besitzt ein Nutzungsrecht an Räumlichkeiten in einem Gebäude (Hotel Radisson), 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 CHF 91.2 Mio.

Mit der Fertigstellung des Immobilienprojekts des Circle hat die Flughafen Zürich AG im Geschäftsjahr 2020 neue Büroräumlichkeiten bezogen, für welche die Gesellschaft einen Mietvertrag mit einer Laufzeit von 20 Jahren mit der Miteigentümergeinschaft des Circle unterzeichnet hat. Der Vertrag endet unter Berücksichtigung der Verlängerungsoption im Oktober 2039. Zusätzlich hat die Gesellschaft mit der Miteigentümergeinschaft einen Bewirtschaftungsvertrag für das Parking im Circle unterzeichnet, welcher ohne Berücksichtigung der Verlängerungsoption im Jahr 2031 endet.

Die Flughafen Zürich Gruppe mietet zudem weitere Flächen, die als Parkplätze weitervermietet werden. Die durchschnittliche Nutzungsdauer beträgt fünf Jahre.

Die folgende Tabelle zeigt die Buchwerte der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten und die Veränderungen während der Berichtsperiode:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Bestand per 1. Januar	-165.6	-76.3
Zugänge	0.0	-96.9
Zahlungen	9.1	8.9
Zinsaufwand Leasing	-7.4	-9.6
Umrechnungsdifferenzen	8.8	8.3
Bestand per 31. Dezember	-155.1	-165.6
davon kurzfristig (Zahlung innerhalb 1 Jahrs)	-9.0	-9.1
davon langfristig (Zahlung ab 1 Jahr)	-146.1	-156.5

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.)	2023	2022
Abschreibungen Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	-8.8	-8.8
Zinsaufwand Leasing	0.0	-0.1
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	0.0	-0.1
Erfolgswirksam erfasster Gesamtbetrag für Leasingverhältnisse	-8.8	-9.0

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen belief sich im Berichtsjahr auf CHF 9.1 Mio. (Vorjahr: CHF 8.9 Mio.). Es bestehen keine zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die per Bilanzstichtag noch nicht begonnen haben.

Flughafen Zürich Gruppe als Leasinggeberin

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

Fixmietverträge

Fixmietverträge umfassen insbesondere Mietverträge für Büro-, Lager-, Archiv- und Werkstattflächen. Sie sind aufgeteilt in befristete und unbefristete Verträge, wobei letztere mit entsprechender Vorankündigung üblicherweise auf sechs oder zwölf Monate kündbar sind.

Kommerzmietverträge

Kommerzmietverträge umfassen insbesondere Mietverträge für gewerbliche Flächen. In der Regel sehen diese mit den Partnern abgeschlossenen Verträge garantierte Grundmieten und umsatzabhängige Mietanteile mit einer festen Mietdauer von fünf Jahren ohne weitere Option vor. Zudem existieren gewisse Verträge mit Grundmieten und umsatzabhängigen Mietanteilen in Abhängigkeit von der Passagierentwicklung oder von Vorjahresumsätzen.

Die Kommerzerträge (Retail, Tax & Duty Free sowie Food & Beverage) und die Immobilienerträge (Mietverträge) beinhalten in der Berichtsperiode bedingte Mietzahlungen in der Höhe von CHF 17.3 Mio. (Vorjahr: CHF 11.5 Mio.).

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

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Fälligkeit bis 1 Jahr	268.5	269.3
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	791.6	826.7
Fälligkeit über 5 Jahre	253.3	373.8
Total	1'313.4	1'469.9

10 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

(CHF in Mio.)	Land	Projektkosten	Hoch- und Tiefbauten sowie mobile Sachanlagen	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2022	1.0	0.6	631.9	633.5
Zugänge	0.0	12.6	0.0	12.6
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	-12.5	12.5	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	1.0	0.7	644.4	646.1
Bestand per 1. Januar 2023				
Bestand per 1. Januar 2023	1.0	0.7	644.4	646.1
Zugänge	0.0	2.3	0.0	2.3
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	-2.5	1.1	-1.4
Bestand per 31. Dezember 2023	1.0	0.5	645.5	647.0
Abschreibungen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2022	0.0	0.0	-27.6	-27.6
Abschreibungen	0.0	0.0	-26.9	-26.9
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2022	0.0	0.0	-54.5	-54.5
Bestand per 1. Januar 2023				
Bestand per 1. Januar 2023	0.0	0.0	-54.5	-54.5
Abschreibungen	0.0	0.0	-27.1	-27.1
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2023	0.0	0.0	-81.6	-81.6
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022				
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	1.0	0.7	589.9	591.6
Nettobuchwert per 31. Dezember 2023				
Nettobuchwert per 31. Dezember 2023	1.0	0.5	563.9	565.4

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. In der Folge wurde das gemeinsame Immobilienprojekt realisiert und im November 2020 eröffnet.

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.

Der anteilige aktuelle Marktwert (Fair Value) des Circle beträgt per Bilanzstichtag CHF 758.9 Mio. (Vorjahr: CHF 794.1 Mio.). Die Ermittlung des entsprechenden Werts erfolgte durch einen externen Gutachter mittels der Discounted-Cashflow-Methode (Stufe 3) unter Berücksichtigung der bestmöglichen Nutzungsart («Highest and Best Use»). Der Fair Value wird bei dieser Methode anhand der Summe aller in Zukunft zu erwartenden, auf den heutigen Zeitpunkt diskontierten Nettoerträge (vor Steuern, Zinszahlungen, Abschreibungen und Amortisationen) bestimmt. Der Diskontierungssatz wird dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Chancen und Risiken marktgerecht und risikoadjustiert festgelegt.

11 Immaterielle Vermögenswerte

(CHF in Mio.)	Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2022	288.2	134.0	83.0	505.1
Zugänge	22.5	0.0	0.0	22.5
Abgänge	-1.1	-17.7	-5.1	-23.9
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	4.8	4.8
Umrechnungsdifferenzen	14.6	0.0	0.0	14.6
Bestand per 31. Dezember 2022	324.2	116.3	82.7	523.1
Bestand per 1. Januar 2023	324.2	116.3	82.7	523.1
Zugänge	50.5	0.0	0.0	50.5
Abgänge	-1.7	-24.9	-3.9	-30.5
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	10.3	10.3
Umrechnungsdifferenzen	-18.6	0.0	0.0	-18.6
Bestand per 31. Dezember 2023	354.4	91.4	89.1	534.8
Amortisationen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2022	-19.5	-67.7	-65.1	-152.4
Amortisationen	-9.9	-2.1	-9.6	-21.6
Wertminderungen	-4.3	0.0	0.0	-4.3
Abgänge	1.0	0.0	5.0	6.0
Umrechnungsdifferenzen	-1.1	0.0	0.0	-1.1
Bestand per 31. Dezember 2022	-33.8	-69.8	-69.7	-173.4
Bestand per 1. Januar 2023	-33.8	-69.8	-69.7	-173.4
Amortisationen	-11.0	-1.7	-9.3	-22.0
Wertminderungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Abgänge	1.5	0.0	3.9	5.4
Umrechnungsdifferenzen	3.9	0.0	0.0	3.9
Bestand per 31. Dezember 2023	-39.4	-71.5	-75.1	-186.1
Nettobuchwert per 31. Dezember 2022	290.3	46.5	13.0	349.8
Nettobuchwert per 31. Dezember 2023	314.9	19.9	14.0	348.8

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte in Höhe von CHF 314.9 Mio. (Vorjahr: CHF 290.3 Mio.) handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie getätigte Investitionen beinhalten. Sie betreffen mit CHF 125.7 Mio. (Vorjahr: CHF 127.6 Mio.) den Ausbau und den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis, mit CHF 118.2 Mio. (Vorjahr: CHF 96.3 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der brasilianischen Flughäfen in Vitória und Macaé, mit CHF 1.6 Mio. (Vorjahr: CHF 0.0 Mio.) den Betrieb des brasilianischen Flughafen in Natal sowie mit CHF 69.4 Mio. (Vorjahr: CHF 66.4 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der chilenischen Flughäfen in Antofagasta und Iquique.

Die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den entsprechenden Konzessionen in Höhe von CHF 5.7 Mio. (Vorjahr: CHF 6.6 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 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 2023 weist die Flughafen Zürich Gruppe immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 19.9 Mio. (Vorjahr: CHF 46.5 Mio.) aus.

Wertminderungen

Im Vorjahr wurde für das Flughafenbetreiberprojekt in Iquique (Chile) eine Wertminderung von CHF 4.3 Mio. über die Erfolgsrechnung erfasst (siehe > [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

12 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien) Kapital: BRL 474 Mio. (Vorjahr BRL 474 Mio.)/Beteiligungsquote 25.0 % (Vorjahr 25.0 %)	0.0	0.0
Administradora 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
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0

Brasilien

Die Flughafen Zürich Gruppe ist neben der brasilianischen CCR mit 25% am privaten Konsortium Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. in Belo Horizonte beteiligt, das wiederum 51% an der Flughafenbetreibergesellschaft Concessionária no Aeroporto Internacional de Confins S.A. kontrolliert – die restlichen 49% der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. Damit ist die Flughafen Zürich Gruppe seit 2014 zusammen mit CCR für den Ausbau und seit 2016 für den Betrieb des internationalen Flughafens von Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien verantwortlich. Der Konzessionsvertrag ist auf 30 Jahre ausgelegt und beinhaltet vorgeschriebene Infrastrukturausbauten. Die Flughafen Zürich Gruppe stellt den Leiter für den Flugbetrieb.

