

Flughafen Zürich AG  
Integrierter Bericht

2024



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	18
Verkehrsentwicklung	
Verkehrskennzahlen Standort Zürich	19
Verkehrskennzahlen internationale	
Mehrheitsbeteiligungen	21
Geschäftsentwicklung	23
Finanzielle Entwicklung	30
Finanzieller Ausblick	33
Risiko-Management	
Risiko-Management-System	34
Aktuelle Risikosituation	36

---

## Nachhaltigkeit

Fokus	40
Nachhaltigkeitsthemen	43
Sustainable Development Goals	45
Einbindung der Anspruchsgruppen	49
Lokale Wirkungen	
Beitrag in der Region	55
Lärm	60
Ökologische Wirkungen	
Klima und Energie	68
Abfall und Kreislaufwirtschaft	79
Luftqualität	82
Biodiversität	85
Wasser	88
Gesellschaftliche Wirkungen	
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	92
Geschäftsethik	100
Korruptionsprävention	104
Menschenrechte	106
Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit	109

Verantwortungsvolle Arbeitgeberin	111
ICT-Sicherheit und Datenschutz	122
Bericht über nichtfinanzielle Belange	124
GRI-Inhaltsindex	125

---

## Corporate Governance

Corporate Governance	
Konzern- und Kapitalstruktur	128
Aktionariat und Mitwirkungsrechte	130
Verwaltungsrat	132
Geschäftsleitung	143
Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen	146
Revisionsstelle	147
Informationspolitik	148
Handelssperrzeiten	148
Vergütungsbericht	
Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG	149
Vergütungen des Verwaltungsrats	154
Vergütungen der Geschäftsleitung	156
Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen	157
Geplante Anpassungen bei Vergütungen	158
Beteiligungsrechte und Optionen	159
Tätigkeiten bei anderen Unternehmen	160
Bericht der Revisionsstelle	162

---

## Finanzbericht

Konzernrechnung	
Konzernerfolgsrechnung	166
Konzerngesamtergebnisrechnung	167
Konzernbilanz	168
Konzerngeldflussrechnung	169
Veränderung des Konzerneigenkapitals	170
Anhang zur Konzernrechnung	172
Bericht der Revisionsstelle	236
Jahresrechnung	
Erfolgsrechnung	242
Bilanz	243
Anhang zur Jahresrechnung	244
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	253
Bericht der Revisionsstelle	254
Zusätzliche Informationen	258

# Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre

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

Das vergangene Jahr hat eindrucksvoll gezeigt, wie entscheidend die enge Zusammenarbeit und das grosse Engagement aller Flughafenpartner für einen stabilen und qualitativ hochwertigen Betrieb sind. Selbst während der punktuellen Spitzenbelastungen im Sommerbetrieb sowie rund um die Herbstferien ist es uns gemeinsam gelungen, die betrieblichen Herausforderungen zu meistern und gleichzeitig die Qualität hochzuhalten. Wir konnten unseren Passagierinnen und Passagieren eine zuverlässige und qualitativ hochwertige Reiseerfahrung bieten. Dies bestätigen nicht zuletzt die diversen Auszeichnungen, die unser Flughafen in diesem Jahr wieder erhalten hat. Dabei hatten und haben wir mit diversen externen Einflüssen zu kämpfen: von Engpässen in der europäischen Flugsicherung, einer angespannten geopolitischen Lage bis hin zu vermehrt auftretenden Wetterereignissen mit Einfluss auf den Flugbetrieb, wie zum Beispiel Bise.

GRI 2-22

Verschiedene Bauprojekte am Flughafen erforderten betriebliche Anpassungen und eine hohe Flexibilität von Partnerunternehmen und Passagieren. Die Verspätungssituation war im vergangenen Jahr besonders in den Sommermonaten unbefriedigend. Die gemeinsam mit unseren Partnern umgesetzten Massnahmen haben insbesondere ab Herbst Wirkung gezeigt. Die Situation bleibt jedoch weiterhin herausfordernd, denn die Massnahmen mit einer grösseren Hebelwirkung – zum Beispiel die Anpassung der Flugrouten – stecken seit Jahren in rechtlichen Verfahren fest. Die Pistenverlängerungen, welche neben der Sicherheit auch die Pünktlichkeit verbessern, haben mit der Zustimmung des Stimmvolks im Berichtsjahr eine wichtige Hürde genommen. Bis zur Realisierung sind ebenfalls jahrelange Verfahren nötig.

## Positive Entwicklung der Passagierzahlen und herausfordernder Flugbetrieb

Die Reiselust ist ungebrochen. Im Jahr 2024 erreichten die Passagierzahlen weitgehend das Niveau vor der Pandemie bei gleichzeitig geringerer Anzahl an Flugbewegungen. Dies verdeutlicht, dass die Auslastung der Flugzeuge gestiegen ist und vermehrt grössere Maschinen eingesetzt werden. Im Mai wurde das Passagieraufkommen des Vorkrisenniveaus auf Monatsbasis erstmals übertroffen. Das steigende Verkehrsaufkommen führte dabei zu neuen Höchstwerten beim Ertrag, Betriebs- und Konzernergebnis.

Wir sind stolz darauf, zahlreiche internationale Auszeichnungen erhalten zu haben, die unsere Qualität und Innovationsfähigkeit unterstreichen. So wurden wir im vergangenen Jahr erneut zum besten Flughafen Europas in seiner Kategorie gekürt. Erstmals wurde ausserdem unsere Website als beste Flughafen-Website weltweit ausgezeichnet. Diese Erfolge motivieren uns, weiterhin in Exzellenz und zukunftsfähige Technologien zu investieren. Mit jeder internationalen Auszeichnung stärken wir auch unsere Wettbewerbsposition in der globalen Luftfahrt.

Als Flughafen Zürich operieren wir in einem immer dichter besiedelten und attraktiven Wohn- und Arbeitsgebiet. Entsprechend sind die Akzeptanz und das Vertrauen der Bevölkerung im Kanton Zürich und darüber hinaus von grosser Bedeutung. Mit dem deutlichen «Ja» zu den Pistenverlängerungen im vergangenen Jahr hat die Bevölkerung nicht nur dieser wichtigen Verbesserung der Sicherheit zugestimmt, sondern auch dem Flughafen ihr Vertrauen ausgesprochen und die Bedeutung des Flughafens Zürich als wichtigen Verkehrsknotenpunkt und Wirtschaftsmotor bestätigt. Der Druck auf den Flughafen bleibt jedoch weiterhin hoch: Fluglärmorganisationen versuchen mit der sogenannten Flughafen-Nachtruhe-Initiative die Betriebszeiten des Flughafens weiter zu verkürzen. Wie Rechtsgutachten belegen, verstösst die Initiative in mehrfacher Hinsicht gegen übergeordnetes Bundesrecht und wird auf Basis der Rechtsgutachten als ungültig beurteilt. Mangels Regelungskompetenz des Kantons macht sie damit falsche Versprechen an die Bevölkerung. Unabhängig von der Gültigkeitsfrage hätten die Einschränkungen, wie sie die Initiative fordert, massive Auswirkungen auf die internationale Anbindung und auf den Wirtschaftsstandort Schweiz. Der Flughafen Zürich operiert von 06:00 bis 23:30 Uhr inklusive Zeitfenster für den Verspätungsabbau von 23:00 bis 23:30 Uhr. Dies ist bereits heute die kürzeste Betriebszeit vergleichbarer Flughäfen in Europa. Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten würde die Erreichbarkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz erheblich beeinträchtigen, da unter anderem wichtige Langstreckendestinationen nicht mehr bedient werden könnten. Im Dialog mit den politischen Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit zeigen wir die Anforderungen an eine gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz auf und unterstreichen gleichzeitig unsere Massnahmen für eine höhere Pünktlichkeit und damit für mehr Nachtruhe.

Ein Meilenstein im vergangenen Jahr war ausserdem die Einführung des Roll-Over-Mechanismus für die Flughafenengebühren, welcher im Rahmen der Teilrevision der Verordnung über die Flughafenengebühren verabschiedet wurde. Diese regulatorischen Anpassungen erhöhen die Aussichten auf ein einvernehmliches Verhandlungsergebnis und sorgen für eine langfristige Planungssicherheit für alle betroffenen Partner.

## Kommerzielle Zentren und Immobiliengeschäft entwickeln sich erfreulich

Auch das Retail- und Gastrogeschäft entwickelte sich – trotz einzelner Einschränkungen aufgrund von Bauprojekten – durchwegs positiv. Die Umsatzsteigerung bestätigt den attraktiven Angebotsmix und die hohe Qualität unseres Standorts. Darüber hinaus sind Kooperationen mit neuen Marken wie Zegna erfolgreich angelaufen. Auch die konsequente Ausrichtung des Circle als Standort für Business und Dienstleistungen bewährt sich. Das Immobiliengeschäft über den gesamten Flughafenperimeter hinweg trägt weiterhin wesentlich zum Gesamterfolg unseres Unternehmens bei. Die Erweiterung und Modernisierung unserer Immobilien ermöglichen uns neben stabilen Einnahmen auch eine langfristige Wertsteigerung des Portfolios.

## Internationales Wachstum

Unsere internationalen Beteiligungen haben auch im vergangenen Jahr einen wichtigen Beitrag zum Gesamterfolg des Unternehmens geleistet und gewinnen weiter an Bedeutung. Besonders hervorzuheben ist dabei das Projekt in Noida, dessen Inbetriebnahme im Jahr 2025 geplant ist. Der Bau dieses Flughafens für den Grossraum Delhi ist ein eindrücklicher Beleg dafür, wie unser internationales Geschäft langfristig zur

Wertsteigerung beiträgt. Die Nachfrage nach Flugreisen in unseren Fokusbereichen entwickelt sich überdurchschnittlich und bietet eine stabile Basis für weiteres Wachstum. Unser Engagement im Ausland trägt zu einem diversifizierten Geschäftsmodell bei und stärkt damit unser Unternehmen.

## Nachhaltigkeit als Basis

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit war auch im vergangenen Jahr das Engagement für einen nachhaltigen Flughafenbetrieb. Mit dem grössten Flughafen der Schweiz tragen wir als Flughafenbetreiberin eine besondere Verantwortung. Unser Ziel, netto null der eigenen Treibhausgasemissionen bis 2040 ohne Kompensationen zu erreichen, verfolgen wir mit einem definierten Absenckplan. Dieser basiert auf den Pfeilern «Reduktion des Energieverbrauchs in Gebäuden», «Ausbau der Stromproduktion über Photovoltaikanlagen», «Umstellung auf Elektromobilität» sowie «Energieversorgung mittels erneuerbarer Quellen». Letzteres wird unter anderem über das Pionierprojekt «Rinne» vorangetrieben, bei welchem die Nutzung einer unterirdischen geologischen Rinne als Wärme- und Kältespeicher geprüft wird.

## Investitionen in die Zukunft

Unser Fokus auf Innovation und Effizienz zeigt sich auch im Aufbau des ZRH Innovation Hub. Wir haben damit im letzten Jahr eine Plattform für die Entwicklung neuer Ideen geschaffen. Der Innovation Hub dient als Think-Tank und als Ort der Zusammenarbeit mit unseren Partnern, mit Start-ups und Forschungseinrichtungen. Er ist ein klares Bekenntnis für einen Flughafen, der sich proaktiv den zukünftigen Herausforderungen stellt.

Neben infrastrukturellen und technologischen Fortschritten, wie der Nutzung von künstlicher Intelligenz, braucht es für unsere Zukunftsfähigkeit aber auch kompetente und zufriedene Mitarbeitende. Daher haben wir im letzten Jahr verschiedene Massnahmen eingeführt, um die Arbeitgeberattraktivität insbesondere im Schichtbetrieb weiter zu verbessern. Zudem haben wir ein wegweisendes Leadership-Programm konzipiert, um die Kompetenzen aller unserer Teams weiterzuentwickeln und Resilienz aufzubauen. Die kontinuierliche Befähigung und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden ist ein zentraler Bestandteil unserer Strategie, um den Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu begegnen.

## Herausfordernde Weiterentwicklung des Flughafens

Neben der geopolitischen Lage und Wetterphänomenen fordern uns grosse Infrastrukturprojekte wie die Erneuerung der Gepäcksortieranlage oder die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen. Beide Projekte müssen während des laufenden Betriebs realisiert werden und setzen ein hohes Mass an Engagement von unseren Mitarbeitenden und allen Flughafenpartnern voraus. Gleiches gilt für den Ersatzbau für das Dock A und die gesamte Entwicklung des Flughafenkopfs. Diese Investitionen sind notwendig, um auch in Zukunft unsere Position als attraktiver, zuverlässiger und qualitativ hochstehender internationaler Flughafen zu sichern.

Die Ausweitung des Streckennetzes und die Ansiedlung neuer Airlines im vergangenen Jahr sind Beleg dafür, dass der Flughafen Zürich weiterhin als attraktiver Flughafen geschätzt wird. Unser Ziel bleibt es, die Qualität hochzuhalten und die Pünktlichkeit

kontinuierlich zu verbessern. Wir setzen dabei auf die Zusammenarbeit mit unseren Partnern und auf einen vertrauensvollen Dialog mit allen Anspruchsgruppen.

## Schärfung der strategischen Leitplanken

Wir haben im vergangenen Jahr unsere strategischen Leitlinien weiter geschärft. Dabei wurde das Geschäftsmodell im Grundsatz bestätigt und die fünf Zieldimensionen «Geschäftsentwicklung», «Wirtschaftlichkeit», «Innovation & Effizienz», «Qualität & Kundenerlebnis» und «ESG» als massgebend festgelegt. Durch die Definition messbarer Leistungsindikatoren entlang dieser Dimensionen können wir die Steuerung des Unternehmens weiter verbessern und unsere Prioritäten konsequenter festlegen. Wir sind überzeugt, dass diese strategische Schärfung unseren Unternehmenserfolg auch künftig sichert, unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter stärkt und einen positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten kann.

## Wechsel im Verwaltungsrat

Im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG wird Vincent Albers, Delegierter des Kantons, sein Amt nach zehn Jahren abgeben. Das Unternehmen dankt Vincent Albers für sein grosses Engagement. Als Vertreter des Kantons wird Dr. Beat Schwab sein Amt per 1. Mai 2025 als Mitglied des Verwaltungsrats antreten. Beat Schwab wird der Generalversammlung als Mitglied des Nomination & Compensation Committee zur Wahl vorgeschlagen. Er verfügt über langjährige Erfahrung in der operativen und strategischen Führung.

## Dank und Ausblick

2024 war ein Jahr mit Herausforderungen und vielen positiven Entwicklungen. Unsere Mitarbeitenden standen im Zentrum dieser Erfolge. Ihr Engagement und ihre Kompetenz haben massgeblich dazu beigetragen, dass wir gemeinsam so viel erreichen konnten. Dafür gebührt ihnen ein grosser Dank und Anerkennung.

Abschliessend danken wir Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, für das entgegengebrachte Vertrauen. Lassen Sie uns den eingeschlagenen Weg auch 2025 gemeinsam weitergehen.

Zürich-Flughafen, 6. März 2025



Josef Felder  
Präsident des Verwaltungsrats



Lukas Brosi  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

# Mehrjahresvergleich Flughafen Zürich AG

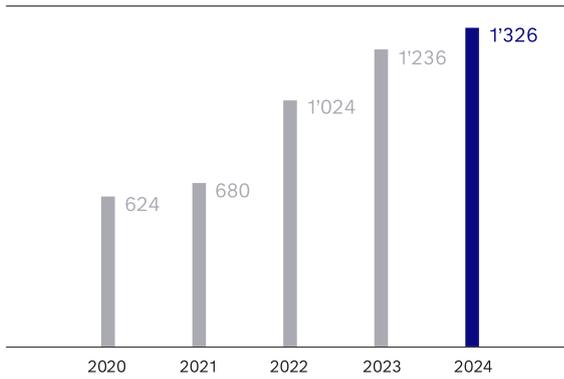
## Finanzielle Kennzahlen (konsolidiert)

(CHF in Mio.)	2020	2021	2022	2023	2024
Erträge	624.0	680.0	1'023.5	1'236.3	1'326.3
davon Aviation-Erträge	221.7	240.6	491.1	610.1	672.8
davon Non-Aviation-Erträge	402.3	439.4	532.4	626.2	653.5
Betriebskosten	-428.0	-380.8	-467.9	-559.5	-593.3
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	196.0	299.2	555.6	676.7	733.0
EBITDA-Marge (in %)	31.4	44.0	54.3	54.7	55.3
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-56.6	19.1	260.2	389.9	433.6
EBIT-Marge (in %)	-9.1	2.8	25.4	31.5	32.7
Konzernergebnis	-69.1	-10.1	207.0	304.2	326.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	147.3	231.7	488.6	680.6	641.6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-565.1	-86.6	-567.0	-170.0	-344.1
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag <sup>1)</sup>	4'288.2	4'302.0	4'622.2	4'397.1	4'476.1
Ø investiertes Kapital <sup>1)</sup>	4'034.0	4'295.1	4'462.1	4'509.7	4'436.6
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	-1.1	0.4	4.7	7.0	7.9
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'336.8	2'411.3	2'679.1	2'803.6	2'966.4
Eigenkapitalrendite (in %)	-2.9	-0.4	8.1	11.1	11.3
Eigenkapitalquote (in %)	46.1	48.6	51.4	54.9	57.0
Finanzschulden (netto), ohne Lärm <sup>2)</sup>	1'403.4	1'387.8	1'290.2	1'110.3	1'200.6
Finanzschulden (netto)/EBITDA, ohne Lärm <sup>2)</sup>	7.22x	4.64x	2.32x	1.64x	1.64x

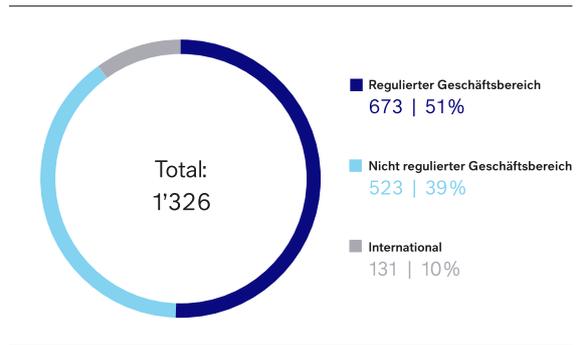
1) Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

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

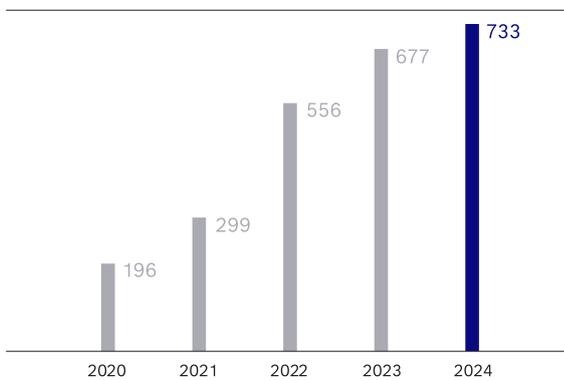
### Total Erträge in CHF Mio.



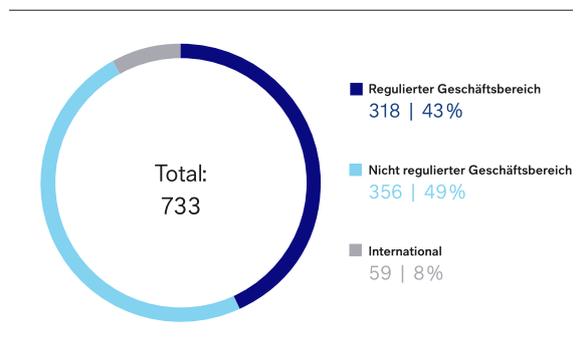
### Erträge nach Segment\* in CHF Mio.



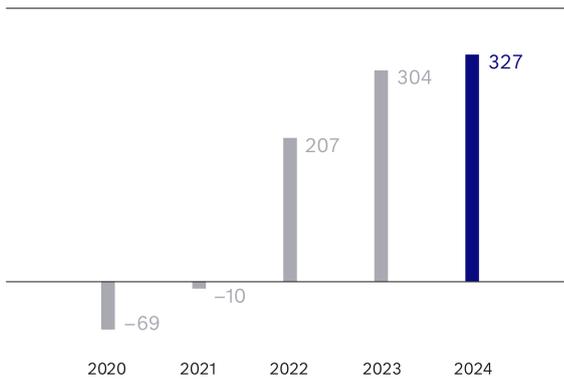
### EBITDA in CHF Mio.



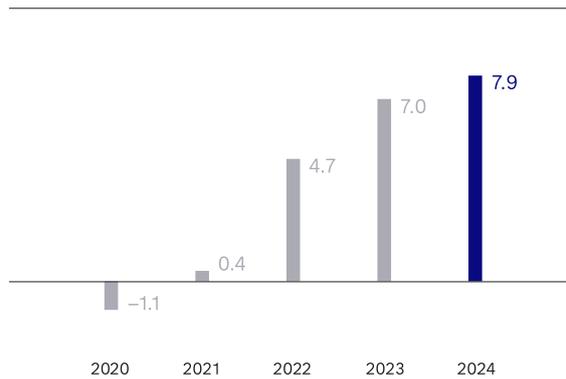
### EBITDA nach Segment\* in CHF Mio.



### Konzernergebnis in CHF Mio.



### Rendite des Ø investierten Kapitals in %



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

## Nachhaltigkeitskennzahlen<sup>1)</sup>

Flughafen Zürich, Schweiz	2020	2021	2022	2023	2024
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	27'496	32'390	29'067	24'014	23'861
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	136'896	172'722 <sup>3)</sup>	170'474 <sup>3)</sup>	173'432 <sup>3)</sup>	178'378
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	8'623	8'506	12'943	15'574	16'769
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	1'652	1'534	1'553	1'662	1'793
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	1'071	612	686	199
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	7'968	8'733	10'955	11'501
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	383	412	469	741	1'189
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	104	131	136	143	153
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	1'274	592	659	283
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	9'746	9'492	10'150	9'694
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	349	172	581	669	408
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	90	69	70	70	67
<b>Flughafen Natal, Brasilien <sup>4)</sup></b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	919
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	n/a	14'311
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	n/a	385
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	n/a	n/a	2	39
<b>Flughafen Antofagasta, Chile</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	480	462	458	584	544
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	1'210	1'147	1'141	1'196	1'601
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	328	180	151	230	228
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	35	43	50	47	51
<b>Flughafen Iquique, Chile</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	425	449	598	604	468
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	1'195	1'256	1'554	1'710	2'291
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	55	79	92	353	254
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	49	53	196	113	77
<b>Flughafen Noida, Indien <sup>5)</sup></b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) <sup>2)</sup>	n/a	n/a	73	258	398
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	168	459	589
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	2	12	8
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	14	51	71	100	168

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) und externe Stromerzeugung.

3) Rückwirkende Anpassung.

4) Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte im Februar 2024.

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

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

# Aktienkennzahlen

Aktienkennzahlen der Flughafen Zürich AG	2020	2021	2022	2023	2024
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF) <sup>1) 2)</sup>	-	-	2.40	4.00	4.30
Payout Ratio (in %) <sup>3)</sup>	-	-	35.6	40.4	40.4
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF) <sup>1) 2)</sup>	-	-	1.10	1.30	1.40
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	76.11	78.54	87.26	91.32	96.62
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	-2.25	-0.33	6.74	9.91	10.64
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	-2.25	-0.33	6.74	9.91	10.64
Jahresendkurs (in CHF)	156.10	164.10	143.10	175.60	217.60
Marktkapitalisierung Jahresende (CHF in Mio.)	4'792.6	5'038.2	4'393.4	5'391.2	6'680.7
S&P Rating	A+	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 von attraktiven kommerziellen 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 35'000 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, Vitória und Macaé in Brasilien, Antofagasta und Iquique in Chile und in Indien, wo die Inbetriebnahme des Flughafens in Noida im Jahr 2025 geplant ist.

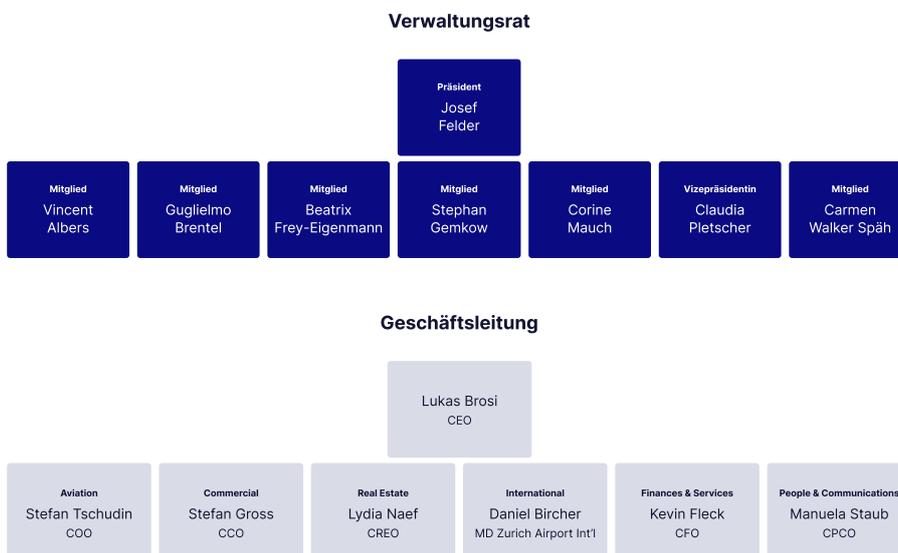
# Organisationsstruktur

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: 31.12.2024

## 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 Geschäftsbereich Commercial betrachtet den Flughafen Zürich aus der Perspektive der Kundinnen und Kunden. 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 Flughafenbetreiberprojekten. 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 sind 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

Unser Unternehmenszweck bildet über alle Geschäftsfelder zusammen mit den strategischen Zielen und der Unternehmenskultur die Grundlage für unseren Erfolg.



## Unser Zweck – 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 Geschäftsfelder

### 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 attraktiver Standort dienen. Die daraus generierten Erträge tragen wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilität unseres Unternehmens bei.

## Unsere Werte & Kultur – 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)

Im Zentrum steht die Mitarbeiterzufriedenheit, gemessen anhand der Bereitschaft zur Weiterempfehlung der Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin. Die Weiterempfehlungsbereitschaft wird als Employee Net Promoter Score (ENPS) aus der Teambarometer-Umfrage abgeleitet. Dazu werden die einzelnen Wertungen in der Skala von 1 bis 6 der Trendbarometerumfrage ins Verhältnis zu den Anzahl Teilnehmenden gesetzt. Die Summe der prozentualen 1 bis 3 Wertungen (Detraktoren, keine Weiterempfehlung) werden von der prozentualen Summe der 5 und 6 Wertungen (Promoter, aktive Weiterempfehlung) abgezogen:  $ENPS = \% \text{ der Promotoren} - \% \text{ der Detraktoren}$ . Dabei wird ein Wert  $>68\%$  angestrebt.

## Unsere Zieldimensionen

### Geschäftsentwicklung

Wir stärken unsere bestehenden Geschäftsfelder, sowohl am Standort Zürich wie auch bei den Tochtergesellschaften im Ausland. Dabei geht es um gute Rahmenbedingungen für den Flugbetrieb, die Weiterentwicklung des Immobilienportfolios sowie ein qualitativ hochwertiges kommerzielles Angebot.

Der Erfolg spiegelt sich im Aktienkurs der Flughafen Zürich AG wieder mit dem Ziel, eine höhere relative Rendite zum SMIM® zu erzielen.

## **Wirtschaftlichkeit**

Hohe Profitabilität und effiziente Nutzung unseres Kapitals sind uns wichtig. Nebst wettbewerbsfähigen Flugbetriebsgebühren am Standort Zürich fokussieren wir uns dabei auf die finanzielle Wertschöpfung mit attraktiven Renditen.

Der Return on Invested Capital (ROIC) der Flughafen Zürich Gruppe soll dabei >7.5% sein.

## **Innovation & Effizienz**

Mit neuen Ideen verbessern wir unsere Abläufe kontinuierlich. Dabei wollen wir führend in «seamless travel & mobility» sein und streben eine optimierte digitale Kundeninteraktion an. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei dem «Innovation Hub» zu teil.

Die Effizienz der Flughafen Zürich AG wird u.a. bei der EBITDA-Marge sichtbar. Dabei wird ein Wert >55% angestrebt.

## **Qualität & Kundenerlebnis**

Wir sind führend im physischen und digitalen Kundenerlebnis. Dazu gehören effiziente Passagier- und Kundenprozesse, eine hohe Aufenthaltsqualität und Qualitätswahrnehmung, ein vielfältiges Destinationsportfolio (eine möglichst gute Anbindung der Schweiz an die internationalen Wirtschaftszentren) und ein nachfragegerechtes Kapazitätsangebot.

Die Gesamtzufriedenheit wird fortlaufend anhand umfassender ASQ-Umfragen (Airport Service Quality) gemessen. Der Zielwert soll >4 sein.

## **Nachhaltigkeit**

Wir gehören zu den führenden Flughafenbetreiberinnen im Bereich Nachhaltigkeit. Unsere ökologische & lokale Verantwortung legt fest, dass die Flughafen Zürich AG bis 2040 ihre Treibhausgas-Emissionen auf netto null senken wird. Dafür braucht es eine konsequente Ausrichtung an energetischer Nachhaltigkeit mittels Reduktion des Ressourcenverbrauchs, Steigerung der Energieeffizienz und Ersatz von fossilen Energieträgern.

Als Messgrösse unserer Nachhaltigkeitsbemühungen wird das MSCI ESG-Rating genutzt. Darin wird bewertet, wie die Flughafen Zürich AG ihre Chancen und Risiken rund um Umwelt (Environmental), Soziales (Social) und ihre Geschäftspraktiken (Governance) führt. Angestrebt wird ein AA-Rating.

# 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 2024	Konzessionsdauer	Beteiligung
Zürich	ZRH	Zürich	Schweiz	31.2 Mio.	2001–2051	100 %
Florianópolis International Airport	FLN	Florianópolis	Brasilien	4.9 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	2.0 Mio. <sup>1)</sup>	2024–2054	100 %
Belo Horizonte International Airport	CNF	Belo Horizonte	Brasilien	12.4 Mio.	2014–2044	12.75 %
Diego Aracena International Airport	IQQ	Iquique	Chile	1.7 Mio.	2018–2041 <sup>2)</sup>	100 %
Andrés Sabella Gálvez International Airport	ANF	Antofagasta	Chile	2.7 Mio.	2011–2026	100 %
Curaçao International Airport	CUR	Willemstad	Curaçao	2.1 Mio.	2003–2033	9.69 % <sup>3)</sup>
Noida International Airport	DXN	Neu-Delhi	Indien	n/a	2021–2061	100 %
Aeropuerto Internacional El Dorado	BOG	Bogotá	Kolumbien	46.8 Mio.	n/a	0 % <sup>3)</sup>

1) Die dargestellten Werte für das Berichtsjahr 2024 umfassen nur den Zeitraum ab der Übernahme (März bis Dezember).

2) erwartet

3) 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

### Jahr 2024 mit zweithöchstem Passagieraufkommen

Im Jahr 2024 reisten 8% mehr Passagiere über den Flughafen Zürich als im Vorjahr. Während das Passagieraufkommen Anfang des Jahres noch verhalten startete, wurde in den Monaten Mai, September, Oktober und Dezember das Vorkrisenniveau übertroffen. Zudem gab es mehrere Spitzentage mit mehr als 110'000 Passagieren.

Den höchsten Passagieranteil hielt der Lokalmarkt, welcher rund 2% unter dem Vorkrisenvolumen stand. Der Transfermarkt wies zum Jahr 2019 ein Passagierzuwachs von 1% aus, was in einem leicht erhöhten Transferanteil von 30% resultierte. Der Lokalmarkt gewann in den Sommermonaten durch den Freizeitreiseverkehr an Dynamik. Der Transfermarkt kompensierte im ersten Quartal den statischen Lokalmarkt und befand sich anschliessend mehrheitlich auf dem Vorkrisenniveau.

Die einzelnen Marktregionen des Flughafen Zürichs zeigen unterschiedliche Entwicklungen. Der bedeutendste Markt Europa erfuhr zum Vorjahr ein Passagierwachstum von 8% und zählte 1% mehr Passagiere als im Jahr 2019. Ausschlaggebend dafür war die hohe Nachfrage im Freizeitreiseverkehr nach südlichen Destinationen wie Spanien, Italien und der Türkei.

Der Interkontinentalmarkt wuchs zum Vorjahr um 7% und machte einen Viertel der Passagiere aus. Die Erholung zum Niveau von 2019 blieb mit 94% jedoch unterdurchschnittlich. Während Nordamerika 8% über dem Vorkrisenvolumen stand, reduzierte sich die Erholung des Mittleren Ostens leicht auf 88%. Letzteres ist begründet durch den Nahostkonflikt, der hauptsächlich einen negativen Einfluss auf die Destinationen in Israel und im Libanon hatte. Konträr dazu gewann die Marktregion Fernost an Dynamik und steigerte das Passagieraufkommen auf 82% des Vorkrisenniveaus. Dadurch weist Fernost nach Europa und Nordamerika neu den drittgrössten Passagieranteil aus.

Der Home Carrier Swiss beförderte im Berichtsjahr 52% des Passagieraufkommens, während Edelweiss Air einen Anteil von 10% erreichte. Mit 2% der Passagiere am Flughafen Zürich war EasyJet erstmals seit 2019 grösser als Eurowings und Lufthansa. Auf die Mitglieder der Lufthansa Gruppe entfiel total ein Passagieranteil von 67%. Zusammen transportierte die Lufthansa Gruppe 95% der Transferpassagiere.

## Rekord-Sitzauslastung und mehr Passagiere pro Flugbewegung

Die Anzahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr stieg zum Vorjahr geringer an als die Passagierzahl. Dadurch resultierte das zweite Jahr in Folge ein neuer Höchstwert der jährlichen Sitzauslastung im Linien- & Charterbereich mit rund 81 %. Im Durchschnitt befanden sich pro Flugbewegung 136 Passagiere an Bord, was rund sechs Personen mehr als im Jahr 2019 entspricht.

Im Bereich der General Aviation reduzierte sich die Anzahl der Flugbewegungen zum Vorjahr um 6%. Gegenüber dem Niveau von 2019 entspricht das einem Rückgang von rund 2%.

## Fracht verzeichnet wieder Zuwachs

Nach einem Dämpfer im Vorjahr verzeichnete das Frachtaufkommen im Jahr 2024 eine Zunahme von 15%. Die Luftfracht mit 70% Anteil erholte sich zum Vorjahr überdurchschnittlich, blieb jedoch 9% unter dem Vorkrisenvolumen. Die erhöhte Nachfrage nach Strassenfracht kehrte im Berichtsjahr zurück, was sich in einem Anstieg von 13% zum Vorkrisenniveau äusserte. Mit reinen Frachtflugzeugen wurde gegenüber dem Jahr 2019 rund 15% mehr Fracht transportiert. 97% der Luftfracht wurde jedoch als Belly-Fracht in Passagierflugzeugen abgefertigt.

Die zurückhaltende Entwicklung der Luftfracht verglichen zur Strassenfracht begründete sich durch die fehlende Frachtkapazität im Linienverkehr. Gegenüber dem Niveau von 2019 war diese aufgrund der hohen Sitzauslastung und der tieferen Anzahl an Flugbewegungen eingeschränkt.

## Kennzahlen

GRI AO1; AO2; AO3

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Lokalpassagiere	Anzahl Personen	6'288'226	7'739'188	16'041'109	20'236'952	21'821'862
Transferpassagiere	Anzahl Personen	2'005'062	2'439'168	6'453'514	8'584'766	9'317'900
Transitpassagiere	Anzahl Personen	5'889	5'673	8'683	10'307	9'061
General Aviation und Sonstige	Anzahl Personen	41'870	50'399	57'826	53'481	55'464
<b>Total Passagiere</b>	<b>Anzahl Personen</b>	<b>8'341'047</b>	<b>10'234'428</b>	<b>22'561'132</b>	<b>28'885'506</b>	<b>31'204'287</b>
Passagierflüge	Anzahl Bewegungen	80'555	94'012	178'438	213'457	229'044
Frachtflüge	Anzahl Bewegungen	2'526	2'242	1'115	453	515
General Aviation und Sonstige	Anzahl Bewegungen	28'247	36'346	37'032	33'546	31'544
<b>Total Flugbewegungen</b>	<b>Anzahl Bewegungen</b>	<b>111'328</b>	<b>132'600</b>	<b>216'585</b>	<b>247'456</b>	<b>261'103</b>
Luftfracht	Tonnen	188'177	247'434	268'561	258'272	304'043
Strassenfracht	Tonnen	102'986	145'628	153'592	119'726	131'989
<b>Total Fracht</b>	<b>Tonnen</b>	<b>291'163</b>	<b>393'062</b>	<b>422'153</b>	<b>377'998</b>	<b>436'032</b>

# Verkehrskennzahlen internationale Mehrheitsbeteiligungen

## Passagiervolumen

### Brasilien

Der brasilianische Luftfahrtsektor beförderte im Jahr 2024 rund 216 Mio. Passagiere. Während gegenüber dem Vorjahr der Inlandverkehr um 2% anstieg, wuchs der internationale Verkehr um total 17%, was einem totalen Plus von 4% entspricht.

### Florianópolis

Am Flughafen in Florianópolis erhöhten sich die Passagierzahlen um 22% im Vergleich zum Vorjahr. Der massive Zuwachs ist unter anderem auf die temporäre Schliessung des Flughafens in Porto Alegre im Zeitraum Mai bis Oktober 2024 sowie auf die starke Entwicklung des internationalen Verkehrs zurückzuführen. Hinter den Drehkreuzen São-Paulo-Guarulhos und Rio Galeão beendete Florianópolis das Jahr 2024 als der Flughafen mit den drittmeisten internationalen Passagieren in Brasilien.

### Vitória/Macaé

Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Verkehrszahlen an den Flughäfen in Vitória und Macaé um 2%. Der Flughafen Vitória litt unter der Beschränkung der Passagierzahlen des Stadtflughafens Santos Dumont in Rio de Janeiro. Auf Grund des Pistenneubaus am Flughafen in Macaé wurden kommerzielle Flugverbindungen temporär eingestellt. Mit rund 26'000 Flugbewegungen im Berichtsjahr gilt Macaé als einer der weltweit verkehrsreichsten Flugplätze für Helikopter.