Venezuela

Die Flughafen Zürich Gruppe und ihr Konsortiumspartner Unique IDC sind mit dem Fall des in Venezuela enteigneten Flughafens (Isla de Margarita) im Verlauf des Jahres 2010 an das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in Washington D.C. gelangt. Dieses Vorgehen stützt sich auf das Investitionsschutzabkommen zwischen Venezuela, der Schweiz und Chile. Das ICSID-Schiedsgericht hat im November 2014 seinen Entscheid gefällt und die Bolivarische Republik Venezuela zur Rückerstattung der angefallenen Verfahrens- und Projektkosten zuzüglich einer Entschädigungszahlung sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang an das Konsortium verpflichtet. 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 den IFRS Accounting Standards erstellten Abschlusses der assoziierten Gesellschaft.

Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Erträge	98.4	133.1
Verlust	-16.6	-3.5
Gesamtergebnis	-16.6	-3.5
Anlagevermögen	497.0	501.5
Umlaufvermögen	23.8	33.1
Langfristiges Fremdkapital	-485.9	-482.2
Kurzfristiges Fremdkapital	-58.3	-60.0
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	11.5	3.8
Nettoreinvermögen	-11.9	-3.8
Beteiligungsquote	25.0 %	25.0 %
Buchwert der assoziierten Beteiligung	0.0	0.0

13 Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	62.5	60.1
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	234.0	301.0
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	296.5	361.2

Bei den Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund handelt es sich per Bilanzstichtag im Wesentlichen um Obligationen in CHF. Der im Vorjahr enthaltene gemischte Anlagefonds wurde im Berichtsjahr aufgelöst. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund und beträgt durchschnittlich rund vier Jahre. Die Coupons der Obligationen liegen per Bilanzstichtag zwischen 0.00% und 2.25% (Vorjahr: 0.00% und 2.125%). 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.)	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto ¹⁾	109.1	93.8
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-0.4	-0.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	108.7	93.3

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der SWISS von CHF 19.4 Mio. (2022: CHF 14.7 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung für das Geschäftsjahr 2023 hat die SWISS alle per 31. Dezember 2023 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Schweiz	44.2	39.1
Europa	4.3	4.0
Andere	1.8	1.2
Total Aviation	50.3	44.3
Schweiz	44.8	38.1
Europa	0.0	0.0
Lateinamerika	13.4	11.1
Andere	0.6	0.3
Total Non-Aviation	58.8	49.5
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	109.1	93.8

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

(CHF in Mio.)					31.12.2023
	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	101.1	6.5	0.9	0.6	109.1
Erwarteter Kreditverlust	-0.3	-0.1	-0.0	-0.0	-0.4

(CHF in Mio.)					31.12.2022
	Nicht fällig	Fällig zwischen 0 und 30 Tagen	Fällig zwischen 31 und 60 Tagen	Fällig über 60 Tage	Total
Erwartete Kreditausfallrate (in %)	0.3	1.5	3.0	5.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	83.0	6.0	1.6	3.3	93.8
Erwarteter Kreditverlust	-0.2	-0.1	-0.0	-0.2	-0.5

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.)	31.12.2023	31.12.2022
Aktive Rechnungsabgrenzungen	98.0	103.6
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	0.6	0.4
Vorausbezahlte Leistungen	65.1	74.9
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	23.0	27.0
Übrige Forderungen	5.0	4.5
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	191.8	210.3
davon Finanzinstrumente	98.6	104.0
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	93.2	106.3

In der Position «Aktive Rechnungsabgrenzungen» sind per Stichtag Abgrenzungen für Mietkonzessionen in der Höhe von CHF 42.9 Mio. (Vorjahr: CHF 50.9 Mio.) enthalten (siehe auch [Ziffer 2, Erträge](#)).

Die Marchzinsen aus den vorhandenen liquiden Mitteln des Airport Zurich Noise Fund, die als separates Vermögen angelegt sind (siehe auch [Ziffer 13, Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund](#), und [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)), wurden periodengerecht abgegrenzt.

In der Position «Vorausbezahlten Leistungen» sind per Bilanzstichtag Vorauszahlungen in der Höhe von CHF 64.0 Mio. (Vorjahr: CHF 69.1 Mio.) an den beauftragen Totalunternehmer für den Bau des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi enthalten.

Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung des Geschäftsberichts wurden sämtliche Leistungen des Berichtsjahrs fakturiert. Es sind keine überfälligen Forderungen unter den obigen Positionen ausgewiesen, die eine Wertberichtigung erfordert hätten.

16 Flüssige Mittel und Festgelder

(CHF in Mio.)	31.12.2023		31.12.2022	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	0.3	0.0	0.3	0.0
Post- und Bankguthaben	89.9	17.1	147.6	17.3
Call- und Festgelder ¹⁾	210.2	43.4	113.4	0.0
Total flüssige Mittel	300.4	60.5	261.2	17.3
Kurzfristige Festgelder ²⁾	239.0	0.0	401.1	0.0
Langfristige Festgelder ³⁾	4.2	0.0	8.0	0.0
Total Festgelder	243.2	0.0	409.1	0.0

1) Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt

2) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt, Restlaufzeit kleiner als 1 Jahr per Bilanzstichtag

3) Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt, Restlaufzeit grösser als 1 Jahr per Bilanzstichtag

17 Aktienkapital und Reserven

(Anzahl Aktien)	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 10)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2022	30'701'875	-868	30'701'007
Erwerb von eigenen Aktien		-5'690	-5'690
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		5'727	5'727
Bestand per 31. Dezember 2022	30'701'875	-831	30'701'044
Erwerb von eigenen Aktien		-12'387	-12'387
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		7'845	7'845
Bestand per 31. Dezember 2023	30'701'875	-5'373	30'696'502

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.

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:

	2023	2022
Den Aktionären der Flughafen Zürich AG zustehendes Ergebnis in CHF	304'236'810	206'975'401
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'697'874	30'700'650
Einfluss der verwässernden Aktien	8'865	9'316
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'706'739	30'709'966
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	9.91	6.74
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	9.91	6.74

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 154.4 Mio. (Vorjahr: CHF 153.6 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2023	2022
Öffentliche Hand	38.60 %	38.60 %
Private	6.86 %	7.13 %
Unternehmungen	3.95 %	3.76 %
Pensionskassen	1.13 %	1.50 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	13.68 %	18.74 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	35.78 %	30.27 %
Total	100.00 %	100.00 %
Anzahl eingetragene Aktionäre	15'217	14'858

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

	2023	2022
Kanton Zürich	33.33 %	33.33 %
Stadt Zürich	5.00 %	5.00 %

18 Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Anleihen	914.6	1'214.2
Langfristige Bankschulden	177.9	123.3
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	146.1	156.5
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	5.0	5.9
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	20.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'264.0	1'520.3
Kurzfristige Anleihen	299.9	400.0
Kurzfristige Bankschulden	18.6	12.3
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9.0	9.1
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1.3	0.8
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	329.5	422.9
Total Finanzverbindlichkeiten	1'593.5	1'943.2

Im April der Berichtsjahres wurde die fällige Anleihe in Höhe von CHF 400.0 Mio. vollständig zurückbezahlt. Zudem wurde die im Mai 2024 fällige Anleihe in Höhe von CHF 300.0 Mio. von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Der Anstieg der langfristigen Bankschulden auf CHF 177.9 Mio. (31. Dezember 2022: CHF 123.3 Mio.) ist auf zusätzliche Schulden der ausländischen Gruppengesellschaften aufgrund deren Ausbautätigkeiten an den entsprechenden Flughäfen zurückzuführen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag	Buchwert	Buchwert			
	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)			
Anleihe (2024)	n/a	n/a	299.7	2020–2024	0.700 %	22.5.
Anleihe (2027)	200.0	199.7	199.7	2020–2027	0.100 %	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.3	350.4	2017–2029	0.625 %	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	364.5	364.5	2020–2035	0.200 %	26.2.
Langfristige Bankschulden	190.0	177.9	123.3	n/a	n/a	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	498.9	146.1	156.5	bis 2039	0.000 % - 9.000 %	n/a
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	7.7	5.0	5.9	bis 2047	n/a	n/a
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	0.0	20.4	20.4	bis 2035	0.000 %	n/a
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'264.0	1'520.3			

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 289.8 Mio. (siehe > Ziffer 24.1 a), Finanzielles Risk Management, ii), Liquiditätsrisiko).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Fälligkeit bis 1 Jahr	329.5	422.9
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	278.1	499.3
Fälligkeit über 5 Jahre	985.9	1'021.0
Total Finanzverbindlichkeiten	1'593.5	1'943.2

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

(CHF in Mio.)	31.12.2022	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2023
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Fremdwährungs- bewegungen	Wert- veränderungen	
Anleihen	1'214.2	0.0	0.0	-299.9	0.0	0.3	914.6
Langfristige Bankschulden	123.3	67.9	0.0	-4.6	-10.8	2.1	177.9
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	156.5	0.0	0.0	-9.0	-8.8	7.4	146.1
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	5.9	0.0	0.0	-0.6	-0.5	0.1	5.0
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'520.3	67.9	0.0	-314.1	-20.1	9.9	1'264.0
Anleihen	400.0	0.0	-400.0	299.9	0.0	0.0	299.9
Kurzfristige Bankschulden	12.3	5.7	-2.7	5.2	-2.0	0.2	18.6
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9.1	0.0	-9.1	9.0	0.0	0.0	9.0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	0.0	-0.5	0.6	-0.1	0.0	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.8	0.0	0.0	0.6	-0.1	0.0	1.3
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	422.9	5.7	-412.3	315.3	-2.2	0.2	329.5
Total Finanzverbindlichkeiten	1'943.2	73.6	-412.3	1.2	-22.3	10.1	1'593.5

(CHF in Mio.)	31.12.2021	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2022
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Fremdwährungs- bewegungen	Wert- veränderungen	
Anleihen	1'648.9	0.0	-26.6	-400.0	0.0	-8.1	1'214.2
Langfristige Bankschulden	111.8	2.9	0.0	2.6	5.4	0.6	123.3
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	68.8	0.0	0.0	86.5	-8.3	9.5	156.5
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	24.0	0.0	-9.5	-5.9	2.5	-5.2	5.9
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'873.9	2.9	-36.1	-316.8	-0.4	-3.2	1'520.3
Anleihen	0.0	0.0	0.0	400.0	0.0	0.0	400.0
Kurzfristige Bankschulden	7.7	0.0	-10.7	14.3	0.3	0.7	12.3
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	7.5	0.0	-8.9	10.4	0.0	0.1	9.1
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	0.0	-0.7	0.7	0.0	0.0	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.9	0.0	0.0	0.0	-0.1	0.0	0.8
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	16.8	0.0	-20.3	425.4	0.2	0.8	422.9
Total Finanzverbindlichkeiten	1'890.7	2.9	-56.4	108.6	-0.2	-2.4	1'943.2

Übersicht Leasingverbindlichkeiten

Die nachfolgend dargestellten Leasingverbindlichkeiten beinhalten die in [Ziffer 9, Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten](#), aufgeführten Leasingverhältnisse, wobei sich der Zinssatz für die künftigen Leasingverbindlichkeiten im Wesentlichen auf 0.0% (Leasingverhältnisse am Standort Zürich) bzw. 9.0% (Leasingverhältnisse in Noida, Indien) beläuft.

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	9.0	9.1
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	30.5	32.0
Fällig nach 5 Jahren	468.4	523.2
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	507.9	564.3
Zukünftige Zinsen	352.8	398.7
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	155.1	165.6
Fällig innerhalb 1 Jahr	9.0	9.1
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	30.4	31.9
Fällig nach 5 Jahren	115.7	124.6

19 Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz

(CHF in Mio.)	2023	2022
Rückstellung für formelle Enteignungen per 1. Januar	226.3	244.4
Auszahlung ¹⁾	-1.2	-1.0
Auflösung Rückstellung	-24.9	-17.7
Barwertanpassung	4.2	0.6
Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember	204.4	226.3
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 1. Januar	92.4	110.7
Auszahlung ¹⁾	-12.0	-11.1
Auflösung Rückstellung	-0.5	-7.4
Barwertanpassung	1.7	0.2
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember	81.6	92.4
Total Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember	286.0	318.7
davon kurzfristig	19.4	45.7
davon langfristig	266.6	273.0

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 87.8 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2023 zum Barwert (CHF 204.4 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 2.25% (Vorjahr: 2.10%). Es

wird neu aufgrund der noch offenen Gerichtsverfahren damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2040 (bisher 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 312.4 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2023 zum Barwert (CHF 81.6 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 2.35% (Vorjahr: 2.10%). Es wird nach wie vor 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 Flugzeuflärmgebühren seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr dem Fonds zugewiesen.

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

Die detaillierte Fondsrechnung wird einem Komitee offengelegt, das sich aus Vertretern der Kunden des Flughafens Zürich sowie aus Behördenvertretern zusammensetzt. Das Reglement sowie weitere Informationen über den Airport Zurich Noise Fund (unter anderem eine Darstellung über die finanzielle Entwicklung) sind abrufbar unter www.flughafen-zuerich.ch/aznf.

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

(CHF in Mio.)	2023	2022
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	363.8	394.1
Einnahmen Lärmgebühren	0.0	0.0
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-12.0	-11.1
Kosten für formelle Enteignungen ¹⁾	-1.3	-1.0
Bestand vor operativen Kosten und finanziellem Ergebnis	350.5	382.0
Operative Kosten ²⁾	-3.4	-6.0
Zinsertrag und Marktwertveränderungen Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	1.4	-12.2
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	348.5	363.8

1) Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz).

2) Im Vorjahr waren in den operativen Kosten die Reparaturarbeiten an der Schallschutzhalle enthalten.

Nachweis der für den Airport Zurich Noise Fund investierten Mittel:

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Flüssige Mittel (siehe Ziffer 16, Flüssige Mittel und Festgelder)	60.5	17.3
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	62.5	60.1
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	234.0	301.0
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG ¹⁾	-8.5	-14.6
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	348.5	363.8

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.)	2024	2025	2026	2027	2028ff.	Total
Flüssige Mittel	60.5	0.0	0.0	0.0	0.0	60.5
AAA	8.1	21.5	22.0	29.6	72.3	153.5
AA+/AA/AA-	21.1	17.7	0.0	9.6	26.8	75.2
A+/A/A-	33.3	4.0	20.5	6.0	4.0	67.8
Übrige ¹⁾	-8.5	0.0	0.0	0.0	0.0	-8.5
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	114.5	43.2	42.5	45.2	103.1	348.5
in %	32.8	12.4	12.2	13.0	29.6	100.0

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

21 Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten

Gemäss IAS 12.47 sind die latenten Steuerguthaben und -verbindlichkeiten mit dem bei der Auflösung erwarteten Steuersatz zu berechnen. Der Bestand der entsprechenden Guthaben und Verbindlichkeiten entwickelte sich dabei wie folgt:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten netto, per 1. Januar	-63.2	-35.3
Veränderung Steuersatz, über OCI berücksichtigt	-0.1	0.0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0.4	0.0
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	11.4	-15.8
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-3.1	-12.6
Umrechnungsdifferenzen	-0.4	0.6
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	-55.0	-63.2
davon latente Steuerguthaben	7.1	8.1
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-62.1	-71.3

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

	31.12.2023		31.12.2022	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		-5.4		-6.6
Beteiligungen und Finanzanlagen		-3.7		-3.3
Erneuerungsfonds		-38.0		-37.2
Fluglärmthematik		-26.7		-25.7
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		-0.1		-0.2
Vorsorgeverpflichtung	12.3		2.0	
Diverse Positionen	7.1	-0.5	8.1	-0.4
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, brutto	19.4	-74.3	10.2	-73.3
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	-12.3	12.3	-2.0	2.0
Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto	7.1	-62.1	8.1	-71.3

Die temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen und Joint Operations der Gruppe, für die in der Berichtsperiode keine latente Steuerschuld erfasst wurde, belaufen sich auf insgesamt CHF 19.8 Mio. (Vorjahr: CHF 30.2 Mio.).

Per 31. Dezember 2023 verfügt die Flughafen Zürich Gruppe noch über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge in Höhe von CHF 0.1 Mio. (Vorjahr: CHF 2.2 Mio.), bei denen die Voraussetzungen für eine Aktivierung von latenten Steuern nicht erfüllt sind, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist.

22 Leistungen an Arbeitnehmende

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Nettovorsorgeverpflichtungen	-54.9	0.0
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende	-10.1	-10.7
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	-65.0	-10.7

22.1 Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Flughafen Zürich Gruppe unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

Anschlussvertrag mit der BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK)

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind für die berufliche Vorsorge der BVK angeschlossen. Die BVK ist eine Gemeinschaftsstiftung für Angestellte des Kantons Zürich sowie weiterer Arbeitgeber. Die BVK ist bei der BVG- und Stiftungsaufsicht des Kantons Zürich registriert und wird von dieser beaufsichtigt.

Der Stiftungsrat der BVK – bestehend aus je neun Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern – ist das oberste Organ der Stiftung und damit für die strategischen Ziele und Grundsätze sowie für die Überwachung der Geschäftsführung zuständig. Die Geschäftsleitung ist verantwortlich für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben sowie der Anordnungen des Stiftungsrats und seiner Ausschüsse.

Die BVK untersteht den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG) und dessen Ausführungsbestimmungen. Im BVG werden der mindestens zu versichernde Lohn, die minimalen Altersgutschriften sowie deren Verzinsung und der Umwandlungssatz festgelegt. Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmungen sowie der Planausgestaltung ist die Flughafen Zürich AG als angeschlossener Arbeitgeber den versicherungsmathematischen Risiken wie dem Anlage-, Zins- und Invaliditätsrisiko oder dem Risiko der Langlebigkeit ausgesetzt.

Weiter ist das Führungsorgan der Vorsorgeeinrichtung gemäss den gesetzlichen Bestimmungen auch dafür verantwortlich, dass bei einer allfälligen Unterdeckung Sanierungsmassnahmen beschlossen und umgesetzt werden, damit eine vollständige Deckung der künftigen Vorsorgeleistungen innert angemessener Frist wiederhergestellt wird. Dazu gehören unter anderem Sanierungsleistungen in Form von zusätzlichen Beiträgen.

Die BVK weist gemäss schweizerischer Rechnungslegung (Art. 44 BVV2) per 31. Dezember 2023 einen (ungeprüften) Deckungsgrad von 102.9% (Vorjahr: 97.6%) auf.

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind bei der BVK gegen die Risiken Alter, Tod und Invalidität versichert. Die Altersleistung wird in Abhängigkeit vom Bestand der einzelnen Sparkonten (Altersguthaben) zum Zeitpunkt der Pensionierung bestimmt und ergibt sich durch die Multiplikation des Altersguthabens mit dem im Reglement festgelegten Umwandlungssatz. Das ordentliche Pensionierungsalter ist 65 Jahre. Eine frühzeitige Pensionierung zu einem reduzierten Umwandlungssatz ist ab dem vollendeten 60. Altersjahr möglich. Die Flughafen Zürich AG entrichtet für alle versicherten Personen altersabhängige Beiträge in der Höhe von 6.0% bis 17.4% des versicherten Lohns sowie Risikobeiträge von 1.2%. Bis zum 20. Altersjahr fällt nur der Risikobeitrag an.