### Natal

Am Flughafen in Natal im Nordosten des Landes reduzierten sich die Passagierzahlen um 5% im Vergleich zum Vorjahr. Im Februar 2024 wurde die Betriebsverantwortung für den Flughafen übernommen.

### Chile

Die chilenischen Flughäfen schlossen das Jahr 2024 als das verkehrsreichste Jahr in der Geschichte des chilenischen Luftverkehrs ab und übertrafen damit folglich auch das Vorkrisenniveau von 2019. Im Laufe des Jahres wurden 56 Millionen Fluggäste gezählt, was einem Anstieg von 13% verglichen mit 2023 entspricht. Vor allem ist der starke Anstieg auf die insgesamt 23 Millionen internationalen Passagiere zurückzuführen, was einem Anstieg von 21% verglichen zum Vorjahr entspricht.

### Antofagasta

Antofagasta verzeichnete ein Wachstum, das ausschliesslich auf die Entwicklung neuer Bergbauprojekte zurückzuführen ist. Mit einem Anstieg des Passagieraufkommens um 6% im Vergleich zum Vorjahr wurde ein neuer Rekord aufgestellt.

## Iquique

Das Passagieraufkommen im Jahr 2024 startete in Iquique mit den starken Sommermonaten Januar und Februar, die verglichen zum Vorjahr mit einem Anstieg von 11 % Jahreshöchstwerte erreichten. Der Abschluss der Bauphase eines grossen Bergbauprojekts, das danach in die Betriebsphase überging, reduzierte die Passagierzahlen im Verlauf des weiteren Jahres. Trotz dieser Herausforderung bleibt Iquique ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in Chile.

## Kennzahlen

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2022	2023	2024
Total Passagiere	Anzahl Personen	3'405'644	3'991'380	4'880'288
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	42'115	45'847	49'669
Total Fracht	Tonnen	4'972	8'380 <sup>1)</sup>	13'146

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2022	2023	2024
Total Passagiere	Anzahl Personen	2'900'042	3'465'700	3'405'808
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	69'433	73'114	72'380
Total Fracht	Tonnen	19'379	20'718	26'782

Flughafen Natal, Brasilien <sup>2)</sup>	Einheit	2022	2023	2024
Total Passagiere	Anzahl Personen	n/a	n/a	1'960'136 <sup>3)</sup>
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	n/a	n/a	16'459 <sup>3)</sup>
Total Fracht	Tonnen	n/a	n/a	8'650 <sup>3)</sup>

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2022	2023	2024
Total Passagiere	Anzahl Personen	2'016'302	2'352'236	2'678'450
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	13'446	14'822	17'370
Total Fracht	Tonnen	5'837	4'934	5'003

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2022	2023	2024
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'747'694	1'806'226	1'690'860
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	12'296	11'994	10'466
Total Fracht	Tonnen	3'344	3'791	4'350

1) Beinhaltete im Jahr 2023 nur Inland Fracht und wurde nachträglich angepasst auf International und Inland Fracht.

2) Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte im Februar 2024.

3) Die dargestellten Werte für das Berichtsjahr 2024 umfassen nur den Zeitraum ab der Übernahme (März bis Dezember).

# Geschäftsentwicklung

## Flugbetrieb am Standort Zürich

Der Flugbetrieb im Jahr 2024 war geprägt von steigenden Passagierzahlen und einer Ausweitung des Destinationsportfolios im Sommer- sowie im Winterflugplan. Insgesamt wurden 205 Destinationen (Vorjahr: 200) von 68 Airlines (Vorjahr: 60) angefliegen. Mit Blick auf die Angebotserweiterung ist hervorzuheben, dass [Air India](#) nach mehr als 25 Jahren wieder am Flughafen Zürich präsent ist: Die Airline bietet seit Juni 2024 vier wöchentliche Flüge zwischen Zürich und Neu-Delhi an. Insgesamt reisten im abgelaufenen Jahr 31.2 Millionen Fluggäste über den Flughafen Zürich, was einer Steigerung von 8% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. An Spitzentagen, insbesondere während der Sommer- und Herbstferienzeit, verzeichnete der Flughafen mehr als 110'000 Passagiere.

Mit dem Weltwirtschaftsforum (WEF) 2024 im Januar und der Konferenz für den Frieden in der Ukraine im Juni erforderten gleich zwei internationale Grossanlässe mit politisch hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern erhöhte Sicherheitsmassnahmen und die Abwicklung einer beachtlichen Anzahl an zusätzlichen Flügen. Die erfolgreiche Abfertigung dieses Mehrverkehrs belegt die operative Belastbarkeit und Effizienz des Flughafenbetriebs.

## Notwendige Rahmenbedingungen

Nach dem deutlichen «Ja» zu den Pistenverlängerungen im März war das Eintreffen der Plangenehmigung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Umrollung der Piste 10/28 im Frühling 2024 ein weiterer Schritt hin zur Realisierung der wichtigsten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsmarge am Flughafen Zürich. Dieses Infrastrukturprojekt wird die Anzahl der Pistenkreuzungen um über 100'000 Bewegungen pro Jahr reduzieren und somit die Sicherheit und Effizienz des Flugbetriebs langfristig weiter verbessern. Zu mehr Sicherheit tragen auch die Pistenverlängerungen bei. Auch bei anspruchsvollen Bedingungen kann vermehrt so geflogen werden, wie es politisch vorgesehen ist. Geplante Landungen und Starts können so zudem pünktlicher erfolgen. Die Folge ist ein durchschnittlich früherer Betriebsschluss, also mehr Nachtruhe. Der Baustart der beiden langfristigen Infrastrukturprojekte ist nicht vor dem Jahr 2030 zu erwarten.

Mit Blick auf die Rahmenbedingungen war der Flughafen auch im vergangenen Jahr gefordert und wird gefordert bleiben: Die im Kanton Zürich eingereichte [Nachtruhe-Initiative](#) fordert weitere Restriktionen für den Flugbetrieb in Zürich. Um den Betrieb eines internationalen Drehkreuzes und die gute Erreichbarkeit der Schweiz im Einklang mit dem Bundesauftrag auch zukünftig sicherstellen zu können, braucht der Flughafen Zürich stabile Rahmenbedingungen. Ein wesentlicher Bestandteil sind die aktuellen Betriebszeiten von 06:00 bis 23:30 Uhr, wobei die letzte halbe Stunde dem bewilligungsfreien Verspätungsabbau dient.

Ein Meilenstein für die Passagierprozesse am Flughafen im Berichtsjahr war der Start eines Testbetriebs mit neuen [CT-Scannern](#), die insbesondere den Passagierkomfort

erhöhen werden. Der Abschluss der Testphase und die schrittweise Einführung dieser neuen Technologie ist ab Herbst 2025 geplant.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG ausserdem die Übernahme der Dienstleistungen für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (sogenannte PRM) vorbereitet und ab Januar 2025 die betroffenen Mitarbeitenden der Goldair AAS Assistance AG in die Flughafen Zürich AG integriert.

Im Jahr 2024 wurden für die Mitarbeitenden mit Kundenkontakt der Flughafen Zürich AG ausserdem neue Uniformen in modernem Design und mit hohen Ansprüchen an Qualität und Funktionalität eingeführt.

## Mehrfach ausgezeichnet

Der Flughafen Zürich wurde im Berichtsjahr zum besten Flughafen Europas gekürt. Sowohl beim Airport Service Quality (ASQ) Award als auch beim World Travel Award erreichte er erneut den ersten Platz in seiner Kategorie. Mit dem World Travel Award wurde der Flughafen Zürich damit zum 21. Mal in Folge ausgezeichnet. Der ASQ Award in der Kategorie «Bester Flughafen Europas in der Kategorie 25 bis 40 Millionen Passagiere» ging seit 2018 ohne Unterbruch an den Flughafen Zürich. Im vergangenen Jahr wurde ausserdem die Website des Flughafens Zürich erstmals zur [besten Flughafen-Website weltweit](#) gekürt und erhielt den World Travel Tech Award. Davor wurde sie bereits zwei Mal als beste Flughafen-Website Europas ausgezeichnet.

## Immobilien und kommerzielle Zentren am Standort Zürich

Das Immobiliengeschäft entwickelte sich auch 2024 positiv und bleibt ein stabiler und wichtiger Pfeiler für die Wertschöpfung der Flughafen Zürich AG.

## Laufende Bauprojekte

Die Bauarbeiten im Projekt [«Entwicklung landseitige Passagierflächen» \(ELP\)](#) wurde im vergangenen Jahr weiter vorangetrieben und erreichten zum Ende des Berichtsjahres einen Meilenstein: Die nächste Bauphase konnte gestartet werden, womit eine beachtliche Ausweitung des Bauperimeters im Airport Shopping sowie die damit verbundene Schliessung des Circle-Korridors verbunden ist. Zusätzlich gab es verschiedene Standortänderungen bei Shops, Gastroangeboten und Dienstleistungen sowie Schliessungen. Insgesamt stehen trotz grösserem Bauperimeter weiterhin über 50 Angebote im Airport Shopping zur Verfügung.

Auch die Erneuerung der [Gepäcksortieranlage](#) bei laufendem Betrieb schritt planmässig voran. Im Frühsommer 2024 konnten die Hauptarbeiten abgeschlossen werden. Im Anschluss daran startete die Ablösung der Anlagen im rund einen Kilometer langen Verbundtunnel zum Dock E und im Dock E selbst. Um auch während der Bau- und Umstellungsphase den Anteil zurückgebliebenes Gepäck möglichst tief zu halten, wird weiterhin mehr Personal eingesetzt und die Zusammenarbeit mit den involvierten Dienstleistern intensiviert.

Im April 2024 begannen ausserdem die Bauarbeiten für die neue Fracht Rächtenwisen im Osten des Flughafens. Mit dem Bau der neuen Frachtinfrastruktur als moderne Umschlag- und Lagerhalle kann die Flughafen Zürich AG dem Trend in Richtung Spezialfracht und Transport kleinteiliger Güter gerecht werden.

Ein weiteres wichtiges Bauprojekt konnte im Berichtsjahr abgeschlossen werden: Die in enger Kooperation mit SR Technics realisierte neue, hochmoderne Werkstätte für die Triebwerkswartung sowie die erneuerte zweite Testzelle wurden im September offiziell in Betrieb genommen.

## **The Circle**

Mit seinen mehr als 50 internationalen und nationalen Unternehmen mit über 5'000 Mitarbeitenden hat sich der Circle als Business- und Dienstleistungsadresse etabliert. Die Vermietungsquote liegt bei über 90%.

Die Hotellerie- und Gastroangebote verzeichneten eine sehr hohe Auslastung. Zahlreiche Events wie die Übertragung der Spiele der Fussball-Europameisterschaft, das Musik- und Lichtfestival Zauberpark oder das Herbstfest erreichten hohe Besucherzahlen.

Die schweizweite Geschäftsaufgabe von Jelmoli betraf auch die Filialen im Circle. Die freigebliebenen Flächen konnten an die Confiserie Bachmann ab Mai 2025 sowie an zwei Pop-ups mit Produkten von innovativen Schweizer Unternehmen vermietet werden. Mit Novu Campus, dem SAP Experience Center, Schneider Electric, Grenke Leasing und BE-terna Automationen konnten auch im Berichtsjahr neue Mieter im Circle begrüsst werden.

## **Airport Shopping und Airside Center**

Nicht zuletzt aufgrund der hohen Nachfrage nach Flugreisen, aber auch mit Blick auf den Flughafen Zürich als beliebtes Ausflugs- und Shoppingziel stiegen auch im Jahr 2024 die Partnerumsätze im Airport Shopping sowie im Airside Center. Im Airside Center konnten verschiedene neue und attraktive Angebote lanciert werden, wie zum Beispiel Zegna, Hour Passion und Pre Loved Luxury.

Mit der Eröffnung der erneuerten landseitigen Passagierflächen nach Abschluss der Bauarbeiten im Herbst 2027 werden den Besucherinnen und Besuchern sowie den Fluggästen im Airport Shopping neue, attraktive Retail- sowie Gastro-Angebote und grosszügigere Wege zur Verfügung stehen.

Auch der Flughafen als Ausflugsziel zog viele Besucherinnen und Besucher an: 270'000 Personen besuchten die Zuschauerterrassen, 75'000 nahmen an Führungen oder Rundfahrten teil.

## Entwicklungsprojekte und Infrastruktur am Standort Zürich

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur am Flughafen Zürich mit Blick auf die zukünftigen Anforderungen wurde auch im vergangenen Jahr weiter vorangetrieben. Das Vorprojekt für den ab 2030 startenden Bau des [neuen Docks A](#) mit Wurzel und Tower erzielte wichtige Fortschritte und wird voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2025 zum Abschluss gebracht. Bereits gestartet werden konnte im abgelaufenen Jahr mit den Arbeiten für den neuen Modulbau. Dieser dient als Ersatzstandort für wegfallende Infrastruktur während des Baus des neuen Docks A und wird auf der Südseite des Docks B realisiert. Im vergangenen Jahr konnten ausserdem die neuen Standplätze in der Zone West in Betrieb genommen und das Plangenehmigungsgesuch für den Bau eines neuen Terminalgebäudes für Business-Aviation-Passagiere, einschliesslich zugehöriger Administrationsinfrastruktur, eingereicht werden.

Um den Kapazitätsengpässen bei den Parkplätzen zu Spitzenzeiten und mit Blick auf den zu erwarteten Anstieg an lokalen Fluggästen zu begegnen, wird zusätzlich zum laufend weiter ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz im Gebiet Oberhau ein neues Parkhaus geplant. Das Projekt wurde nach einer Sistierung während der Pandemie neu aufgesetzt und befindet sich in einer frühen Planungsphase.

### ZRH Innovation Hub

Um die Innovationskraft des Flughafens Zürich zu stärken und ausserhalb des operativen Tagesgeschäfts neue Trends und Technologien prüfen und ihren Nutzen für den Flughafen Zürich analysieren zu können, nahm der ZRH Innovation Hub Anfang 2024 seinen Betrieb auf. Im Verlauf des Jahres konnte ein Memorandum of Understanding mit den Flughafenpartnern Swiss International Air Lines und Swissport unterzeichnet werden, das die Absicht unterstreicht, gemeinsam innovative Lösungen für weiter verbesserte Kundenerlebnisse und Effizienzsteigerungen zu entwickeln.

Gearbeitet wurde im vergangenen Jahr bereits an Projekten im Bereich «Boarding», «Gepäckausgabe» oder «Data-Predictions». Bereits weit fortgeschritten ist das Projekt «Automatisiertes Fahren auf dem Vorfeld», das ab dem Frühjahr 2025 am Flughafen Zürich getestet wird. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr verschiedene Technologien sowie der Einsatz von künstlicher Intelligenz getestet. Zudem wurde eine App für die Apple Vision Pro entwickelt, die die Vorteile des Standorts Flughafen für potenzielle Mieter virtuell erlebbar macht oder das künftige neue Dock A im Metaverse abbildet.

## Internationales Flughafengeschäft

### Indien

Das grösste Auslandsprojekt der Flughafen Zürich AG, der Bau des Noida International Airport im Grossraum von Delhi, schreitet weiter voran. Nach erfolgreicher Fertigstellung wesentlicher Infrastrukturen wie der Piste, von Rollwegen und Vorfeldflächen sowie des Kontrollturms wurden im Oktober 2024 Kalibrierungsflüge zur Einrichtung und Einstellung der Navigations- und Landesysteme erfolgreich durchgeführt. Im Dezember folgten die Validierungsflüge zur Überprüfung der Funktionsweise der Systeme mit der ersten Landung eines Linienflugzeugs auf der Piste. Beide Ereignisse markieren entscheidende Schritte auf dem Weg zur bevorstehenden Inbetriebnahme. Zudem konnten alle relevanten Konzessionen für den Betrieb vergeben werden.

Dank einer Partnerschaft mit dem Unternehmen Tata Power wird der Flughafen nach Inbetriebnahme bereits mehr als 50% seines Energiebedarfs aus Solar- und Windenergie decken können und unterstreicht damit sein Engagement, bis 2030 netto null Treibhausgas-Emissionen zu erreichen.

### Lateinamerika

Die Flughafen Zürich Gruppe konnte in Lateinamerika an ihren Flughäfen im Mehrheitsbesitz im Jahr 2024 mehr als 14 Millionen Passagierinnen und Passagiere begrüßen.

2024 markierte die zehnjährige Präsenz im Markt Brasilien. Im Februar des vergangenen Jahres wurde offiziell der Betrieb des internationalen Flughafens in Natal mit einer auf bis zu 6.5 Millionen Passagiere pro Jahr ausgelegten Kapazität übernommen. Erste Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und des Passagiererlebnisses wurden eingeleitet, um die Qualität langfristig zu steigern.

Am Flughafen Florianópolis wurde im vergangenen Jahr das fünfjährige Bestehen des neuen Terminals gefeiert. Im Juli 2024 stellte der Flughafen mit 480'000 Passagieren einen neuen Monatsrekord auf. Darüber hinaus wurde mit TAP Portugal im September 2024 erstmals eine Direktverbindung nach Europa (Lissabon) etabliert, was Florianópolis zur drittgrössten internationalen Flugdrehscheibe in Brasilien macht.

In Macaé wurden Ende 2024 die Bauarbeiten an der neuen Piste abgeschlossen. Es wird erwartet, dass diese neue Piste 05/23 in den nächsten Wochen die Betriebszulassung vom brasilianischen Regulator erhält. Ebenfalls im vergangenen Jahr wurden in Vitória 15 neue Immobilienprojekte erfolgreich gestartet und teilweise bereits umgesetzt. Beide Entwicklungen stärken die Position dieser Flughäfen als wirtschaftliche und logistische Knotenpunkte.

Im November 2024 wurde die Terminalerweiterung am Flughafen Iquique eröffnet. Die Erweiterung wird die Kapazität des Flughafens erheblich steigern und das Reiseerlebnis für Fluggäste weiter verbessern.

Die Fortschritte in unseren Flughafenkonzessionen in Indien und Lateinamerika im vergangenen Jahr belegen, wie die Flughafen Zürich AG ihr internationales Geschäft als

wichtigen Ertragspfeiler ausbaut und gleichzeitig hohe Standards in Nachhaltigkeit, Infrastruktur und Kundenzufriedenheit setzt.