Die Vermögenswerte stammen aus den Vorsorgeplänen der BVK. Die Anlagestrategie wird durch den Stiftungsrat der BVK basierend auf den Vorschlägen und Empfehlungen des stiftungsratsinternen Anlageausschusses festgelegt, der sich im Speziellen mit der Vermögensbewirtschaftung der BVK befasst. Er bereitet alle anlagerelevanten Beschlüsse des Stiftungsrats vor und leitet und überwacht deren Vollzug durch die Geschäftsleitung. Er wird bei der Überwachung der Anlagestrategie und des Anlageprozesses zusätzlich von einem externen Investment Controller unterstützt.

Die Anlagestrategie («Asset Allocation») bewegt sich im Rahmen von taktischen Bandbreiten, um flexibel auf aktuelle Marktsituationen reagieren zu können. Ziel ist es, die Kapitalanlagen effektiv und effizient zu bewirtschaften. Die Vermögen sind dabei gut diversifiziert. Die Einhaltung der Anlagerichtlinien und die Anlageresultate werden periodisch überprüft.

Da die BVK als Gemeinschaftsstiftung keine separate Rechnung für die Flughafen Zürich AG erstellt, haftet die Gesellschaft im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften auch für die Verbindlichkeiten der anderen angeschlossenen Arbeitgeber.

Erläuterungen zu den Beträgen in der Konzernrechnung

Die versicherungsmathematische Bewertung der leistungsorientierten Verpflichtungen per 31. Dezember 2023 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des

Planvermögens wurde per 31. Dezember 2023 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.)	31.12.2023	31.12.2022
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-652.3	-579.3
Marktwert des Planvermögens	597.4	584.9
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze	0.0	-5.6
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen	-54.9	0.0

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-579.3	-719.7
Laufender Dienstaufwand	-13.8	-19.7
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-12.1	-2.1
Arbeitnehmerbeiträge	-12.7	-11.9
Ausbezahlte Leistungen	24.4	33.6
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-0.9	-18.2
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	-2.4	0.0
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-55.4	158.7
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-652.3	-579.3

Per 31. Dezember 2023 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 14.1 Jahre (Vorjahr: 13.6 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	584.9	643.7
Arbeitgeberbeiträge	18.8	17.6
Arbeitnehmerbeiträge	12.7	11.9
Ausbezahlte Leistungen	-24.4	-33.6
Administrationskosten	0.0	0.0
Zinserträge auf Planvermögen	12.5	1.9
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-7.1	-56.5
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	597.4	584.9

Die Entwicklung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze per 1. Januar	-5.6	0.0
Zinsen auf dem nicht erfassten Vermögenswert (in der Erfolgsrechnung erfasst)	-0.2	0.0
Veränderung des nicht erfassten Vermögenswertes (im sonstigen Gesamtergebnis erfasst)	5.8	-5.6
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze per 31. Dezember	0.0	-5.6

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	0.0	-76.0
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-13.5	-19.9
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	-60.1	78.3
Arbeitgeberbeiträge	18.8	17.6
Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-54.9	0.0

Für das Geschäftsjahr 2024 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 20.1 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Laufender Dienstzeitaufwand	-13.8	-19.7
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	0.3	-0.2
Administrationskosten	0.0	0.0
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-13.5	-19.9

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2023	2022
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-0.9	-18.2
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	-2.4	0.0
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-55.4	158.7
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	-7.1	-56.5
Veränderung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze	5.8	-5.6
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasster Betrag (vor Steuern)	-60.1	78.3

Im Berichtsjahr resultierte ein versicherungstechnischer Verlust aufgrund veränderter finanzieller Annahmen (insbesondere Reduktion Diskontierungssatz von 2.15% auf 1.40%) in der Höhe von CHF -55.4 Mio., welcher im sonstigen Gesamtergebnis erfasst wurde. Der im Vorjahr erfasste versicherungstechnische Gewinn in der Höhe von CHF 158.7 Mio. entstand im Wesentlichen durch die markanten Erhöhung des Diskontierungssatzes von 0.30% auf 2.15%).

Die effektive Performance der Vermögensanlagen lag im Berichtsjahr wiederum tiefer als angenommen. Der entsprechende Effekt in der Höhe von CHF -7.1 Mio. (Vorjahr: CHF -56.5 Mio.) wurde ebenfalls im sonstigen Gesamtergebnis erfasst.

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2023	2022
Diskontierungssatz per 31. Dezember	1.40	2.15
Inflation	1.25	1.00
Künftige Lohnerhöhungen (inklusive Inflation)	1.75	1.75
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	1.25	1.00
Lebenserwartung im Alter 65 (in Anzahl Jahren):		
Frauen (Alter 45)	25.70	25.60
Frauen (Alter 65)	23.80	23.70
Männer (Alter 45)	24.00	23.90
Männer (Alter 65)	22.00	22.00

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 2023 wurde basierend auf BVG 2020 (Vorjahr: BVG 2020) durch eine Projektion der zukünftigen Langlebigekeitsverbesserungen nach dem Continuous Mortality Investigation-Modell («CMI-Modell»), basierend auf historisch beobachteten Langlebigekeitsverbesserungen in der Schweiz und einer zukünftigen langfristigen Langlebigekeits-Verbesserungsrate von 1.50 %, ermittelt.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2023	31.12.2022
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	3.5	2.0
Aktien	34.9	36.0
Obligationen	35.5	38.0
Immobilien	21.0	19.0
Andere	5.1	5.0
Total	100.0	100.0

Sensitivitäten

Der Diskontsatz, die Annahme betreffend künftige Lohnerhöhungen sowie der Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben stellen die wesentlichen Faktoren für die Berechnung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen dar. Eine Veränderung der Annahmen um +0.25% beziehungsweise – 0.25% hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen («Defined Benefit Obligation», DBO):

(CHF in Mio.)	2023 Effekt auf DBO		2022 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	–0.25 %	+0.25 %	–0.25 %
Diskontierungssatz	–19.6	20.9	–16.8	17.4
Künftige Lohnerhöhungen	2.0	–1.3	1.2	–1.2
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	3.3	–3.3	2.3	–1.7

Die oben stehenden Sensitivitätsberechnungen basieren darauf, dass sich jeweils eine Annahme verändert, während die anderen Annahmen konstant bleiben. In der Praxis bestehen jedoch gewisse Korrelationen zwischen den einzelnen Annahmen. Für die Berechnung der Sensitivitäten wurde die gleiche Methode angewendet, mit der auch die per Bilanzstichtag erfassten Vorsorgeverpflichtungen berechnet wurden.

b) Beitragsorientierter Vorsorgeplan

Es besteht ein Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zugunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten. Es handelt sich um einen beitragsorientierten Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt alle zukünftigen Leistungen.

22.2 Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Januar 2016 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 10.1 Mio. (Vorjahr: CHF 10.7 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 10.0 Jahre (Vorjahr: 10.5 Jahre) beträgt.

23 Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Passive Rechnungsabgrenzungen	148.4	101.6
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	3.3	7.5
An- und Vorauszahlungen von Kunden	6.0	8.2
Rückstellungen für Ferien und Überzeit	7.2	4.7
Andere Verpflichtungen	8.5	6.7
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	173.3	128.8
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	151.6	109.1
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	21.7	19.7

Die Zunahme der passiven Rechnungsabgrenzungen begründet sich im Wesentlichen mit den fortgeschrittenen Bautätigkeiten und damit zusammenhängenden höheren Projektabgrenzungen am Noida International Airport im indischen Neu-Delhi.

24 Weitere Angaben

24.1 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Das Risiko-Management sorgt für einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es gewährleistet die Transparenz über die wesentlichen mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken sowie die laufende Verbesserung und Kontrolle der Risikosituation.

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

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

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

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

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

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

a) Finanzielles Risk Management

Die Flughafen Zürich Gruppe ist aufgrund ihrer Tätigkeit folgenden relevanten finanziellen Risiken ausgesetzt wie:

- i) Ausfallrisiko
- ii) Liquiditätsrisiko
- iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Die nachfolgenden Abschnitte geben einen Überblick über das Ausmass der einzelnen finanziellen Risiken sowie die Ziele, Grundsätze und Prozesse für die Messung, Überwachung und Absicherung der Risiken sowie über das Kapitalmanagement der Flughafen Zürich Gruppe. Weitere Informationen zu finanziellen Risiken sind auch in den übrigen Erläuterungen des Anhangs enthalten.

i) Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich Gruppe finanzielle Verluste erleidet, falls ein Kunde oder eine Gegenpartei eines Finanzinstruments ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Ausfallrisiken können auf flüssigen Mitteln, auf aktiven Rechnungsabgrenzungen, auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Finanzanlagen bestehen.

Die Flughafen Zürich Gruppe investiert ihre flüssigen Mittel und Festgelder als Einlagen bei bedeutenden Banken mit einem solventen Rating. Ausserdem werden allfällige Risiken auf flüssigen Mitteln und Festgeldern weiter minimiert, indem nicht ein einzelnes Bankinstitut, sondern verschiedene Finanzdienstleister berücksichtigt werden.

Die per Bilanzstichtag jeweils bestehenden aktiven Rechnungsabgrenzungen werden in der Regel innert Monatsfrist fakturiert und anschliessend im Rahmen der Bewirtschaftung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen überwacht.

Mit Ausnahme des Home Carrier SWISS am Flughafen Zürich bestehen die Kundenforderungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der SWISS von CHF 19.4 Mio. (Vorjahr: CHF 14.7 Mio.) enthalten (siehe [Ziffer 14, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#)). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung 2023 hat die SWISS alle per 31. Dezember 2023 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Einschätzung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, der Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig, werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Voraus fakturierung) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten auf Basis einer konservativen, geldmarktorientierten Anlagestrategie hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen 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 Obligationen entspricht das Mindestrating einem A- (Standard & Poor's) oder einem vergleichbaren Rating einer anderen anerkannten Ratingagentur (siehe [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)).

Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der einzelnen finanziellen Aktiven. Es bestehen keine Garantien und ähnlichen Verpflichtungen, die zu einer Erhöhung des

Risikos über die Buchwerte hinausführen könnten. Das maximale Ausfallrisiko per Bilanzstichtag war wie folgt:

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	300.1	260.9
Festgelder (kurz- und langfristig)	243.2	409.1
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	234.0	301.0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	108.7	93.3
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	62.5	60.1
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	98.6	104.0
Übrige finanzielle Vermögenswerte	37.8	65.5
Total maximales Ausfallrisiko	1'085.0	1'293.9

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 rollierende 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	31.12.2023	31.12.2022
Betriebskreditlimiten (zugesagte Kreditlinien)	31.12.2025	300.0	300.0
Total Kreditlimiten		300.0	300.0
Beanspruchung: Bankgarantien		-10.2	-11.2
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		289.8	288.8

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

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2023	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'214.5	1'239.8	305.2	212.3	722.3
Bankschulden	196.5	199.8	9.7	46.5	143.5
Leasingverbindlichkeiten	155.1	507.9	9.0	30.5	468.4
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	5.6	7.7	0.0	7.7	0.0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	21.7	21.7	1.3	0.0	20.4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	52.5	52.5	52.5	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	151.6	151.6	151.6	0.0	0.0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'797.7	2'181.1	529.5	297.0	1'354.6
Total	1'797.7	2'181.1	529.5	297.0	1'354.6

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2022	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'614.2	1'651.0	411.2	514.6	725.2
Bankschulden	135.5	152.9	8.5	42.1	102.3
Leasingverbindlichkeiten	165.6	564.3	9.1	32.0	523.2
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	6.6	8.7	0.8	1.9	6.0
Übrige Finanzverbindlichkeiten	21.2	21.2	0.8	0.0	20.4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	44.4	44.4	44.4	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	109.1	109.1	109.1	0.0	0.0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	2'096.6	2'551.6	583.9	590.5	1'377.1
Total	2'096.6	2'551.6	583.9	590.5	1'377.1

iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Das Marktrisiko ist das Risiko, dass sich Änderungen in Marktpreisen, wie Wechselkurse und Zinsen, auf das Finanzergebnis oder auf die Bewertung von Finanzinstrumenten auswirken.

Das Ziel des Marktrisiko-Managements ist die Überwachung und Kontrolle von solchen Risiken, um sicherzustellen, dass diese einen bestimmten Umfang nicht überschreiten.

iiia) Fremdwährungsrisiko

Die Funktionalwährung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe ist der Schweizer Franken (CHF). Die Gruppe ist Fremdwährungsbewegungen vor allem beim brasilianischen Real (BRL), beim chilenischen Peso (CLP) und bei der indischen Rupie (INR) ausgesetzt.

Eine Verteuerung beziehungsweise eine Abwertung des Schweizer Frankens um 5% gegenüber den entsprechenden Währungen per 31. Dezember 2023 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	-7.9	0.0	7.9	0.0
CLP	-0.6	0.0	0.6	0.0
INR	-6.4	0.0	6.4	0.0
31. Dezember 2023	-14.8	0.0	14.8	0.0
BRL	-6.5	0.0	6.5	0.0
CLP	-0.6	0.0	0.6	0.0
INR	-6.8	0.0	6.8	0.0
31. Dezember 2022	-14.0	0.0	14.0	0.0

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.)	31.12.2023	31.12.2022
Festgelder (kurz- und langfristig)	243.2	409.1
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	296.5	264.2
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	539.7	673.3
Flüssige Mittel	239.9	243.9
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	60.5	17.3
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	300.4	261.2
Total verzinsliche Aktiven	840.1	934.5
Anleihen (kurz- und langfristig)	-1'214.5	-1'614.2
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-155.1	-165.6
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-21.7	-21.2
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'391.3	-1'801.0
Bankschulden (kurz- und langfristig)	-196.5	-135.5
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-196.5	-135.5
Total verzinsliche Passiven	-1'587.8	-1'936.5

Die folgende Tabelle zeigt die Sensitivitätsanalyse für variable und festverzinsliche Finanzinstrumente bei einer Abweichung von 0.5%:

(CHF in Mio.)	Anstieg Zinsniveau um 0.5 %		Rückgang Zinsniveau um 0.5 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-1.0	0.0	1.0	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.0	0.0	-1.0
31. Dezember 2023	-1.0	1.0	1.0	-1.0
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-1.6	0.0	1.6	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.0	0.0	-1.0
31. Dezember 2022	-1.6	1.0	1.6	-1.0

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.)	31.12.2023	31.12.2022
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	296.5	264.2
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen	296.5	264.2
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (gemischter Anlagefonds)	0.0	96.9
Total zu Marktwerten bewertete Finanzanlagen	0.0	96.9
Flüssige Mittel (ohne Bargeld) und kurzfristige Geldanlagen	300.1	260.9
Kurz- und langfristige Festgelder	243.2	409.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	108.7	93.3
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	98.6	104.0
Übrige Finanzanlagen	37.8	65.5
Total flüssige Mittel, Festgelder, Forderungen und übrige Finanzanlagen	788.5	932.8
Anleihen	-1'214.5	-1'614.2
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-1'214.5	-1'614.2
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-5.6	-6.6
Bankschulden	-196.5	-135.5
Leasingverbindlichkeiten	-155.1	-165.6
Übrige Finanzverbindlichkeiten	-21.7	-21.2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-52.5	-44.4
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-151.6	-109.1
Total übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-583.2	-482.4

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 im Berichtsjahr aufgelösten gemischten Anlagefonds entsprach dem nicht angepassten Nettoinventarwert, da die Anteile per Bilanzstichtag zu diesem Wert zurückgegeben werden konnten (Stufe 2).

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs (Stufe 1).

(CHF in Mio.)	31.12.2023		31.12.2022	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Obligationen des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 1)	296.5	293.8	264.2	253.9
Gemischter Anlagefonds des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 2)	0.0	0.0	96.9	96.9
Total Finanzanlagen	296.5	293.8	361.1	350.8
Anleihen (Stufe 1)	-1'214.5	-1'137.9	-1'614.2	-1'461.4
Total Finanzverbindlichkeiten	-1'214.5	-1'137.9	-1'614.2	-1'461.4

d) Kapitalmanagement

Bei der Bewirtschaftung des Kapitals achtet die Flughafen Zürich Gruppe insbesondere darauf, dass die Weiterführung der operativen Tätigkeit des Konzerns gewährleistet ist, eine angemessene Rendite für die Aktionäre erzielt wird und die Bilanzstruktur, vor allem in Phasen grosser Investitionstätigkeit oder nach Krisen, optimiert werden kann. Um diese Ziele zu erreichen, kann die Flughafen Zürich AG die Dividendenauszahlung anpassen.

Die Flughafen Zürich Gruppe überwacht primär die folgende finanzielle Kennzahl: Nettoverschuldung zu EBITDA. Als wichtigster Grundsatz gilt dabei, dass das Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenkapital auf die planbaren Cashflows und Investitionen abgestimmt und eher konservativ geprägt ist. Damit wird sichergestellt, dass die hohe unternehmerische Flexibilität zu jedem Zeitpunkt, also auch bei zukünftigen unvorhersehbaren Ereignissen, sichergestellt ist.

Für den Zweck von Mitarbeiterbeteiligungs- und Bonusprogrammen können jeweils eigene Aktien im benötigten Umfang gehalten werden. Es dürfen jedoch keine Mehrjahresvorräte an eigenen Aktien für Beteiligungsprogramme angelegt werden. Das Halten von eigenen Aktien als Akquisitionswährung (Aktientausch bei möglichen Unternehmensübernahmen) ist nicht gestattet. Ebenso wenig dürfen eigene Aktien zwecks Spekulation auf höhere Verkaufspreise gehalten werden. Der kumulierte Anteil an eigenen Aktien darf in keinem Fall 10% der gesamten herausgegebenen Aktien übersteigen.

24.2 Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen am Standort Zürich Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 247 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen aktuell die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen (CHF 61 Mio.) und die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage (CHF 45 Mio.). Für die Entwicklung und Realisierung des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi betragen die entsprechenden Verpflichtungen rund CHF 300 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 des Flughafens Belo Horizonte in Brasilien eine Garantie zur Kreditsicherung der lokalen Fremdfinanzierungen im Umfang von CHF 19.9 Mio. (Vorjahr: CHF 19.5 Mio.).

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	2023	2022
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	Erfüllungsgarantie	14.4	13.6
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	Erfüllungsgarantie	9.9	9.2
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal, Brasilien	Erfüllungsgarantie	3.8	n/a
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	Erfüllungsgarantie	10.1	9.4
Betreibergesellschaften Iquique and Antofagasta	Iquique/Antofagasta, Chile	Erfüllungsgarantie	5.9	4.9
Yamuna International Airport Private Limited	Neu-Delhi, Indien	Erfüllungsgarantie	10.9	11.2
Total			55.0	48.3

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 92.4 Mio. (Vorjahr: CHF 84.1 Mio.). In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 24.1 Mio. (Vorjahr: CHF 21.8 Mio.), die in der Position [Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen](#) enthalten sind.

Die Consultingentgelte aus den Operations- und Management-Verträgen beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 für die Flughäfen in Bogotá und auf Curaçao auf CHF 2.5 Mio. (Vorjahr: CHF 2.5 Mio.).

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 18.8 Mio. (Vorjahr: CHF 17.6 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe [Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende](#)). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.7 Mio. (Vorjahr: CHF 2.6 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
		31.12.2023	31.12.2022
Josef Felder ¹⁾	Präsident ab Generalversammlung 2023	25'200	25'200
Claudia Pletscher ²⁾	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	0	n/a
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Beatrix Frey-Eigenmann ³⁾	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	200	n/a
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Andreas Schmid ⁴⁾	Präsident bis Generalversammlung 2023	n/a	11'115
Eveline Saupper ⁵⁾	Mitglied; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	n/a	675
Total		28'331	39'921

1) Vizepräsident bis zur Generalversammlung 2023

2) Neuwahl an der Generalversammlung 2023

3) Im Amt ab 1. Mai 2023

4) Im Amt bis zur Generalversammlung 2023

5) Im Amt bis 30. April 2023

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2023	31.12.2022
Lukas Brosi	Chief Executive Officer (CEO)	2'441	2'029
Daniel Bircher	Managing Director Zurich Airport International	1'227	847
Kevin Fleck	Chief Financial Officer (CFO)	100	n/a
Stefan Gross	Chief Commercial Officer (CCO)	2'258	1'846
Lydia Naef	Chief Real Estate Officer (CREO)	622	450
Manuela Staub	Chief People & Communications Officer (CPCO)	383	167
Stefan Tschudin	Chief Operation Officer (COO)	1'816	1'404
Stephan Widrig	n/a	n/a	8'080
Total		8'847	14'823

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.)	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	5.3	5.0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Vorsorgeleistungen)	0.7	0.7
Anteilbasierte Vergütung	0.6	0.5
Total	6.6	6.2

24.5 Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst per Bilanzstichtag die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 15'269 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zürich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal	BRL 155 Mio.	100.0
A-port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A.	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V.	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0

Weiter werden folgende assoziierte Gesellschaften mittels der Equitymethode erfasst:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

24.6 Erläuterungen zur Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilte der Flughafen Zürich AG die Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich für die Dauer von 50 Jahren, vom 1. Juni 2001 bis 31. Mai 2051.

Die Konzession umfasst den Betrieb eines Flughafens nach den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für den nationalen, internationalen und interkontinentalen Verkehr. Die Flughafen Zürich AG ist berechtigt und verpflichtet, den Flughafen während der gesamten Dauer der Konzession zu betreiben und die dafür erforderliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin darf zu diesem Zweck von den Benutzern des Flughafens Gebühren erheben. Ausserdem ist die Flughafen Zürich AG berechtigt, einzelne Rechte und Pflichten aus dieser Konzession an Dritte zu übertragen. Diese Rechtsverhältnisse unterliegen, soweit sie flughafenspezifische Aufgaben wie Flugzeug-, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung betreffen, dem öffentlichen Recht. Die Flughafen Zürich AG regelt die Rechte und Pflichten der Dritten in Berechtigungen (Zulassungen).

Die Konzessionärin ist verpflichtet, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offen zu halten. Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und den Bestimmungen des Betriebsreglements. Die Konzessionärin hat sämtliche Massnahmen zur Umsetzung der Regelungen über die Benutzbarkeit des deutschen Luftraums für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich ohne Verzug an die Hand zu nehmen und die nötigen Gesuche

rechtzeitig einzureichen. Die Konzessionärin wird ermächtigt und verpflichtet, die Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind. Die Auflage, wonach die Konzessionärin sämtlichen Verpflichtungen, die ihr aufgrund der staatsvertraglichen Regelungen mit Deutschland auferlegt werden, ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen hat, wurde nach einer Beschwerde der Flughafen Zürich AG für gegenstandslos erklärt.

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Bilateralen Verträge am 1. Juni 2002 wurde die EG-Bodenabfertigungsrichtlinie (Richtlinie 96/67/EG des Rats vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft) auch für die Schweiz anwendbar. Die Grundlagen zur Erteilung von Berechtigungen (Zulassungen) für die Ausübung der Bodenabfertigungstätigkeiten sind im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011 geregelt. Die Bodenabfertigungsberechtigungen (Zulassungen) in den Bereichen, in denen die Anzahl der Zugelassenen beschränkt werden kann, wurden mittels Ausschreibungsverfahren per 1. Dezember 2018 mit einer Laufzeit bis Ende November 2025 neu vergeben.

24.7 Betriebskonzessionen für ausländische Flughäfen

Die Flughafen Zürich Gruppe ist per Bilanzstichtag via ihren Mehrheitsbeteiligungen für den Betrieb und Ausbau der nachfolgenden ausländischen Flughäfen zuständig:

Brasilien

Florianópolis International Airport

Betreibergesellschaft	Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.
Konzessionsdauer	31. August 2017 – 30. August 2047
Bedingungen	Als Gegenleistung für das Recht zum Betrieb des Flughafens war bei Übernahme der Konzession eine Einmalzahlung von BRL 83.3 Mio. (CHF 24.7 Mio.) fällig. Im Dezember 2022 fand eine Vorauszahlung über BRL 53.6 Mio. (CHF 9.4 Mio.) der zukünftigen, jährlichen fixen Konzessionszahlungen statt, so dass keine weiteren fixen Konzessionszahlungen fällig sind. Die variablen Konzessionsgebühren sind jährlich über die Dauer der Konzession zu bezahlen. Mit der Eröffnung des Passagierterminals im Oktober 2019 sind die gemäss Konzessionsvertrag obligatorischen Infrastrukturmassnahmen erbracht.
Lage	Der Flughafen mit einem Einzugsgebiet von 1.1 Mio. Einwohnern befindet sich im Süden Brasiliens im Bundesstaat Santa Catarina. Florianópolis ist ein beliebtes Urlaubsziel für lokale wie auch für internationale Gäste.

Eurico de Aguiar Salles und Benedito Lacerda Airport

Betreibergesellschaft	Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A
Konzessionsdauer	3. Oktober 2019 – 2. 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 Infrastruktur Anpassung zur Einhaltung von Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO. Dazu muss die Betreibergesellschaft eine neue Piste erstellen.
Lage	Beide Städte liegen nördlich (Macaé 150 km, Vitória 400 km) von Rio de Janeiro. Vitória ist Hauptstadt des Bundesstaates Espírito Santo und gilt als wichtige Hafenstadt für den Export von Eisenerz und Roheisen. Macaé, im Bundesstaat Rio de Janeiro gelegen, ist eine zentrale Helikopterbasis für die Bedienung der Ölplattformen vor der Küste von Rio de Janeiro (Campos Basin).

Natal International Airport

Betreibergesellschaft	Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.
Konzessionsdauer	11. Januar 2024 – 10. Januar 2054
Bedingungen	Die Konzession wurde vom privaten Betreiber Inframerica im Zuge einer Neuausschreibung mit veränderten Vertragsbedingungen übernommen. Eine Konzessionsgebühr von BRL 323 Mio. (CHF 56 Mio.) wurde zu Vertragsbeginn entrichtet. Der Flughafen wurde im Jahr 2014 neu in Betrieb genommen und erfüllt heute bereits die Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO, womit primär Instandhaltungsinvestitionen notwendig sind. Es gibt keine fixe Konzessionsgebühren. Ab dem fünften Jahr fallen variable, umsatzabhängige Konzessionszahlungen an.
Lage	Natal liegt im Nordosten Brasiliens und ist die Hauptstadt des Bundesstaates Rio Grande do Norte. Die Region ist aufgrund des durchgehend heissen Wetters und der warmen Wassertemperaturen das ganze Jahr über eine populäre Touristendestination sowie bekannt für die Produktion grosser Mengen erneuerbaren Energien.

Chile

Diego Aracena International Airport

Betreibergesellschaft	Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.
Konzessionsdauer	Die ab April 2018 laufende Konzession weist eine verkehrsabhängige Laufzeit auf. Mit aktueller Verkehrsentwicklung wird von einem Konzessionsende im Jahr 2039 ausgegangen.
Bedingungen	Die Betreibergesellschaft verpflichtet sich, in Massnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur, insbesondere der Erweiterung des bestehenden Terminals, zu investieren.
Lage	Iquique befindet sich am Pazifik im Norden Chiles in der Region Tarapacá. Wirtschaftlich wird die Region von der Minenindustrie dominiert, wobei die Stadt Iquique auch bei Touristen beliebt ist.

Andrés Sabella Gálvez International Airport

Betreibergesellschaft	Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.
Konzessionsdauer	Die ab 2012 laufende Konzession endet am 28. Februar 2026.
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 2023 am 7. März 2024 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 7. März 2024

Bericht der Revisionsstelle

Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung



Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Flughafen Zürich AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzernerfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und der Veränderung des Konzerneigenkapitals für das dann endende Jahr sowie dem Anhang der Konzernrechnung, einschliesslich wesentlicher Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die (Seiten 153 bis 220) Konzernrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards und entspricht dem schweizerischen Gesetz.



Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz, den International Standards on Auditing (ISA) sowie den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung“ unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands sowie dem *International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-Kodex), und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

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



Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Konzernrechnung des Berichtszeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Kontext unserer Prüfung der Konzernrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu adressiert, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. Für jeden

nachfolgend aufgeführten Sachverhalt ist die Beschreibung, wie der Sachverhalt in der Prüfung behandelt wurde, vor diesem Hintergrund verfasst.

Den im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung“ beschriebenen Verantwortlichkeiten sind wir nachgekommen, auch in Bezug auf diese Sachverhalte. Dementsprechend umfasste unsere Prüfung die Durchführung von Prüfungshandlungen, die als Reaktion auf unsere Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Konzernrechnung geplant wurden. Das Ergebnis unserer Prüfungshandlungen, einschliesslich der Prüfungshandlungen, welche durchgeführt wurden, um die unten aufgeführten Sachverhalte zu berücksichtigen, bildet die Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung.