## Klima und Energie am Standort Zürich

Den grössten Hebel im Klimaschutz hat die Flughafen Zürich AG bei der Verringerung ihrer unternehmenseigenen Treibhausgasemissionen im Bereich der Energieproduktion. Das Ziel netto null bis 2040 wird erreicht durch diverse Massnahmen, die im Masterplan Energie und Dekarbonisierung Immobilien (MEDl) 2040 und in der Roadmap Fahrzeuge und Maschinen festgehalten sind. Sie können grob in vier Pfeiler unterteilt werden: Erstens die Reduktion des Energieverbrauchs in Gebäuden, die optimiert und saniert oder als Ersatz neu gebaut werden. Zweitens wird die Energieversorgung auf erneuerbare Quellen umgestellt – etwa mit der Etablierung von Geothermie und einem neuen Wärme- und Kälteverbund. Hierfür wurde im Jahr 2024 einerseits die Erkundung einer eiszeitlichen Rinne unterhalb des Flughafens zur Nutzung als saisonaler Speicher weiter vorangetrieben. Andererseits wurde eine neue Energiezentrale sowie ein Niedertemperaturnetz geplant. Beides wird voraussichtlich im Jahr 2025 in die Realisierungsphase gehen. Pfeiler drei und vier sind der Ausbau der Stromproduktion über Photovoltaikanlagen sowie die Umstellung der eigenen Fahrzeugflotte auf Elektromobilität. So wurde Ende 2024 das erste Abfallsammelfahrzeug mit elektrischem Antrieb als Ersatz für einen fossil betriebenen LKW in Betrieb genommen. Es ergänzt die bereits 80 Elektro-Fahrzeuge der Flughafen Zürich AG. Ab 2027 werden ausserdem einige Passagierbusse, für die heute fossiler Treibstoff genutzt wird, mit Solar-Diesel betrieben. Im abgelaufenen Jahr hat die Flughafen Zürich AG dafür einen Abnahmevertrag mit dem Schweizer Cleantech-Unternehmen [Synhelion](#) unterschrieben. Dies ist einerseits ein wichtiges Puzzleteil bei der Umstellung der Fahrzeugflotte auf erneuerbare Antriebe und andererseits ein Beitrag zur Etablierung von Solartreibstoffen auf dem Markt.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG ihr Engagement für eine nachhaltigere Zukunft zudem mit einem Beitritt zu den Verbänden swisscleantech, Charta «Kreislauforientiertes Bauen» und SPIN (Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network) bekräftigt. Als grosse Infrastrukturbetreiberin mit rund 130 Gebäuden verfügt die Flughafen Zürich AG gerade mit dem kreislauforientierten Bauen über einen weiteren wichtigen Hebel für den Klimaschutz. Im vergangenen Jahr wurde zum Beispiel der alte Beton bei der Sanierung der Piste 10/28 als Zuschlagstoff für Beton in den Kreislauf rückgeführt. Im Anschluss kam bei den Bauarbeiten für die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen Recyclingbeton zum Einsatz.

## Unternehmenskultur am Standort Zürich

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG eine umfassende Umfrage unter Schichtarbeitenden durchgeführt, deren Ergebnisse zu konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen führten. Dazu gehören unter anderem eine Erhöhung der Ausgleichsruhezeit für Nachtarbeit sowie eine Anhebung bestimmter Zuschläge.

Ebenfalls wurde eine Teambarometer-Umfrage eingeführt, die zwei Mal jährlich stattfinden wird. Sie misst mittels acht Fragen die Zufriedenheit und Weiterempfehlungsbereitschaft der Mitarbeitenden und wie die Werte in den Teams gelebt werden. Die Weiterempfehlungsbereitschaft, der sogenannte Employee Net Promoter Score, liegt auf einem hohen Niveau.

Auch die COACH-Werte – Collaborative, Open, Agile, Committed, Human – wurden im Jahr 2024 mittels verschiedener Aktivitäten weiter in der Unternehmenskultur verankert. Im Vordergrund stand im Berichtsjahr das Thema «Agilität» mit Fokus auf die Veränderungsbereitschaft und Flexibilität der Mitarbeitenden. Während der «Wertewochen» standen vielfältige Angebote und Führungen zur Verfügung sowie Infostände zu Schwerpunkt-Themen wie «Vielfalt und Werte», «Inclusion & Diversity» und «Agile Arbeitsmethoden».

Um Schülerinnen und Schülern, Studierenden und anderen Interessierten die Vielfalt und Attraktivität der verschiedenen Berufsfelder am Flughafen Zürich zu präsentieren, wurden 2024 zusammen mit verschiedenen Flughafenpartnern erstmals «Berufstage» durchgeführt. Rund 700 Personen haben an den über 70 Angeboten teilgenommen.

Um den Anforderungen des Arbeitsmarkts auch in Zukunft gerecht zu werden, investiert die Flughafen Zürich AG in vielfältige Massnahmen zum Erhalt und zur Erhöhung der Arbeitgeberattraktivität einerseits und zur Kompetenzerweiterung der Mitarbeitenden andererseits. So wurde unter anderem der jährliche Ferienanspruch um zwei Tage erhöht und die Wochenarbeitszeit von 42 auf 41 Stunden ab dem Jahr 2025 gesenkt. Im abgelaufenen Jahr startete das Unternehmen unter Leitung des ZRH Innovation Hub ein Pilotprojekt zur Nutzung von Microsoft 365 Copilot. Mit Blick auf dessen Erfolg und die zunehmenden Möglichkeiten, die KI zur Effizienzsteigerung bietet, wurde Ende 2024 entschieden, Microsoft 365 Copilot am Standort Zürich auszurollen.

Das firmeninterne Grossprojekt «S4US» wurde auch im vergangenen Jahr mit Hochdruck und einem abteilungsübergreifenden Projektteam vorangetrieben. Das Projekt zur Einführung des neuen SAP-Systems soll einen wichtigen Beitrag zu Prozessoptimierungen und -standardisierungen leisten. Die Umstellung auf die neue Softwarelösung SAP S/4HANA ist für das Jahr 2027 vorgesehen.

# Finanzielle Entwicklung

**Das Wachstum des Verkehrsaufkommens und der Non-Aviation-Erträge führte im Berichtsjahr zu neuen Rekordwerten auf Stufe Ertrag, Betriebs- und Konzernergebnis. Das Konzernergebnis stieg auf CHF 326.7 Mio. (Vorjahr: CHF 304.2 Mio.) und übertraf damit erstmals das Niveau von 2019. Die Ausschüttung an die Aktionäre soll aufgrund des erfreulichen Ergebnisses von CHF 5.30 auf CHF 5.70 je Aktie erhöht werden.**

## Ergebnisentwicklung

### Aviation-Erträge

Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens am Flughafen Zürich erhöhten sich die Einnahmen aus Flugbetriebsgebühren im Berichtsjahr um CHF 40.8 Mio. beziehungsweise 8% auf CHF 580.1 Mio.

Die Aviation-Entgelte sowie die übrigen Aviation-Erträge beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 92.7 Mio., was einer Zunahme von CHF 21.9 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dieser überproportional hohe Anstieg von 31 % ist insbesondere auf die Anfang 2024 erfolgte Erhöhung der Nutzungsentgelte im Zusammenhang mit der Erneuerung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage zurückzuführen.

Insgesamt entwickelten sich die Aviation-Erträge aufgrund der oben beschriebenen Erhöhung der Aviation-Entgelte besser als die Wachstumsrate der Passagierzahlen und stiegen von CHF 610.1 Mio. auf CHF 672.8 Mio. (+10%). Verglichen mit dem Jahr 2019 betragen die Aviation-Erträge 102%.

### Non-Aviation-Erträge

Die Non-Aviation-Erträge nahmen im Berichtsjahr um 4% auf CHF 653.5 Mio. zu, was rund 119% der Erträge des Jahres 2019 entspricht.

Das Total der Kommerz- und Parkingerträge erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf insgesamt CHF 276.5 Mio. (+5%). Dabei wiesen die Werbeflächen und Promotionen das höchste relative Wachstum auf, was unter anderem auf die höheren Passagierzahlen zurückzuführen ist.

Die Immobilienerträge entwickelten sich ebenfalls positiv und erreichten mit einem Anstieg von CHF 0.9 Mio. im Berichtsjahr ein neues Rekordhoch von CHF 197.4 Mio. Der Rückgang der Energie- und Nebenkostenverrechnungen um CHF –4.3 Mio. wurde von höheren Mieterträgen in Höhe von CHF 5.1 Mio. ausgeglichen. Der erwartete Rückgang bei den Energie- und Nebenkostenverrechnungen ist hauptsächlich auf niedrigere

Energie- und Abfallkosten zurückzuführen, die an die Mieter weitergegeben werden können.

Die Erträge aus Dienstleistungen stiegen im Berichtsjahr hauptsächlich aufgrund des höheren Passagieraufkommens um 3% auf CHF 48.7 Mio. an.

Das internationale Geschäft wuchs weiter und profitierte unter anderem von der Übernahme des Flughafens in Natal, Brasilien, im Februar 2024. Der Flughafen in Florianópolis, Brasilien, verzeichnete aufgrund der temporären Schliessung des nahegelegenen Flughafens in Porto Alegre eine deutliche Zunahme der Passagierzahlen. Die Erträge aus internationalen Flughafenkonzessionen stiegen auf CHF 100.9 Mio.

Eine Verringerung der Bautätigkeiten in Lateinamerika im Vergleich zum Vorjahr führte zu einem Rückgang der Erträge aus Bauvorhaben («Concession Accounting») um 30% auf CHF 26.9 Mio. Insgesamt stiegen die Erträge im internationalen Flughafengeschäft um 11% auf CHF 130.9 Mio. Bereinigt um die für die Erfolgsrechnung neutralen Erträge aus Bauvorhaben wuchsen die Erträge im internationalen Flughafengeschäft um 31% oder CHF 24.9 Mio.

## **Betriebskosten**

Die gesamten Betriebskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 6% auf CHF 593.3 Mio. Die bereinigten Betriebskosten (ohne Aufwendungen aus Bauvorhaben) verzeichneten einen Anstieg von 9% auf CHF 566.5 Mio. Die bereinigten Betriebskosten lagen 17% über dem Niveau von 2019.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um 11% auf CHF 244.9 Mio., was hauptsächlich auf den Personalaufbau und den Teuerungsausgleich zurückzuführen ist. Darin enthalten ist ebenfalls eine Bewertungsanpassung der Pensionskassenverbindlichkeiten von CHF 3.3 Mio. aufgrund der Erhöhung des Umwandlungssatzes. Auch die Kosten für Polizei und Sicherheit stiegen aufgrund des höheren Passagieraufkommens sowie des Teuerungsausgleichs um CHF 13.3 Mio. auf CHF 129.9 Mio. (+11%).

Wie erwartet, verzeichneten die Energie- und Abfallkosten aufgrund von Tarifsenkungen bei Elektrizität und Fernwärme einen Rückgang von CHF –4.5 Mio. (–9%) auf CHF 44.4 Mio.

Der Kostenblock für Verkauf, Marketing und Verwaltung erhöhte sich um 18% auf CHF 58.0 Mio. Dieser Anstieg war hauptsächlich auf zusätzliche externe Unterstützung, Preiserhöhungen bei IT-Software und diverse Verwaltungskosten zurückzuführen.

## **Betriebs- und Konzernergebnis**

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) stieg im Vergleich zum Vorjahr um CHF 56.3 Mio. auf CHF 733.0 Mio., was einem Zuwachs von 8% entspricht und einen neuen Rekordwert darstellt. Die EBITDA-Marge lag weiterhin bei hohen 55.3%. Verglichen mit dem Jahr 2019 liegt das EBITDA 14% höher.

Die Abschreibungen und Amortisationen erhöhten sich im Berichtsjahr auf CHF 299.5 Mio. (+4%). Dieser Anstieg ist unter anderem auf neue Projektaktivierungen für die Gepäcksortieranlage und die Inbetriebnahme der Vorfelderweiterung in der Zone West zurückzuführen. Ebenfalls enthalten ist eine Wertminderung des chilenischen

Flughafens in Iquique in Höhe von CHF 7.8 Mio. Die Verzögerung der Inbetriebnahme und Kostensteigerungen des neuen Terminals sowie angepasste Annahmen bezüglich der künftigen Entwicklung der Erträge und Aufwendungen waren hierfür die Hauptgründe.

Das Finanzergebnis veränderte sich von CHF –12.2 Mio. auf CHF –20.1 Mio. Am Standort Zürich sanken die Zinsaufwendungen aufgrund einer Reduktion der Verschuldung. Bei den internationalen Gesellschaften hingegen nahm die Verschuldung zu, was insgesamt zu höheren Finanzaufwendungen führte.

Das Konzernergebnis für das abgeschlossene Jahr konnte um 7% auf CHF 326.7 Mio. gesteigert werden (Vorjahr: CHF 304.2 Mio.), was einen neuen Rekordwert markiert.

## Investitionen

Insgesamt hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr CHF 570.9 Mio. (Vorjahr: CHF 437.7 Mio.) in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte investiert, davon CHF 292.5 Mio. am Standort Zürich (Vorjahr: CHF 234.4 Mio.).

Das bedeutendste Einzelprojekt am Standort Zürich war die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage. Zu den weiteren wesentlichen Projekten gehörten die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen, die Vorbereitungsarbeiten zur Entwicklung des Flughafenkopfs (neues Dock A, Tower sowie Dockwurzel etc.) und die Vorfelderweiterung in der Zone West.

## Vermögens- und Finanzlage

Per Ende 2024 beliefen sich die flüssigen Mittel und Festgelder (ohne Lärmfonds) auf CHF 308.9 Mio., wobei etwas mehr als CHF 200 Mio. auf den Standort Zürich entfielen.

Im Mai 2024 konnte die fällig werdende Anleihe über CHF 300 Mio. ohne langfristige Refinanzierung zurückbezahlt werden.

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 641.6 Mio. und den Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit sowie Flughafenbetreiberprojekte von insgesamt CHF 570.9 Mio. resultierte für das Berichtsjahr ein Free Cashflow von CHF 70.7 Mio. (Vorjahr: CHF 242.8 Mio.).

## Dividende für das abgelaufene Finanzjahr 2024

Die bisherige Ausschüttungsquote von rund 40% des um Sondereffekte bereinigten Reingewinns wird beibehalten und als ordentliche Dividende ausgeschüttet. Wie in den Vorjahren soll zusätzlich zur ordentlichen Dividende eine Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven ausgeschüttet werden.

Der Verwaltungsrat beantragt somit der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende in der Höhe von CHF 4.30 je Aktie sowie einer Zusatzdividende über CHF 1.40 je Aktie.

# Finanzieller Ausblick

Für das laufende Jahr wird am Flughafen Zürich mit rund 32 Mio. Passagieren gerechnet, was einem neuem Rekordstand entsprechen würde.

Die Aviation-Erträge werden sich im Einklang mit dem Verkehrswachstum entwickeln.

Die Non-Aviation-Erträge werden insgesamt leicht höher erwartet. Am Standort Zürich werden sich die steigenden Verkehrszahlen positiv auf die Parkerträge auswirken. Die Kommerzerträge hingegen dürften sinken, unter anderem wegen der vorübergehenden Schliessung weiterer Kommerzflächen im Rahmen des Projekts zur Entwicklung der landseitigen Passagierflächen. Bei den Immobilienerträgen wird für die Mieterträge ein leichter Anstieg prognostiziert, wobei die Energie- und Nebenkostenverrechnungen – ausgelöst durch Tarifsenkungen bei Elektrizität und Fernwärme – einen dämpfenden Effekt haben werden. Insgesamt wird daher ein Rückgang der Immobilienerträge erwartet.

Die Erträge aus dem internationalen Geschäft werden erneut steigen und zum ersten Mal auch Beiträge aus dem Betrieb des neuen Flughafens in Noida, Indien, enthalten.

Die Betriebskosten werden ebenfalls auf höherem Niveau erwartet, hauptsächlich aufgrund von inflationsbedingten Anpassungen, volumenbedingten Steigerungen sowie Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität. Der Personalaufwand wird infolge der Übernahme der Dienstleistungen für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (PRM) überdurchschnittlich ansteigen, was jedoch gleichermassen durch geringere «Andere Betriebskosten» ausgeglichen wird. Die Eröffnung des neuen Flughafens Noida wird ebenfalls zu einem Anstieg der Betriebskosten führen.

Insgesamt erwartet die Flughafen Zürich AG für das Jahr 2025 ein Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) auf etwa dem Niveau des Vorjahres. Der Konzerngewinn hingegen dürfte niedriger ausfallen als im letzten Geschäftsjahr. Mit der Eröffnung des Flughafens Noida werden Abschreibungen und Zinsaufwände die Erfolgsrechnung belasten.

Die Investitionen am Standort Zürich werden im Jahr 2025 voraussichtlich zwischen CHF 300 und 350 Mio. betragen. Bei den Tochtergesellschaften im Ausland werden schätzungsweise Investitionen in Höhe von CHF 300 Mio. erwartet, wobei der Abschluss des Baus des neuen Flughafens in Noida den Hauptanteil ausmachen wird.

## Neue Dividendenpolitik ab Finanzjahr 2025

Da mit der geplanten Zusatzdividende für das Finanzjahr 2024 die Kapitaleinlagereserven erschöpft sein werden, ist für die kommenden Jahre eine neue Dividendenpolitik festgelegt worden.

Ab dem Finanzjahr 2025 tritt eine neue Dividendenpolitik in Kraft. Die Ausschüttungsquote soll künftig rund 50% des um Sondereffekte bereinigten Reingewinns (Konzerngewinn) betragen.

Zusätzlich wird die Ausschüttungsquote um weitere 25% erhöht, sofern die Verschuldungskennzahl «Finanzschulden (netto)/EBITDA» unter 2.5x liegt.

Bei tiefer Verschuldung (Verschuldungskennzahl per Ende 2024: 1.6x) kann die totale Ausschüttungsquote somit in Zukunft rund 75% betragen.

# 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

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

Das Group Risk Office ist dem CFO als Chief Risk Officer unterstellt und stellt gruppenweit Mindestvorgaben betreffend das dezentrale Risikomanagement auf. Das Group 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 in ihrem Bereich alloziert sind. Sie tragen die Verantwortung für die Erkennung, Einschätzung und Behandlung dieser entsprechenden Risiken (Risk-Ownership-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 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 Sicherstellung der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben sowie der darauf basierenden, unternehmensintern verabschiedeten Richtlinien und der ethischen Grundsätze.

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 Group 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 Group 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 werden oder Gebührensatzungsverfahren zu Ungunsten der Flughafen Zürich AG verlaufen und damit die Höhe der regulierten Erträge gefährden. Die Gebührenregulierung wurde noch im Geschäftsjahr 2024 dahingehend angepasst, dass neu sowohl Über- wie auch Unterdeckungen aus den Gebührenerträgen auf die folgende Gebührenperiode übertragen werden können, so dass sich das Risiko betreffend Unterdeckungen, aber auch die Chance auf Überdeckungen entschärft hat ([> Roll-Over-Mechanismus](#)).

#### 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 in den Wohngebieten rund um den Flughafen 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 bei der Revision des Luftfahrtgesetzes und des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt 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 würden auch zahlreiche Zubringerverbindungen auf Europastrecken ersatzlos wegfallen.

## **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. Zudem kann die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich auf verschiedene Energieträger zurückgreifen, um den eigenen Betrieb – allenfalls auf einem qualitativ niedrigeren Niveau – aufrechtzuerhalten.

Die Abhängigkeit der Flughafen Zürich AG von externen Partnern, z.B. Skyguide, Handling Agents und Telekommunikationsanbietern, ist jedoch hoch, so dass auch im Fall einer Priorisierung der Flughafen Zürich AG nicht sichergestellt werden kann, dass der Flugbetrieb vollumfänglich aufrechterhalten werden kann.