Bewertung und Existenz von Sachanlagen

Risiko Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen zum 31. Dezember 2023 56% der gesamten Vermögenswerte. Im Jahr 2023 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 397 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 bedeutsames Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich.

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 und Bewertung 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
- ▶ Würdigung der Einschätzung zum Vorliegen von Wertminderungsindikatoren durch das Management.

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung und Existenz der Sachanlagen.

Schätzungen im Zusammenhang mit Wertminderungstests von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Risiko Zum 31. Dezember 2023 betragen die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte im Zusammenhang mit Konzessionsvereinbarungen für den Betrieb ausländischer Flughäfen CHF 315 Mio. Diese Position ist aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich Gruppe und die Aktivitäten im Ausland können ein höheres Risiko hinsichtlich Werthaltigkeit beinhalten. Das Management führt eine jährliche Prüfung der Werthaltigkeit durch (Wertminderungstest).

Die Einschätzung des Managements zur Bewertung von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte ist für unsere Prüfung von Bedeutung, da dieser Prozess erhebliche Ermessensentscheide des Managements erforderte (Entwicklung der Anzahl der Passagiere, Abzinsungssatz, Steuersatz).

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 (Passagierwachstumsrate, EBITDA-Wachstumsrate, Investitionen) des Managements für die Berechnung des Nutzungswerts.
- ▶ Einbeziehung von Bewertungsexperten, die uns bei der Beurteilung des Wertminderungsmodells, der wichtigsten Annahmen (Abzinsungssatz und Steuersatz) und der Evaluation der Konsistenz der angewandten Bewertungsmethoden unterstützen.
- ▶ Überprüfung von im Buchwert berücksichtigten Aktiven und Passiven, welche dem Nutzungswert gegenübergestellt werden.

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich Schätzungen im Zusammenhang mit Wertminderungstests von Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte.



Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung, den Vergütungsbericht und unsere dazugehörigen Berichte.

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

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung, die in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

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

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Konzernrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse:
<http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen



In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

Jahresrechnung

Jahresrechnung gemäss Schweizer

Obligationenrecht (OR)

Erfolgsrechnung	227
Bilanz	228
Anhang zur Jahresrechnung	229
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	238
Bericht der Revisionsstelle	239

Erfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2023	2022
Aviation-Erträge		610.1	491.1
Non-Aviation-Erträge		490.2	440.9
Total Erträge		1'100.3	932.0
Personalaufwand		-213.5	-184.3
Polizei und Sicherheit		-113.7	-101.7
Energie und Abfall		-46.5	-30.6
Unterhalt und Material		-36.3	-33.8
Andere Betriebskosten		-51.0	-46.8
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-38.9	-31.9
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-14.6	-10.5
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5.5	-5.5
Übrige Erträge und Aufwendungen		14.6	10.7
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		594.9	497.6
Abschreibungen und Amortisationen		-246.7	-250.5
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		348.2	247.1
Finanzaufwand		-9.4	-14.6
Finanzertrag		8.9	13.1
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	3.8	-29.6
Ergebnis vor Steuern		351.5	215.9
Direkte Steuern		-68.5	-21.0
Jahresergebnis		283.0	194.9

Bilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2023	31.12.2022
Aktiven			
Flüssige Mittel		222.4	220.7
Kurzfristige Festgelder		219.0	401.1
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		62.5	60.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	95.0	82.3
Übrige kurzfristige Forderungen		21.8	17.9
Warenlager		19.6	10.6
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	89.3	95.0
Umlaufvermögen		729.5	887.8
Langfristige Festgelder		0.0	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		234.6	301.7
Beteiligungen	(4)	161.5	154.5
Darlehen	(4)	329.5	274.5
Übrige langfristige Finanzanlagen		0.5	0.5
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	(5)	565.4	575.0
Sachanlagen	(6)	2'633.8	2'638.6
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(7)	116.5	129.2
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		19.9	24.8
Übrige immaterielle Anlagen		14.0	13.0
Anlagevermögen		4'075.7	4'111.8
Total Aktiven		4'805.2	4'999.6
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		37.8	30.7
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	300.0	400.0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(8)	53.3	41.2
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	19.4	45.7
Übrige kurzfristige Rückstellungen		5.7	4.1
Passive Rechnungsabgrenzungen		111.6	90.8
Kurzfristiges Fremdkapital		527.8	612.5
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	915.0	1'215.0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten		108.1	121.0
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	408.4	385.6
Erneuerungsfonds		201.1	195.6
Langfristiges Fremdkapital		1'632.6	1'917.2
Total Fremdkapital		2'160.4	2'529.7
Aktienkapital	(11)	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven	(11)	83.2	117.0
Gesetzliche Gewinnreserven: Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven		109.8	109.7
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		1'820.2	1'699.0
Jahresergebnis		283.0	194.9
Eigene Aktien	(12)	-0.9	-0.1
Eigenkapital		2'644.8	2'469.9
Total Passiven		4'805.2	4'999.6

Anhang zur Jahresrechnung

I Grundsätze der Jahresrechnung

Allgemeines

Die Jahresrechnung 2023 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 Accounting Standards) 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). 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.

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 2023 noch knapp 5'100 offen waren. Davon sind rund 520 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 2023 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 19.9 Mio. (Vorjahr: CHF 24.8 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 427.8 Mio. (Vorjahr: CHF 431.3 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

Ertragserfassung

Erträge werden durch die Flughafen Zürich AG zu dem Zeitpunkt erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht und es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen anfallen wird, der sich verlässlich quantifizieren lässt. Zudem müssen die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Dienstleistungsempfänger übergegangen sein. Mieterträge werden bei Mietverträgen mit fixen Mietzinsen linear über die Laufzeit des Vertrags erfasst. Bedingte Mietzahlungen (unter anderem Umsatzmietverträge) werden periodengerecht, gestützt auf die durch die Mieter erzielten Umsätze, verbucht, wobei ein Mindestmietbetrag zur Anwendung gelangen kann. Werden Mietern wesentliche Mietanreize (zum Beispiel Mietkonzessionen) gewährt, wird der Gegenwert des Anreizes linear über die Gesamt- respektive Restlaufzeit des Mietvertrags erfasst.

Warenlager

Dieses umfasst vorwiegend Betriebsstoffe sowie für den Unterhalt und die Reparatur von Sachanlagen erforderliche Verbrauchsmaterialien, die zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum tieferen netto realisierbaren Wert bilanziert werden. Für die Bewertung wird die FiFo-Methode (First in – First out) angewendet.

Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund enthalten kurz- und langfristig gehaltene börsennotierte Wertschriften. Die Ersterfassung erfolgt zu Anschaffungskosten (Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten). Nachfolgend werden die Wertschriften einerseits zu fortgeführten Anschaffungskosten (Obligationen) und andererseits zu Marktwerten (übrige Finanzanlagen) bewertet, wobei Gewinne und Verluste erfolgswirksam erfasst werden. Auf die Bildung einer Schwankungsreserve wird verzichtet.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich aufgelaufener Abschreibungen und Wertminderungen. Die Abschreibungen erfolgen (mit Ausnahme der Grundstücke, die nicht abgeschrieben werden) linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Leasingverhältnisse

Leasinggeschäfte werden nach Massgabe der wirtschaftlichen Verfügungsmacht bilanziert. Hierbei werden Leasing- und Mietverträge als Finanzierungsleasing klassifiziert, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen, die mit dem Eigentum des Leasinggegenstands verbunden sind, auf die Flughafen Zürich AG als Leasingnehmerin übertragen werden. Alle anderen Leasinggeschäfte stellen operatives Leasing dar. Bei einem Finanzierungsleasing wird zu Vertragsbeginn der Wert des Leasingbeziehungsweise Mietgegenstands als Nutzungsrecht an einem geleasteten Vermögenswert aktiviert und in gleicher Höhe als Leasingverbindlichkeit passiviert. Die Abschreibung des Nutzungsrechts an einem geleasteten Vermögenswert und die Amortisation der Leasingverbindlichkeit erfolgt über die Vertragslaufzeit. Bei einem operativen Leasing werden die Miet- und Leasingzahlungen bei Fälligkeit direkt erfolgswirksam erfasst.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisation bilanziert. Die Amortisation erfolgt linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Eigene Aktien

Eigene Aktien werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten als Minusposten im Eigenkapital bilanziert. Bei späterer Wiederveräusserung wird der Gewinn oder der Verlust direkt den freiwilligen Gewinnreserven gutgeschrieben beziehungsweise belastet.

II Erläuterungen zur Jahresrechnung

1 Ausserordentliches Ergebnis

(CHF in Mio.)	2023	2022
Ausserordentlicher Ertrag	7.0	0.1
Ausserordentlicher Aufwand	-3.2	-29.7
Ausserordentliches Ergebnis	3.8	-29.6

Im ausserordentlichen Aufwand war im Vorjahr ein Betrag in Höhe von CHF –24.6 Mio. enthalten, welcher im Rahmen der Sanierung und Rekapitalisierung der Tochtergesellschaft Zurich Airport International AG anfiel.

2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	94.1	82.9
Wertberichtigung	-0.8	-1.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	1.7	1.0
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	95.0	82.3

3 Aktive Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	89.3	93.8
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	0.0	1.2
Total aktive Rechnungsabgrenzungen	89.3	95.0

4 Beteiligungen und Darlehen

Die Beteiligungen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Airport Ground Services AG ¹⁾	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International AG ¹⁾	Kloten	CHF 100'000	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd. ²⁾	Neu-Delhi	INR 15'269 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. ²⁾	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda. ²⁾	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. ²⁾	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A. ²⁾	Natal	BRL 155 Mio.	100.0
A-port S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Iquique S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A. ²⁾	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A. ²⁾	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Unique IDC S.A. de C.V. ²⁾	Tegucigalpa	HNL 0.2 Mio.	99.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. ²⁾	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A. ¹⁾	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. ²⁾	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

1) Direkte Beteiligung

2) Indirekte Beteiligung

Bei den aufgeführten Beteiligungen entsprechen die ausgewiesenen Kapitalanteile auch den Stimmenanteilen.

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 sowie anfallender Zinsen bis Zahlungseingang an das Konsortium verpflichtet. 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.)	31.12.2023	31.12.2022
Darlehen an Zurich Airport International AG	329.5	274.5
Total Darlehen	329.5	274.5

Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden für die Finanzierung der internationalen Flughafenbetreiberprojekte weitere Darlehen in Höhe von CHF 55.0 Mio. an die Zurich Airport International AG gewährt.

5 Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft The Circle	573.7	597.4
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft The Circle	-8.2	-22.4
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	565.4	575.0

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. In der Folge wurde das gemeinsame Immobilienprojekt realisiert und im November 2020 eröffnet.

6 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Grundstücke	139.0	139.0
Hochbauten, Tiefbauten	2'137.2	2'191.8
Projekte in Arbeit	286.6	234.9
Mobile Sachanlagen	71.0	72.8
Total Sachanlagen	2'633.8	2'638.6

7 Leasingverhältnisse

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

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Anschaffungswerte bilanzierte Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	166.8	166.8
Kumulierte Abschreibungen auf Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	-50.3	-37.6
Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	116.5	129.2

Die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Fällig innerhalb 1 Jahr	12.9	12.9
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	46.3	47.6
Fällig nach 5 Jahren	61.9	73.5
Total bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	121.1	134.0

8 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2023	31.12.2022
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	50.6	38.6
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2.7	2.6
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	53.3	41.2

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

9 Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2023	31.12.2022	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag (CHF in Mio.)	Nominalbetrag (CHF in Mio.)			
Anleihe (2023)	n/a	400.0	2013–2023	1.500 %	17.4.
Anleihe (2024)	300.0	300.0	2020–2024	0.700 %	22.5.
Anleihe (2027)	200.0	200.0	2020–2027	0.100 %	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.0	2017–2029	0.625 %	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	365.0	2020–2035	0.200 %	26.2.
Total Finanzverbindlichkeiten	1'215.0	1'615.0			
davon kurzfristig	300.0	400.0			
davon langfristig	915.0	1'215.0			

Im April der Berichtsperiode wurde die fällige Anleihe in Höhe von CHF 400.0 Mio. vollständig zurückbezahlt. Zudem wurde die im Mai 2024 fällige Anleihe in Höhe von CHF 300.0 Mio. von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, die per Bilanzstichtag eingehalten sind. Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenutzte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 289.8 Mio. (Vorjahr: CHF 288.8 Mio.).

10 Rückstellung für Fluglärm

(CHF in Mio.)	2023	2022
Bestand per 1. Januar	431.3	449.2
Veränderung der Rückstellung für Fluglärm	-3.5	-17.9
Bestand per 31. Dezember	427.8	431.3
davon kurzfristig	19.4	45.7
davon langfristig	408.4	385.6

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch

[› 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 CHF 83.2 Mio. (Vorjahr: CHF 117.0 Mio.).

12 Eigene Aktien

(Anzahl Aktien)	2023	2022
Bestand per 1. Januar	831	868
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	12'387	5'690
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte ¹⁾	-7'845	-5'727
Bestand per 31. Dezember	5'373	831

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

Im Berichtsjahr wurden 12'387 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 5'690 Namenaktien). Die Zuteilung von eigenen Aktien an die Mitglieder der Geschäftsleitung und an Mitarbeitende der obersten Kaderstufe erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms. Der Bestand an eigenen Aktien dient insbesondere diesem Beteiligungsprogramm. Zudem gibt die Flughafen Zürich AG denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben.

13 Eventualverbindlichkeiten

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

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

Die Flughafen Zürich AG haftet für die Schulden der Miteigentümergeinschaft The Circle sowie der einfachen Gesellschaft The Circle gegenüber Dritten solidarisch mit der Swiss Life AG.

Die Flughafen Zürich AG gewährt im Rahmen ihres Engagements für den Ausbau und den Betrieb des Flughafens Belo Horizonte in Brasilien eine Garantie zur Kreditsicherung der lokalen Fremdfinanzierungen im Umfang von CHF 19.9 Mio. (Vorjahr: CHF 19.5 Mio.). Die Garantie zur Kreditsicherung der lokalen Fremdfinanzierung im Rahmen des Engagements für den Betrieb und Ausbau des Flughafens Florianópolis in Brasilien wurde per September 2023 aufgelöst (Vorjahr: CHF 81.3 Mio.).

14 Nettoauflösung stille Reserven

Es wurden weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr stille Reserven aufgelöst.

15 Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende

Im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Geschäftsleitung und Kader wurden im Berichtsjahr Mitgliedern der Geschäftsleitung 2'939 Aktien (Vorjahr: 2'130 Aktien) im Wert von CHF 501'687 (Vorjahr: CHF 359'970) zugeteilt und Kadermitgliedern 4'752 Aktien (Vorjahr: 3'543 Aktien) im Wert von CHF 811'166 (Vorjahr: CHF 598'767).

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 154 Aktien (Vorjahr: 54 Aktien) im Wert von CHF 27'121 (Vorjahr: CHF 8'645) abgegeben.

16 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2023 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 7. März 2024 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.)	31.12.2023
Gewinnvortrag	1'820.2
Jahresergebnis	283.0
Bilanzgewinn	2'103.2
Einlage in die gesetzlichen Gewinnreserven ¹⁾	0.0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 4.00 ²⁾	122.8
Vortrag auf neue Rechnung	1'980.4

Der Verwaltungsrat beantragt zusätzlich zur ordentlichen Dividende gemäss obigem Antrag die folgende Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven:

(CHF in Mio.)	31.12.2023
Kapitaleinlagereserve vor Ausschüttung	83.2
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von brutto CHF 1.30 ²⁾	39.9
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	43.3

1) Auf die Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven wird verzichtet, da diese 50 % des nominellen Aktienkapitals übersteigen.

2) Das Dividendenerfordernis deckt alle ausstehenden Namenaktien ab. Die sich zum Zeitpunkt der Dividendenerklärung im Eigentum der Gesellschaft befindenden Titel sind jedoch nicht dividendenberechtigt. Damit kann sich das ausgewiesene Dividendenerfordernis entsprechend reduzieren.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 7. März 2024

Bericht der Revisionsstelle

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung



Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Jahresrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 227 bis 237) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.



Grundlage für das Prüfungsurteil

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

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



Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemässen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung der Jahresrechnung des Berichtszeitraums waren. Diese Sachverhalte wurden im Kontext unserer Prüfung der Jahresrechnung als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu adressiert, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. Für jeden nachfolgend aufgeführten Sachverhalt ist die Beschreibung, wie der Sachverhalt in der Prüfung behandelt wurde, vor diesem Hintergrund verfasst.

Den im Abschnitt „Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung“ beschriebenen Verantwortlichkeiten sind wir nachgekommen, auch in Bezug auf diese Sachverhalte. Dementsprechend umfasste unsere Prüfung die Durchführung von Prüfungshandlungen, die als Reaktion auf unsere Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung geplant wurden. Das Ergebnis unserer Prüfungshandlungen, einschliesslich der Prüfungshandlungen, welche durchgeführt wurden,

um die unten aufgeführten Sachverhalte zu berücksichtigen, bildet die Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung.

Bewertung und Existenz von Sachanlagen

Risiko Sachanlagen zur Nutzung im Rahmen der operativen Betriebstätigkeit sowie damit zusammenhängende Projekte in Arbeit umfassen zum 31. Dezember 2023 55% der gesamten Vermögenswerte. Im Jahr 2023 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 211 Mio. Somit ist diese Position aufgrund der absoluten Grösse wesentlich für die Bilanz der Flughafen Zürich AG.

Die hohe Anzahl an unterschiedlichsten, teils langjährigen Anlagen und die hohen Investitions- und Unterhaltsausgaben bergen ein bedeutsames Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich.

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 und Bewertung 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.
- ▶ Würdigung der Einschätzung zum Vorliegen von Wertminderungsindikatoren durch das Management.

Aus unseren Prüfungshandlungen ergaben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung und Existenz der Sachanlagen.



Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung, den Vergütungsbericht und unsere dazugehörigen Berichte.

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

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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



Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.



Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

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

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse:
<http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen



In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes sowie der Antrag über die Rückzahlung aus der gesetzlichen Kapitalreserve dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entsprechen, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Daniel Zaugg
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Juri Frischknecht
Zugelassener Revisionsexperte

Zusätzliche Informationen

Kontakte

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon: +41 43 816 22 11

Investor Relations

Telefon: +41 43 816 71 61
> investor.relations@zurich-airport.com
> www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren

Corporate Communication

Telefon: +41 43 816 99 99
> medien@zurich-airport.com
> www.flughafen-zuerich.ch/newsroom

Aktienregister (Adressänderungen)

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

Integrierter Bericht 2023

Der Integrierte Bericht 2023 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und ist online unter folgendem Link zu finden:

> <https://report.flughafen-zuerich.ch/2023/ar/de>

Die in diesem Bericht geäusserten Erwartungen und vorausschauenden Aussagen beruhen auf Annahmen und sind Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Die tatsächlichen Ergebnisse können von den in diesem Bericht geäusserten Erwartungen und vorausschauenden Aussagen abweichen.

Wichtige Termine

Generalversammlung 2024

22. April 2024

Halbjahresabschluss 2024

27. August 2024