### **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 an, z.B. den generellen Temperaturanstieg, stärker ausgeprägte Hitze- und Trockenperioden, Änderungen in Stärken und Mustern von Wind und Niederschlägen oder Verknappung von erneuerbaren Ressourcen. 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, nicht klimainduzierten Ereignissen, 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

**Unter dem Begriff der Nachhaltigkeit sind in der Unternehmensstrategie die langfristige Ausrichtung der Geschäftstätigkeit sowie ein hoher Anspruch an die unternehmerische, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung zentral verankert.**

Die Flughafen Zürich AG ist ein gemischtwirtschaftliches, börsenkotiertes Unternehmen sowie Eigentümerin und Betreiberin der bedeutendsten Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz, des Flughafens Zürich. Sie konzentriert sich auf ihre Kernaufgaben in ihrer Rolle als Flughafenbetreiberin, im Management von kommerziellen Zentren sowie in der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur am Standort Zürich. Darüber hinaus nimmt sie diese Aufgaben über Mehrheits- sowie Minderheitsbeteiligungen auch an ausländischen Flughäfen wahr, wobei der Umfang der Aufgaben je nach Standort variiert. Zu ihrem Portfolio gehören Mehrheitsbeteiligungen an den Standorten Florianópolis, Natal, Vitória und Macaé in Brasilien, Antofagasta und Iquique in Chile sowie an dem sich im Bau befindenden Flughafen in Noida in Indien. Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, dass der Erhalt und die langfristige Steigerung des Unternehmenswerts nur in Verbindung mit einer nachhaltigen Unternehmensführung gelingen.

Der vorliegende Bericht nach den Standards der [Global Reporting Initiative \(GRI\)](#) gibt Auskunft über die Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft. Er umfasst den Standort Zürich sowie alle übrigen Standorte mit Mehrheitsbeteiligung, nicht aber die Minderheitsbeteiligungen und die blossen Managementverträge (siehe [Standorte](#)). Der Bericht zeigt auf, welche positiven und negativen Effekte 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 erhöhen. Ein Verweis auf die Anforderungen der GRI-Standards ist jeweils in der rechten Randspalte zu finden.

Das vorliegende Kapitel stellt die nichtfinanzielle Berichterstattung des Unternehmens gemäss Art. 964a ff. OR dar und gibt Rechenschaft über die entsprechenden Belange zu Umwelt, Soziales, Arbeitnehmer, Achtung der Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung. Neu schliesst der erweiterte Abschnitt zu den Klimabelangen auch klimabedingte Risiken für das Unternehmen selbst ein. Für die übrigen Unternehmensrisiken wird zusammen mit ergänzenden allgemeinen Informationen auf die Kapitel [Unternehmensporträt](#) und [Risiko-Management](#) im Teil «Jahresbericht» verwiesen.

## Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen

Die Flughafen Zürich AG orientiert sich für eine nachhaltige Geschäftstätigkeit an den zehn Prinzipien des [UN Global Compact \(UNGC\)](#), dessen Unterzeichnerin sie seit dem Jahr 2021 ist. Damit verpflichtet sie sich, dessen Vorgaben zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung gruppenweit einzuhalten. Zusätzlich und zur Bekräftigung hat im Berichtsjahr das Tochterunternehmen in Indien den UN Global Compact ebenfalls unterzeichnet. Zentrales Dokument, um die Einhaltung der Prinzipien 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. Die Tochtergesellschaften können zusätzlich über die von der Muttergesellschaft verlangten Anforderungen hinausgehende, eigene Verhaltensrichtlinien verabschieden.

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 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](#), zum Umgang mit den Mitarbeitenden, zur Safety oder zur Arbeitssicherheit. Weitere Informationen dazu sind in den jeweiligen Themenkapiteln zu finden. Um die Erwartungen bezüglich nachhaltiger Geschäftstätigkeit auch gegenüber den Geschäftspartnern zu deklarieren, wurde im Berichtsjahr ein neuer Verhaltenskodex für Geschäftspartner ([Business Partner Code of Conduct](#)) verabschiedet. Dieser nimmt Unternehmen, mit welchen die Flughafen Zürich AG eine Geschäftsbeziehung führt, insbesondere Lieferanten, bezüglich Sozial-, Umwelt- und Ethik-Standards in die Pflicht.

Die oberste Aufsicht über die verantwortungsvolle Unternehmensführung und die Einhaltung der zehn Prinzipien des UNGC sowie des Verhaltenskodex liegt beim Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Für die Umsetzung 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 steuert zusammen mit dem Bereichsleiter und in enger Abstimmung mit den relevanten Fachabteilungen der Linienorganisation die Umsetzung der Strategie und die Erstellung des vorliegenden nichtfinanziellen Berichtes. Die nichtfinanzielle Berichterstattung wird vom «Audit & Finance Committee» begleitet. Der Verwaltungsrat hat die Oberaufsicht über die nichtfinanzielle Berichterstattung.

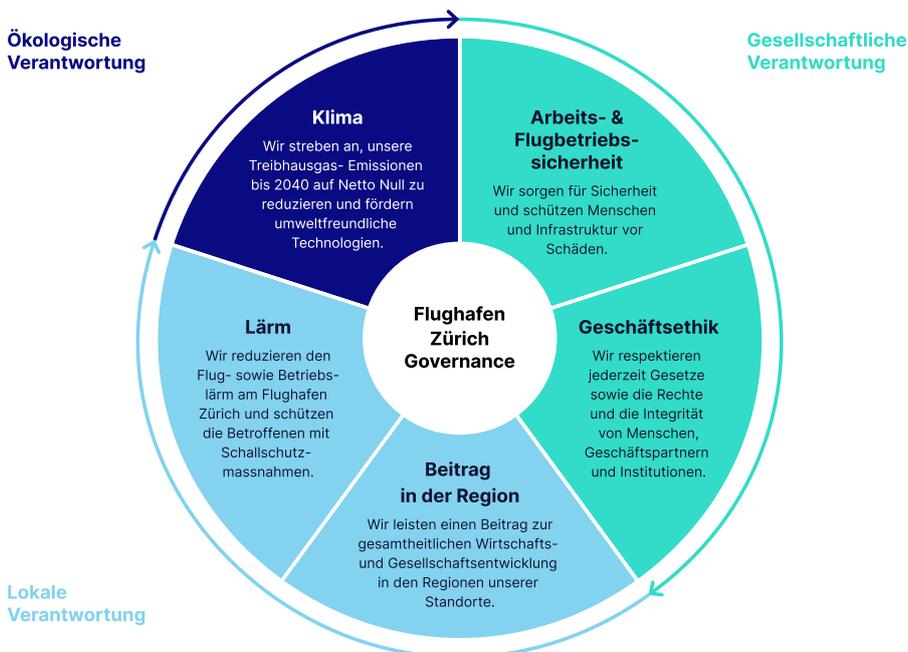
GRI 2-24

## Nachhaltigkeitsstrategie

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Flughafen Zürich Gruppe wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Die Themen Beitrag in der Region, Lärm, Klima, Arbeits- und Flugbetriebssicherheit und Geschäftsethik stehen weiterhin mit den spezifisch formulierten Ambitionen im Fokus, wie in nachfolgender Grafik abgebildet. Zusätzlich wurde neu die übergeordnete Ambition formuliert, dass die Flughafen Zürich Gruppe anstrebt, eine der führenden Flughafenbetreiberinnen im Bereich Nachhaltigkeit zu sein. Diese stellt das übergeordnete ESG-Ziel in der verfeinerten Strategie dar, welche ihrerseits die Strategie der Flughafen Zürich AG mit je eigenen Zielen in den verschiedenen Bereichen messbar macht. So haben die Geschäftsbereiche Aviation, Commercial, Real Estate und International neu ein messbares ESG-Ziel zu erfüllen. Näheres dazu findet sich im Kapitel [› Strategie](#).

Die Strategie im internationalen Geschäft ist, ebenso wie in Zürich, geprägt durch das gemeinsame Ziel, netto null Treibhausgas-Emissionen in Scope 1 und 2 ohne Kompensation bis spätestens im Jahr 2040 zu erreichen. Am Flughafen Noida in Indien strebt das Unternehmen Netto-Null sogar bereits bis im Jahr 2030 an. Darüber hinaus haben die verschiedenen Standorte ihre Ziele in den wichtigsten [› Nachhaltigkeitsthemen](#), angepasst an die jeweiligen Verhältnisse, festgelegt. Neu wurde gesamthaft für Brasilien ein Nachhaltigkeitsleitbild verabschiedet und ein «ESG-Committee» gebildet. Letzteres steuert die Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit auf strategischer Ebene. Der Flughafen in Florianópolis wurde von der brasilianischen Luftfahrtbehörde erneut als nachhaltigster Flughafen seiner Kategorie in Brasilien ausgezeichnet, der Flughafen Vitória landete auf dem zweiten Platz.

Die nachstehende Grafik zeigt die fünf wesentlichen Themen und Ambitionen der Flughafen Zürich Gruppe in einer Übersicht auf. Die Darstellung in Kreisform verdeutlicht die Tatsache, dass die Themen nur gemeinsam und in gegenseitiger Ergänzung eine verantwortungsvolle Unternehmensführung abbilden können. Die Corporate Governance bildet dazu die Grundlagen und ist deshalb in der Grafik im Zentrum dargestellt.



Nachhaltigkeitsambitionen der Flughafen Zürich Gruppe

# Nachhaltigkeitsthemen

**Die Flughafen Zürich Gruppe befasst sich mit einer Vielzahl von Nachhaltigkeitsthemen. Fünf wesentliche Themen stehen im Mittelpunkt.**

Wie gross die Auswirkungen des Unternehmens auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft sind, wurde mit einer Wesentlichkeitsanalyse bewertet. Die letzte umfassende Analyse auf Gruppenebene wurde 2021 durchgeführt. Für die Standorte in Brasilien und Chile wurden im Jahr 2023 je eigene Wesentlichkeitsanalysen auf Basis der 15 für die Gruppe definierten Nachhaltigkeitsthemen erstellt. Im Berichtsjahr wurde schliesslich auch in Noida, Indien, eine eigenständige Analyse durchgeführt, um die wesentlichen Themen zu bestimmen.

GRI 3-1

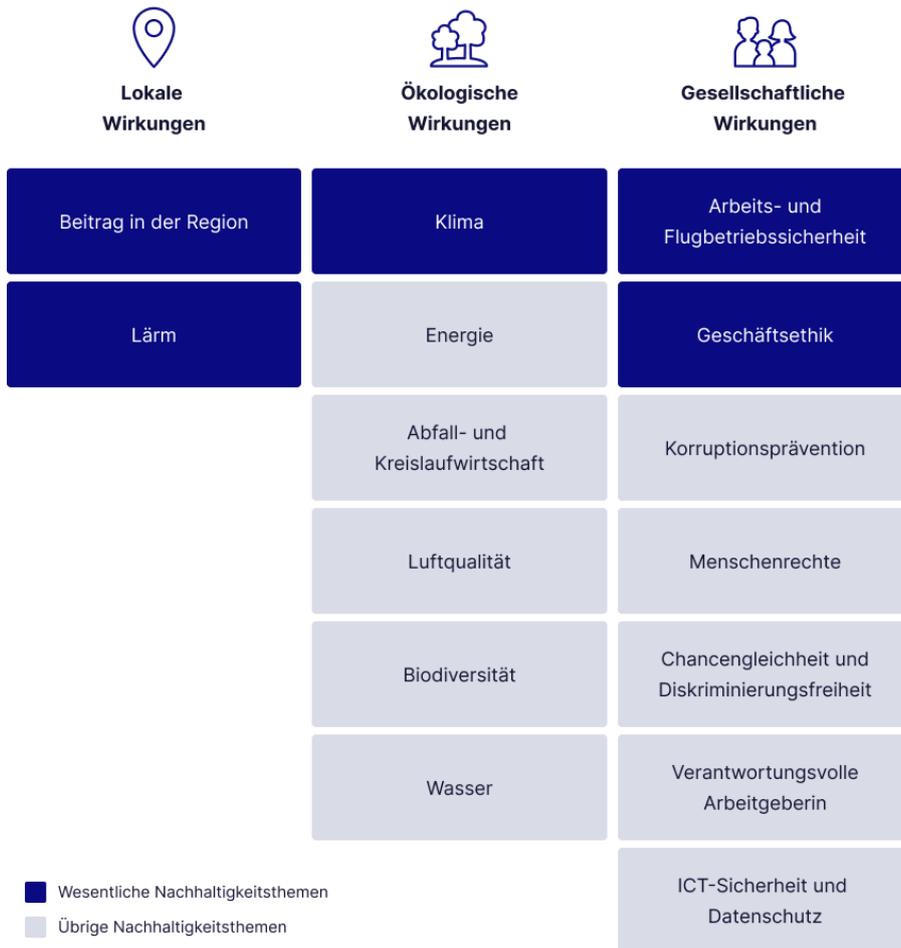
Aufgrund der Analyse lassen sich die Auswirkungen der Flughafen Zürich Gruppe in 15 Nachhaltigkeitsthemen zusammenfassen (siehe [Übersicht Nachhaltigkeitsthemen](#)). Dazu gehören sowohl branchenspezifische Themen wie Sicherheit oder Lärm als auch allgemeine Themen wie Klimawandel, Biodiversität oder Menschenrechte. Sie alle wurden anhand der Erheblichkeit ihrer Auswirkungen eingestuft. Dazu wurden die Themen quantitativ bewertet und die fünf 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. Jährlich überprüft die Flughafen Zürich AG, ob die für die Gruppe als wesentlich definierten Themen noch ausreichend relevant sind, und passt diese wo nötig an. Im Berichtsjahr wurden keine Änderungen vorgenommen.

# 15

Nachhaltigkeitsthemen

In den Prozess der Bestimmung und Bewertung der Themen war eine Vielzahl von Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Unternehmensbereichen involviert. Sie brachten auf Basis ihres regelmässigen Dialogs mit den Anspruchsgruppen auch deren Sicht in die Analyse ein.

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



Übersicht Nachhaltigkeitsthemen

Alle 15 identifizierten Nachhaltigkeitsthemen sind für das Unternehmen von Bedeutung. Fünf davon wurden darüber hinaus als wesentlich eingestuft und sind Teil der strategischen Ausrichtung der Flughafen Zürich Gruppe (siehe > [Strategie](#)). Diese wesentlichen Themen werden im vorliegenden Bericht ausführlicher und mit Kennzahlen angereichert dargestellt. Ebenso wird jeweils ein Management-Ansatz gemäss GRI-Standard explizit ausgewiesen.

GRI 3-2

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 Lärm 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

Während ökologische Themen an allen Standorten systematisch bearbeitet werden, ist das Umwelt-Management-System für die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich zusätzlich nach der internationalen Norm ISO 14001:2015 zertifiziert. Die Zertifizierung besteht seit 2001 und wird jährlich extern auditiert.

**Zertifiziertes Umwelt-Management-System**

## Unser Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals

Die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, abgekürzt SDG) mit ihren 169 Unterzielen sind das Kernstück der Agenda 2030, welche die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen (UN) im Jahr 2015 verabschiedet haben. Alle Mitgliedstaaten sollen die Ziele bis ins Jahr 2030 erreichen. Die SDG richten sich aber auch an die Unternehmen, welche durch eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Geschäftstätigkeit einen Beitrag leisten können, die Ziele zu erreichen. Die Flughafen Zürich AG hat anhand einer Analyse ihrer Nachhaltigkeitsthemen 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

Das Wohlergehen aller Personen an den jeweiligen Flughäfen und der Schutz ihrer Gesundheit hat für die Flughafen Zürich Gruppe 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.



## Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

Mit den Flugverbindungen für Personen und Fracht tragen Flughäfen zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung in ihrer Region bei. Zudem sind die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe selbst wesentlich an der regionalen Wertschöpfung beteiligt. Sie bieten Arbeit und Einkommen für ganz unterschiedlich qualifizierte Mitarbeitende und vergeben Aufträge an lokale Unternehmen. Die Flughafen Zürich Gruppe ist eine verlässliche und verantwortungsvolle Arbeitgeberin, die an all ihren Standorten 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, beispielsweise Anlagen oder Konzepte zur nachhaltigen Energieversorgung. Die Entwicklung der Flughäfen begünstigt die Erstellung von weiteren widerstandsfähigen und nachhaltigen Infrastrukturen wie beispielsweise Bahnen, Energieproduktions- oder Abwasserreinigungsanlagen, die einer nachhaltigen Industrialisierung zugutekommen.



## Nachhaltige Städte und Gemeinden

Flughäfen gehören zur grundlegenden Infrastruktur von Städten und bedienen das gesellschaftliche Mobilitätsbedürfnis über weite Distanzen. Darüber hinaus setzen sie wirtschaftliche Impulse. Die Flughafen Zürich Gruppe trägt an ihren Standorten dazu bei, dass für die Bevölkerung insgesamt ein Mehrwert resultiert, indem sie ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Bedürfnisse berücksichtigt. Ihre Flughäfen übernehmen zudem wichtige Funktionen im Alltag der Menschen, sei es als Arbeitsplatz, als Transportknotenpunkt oder als Begegnungs- und Einkaufsort. Am Standort Noida sind für die Zeit nach der Inbetriebnahme Investitionen in die Erstellung und Aufwertung von Infrastruktur für die lokale Bevölkerung geplant, wie zum Beispiel für medizinische Einrichtungen, Bildung, Trinkwasserversorgung, Strassenbau und -beleuchtung.



## Massnahmen zum Klimaschutz

Die Luftfahrt-Branche steht aufgrund ihres Anteils am Treibhausgasausstoss in Industrie- und Schwellenländern unter besonderer Beobachtung. Flughäfen verursachen durch den Strom-, Wärme- und Kältebedarf sowie mit fossilen Treibstoffen Treibhausgase. Die Flughafen Zürich Gruppe hat sich deshalb das Ziel gesetzt, bis im Jahr 2040 ihre eigenen Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) ohne Kompensation auf netto null zu senken. In Zusammenarbeit mit ihren Flughafenpartnern arbeitet die Flughafen Zürich AG zudem an der Senkung der Treibhausgas-Emissionen in Scope 3, beispielsweise durch die stationäre [Flugzeugenergieversorgung](#) auf den Standplätzen oder das Engagement für den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen.



## Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen

Die Flughafen Zürich Gruppe ist als Konzessionsnehmerin auf eine offene und verlässliche Zusammenarbeit mit den Behörden und Institutionen angewiesen. Die Einhaltung von Gesetzen, der Respekt vor den Institutionen und die Kooperation mit den Behörden sind ihr wichtig und sie setzt sich in ihrem Einflussbereich dafür ein, dass dies gewährleistet ist.

# Einbindung der Anspruchsgruppen

Die Flughafen Zürich Gruppe hat eine Vielzahl von Anspruchsgruppen mit vielfältigen Anliegen in der Schweiz und an ihren Standorten im Ausland.

## Unsere Anspruchsgruppen

Ein offener Dialog mit ihren Anspruchsgruppen ist für die Flughafen Zürich Gruppe unabdingbar. Dieser erlaubt es dem Unternehmen, die Ansichten, Bedenken und Erwartungen der Anspruchsgruppen zu kennen sowie über Entwicklungen im Umfeld Bescheid zu wissen und damit frühzeitig auf mögliche Risiken für die Geschäftstätigkeit aufmerksam zu werden. Die Flughafen Zürich AG überprüft jährlich die Liste mit den Anspruchsgruppen unter Beizug derjenigen internen Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Geschäftsbereichen, die sich auch mit der Wesentlichkeitsanalyse befassen. Im Berichtsjahr wurden keine Änderungen vorgenommen, mit Ausnahme einer Begriffsanpassung bei «Forschung, Lehre und Bildung» (zuvor «Forschung und Lehre»).

GRI 2-29



Anspruchsgruppen der Flughafen Zürich Gruppe

Nachfolgend wird darauf eingegangen, wie sich die Anspruchsgruppen definieren, auf welche Art der Austausch stattfindet und welche Themen dabei im Mittelpunkt stehen.

## **Anwohnende**

Eine der wichtigsten Anspruchsgruppen ist die Bevölkerung in der Region. Am Standort Zürich pflegt das Unternehmen speziell zum Thema Lärm 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. Wichtige Themen waren im Berichtsjahr: Pünktlichkeit und Betriebszeiten, Lärmentwicklung und Lärmschutz sowie Bauprojekte am Flughafen Zürich. 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. Verschiedene weitere Kanäle dienen der Information der Anwohnenden, so beispielsweise die Publikation «Startklar», die regelmässig in alle Haushalte des Kantons Zürich verteilt wird.

Die Tochtergesellschaften im Mehrheitsbesitz in Lateinamerika pflegen ebenfalls Kontakte zu den Anwohnenden. Die Flughäfen in Brasilien stellen ein Online-Formular für die Einreichung von Beschwerden bereit, was auch einer behördlichen Verpflichtung entspricht.

## **Einzelkundinnen und -kunden**

Reisenden und anderen Besuchenden stehen an allen Standorten der Flughafen Zürich AG diverse Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung, sei es am Kontaktschalter, per Telefon oder online. Am Standort Zürich wird die Kundenzufriedenheit systematisch analysiert und in einem Benchmark mit vergleichbaren europäischen Flughäfen ausgewertet. Aus den Resultaten werden kontinuierlich Verbesserungsmassnahmen abgeleitet und umgesetzt. Ein wiederkehrendes Thema im Dialog mit den Einzelkundinnen und -kunden ist die Entnahme von verbotenen Gefahrgütern aus dem Gepäck. Auch Anliegen zu fehlendem oder beschädigtem Gepäck sowie zu den Wartezeiten wurden im Berichtsjahr häufig genannt.

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

## **Flughafenpartner**

Zahlreiche Unternehmen, die sogenannten Flughafenpartner, bilden mit der Betreibergesellschaft das System Flughafen mit all seinen Angeboten. Am Standort Zürich sind es rund 300 Unternehmen, die fast alle im direkten Auftrags- oder Vertragsverhältnis mit der Flughafen Zürich AG stehen, jedoch weitgehend unabhängig agieren. Gemeinsam mit der Flughafen Zürich AG sorgen sie für einen reibungslosen Betrieb und ein breites Dienstleistungsangebot. Zu den Flughafenpartnern zählen beispielsweise die Fluggesellschaften, die Abfertigungs-, Unterhalts-, Reinigungs- und Sicherheitsunternehmen, Rettungsdienste, Polizei und Grenzwache. Des Weiteren

gehören kommerzielle Geschäfte, Gastronomiebetriebe sowie Dienstleister verschiedenster Art dazu.

Die Flughafen Zürich AG als Konzessionärin am Standort Zürich legt grossen Wert auf eine faire und transparente Zusammenarbeit mit allen Flughafenpartnern. Sie ist an ganzheitlich hoher Qualität und am Wohl der Partnerfirmen interessiert und pflegt einen intensiven Dialog. 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, Lehre und Bildung**

Die Flughafen Zürich AG steht in engem Kontakt mit Schulen, Hochschulen und Unternehmen, die in der Bildung und Forschung tätig sind. Expertinnen und Experten aus dem Unternehmen treten regelmässig an öffentlichen Veranstaltungen auf oder unterrichten an verschiedenen Hochschulen als Dozierende und pflegen so den Austausch mit Studierenden sowie mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern. Zudem nimmt das Unternehmen punktuell an Forschungsprogrammen der Europäischen Union (EU) teil und stellt regelmässig personelle Ressourcen und seine Infrastruktur als Plattform für die praxisnahe Forschung an neuen Technologien zur Verfügung. Der Innovation Hub der Flughafen Zürich AG beispielsweise führt entsprechende Pilotprojekte durch.

Besonders hoch gewichtet wird am Standort Zürich die Vernetzung mit der Berufsbildung, weshalb sich das Unternehmen durch Vorstandstätigkeit in entsprechenden Vereinen sowie an einer Berufsschule engagiert. Mitarbeitende, Berufs- und Praxisbildende engagieren sich als Prüfungsexpertinnen und -experten an den jährlichen Qualifikationsverfahren, um einerseits auf dem aktuellen Ausbildungsstand in der jeweiligen Branche zu bleiben und andererseits ihr Fachwissen an den Nachwuchs weiterzugeben.

## **Kapitalmarkt**

Als börsenkotiertes Unternehmen unterliegt die Flughafen Zürich AG klaren Vorgaben in Bezug auf Transparenz und Berichterstattung. Damit verbunden ist die 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.

Das Unternehmen veröffentlicht periodisch relevante Informationen zu seinem 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 Unternehmenswebsite (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 durch die 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. Allein am Standort Zürich sind es über 3'500 Lieferanten. Für viele von ihnen ist die Flughafen Zürich AG eine wichtige Kundin und mit vielen pflegt die Flughafen Zürich AG 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

Das Interesse der Öffentlichkeit an Flughäfen ist so gross wie die Themenvielfalt. 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. Neben der Abstimmung über die Pistenverlängerungen im Frühjahr interessierten im Berichtsjahr vor allem betriebliche Themen rund um die Pünktlichkeit, die sich rasch erhöhende Nachfrage nach Flügen sowie die Infrastrukturentwicklung und die Entwicklung des Circle.

## Mitarbeitende

Innerhalb der Flughafen Zürich AG wird eine offene und transparente Kommunikationskultur gepflegt. Am Standort Zürich steht dafür eine Vielzahl an Kanälen zur Verfügung, vom Mitarbeitendenmagazin über das Intranet bis hin zu E-Mails des CEO zu aktuellen Themen. Zusätzlich werden regelmässig Anlässe durchgeführt, um den persönlichen Kontakt und den Informationsaustausch zwischen der Geschäftsleitung, dem Kader und den Mitarbeitenden zu ermöglichen und zu fördern.

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](#). Wichtige Themen für die Belegschaft waren im Berichtsjahr die Arbeitsbedingungen und die angebotene Infrastruktur, wie beispielsweise die Aufwertung von Pausenräumen.

An den Standorten im Ausland wird eine ebenso offene und transparente Kommunikationskultur gepflegt. Die Kanäle 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 Lärm- und 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 am Standort Zürich war im Berichtsjahr der Verspätungsabbau nach 23:00 Uhr.

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

Auf Kantonsebene finden regelmässige und darüber hinaus situative Treffen mit Mitgliedern des Regierungsrats, des Kantonsrats oder mit 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. Mit dem zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) finden regelmässige Treffen auf Fachebene und Führungsstufe statt. 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. Im Berichtsjahr wurden neue Mitgliedschaften bei den Verbänden swisscleantech, Charta Kreislauforientiertes Bauen sowie Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network (SPIN) eingegangen. Die Verbandsmitgliedschaften unterstützen die Flughafen Zürich AG bei der Erfüllung ihrer dualen Klimastrategie, mit der die eigene Dekarbonisierung ebenso wie diejenige der gesamten Luftfahrt vorangetrieben wird. Darüber hinaus engagiert sich das Unternehmen insbesondere bei folgenden Verbänden und Organisationen finanziell und zumeist auch personell, beispielsweise durch die Mitarbeit in Vorstand oder Arbeitsgruppen: Aerosuisse, Aviation Suisse, economiesuisse, LITRA Informationsdienst für öffentlichen Verkehr, Zürcher Handelskammer, Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit, Zürcher Volkswirtschaftliche Gesellschaft, 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, Aeroportos do Brasil (ABR), 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, bei der Initiative Vorbild Energie und Klima des Bundes sowie Unterzeichnerin des «UN Global Compact».

# Lokale Wirkungen

## Beitrag in der Region

**Die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe haben eine Ausstrahlungskraft auf die gesamte jeweilige Region. Sie sind wirtschaftlich von grosser Bedeutung und erfüllen wichtige gesellschaftliche Funktionen.**

### Relevanz

Die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe leisten an ihrem jeweiligen Standort einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft. Die Flughafen Zürich Gruppe versteht sich als verantwortungsvolle Akteurin mit regionaler Ausstrahlung, die nicht nur durch ihre unmittelbare Geschäftstätigkeit, sondern weit darüber hinaus positive Auswirkungen hat. Die Flughafenregion Zürich beispielsweise ist ein sehr beliebtes Wohngebiet in der Schweiz mit – verglichen mit dem Kanton Zürich und der Gesamtschweiz – überdurchschnittlichem Bevölkerungswachstum. Grundlegend ist die Funktion der Anbindung einer Region – oder im Falle von Zürich eines ganzen Landes – an die Welt durch ein breites Angebot an Flugverbindungen. Die Flughäfen erfüllen aber auch wertvolle Funktionen als Knotenpunkte des landgebundenen Verkehrs, als Begegnungs-, Freizeit- oder Einkaufsorte sowie als Partner für Bildung und Forschung. Nicht zuletzt trägt die Flughafen Zürich Gruppe 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. Es profitieren darüber hinaus Wissenschaft, Kultur, Sport usw. Insgesamt ist die ausgezeichnete Anbindung ein entscheidender Faktor 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 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 205 Destinationen (Vorjahr: 200) in 74 Ländern (Vorjahr: 72) regelmässig bedient. Der Zuwachs zum Vorjahr wurde mehrheitlich durch Destinationen in Europa ausgelöst.

Flüge zu

**205**

Destinationen ab Zürich

## Regionale Wertschöpfung

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

GRI 203-1

Am Standort Zürich investiert die Flughafen Zürich AG jährlich mehrere hundert Millionen Franken in die Entwicklung der Infrastruktur. 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. Das Unternehmen schafft so 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

Eine grosse Bedeutung für die Wertschöpfung in der jeweiligen Region haben auch die Standorte im Ausland. Die Flughafen Zürich Gruppe investierte im Jahr 2024 insbesondere 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.

Bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt die Flughafen Zürich AG bei vergleichbarer Leistung und unter Einhaltung des öffentlichen Beschaffungsrechtes Unternehmen aus der Region. Die Bedeutung von regionalen Lieferbeziehungen am Standort Zürich lässt sich am Volumen der regional vergebenen Aufträge (Kantone Zürich, Zug, Aargau, Schaffhausen, Thurgau, Schwyz und St. Gallen) ablesen. Im Berichtsjahr entfielen 83% (CHF 566.5 Mio.) des relevanten Auftragsvolumens der Flughafen Zürich AG von rund CHF 678.6 Mio. auf regionale Unternehmen.

GRI 204-1

Die Flughafen Zürich AG gilt als öffentliche Auftraggeberin im Sektor Verkehr und hat diesbezüglich 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) als 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.

Zusätzlich zu ihrer grossen Bedeutung für die Volkswirtschaft kommt die Geschäftstätigkeit 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 887 Millionen und schüttete Dividenden im Umfang von CHF 579 Millionen an die öffentliche Hand (Bund, Kanton, Stadt und Gemeinden) aus. Somit beziffert sich der rein finanzielle Beitrag in den letzten 24 Jahren auf CHF 1.46 Milliarden. Davon entfielen 19% auf den Bund, 54% auf den Kanton Zürich, 5% auf die Stadt Zürich und 22% auf weitere Städte/Gemeinden.

Bei den international gehaltenen Mehrheitsbeteiligungen fallen 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.

## Verkehrsdrehscheibe, Dienstleistungszentrum und Freizeitort

Flughäfen sind keine reinen Umsteigeorte, sondern eigene Destinationen, welche als vielfältige Begegnungsorte sowie als Zentren für Kommerz und Dienstleistungen dienen. Sie spielen 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 einen Mindestanteil des öffentlichen Verkehrs. Diese sogenannte Modalsplitvorgabe von 42 % für das Jahr 2020 wurde erreicht, die Zielerreichung von 46 % für das Jahr 2030 ist auf Kurs. Nach Aussetzung der Erhebung im Jahr 2021 aufgrund der Pandemie findet eine nächste Erhebung und Berichtspublikation im Jahr 2025 statt.

Mit verschiedenen Arten von Führungen und Rundfahrten – ein Teil davon in Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern – ermöglicht die Flughafen Zürich AG einen Blick hinter die Kulissen. Zudem bieten die Zuschauerterrassen die Möglichkeit, den Flugbetrieb aus nächster Nähe zu erleben. Sie werden durchschnittlich pro Jahr von rund 300'000 Personen besucht. Kongresse, Geschäftstreffen oder Events aller Art finden ebenfalls am Flughafen statt. Mit dem Circle und dem angegliederten Park auf rund 80'000m<sup>2</sup> 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. Wegen Baurekursen musste die Erstellung einer Aussichtsplattform («Spotterhügel») im westlichen Teil des Flughafens weiter aufgeschoben werden.

Die folgende Darstellung zeigt die Teilnahme an Besucherangeboten am Flughafen Zürich. Der starke Anstieg der Zahlen ist auf die Aufhebung der Einschränkungen während der Covid-19-Pandemie zurückzuführen.

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Durchgeführte Führungen, Rundfahrten und Touren	Anzahl Gruppen	856	1'482	3'177	3'420	3'698
	Anzahl Personen	14'741	26'956	63'659	70'314	78'159

Auch die Standorte im Ausland sind Zentren für Dienstleistungen und werden als Freizeitorte positioniert, wo dies möglich ist. In Brasilien besteht am Flughafen Florianópolis mit dem «Boulevard 14/32» ein Freizeit- und Vergnügungsbereich mit Essens-, Einkaufs- und Konzertmöglichkeiten auf über 11'000 m<sup>2</sup>, der im Berichtsjahr sein 5-Jahr-Jubiläum feiern konnte und der kontinuierlich weiterentwickelt wird. Im Berichtsjahr fanden dort 91 Veranstaltungen statt, die gesamthaft von 97'960 Personen besucht wurden. Zudem nahmen 1'235 Personen an Flughafenführungen teil. Am Flughafen wurden zudem auch Angebote der staatlichen Grundversorgung angesiedelt, zum Beispiel ein Standort des Strassenverkehrsamts für die Abwicklung der Fahrzeugzulassung, die in Brasilien jährlich erneuert werden muss, oder eine Tagesklinik im ehemaligen Terminalgebäude.

## Partner für Forschung und Bildung

Die Zusammenarbeit mit Hochschulen und Unternehmen, die in der Forschung tätig sind, ist für die Flughafen Zürich AG ein wichtiges Anliegen. Verschiedene Mitarbeitende stellen den Universitäten und Hochschulen wie der Universität Zürich, der ETH Zürich, der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW), der Universität St. Gallen (HSG) oder der Hochschule Luzern ihr Know-how und ihre Zeit 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 der Effizienz bei betrieblichen Abläufen und zur Reduktion von Umweltauswirkungen beitragen. Zur Rolle des Unternehmens in der Berufsbildung sind im Kapitel [› Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#) weitere Informationen zu finden.

## Sponsoring, gemeinnützige Aktivitäten und Partnerschaften

Im Mittelpunkt des [› Sponsoringengagements](#) der Flughafen Zürich AG steht das gesellschaftliche Leben in der Region. Das Unternehmen unterstützt am Standort Zürich kleinere lokale Vereine aus Sport und Kultur sowie gemeinnützige Organisationen ebenso wie Stadt- und Dorffeste und verschiedene grössere kulturelle Veranstaltungen in der Region. Das Hauptengagement gilt dem Eishockey, bei dem die Flughafen Zürich AG als Hauptpartnerin die Young Flyers unterstützt. Diesem Verbund von Eishockeyvereinen gehören über 720 Nachwuchsspielerinnen und Nachwuchsspieler an. Zudem ist das Unternehmen beim EHC Kloten, dem lokalen Eishockeyverein in der höchsten Schweizer Spielklasse, als Sponsor präsent.

Die Flughafen Zürich AG richtet beim Sponsoring nicht nur monetäre Beiträge aus, sondern stellt auch Naturalleistungen zur Verfügung. 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 Zurich Film Festival.

Die Flughafen Zürich AG organisiert und unterstützt an ihren internationalen Standorten gemeinnützige Aktivitäten, die der lokalen Bevölkerung zugutekommen. In Brasilien sind dies kulturelle Anlässe und solche mit sozialem und Bildungs-Charakter wie das Projekt «Água e Vida», das schon seit mehreren Jahren läuft. Es umfasst Bildungs- und Sensibilisierungsarbeit mit Schulklassen für den Schutz der Meere und wird an allen brasilianischen Standorten mit Mehrheitsbeteiligung durchgeführt. Unterrichtsstunden im Klassenzimmer zum nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen gehören ebenso dazu wie eine Reinigungsaktion am Strand. Das Projekt zum Thema «Schutz der Küstenv egetation» in Vitória wurde auch im Berichtsjahr durch eine Nichtregierungsorganisation mit Veranstaltungen in umliegenden Quartieren weitergeführt. Im Berichtsjahr neu lanciert wurde in Macaé das «Jiu-Jitsu-Projekt», in Zusammenarbeit mit der Baufirma, welche für den Pistenbau verantwortlich war. Es bietet 50 Kindern des angrenzenden Quartiers «Piracema» kostenlosen Unterricht in dieser Selbstverteidigungstechnik an. In Natal und Florianópolis wurden über 560 Kinder aus benachteiligten Verhältnissen für Führungen am Flughafen empfangen. Die Kinder verbrachten einen erlebnisreichen Tag und lernten die vielfältige Welt der Luftfahrt kennen.

Am Standort Noida in Indien genießt das gemeinnützige Engagement zugunsten umliegender Gemeinden einen hohen Stellenwert, weshalb Unternehmen ab einer gewissen Grösse dazu verpflichtet sind. Im Berichtsjahr wurde in Zusammenarbeit mit lokalen Nicht-Regierungs-Organisationen an zwei Projekten gearbeitet: Das erste ist ein Bildungsprogramm zur praxisnahen Weiterbildung von jungen Erwachsenen, welches im Berichtsjahr 54 Personen abgeschlossen haben. Das zweite Projekt wendet sich an Personen, die aufgrund des Flughafenbaus durch die Behörden umgesiedelt wurden (siehe Kapitel [Menschenrechte](#)) und befasst sich mit Gesundheit und medizinischer Versorgung, digitalen und finanzielle Kompetenzen sowie Berufs- und Schulbildung. Nach Inbetriebnahme des Flughafens sind Investitionen in den Bereichen Medizin, Bildung, Trinkwasserversorgung oder Strassenbau über einen Zeitraum von fünf Jahren geplant, beispielsweise Handpumpen für die Wasserversorgung oder die Instandsetzung eines Schulhauses.

# Lärm

**Die Flughafen Zürich Gruppe ist sich bewusst, dass der Flugbetrieb Lärmauswirkungen auf die Umgebung hat. Sie realisiert deshalb verschiedene 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. Verglichen mit anderen Drehkreuzen in Europa gilt am Flughafen Zürich die strengste Nachtflugregelung. 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 zusammenwirkender Faktoren ab. Grundsätzlich ist die Ausrichtung der Pisten und damit der Flugrouten ausschlaggebend. 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. Einen Einfluss haben 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 starke Zunahme der Bevölkerung in der Flughafenregion in den letzten Jahrzehnten, welche verglichen mit dem Kanton Zürich und der Gesamtschweiz überdurchschnittlich ausfiel.

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- und Abflüge an den Standorten in Brasilien mehrheitlich über dem Meer stattfinden und die Flughäfen in Chile ausserhalb von grossen Siedlungen liegen. Am Flughafen in Noida, Indien, stand im Berichtsjahr der Baulärm im Fokus. Dieser wird mit entsprechenden Messstellen überwacht. Nach der Inbetriebnahme ist die Einrichtung von weiteren Lärmmessstellen vorgesehen.

## 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. Weil die Zahlen des Berichtsjahres bis zur Publikation dieses Berichts noch nicht vorlagen, beziehen sich die folgenden Ausführungen auf die Zielerreichung des Vorjahres (2023). Am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) wurde dieses Ziel im Jahr 2023 wie auch 2022 erreicht. In der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) konnte die betroffene Fläche von

16.9 ha im Jahr 2022 auf 5.7 ha im Jahr 2023 reduziert werden. Zurückzuführen ist dies auf veränderte meteorologische Verhältnisse, wodurch lärmgünstigere Betriebskonzepte häufiger angewandt werden konnten. Während der zweiten Nachtstunde (23:00 bis 05:00 Uhr) dagegen wuchs die Fläche von 60.8 auf 114.8 ha im Jahr 2023 deutlich an. Grund dafür war die Zunahme von Verspätungen.

Im [Schallschutzprogramm](#) sind 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 Schallschutzmassnahmen umzusetzen oder eine Rückerstattung auszus zahlen. Dieses Ziel wurde in den letzten Jahren erreicht, so auch im Jahr 2024.

## 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 und Organisationen sind zentral. Seit Jahrzehnten werden deshalb 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.

Im Berichtsjahr stieg die Anzahl an Anfragen und Reklamationen gegenüber dem Vorjahr um knapp 3%. Der häufigste Grund für Anfragen und Reklamationen waren Starts Richtung Norden und die abendlichen Südanflüge (siehe [Lärmkennzahlen](#)).

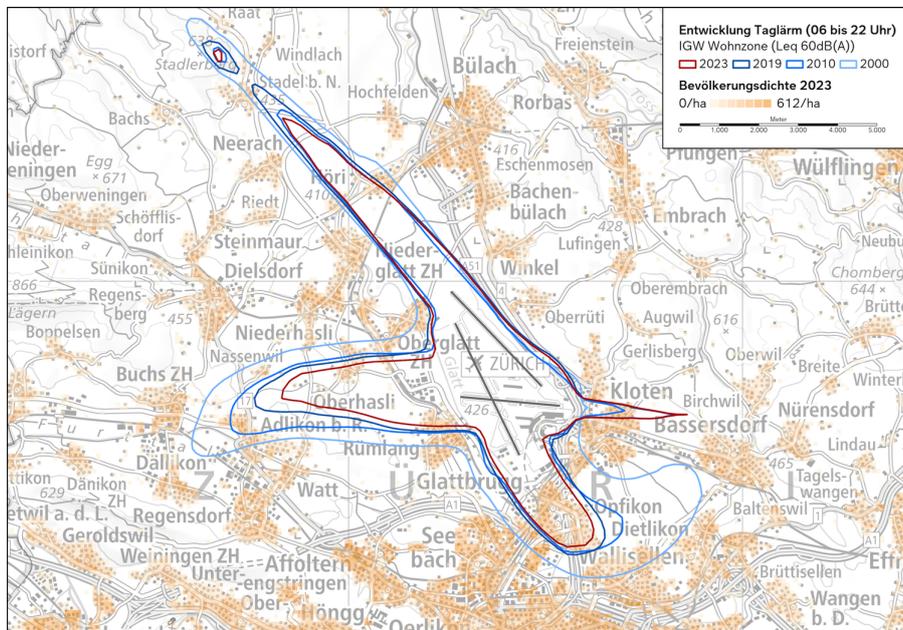
An den Standorten in Lateinamerika hat Fluglärm eine geringere Bedeutung. Dennoch existieren an den Flughäfen in Brasilien je eigene Kanäle, welche für Lärminformationen und -beschwerden zur Verfügung stehen. Die jeweilige Umweltlizenz der Flughäfen ist mit der Verpflichtung verknüpft, eine einfach zugängliche 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](#)).

Die Zahl der startenden und landenden Flugzeuge nahm im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 6% zu. Sie liegt Ende 2024 fast wieder auf dem Niveau von 2019. 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 = 60 dB(A))  
Quellen: EMPA, Statistisches Amt des Kanton Zürich, swisstopo

Die obenstehende Grafik zeigt die Veränderung der Fluglärmbelastung im Verlauf der Zeit am Flughafen Zürich. Gezeigt wird die Lärmkontur des Immissionsgrenzwerts (IGW) für die Wohnzone für verschiedene Jahre, wobei die umschlossene Fläche von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist. Der Vergleich zeigt die Verkleinerung der Fläche über die Jahre und damit den Rückgang der Lärmbelastung trotz konstantem bis wachsendem Flugverkehr. Diese Reduktion ist auf den technischen Fortschritt und die damit verbundene Lärminderung im Flugzeugbau zurückzuführen. Zu beachten ist, dass sich die Nachfrage nach der Pandemie 2023 noch nicht ganz erholt hat und dass die Lärmbelastung im Ostanflug aufgrund der von Jahr zu Jahr schwankenden Westwindlagen unterschiedlich ausfällt. Die Lärmkonturen des Berichtsjahrs sind erst per Mitte 2025 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. 1'500 m ü. M.) und nachts bis Flugfläche 80 (ca. 8'000 Fuss bzw. 2'500 m ü. M.) verbindlich. Die Einhaltung der Flugrouten wird mit Hilfe eines Monitoring-Systems 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 ans 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 145 (2023: 132) Ermittlungen eingeleitet, und es fanden 29 (2023: 38) Aussprachen mit Chefpilotinnen und -piloten statt.

## Nachtflüge und Ausnahmegenehmigungen

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 Gründe für die Verspätungssituation im Jahr 2024 lagen primär in Luftraumbeschränkungen in den Kriegsgebieten in Osteuropa und dem Nahen Osten mit Auswirkungen (Mehrverkehr) auf die umliegenden Flugsicherungen insbesondere auch in Deutschland. Engpässe in der europäischen Flugsicherung trugen ebenfalls zur Verspätungssituation bei. Die Flughafen Zürich AG setzt derzeit 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, Start geradeaus auf der Piste 16 bei Bise oder die Verlängerungen der beiden kürzeren Pisten, können aufgrund von langwierigen Entscheid- und Genehmigungsverfahren noch nicht umgesetzt werden. Die kurz- bis mittelfristigen Massnahmen beinhalten insbesondere die Planung und Bereitstellung von genügend Personal im gesamten Passagier- und Frachtabfertigungsprozess sowie die Optimierung der betrieblichen Abläufe. Ebenfalls soll durch eine am 10. Dezember 2024 beim BAZL beantragte Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge in der zweiten Nachtstunde die Verspätungssituation verbessert werden.

Im Jahr 2024 wurden 3'389 Flüge (2023: 3'506) zwischen 23:00 und 06:00 Uhr durchgeführt. Für insgesamt 411 Flüge (2023: 310 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit (23:30 bis 06:00 Uhr) stattfanden, wurden Ausnahmegenehmigungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt (siehe [Lärmkennzahlen](#)). Gründe für die vielen Nachtflüge waren Einschränkungen im europäischen Luftraum, technische Störungen am Flugzeug, schwierige meteorologische Bedingungen, die Friedenskonferenz für die Ukraine sowie Ausfälle der IT-Systeme bei Flughafenpartnern (z.T. weltweit). Verspätungen aufgrund von knappen personellen Ressourcen bei den Flughafenpartnern konnten dagegen gegenüber den Vorjahren deutlich reduziert werden.

## Nutzung der Schallschutzhalle

Die Schallschutzhalle trägt massgeblich zur Verminderung des Lärms von Triebwerkstandläufen bei. In der Halle können Triebwerke eines Flugzeugs bis zur Grösse einer Boeing 747-800 getestet werden. Weil die Schallschutzhalle den Lärm für die Anwohnenden zwar stark reduziert, aber nicht vollständig eliminiert, sind die Triebwerktests durch ein Lärmkontingent begrenzt.

Im Jahr 2024 wurden in der Schallschutzhalle insgesamt 449 (2023: 416) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Die Zeitspanne von 19:00 – 07:00 Uhr gilt für die Beurteilung des Standlaufärms gemäss eidg. Lärmschutzverordnung (LSV) als Nachtzeit. Bei den in der Nacht durchgeführten 131 Standläufen handelte es sich zu 79% um Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge sowie Business-Jets. Grossraumflugzeuge wurden hingegen mehrheitlich tagsüber von 07:00 – 19:00 Uhr getestet. Die zulässige Lärmdosis wurde sechs Mal überschritten. Der Grund für die Überschreitungen waren langandauernde Vollaststandläufe nachts zwischen 19:00 Uhr und 07:00 Uhr. Laut Vereinbarung mit den Nachbargemeinden darf die zulässige Dosis pro Jahr nicht mehr als 25-mal überschritten werden. Ausserhalb der Halle fanden im Berichtsjahr keine Standläufe über Leerlaufleistung statt.

## Lärmgebühren und Airport Zurich Noise Fund

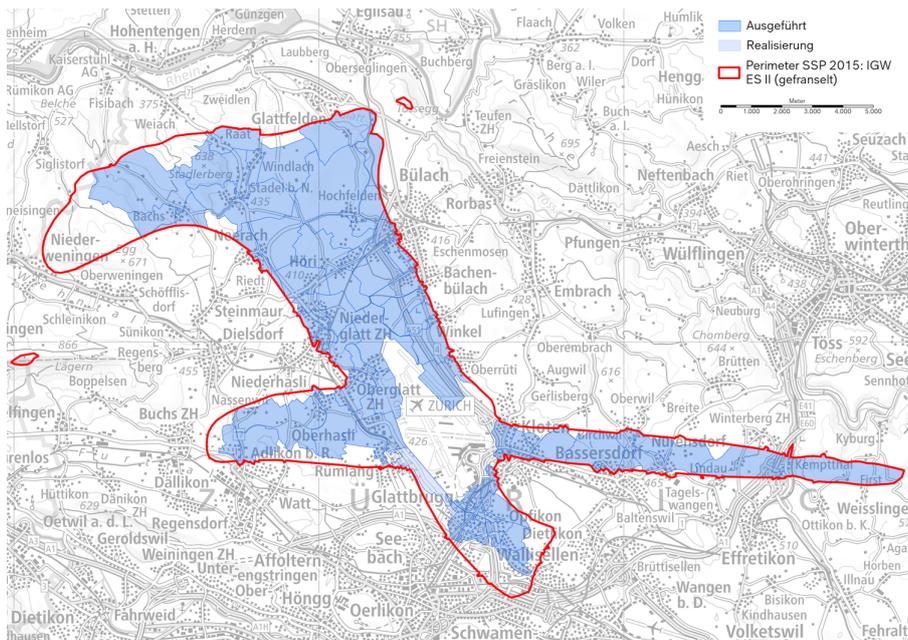
Mit der Erhebung von lärmabhängigen Gebühren wird für die Fluggesellschaften ein finanzieller Anreiz geschaffen, um mit möglichst lärmfreundlichen Flugzeugen von und nach Zürich zu fliegen. Dazu sind alle Jet-Flugzeuge in eine von fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt, 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](#) und das [Schutzkonzept Süd](#), sowie der Kosten für Lärm- und Überflugentschädigungen. 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 [Flugzeuiglärmgebühren](#) dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Weitere Details zum AZNF sind unter [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#) verfügbar.

Im Jahr 2024 wurden insgesamt CHF 16.0 Mio. Erträge aus Flugzeuiglärmgebühren generiert. Davon entfielen CHF 6.7 Mio. auf die ordentlichen, während 24 Stunden gültigen Lärmgebühren und CHF 9.3 Mio. auf die Tagesrand- und Nachtzuschläge.

## 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. Dies geschieht hauptsächlich durch den Einbau von Schallschutzfenstern im Schallschutzprogramm. Denjenigen Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern, die bereits auf eigene Initiative Schallschutzfenster eingebaut haben, werden die Kosten durch die Flughafen Zürich AG zurückerstattet. Mit 252 Objekten (Liegenschaften mit eigener Hausnummer) im Berichtsjahr hat das Unternehmen sein Ziel erreicht, von 2022 bis 2026 jährlich an mindestens 200 weiteren Objekten Schallschutzmassnahmen umzusetzen oder eine Rückerstattung ausbezahlen.



Schallschutzprogramm – Massnahmen Fenster in 2024; Quelle Hintergrundkarte: 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.

Von 1999 bis und mit 2024 wurden im Rahmen des Schallschutzprogramms und des Schutzkonzepts Süd rund CHF 330 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 6'010 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 17.1 Mio. Ausgaben im Jahr 2024 entfielen CHF 0.7 Mio. auf Projektierungen, CHF 12.6 Mio. auf Sanierungen und CHF 3.8 Mio. auf Rückerstattungen. Die Finanzierung erfolgte vollständig durch den AZNF.

Seit 1999 CHF

# 330 Mio.

für Schallschutzmassnahmen  
ausgegeben

Mit dem Schutzkonzept Süd schützt die Flughafen Zürich AG die Bewohnerinnen und Bewohner vor Aufwachreaktionen durch morgendliche Südanflüge. Sie stattet 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 derzeit beim Bundesverwaltungsgericht 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. Im Berichtsjahr wurden die Arbeiten zur ersten Etappe der Phase 2 in Angriff genommen. Bis Ende 2024 wurde in Wallisellen und Zürich Schwamendingen an 94 Liegenschaften die Ist-Aufnahme und die Projektierung durchgeführt. An 29 Häusern davon wurden die Massnahmen zudem bereits umgesetzt.

### **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 wurden bis Ende 2024 15'042 (75%) erledigt und dabei CHF 90.2 Mio. an Lärmentschädigungen ausbezahlt. 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

GRI A07

Flughafen Zürich, Schweiz	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Anzahl Einwohnende über Immissionsgrenzwert <sup>1)</sup>	56'348	10'303	17'449	49'143	59'124	n/a <sup>2)</sup>
Gesamtfläche Wohnzonen ausserhalb IGW SIL (ha) <sup>3)</sup>	96.2	0.0	0.0	77.7	120.5	n/a <sup>2)</sup>
Fläche Wohnzonen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a <sup>2)</sup>
Fläche Wohnzonen 1. Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	15.6	0.0	0.0	16.9	5.7	n/a <sup>2)</sup>
Fläche Wohnzonen 2. Nachtstunde (23:00 bis 05:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	80.6	0.0	0.0	60.8	114.8	n/a <sup>2)</sup>
Tagesfluglärmbelastung <sup>4)</sup> am NMT 1/ 3/ 6/ 10 (dB[A]) <sup>5)</sup>	66/59/66/59	61/55/59/55	62/55/60/54	64/57/64/57	64/59/65/59	66/58/66/58
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	273/214	303/103	284/93	58/23	307/109	318/131
davon Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	3	2	6	0	2	6
ausserhalb der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	1/0	1/0	19/2	134/13	8/0	0/0
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/ eingeleiteter Ermittlungen	4'144/136	3'628/83	4'584/89	4'837/138	5'202/132	5'046/145
Anzahl Nachtflugbewegungen (22:00 bis 06:00 Uhr)	12'968	3'157	4'422	10'109	13'564	14'612
davon in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr)	10'342	2'770	3'755	7'733	10'058	11'214
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen <sup>6)</sup>	272	69	75	241	310	411
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	65	31	23	38	30	30
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	20	12	1	7	9	16
davon diverse Ursachen	187	26	51	196	271	365
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte <sup>7)</sup>	6'400	6'700	5'350	5'560	5'760	6'010
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen <sup>8)</sup>	2'588	891	817	3'330	2'695	2'770

1) Umhüllende Lärmkurven; Informationen und Karten zum Immissionsgrenzwert sowie zum Alarm- und Planungswert sind unter [www.flughafen-zuerich.com/fluglaerm](http://www.flughafen-zuerich.com/fluglaerm) zu finden.

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 Beschwerden wie auch Anfragen über Lärmbelastung, Flugspuren, Entwicklung des Flugverkehrs usw.

# Ökologische Wirkungen

## Klima und Energie

**Die Flughafen Zürich Gruppe verfolgt das Ziel, den eigenen Treibhausgasausstoss bis 2040 auf netto null zu senken. Gleichzeitig begegnet sie den Herausforderungen des Klimawandels mit Anpassungsmassnahmen.**

### Relevanz

Die Flughafen Zürich Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, ihre eigenen Treibhausgas-Emissionen (Scopes 1 und 2) bis ins Jahr 2040 auf netto null zu senken, um damit ihren Beitrag zu leisten, den globalen Temperaturanstieg gemäss Übereinkommen von Paris auf deutlich unter zwei Grad zu begrenzen. Gleichzeitig ist das Unternehmen mit komplexen Risiken, verursacht durch den Klimawandel, konfrontiert. Diese gilt es zu erkennen und sich daran anzupassen. Mit dem vorliegenden Bericht wurde die Klimaberichterstattung gestützt auf die Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) angepasst und neu gegliedert. Damit erfüllt die Flughafen Zürich Gruppe die Anforderungen der Verordnung über die Berichterstattung über Klimabelange (Art. 3) und von Art. 964b OR.

GRI 3-3

Die Flughafen Zürich AG trägt jährlich die Treibhausgas-Emissionen pro Standort als CO<sub>2</sub>-Äquivalente in einem Inventar unter Anwendung der Standards des «Greenhouse Gas Protocols» zusammen (siehe [> Kennzahlen](#)). Alle Treibhausgas-Quellen werden verschiedenen Einflussphären, den sogenannten Scopes, zugeordnet. Der Scope 1, mit den unternehmenseigenen Quellen, umfasst am Standort Zürich im Wesentlichen die Wärmeversorgung, die eigene Stromproduktion und die Fahrzeugflotte. Beim Scope 2 handelt es sich um Emissionen, die bei der Produktion der eingekauften Energie entstehen. Der Scope 3 umfasst schliesslich alle übrigen Emissionsquellen am Flughafen (wie z.B. die Abfertigung der Flugzeuge inklusive des Fluges an die Zieldestination) sowie Quellen aus vor- und nachgelagerten Prozessen, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Zubringerverkehr, der Energieproduktion oder dem Einkauf von Gütern. Der weitaus grösste Teil aller Treibhausgas-Emissionen, inklusive der über die gesamte Wertschöpfungskette verursachten Emissionen, entfällt mit mehr als 99% auf den Scope 3.

## Ansatz und Fortschritt

### Governance

Klima ist als eines der fünf wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen Teil der strategischen Ausrichtung der Flughafen Zürich Gruppe und somit auch als Teilbereich in die gesamtheitliche Nachhaltigkeitsgovernance eingebunden. Die oberste Verantwortung über die nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens trägt der Verwaltungsrat. Er wird mindestens einmal jährlich über den aktuellen Stand des Klimaprogrammes informiert und entscheidet über strategische Aspekte betreffend die Themen der Nachhaltigkeit. Gleichzeitig obliegt ihm die Aufsicht über das Risikomanagement, einschliesslich der Klimarisiken. Einmal jährlich erhält der Verwaltungsrat das allgemeine Risiko-Reporting durch die Geschäftsleitung vorgelegt. Als Ausschuss des Verwaltungsrats ist das Audit & Finance Committee für die Nachhaltigkeits- und somit auch für die Klimaberichterstattung zuständig.

Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie liegt in den Händen der Geschäftsleitung. Sie beschliesst Ziele und Massnahmenpläne und beschäftigt sich im Rahmen des jährlichen Managementreviews zur Nachhaltigkeit mit Klimabelangen. Darüber hinaus werden die Geschäftsleitung wie auch der Verwaltungsrat im Rahmen von Kreditanträgen oder Umfeldbeurteilungen über Klimabelange informiert. Innerhalb der Geschäftsleitung ist das Thema Nachhaltigkeit und somit Klima dem Chief Financial Officer (CFO) zugeordnet. Er hat den Vorsitz des ESG-Steering Committee inne, welches die Nachhaltigkeitsthemen unternehmensweit koordiniert und worin Klima als eines von 15 Nachhaltigkeitsthemen geführt wird. Zugleich ist er Risikomanagement-Beauftragter der Geschäftsleitung (Chief Risk Officer) und als Linienvorgesetzter der Abteilung Nachhaltigkeit & Umwelt – der zentralen Koordinationsstelle für Klimathemen – verantwortlich für klimabedingte Risiken und Chancen am Standort Zürich (Risk Owner). Die Verantwortung für klimabedingte Risiken und Chancen der ausländischen Gruppenstandorte liegt beim Managing Director Zurich Airport International, welcher ebenfalls Mitglied der Geschäftsleitung ist.



## Klima-Strategie

Die Flughafen Zürich Gruppe ist von den längerfristigen Veränderungen der Klimamuster unmittelbar betroffen, was Auswirkungen auf ihre Strategie hat. Während das Unternehmen den Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft bereits vor Jahren als Notwendigkeit erkannt und ihren eigenen Treibhausgasausstoss am Standort Zürich seit 1991 um rund 50% gesenkt hat, rücken Risiken für die Geschäftstätigkeit und entsprechende Anpassungsstrategien an das sich verändernde Klima immer mehr in den Fokus.

In den Jahren 2023 und 2024 hat die Flughafen Zürich Gruppe ihre klimabedingten physischen Risiken und Übergangsrisiken gruppenweit identifiziert und an den Standorten in der Schweiz, Brasilien, Chile und Indien entlang der Betrachtungszeiträume 2040 und 2050+ sowie den Emissionsszenarien (Representative Concentration Pathways, RCP) RCP2.6 und RCP8.5 des Weltklimarats bewertet. Die Zeithorizonte wurden je nach Standort am Transitionsplan, an der Lebensdauer der Infrastruktur sowie der Konzessionsdauer der jeweiligen Flughäfen ausgerichtet. Der Umgang mit unmittelbaren, kurzfristigen physischen Ereignissen ist für das Unternehmen bereits heute Bestandteil des Tagesgeschäfts.

### Physische Risiken am Standort Zürich

Klimarisikotreiber	Risiko und Auswirkungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höhere mittlere Temperaturen</li> <li>▪ Stärker ausgeprägte Hitzewellen</li> <li>▪ Trockenperioden im Sommer</li> </ul>	<p><b>Hitzestress für Personal, Dienstleister und Passagiere im Freien:</b> erhöhte Betriebskosten für präventiven Gesundheitsschutz, Produktivitätseinbussen</p> <hr/> <p><b>Hitzeschäden an Asphaltpisten:</b> höhere Unterhaltskosten, zusätzliche Betriebskosten und höhere Abschreibungen bei verkürzter Nutzungsdauer, kürzere Investitionszyklen für Pistensanierungen</p> <hr/> <p><b>Erhöhter Kühlbedarf Gebäude:</b> erhöhte Betriebskosten durch die Zunahme des Energiebedarfs, Investitionen für die Neudimensionierung der Klimasysteme</p> <hr/> <p><b>Austrocknung der Moorflächen im Sommer:</b> höhere Unterhaltskosten, eventuell Investitionen für Nachbesserungen bei Mooraufwertungsprojekten/Ersatzmassnahmen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunahme von Extremwetterereignissen (Starkniederschlag, Extremwind, Gewitter)</li> </ul>	<p><b>Überschwemmung luftseitiger Flächen und landseitiger Zufahrtswege:</b> temporäre Betriebsbeeinträchtigungen, höhere Unterhaltskosten, potenzielle Investitionen für den Hochwasserschutz und Verbesserung der Entwässerungssysteme</p> <hr/> <p><b>Wassereinträge in Gebäude:</b> Sachschaden an Vermögenswerten, Unterhaltskosten, potenzielle Investitionen für die Verbesserung der Entwässerungssysteme, vorübergehende Betriebsbeeinträchtigungen</p> <hr/> <p><b>Gebäudeschaden und Betriebsunterbrüche bei Starkwindereignissen:</b> Sachschaden an Vermögenswerten, kurzzeitige Betriebsunterbrüche oder Betriebseinschränkungen, potenziell höhere Betriebskosten für die Irregularitätsbewältigung</p> <hr/> <p><b>Handling- und Betankungsstopp bei Blitzschlag:</b> potenzielle Zunahme kurzzeitiger Betriebsunterbrüche und daraus folgend Verspätungen, höhere Betriebskosten für die Irregularitätsbewältigung</p> <hr/> <p><b>Flugplanstörungen aufgrund schwerwiegender meteorologischer Ereignisse an Drittplätzen:</b> Auswirkungen wie Verspätungen, Umleitungen, Annulationen</p>

An den Standorten in Brasilien, Chile und Indien wurden, ergänzend zum Standort Zürich, weitere physische Risiken identifiziert: Erstens der steigende Meeresspiegel und das damit verbundene Risiko für häufigere Überschwemmungen für den Flughafen in Macaé, welcher nur wenige Meter über Meer liegt. Zweitens länger andauernde Trockenheitsperioden und damit verbundene Wasserknappheit (Vitória, Natal, Antofagasta, Iquique, Noida) sowie Staubentwicklung (Noida). Drittens Brände der Vegetation aufgrund der Trockenheit in Flughafennähe, welche die Luftqualität beeinträchtigen, auf das Flughafenareal übergreifen oder durch Rauchentwicklung den Flugbetrieb stören könnten (Flughäfen in Brasilien).

### Klimaresilienz

Um den identifizierten physischen Risiken zu begegnen, hat die Flughafen Zürich Gruppe vier Handlungsfelder definiert:

- Bauliche Massnahmen beim Um- oder Neubau von Gebäuden und Anlagen
- Betriebliche Optimierungslösungen durch den Einsatz neuer Technologien
- Kurzfristige betriebliche Interventionen
- Monitoring

Klimatische Entwicklungen gemäss den aktuellen länderspezifischen Klimaszenarien werden in der Planung und Umsetzung von Vorhaben (insbesondere bei weitreichenden Infrastrukturentwicklungen) bereits berücksichtigt. Dies beispielsweise beim Einsatz widerstandsfähiger Materialien oder durch die Neudimensionierung im Um- oder Neubau von Gebäuden und Anlagen. Um den negativen Auswirkungen des Klimawandels im täglichen Betrieb begegnen zu können, prüft die Flughafen Zürich AG technologische Innovationen auf deren Anwendbarkeit und entwickelt Konzepte für die Intervention. Mit einem verstärkten Monitoring sollen direkte und indirekte klimabedingte Ereignisse erfasst, analysiert und die Erkenntnisse in der Folge für die Planung von Anpassungsmassnahmen berücksichtigt werden.

### Übergangsrisiken

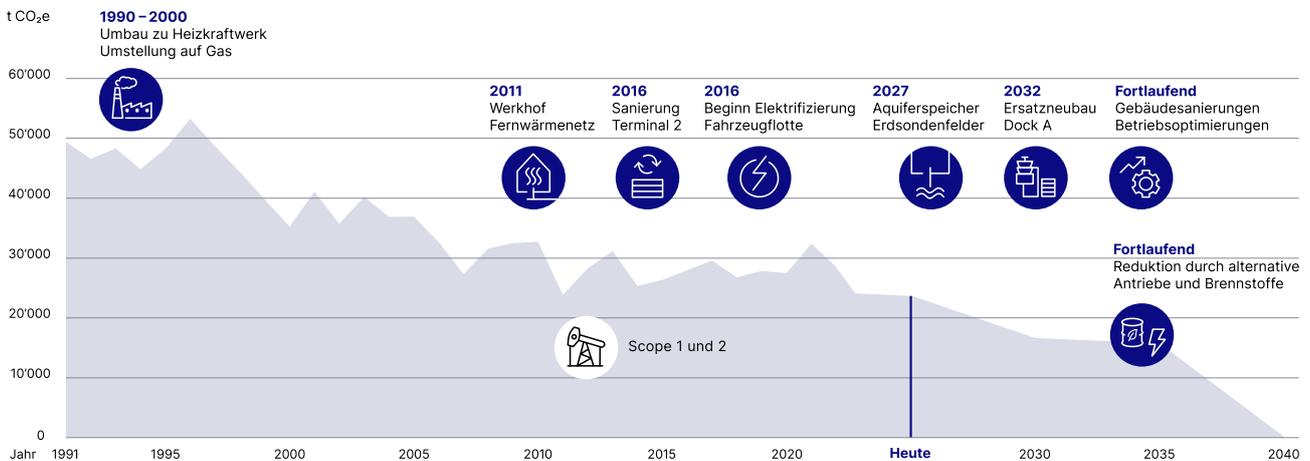
Treiber	Risiko und Auswirkungen
Markt	Verlust von Marktanteilen aufgrund von verändertem Kundenverhalten und veränderten Luftverkehrsmustern
Energie und Technologien	Höhere Beschaffungskosten für die Umstellung auf erneuerbare Energien (und Carbon Removal) bei erhöhter Nachfrage und begrenzter Verfügbarkeit
	Reputationsschaden aufgrund unzureichender Entwicklungsfortschritte und begrenzter Verfügbarkeit emissionsarmer Energien und Technologien für die Luftfahrt
Reputation	Erschwerner Zugang zu erschwinglicher Finanzierung aufgrund steigender Erwartungen des Kapitalmarkts an die Dekarbonisierung
Politik und Regulierung	Wachstumsbegrenzung durch die Verteuerung von Flugreisen als Folge von Regulierungen
	Erschwerte bauliche und betriebliche Entwicklung aufgrund der Zunahme des politischen Drucks auf betriebliche Rahmenbedingungen und Entwicklungsprojekte
	Erhöhte Betriebskosten aufgrund von kostentreibenden Umweltregulierungen

## Chancen

Abgesehen von den Risiken, ergeben sich für die Flughafen Zürich Gruppe aus den Veränderungen des Klimas und dem damit einhergehenden Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft auch Chancen. Zusätzlich zu den Betriebskosteneinsparungen durch Energieeffizienz- und Substitutionsmassnahmen sowie einer möglichen Abnahme des Wärmebedarfs im Winter sind an dieser Stelle insbesondere das Erschliessen neuer Märkte und eine nachhaltige Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zu erwähnen. Durch das Ergreifen angemessener Massnahmen wird ausserdem die allgemeine Resilienz gestärkt, wodurch auf künftige Veränderungen besser reagiert werden kann.

## Netto-Null Transitionsplan

Der bisherige Transitionsplan, der den Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft für den Standort Zürich aufzeigt, wurde im Berichtsjahr erneut weiterentwickelt und konkretisiert. Die definierte [Roadmap](#) steht im Einklang mit den Zielen des Klimaabkommens von Paris und ist mit den Schweizer Klimazielen vereinbar. Sie verfolgt das Ziel, bis ins Jahr 2040 (Scope 1 und 2) an allen Standorten netto null Treibhausgas-Emissionen zu erreichen. Dazu verzichtet das Unternehmen gänzlich auf den Kauf von Kompensations-Zertifikaten. Netto null bedeutet vielmehr, 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 Treibhausgas-Emissionen der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich seit 1991 und Absenkungspfad bis 2040.

Den grössten Beitrag zur Absenkung der Treibhausgas-Emissionen in Scope 1 leistet der im Berichtsjahr verabschiedete «Masterplan Energie und Dekarbonisierung Immobilien 2040». Dieser beinhaltet verschiedene Massnahmen um am Standort Zürich einerseits den Bedarf an Wärme-, Kälte- und elektrischer Energie zu senken und andererseits die Art der Energiebereitstellung auf nicht-fossile Alternativen umzustellen. Heute hat das flughafeneigene Heizkraftwerk, das mittels Wärme-Kraft-Kopplung Wärme für das Fernwärmenetz und Strom für den Eigenbedarf produziert, den grössten Anteil an den Scope-1-Emissionen. Betrieben wird es mit Erdgas oder Heizöl, die auf diese Weise effizient genutzt werden, aber gleichwohl zu erheblichen Treibhausgas-Emissionen führen. Spätestens ab dem Jahr 2035 soll die Umstellung auf nicht-fossile Brennstoffe einen signifikanten Beitrag zur Senkung der verbleibenden Treibhausgasemissionen leisten.

Mit Optimierungen an Anlagen und energetischen Sanierungen von bestehenden Gebäuden erhöht die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich die Energieeffizienz von Jahr zu Jahr. Um die Umstellung auf eine fossilfreie Wärmeversorgung zu erreichen, stehen drei Projekte im Mittelpunkt: saisonale Energiespeicherung, die «Energiezentrale Mitte» und Anpassung der Verbraucher an ein Niedertemperaturnetz. Ab 2027 soll eine glaziale Rinne in etwa 300 Metern Tiefe als saisonaler thermischer Speicher genutzt werden, um einen Teil des Wärme- und Kältebedarfs am Flughafenkopf zu decken. Die Eignung dieses thermischen Speichers ist in Prüfung. Im Berichtsjahr wurde erfolgreich ein Testbrunnen erstellt, der weitere Erkenntnisse über die Beschaffenheit des Untergrunds, des Wassers und die Ergiebigkeit des Projektes lieferte. Mit diesem Projekt verbunden ist die Erstellung der «Energiezentrale Mitte», welche als Wärmepumpen-Kältemaschinen-Energiezentrale das Verbindungsglied zwischen den saisonalen Speichern und den an das Niedertemperaturnetz angepassten Verbrauchern bilden wird. Zu Letzteren gehört insbesondere das neu zu erstellende Dock A, dessen Bau ab 2030 geplant ist. Bereits heute wird ein relevanter Anteil der Flughafen-Infrastruktur, darunter das Dock E, der Circle und Teile des Werkhofs, durch Nutzung des Untergrunds mit Wärme und Kälte versorgt. Der Circle kommt beinahe vollständig ohne fossile Energieträger aus und ist mit dem Nachhaltigkeitslabel LEED Platinum sowie dem Minergie-Qualitätslabel ausgezeichnet.

Die Flughafen Zürich AG produziert ganzjährig Strom mit Photovoltaikanlagen und im Winter zusätzlich mit dem Heizkraftwerk. Im Berichtsjahr wurde eine neue Photovoltaikanlage im Werkhofareal in Betrieb genommen. In den nächsten Jahren plant sie den Ausbau weiterer Photovoltaikanlagen. Zur Deckung des gesamten Strombedarfs bezieht der Flughafen zudem ganzjährig emissionsarmen Strom vom lokalen Netzbetreiber.

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. Ein Meilenstein war im Berichtsjahr die Beschaffung von drei Abfall-Sammelfahrzeugen mit elektrischem Antrieb, die die bisherigen Gas-betriebenen ablösen. Mit der Zunahme von batteriebetriebenen Fahrzeugen verbunden ist der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur. Im Berichtsjahr gingen 76 neue Ladepunkte für die Fahrzeuge der Flughafen Zürich AG und der Flughafenpartner in Betrieb.

## Airport Carbon Accreditation

Die Flughafen Zürich AG ist bei [Airport Carbon Accreditation \(ACA\)](#) akkreditiert. Dies ist das weltweit verbreitete und anerkannte Programm des Internationalen Flughafenverbandes (ACI), welches die Flughäfen bei der effektiven Reduktion von Treibhausgas-Emissionen unterstützt und den Fortschritt einstuft. Der Standort Zürich ist auf Stufe vier von fünf akkreditiert, was neben der Senkung der Treibhausgase 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 Treibhausgasreduktionen bewegen, bedingt.



Drei der Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien, nämlich Florianópolis, Vitória und Macaé, sind auf Stufe 2 akkreditiert. Dies bedeutet, dass sie ihren Treibhausgasausstoss von Jahr zu Jahr reduzieren. Im Berichtsjahr wurde die für das Jahr 2025 angestrebte Akkreditierung auf Stufe 4 vorbereitet. Der Flughafen Natal, welcher erst Anfang des Berichtsjahres zum Portfolio hinzukam, soll wie der im Bau befindliche Flughafen Noida, Indien, ebenfalls akkreditiert werden.

## Grossverbrauchervereinbarung

Eine wichtige Zielgrösse im Energiemanagement ist die Grossverbrauchervereinbarung, welche die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich mit der Baudirektion des Kantons Zürich abgeschlossen hat. 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 (Fluggäste, 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 am Standort Zürich ihre Ambition auf eine Vorreiterrolle im Bereich des Klimaschutzes und der Energie. Als Akteurin der Initiative setzt sie konkrete Massnahmen zur Energieeffizienzsteigerung, zum Ausbau erneuerbarer Energien und zur Treibhausgas-Emissionsreduktion um.

## Partner

Kein nachhaltiger Flughafen ohne Einbezug weiterer Unternehmen am Flughafen, die einen grossen Anteil an den Scope-3-Emissionen haben: Die Flughafen Zürich Gruppe setzt sich aktiv dafür ein, dass auch die Flughafenpartner ihre Emissionen massgeblich reduzieren. Der Ausbau der notwendigen 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 andere. Sie bringt eine grosse Reduktion der Treibhausgas-Emissionen der Flugzeuge, welche die stationären Anlagen nutzen müssen und die Hilfstriebwerke erst kurz vor Triebwerkstart in Betrieb nehmen dürfen. Dies führt ebenso dazu, dass die Schadstoff- und Lärmemissionen wesentlich reduziert werden. Dieselbe Art von Anlagen für die stationäre Versorgung der Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft wurden auch an sämtlichen Dock-Standplätzen an den Standorten Florianópolis, Vitória und Natal in Brasilien realisiert.

## Nachhaltige Flugtreibstoffe

Der Umstieg auf alternative und nachhaltige Treibstoffe für Flugzeuge (Sustainable Aviation Fuels, kurz SAF), die den weitaus grössten Anteil an den Scope-3-Emissionen der Flughafen Zürich AG ausmachen, ist ein wichtiger Pfeiler zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen im Luftverkehr. Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Anstrengungen der Fluggesellschaften, den Anteil von SAF an den eingesetzten Treibstoffen zu erhöhen, in der Rolle als Kompetenzzentrum bei ihren Partnern am Flughafen Zürich sowie schweizweit und an ihren Standorten im Ausland. Ausserdem unterstützt sie politische Bestrebungen für eine mit der EU harmonisierte Beimischquote in der Schweiz.

Die Unterstützung der Flughafen Zürich AG für SAF zeigt sich unter anderem in einer Übereinkunft mit der Synhelion SA, welche mit einer neuen Technologie synthetischen Treibstoff aus Wasser, CO<sub>2</sub> und Sonnenenergie produziert, der sowohl für Flugzeuge als auch für Fahrzeuge eingesetzt werden kann. Im Berichtsjahr hat Synhelion die erste industrielle Demonstrationsanlage zur Produktion von erneuerbarem Solartreibstoff in Jülich, Deutschland, in Betrieb genommen. Die Flughafen Zürich AG hat eine Vereinbarung zur zukünftigen Abnahme von synthetischem Dieseltreibstoff für ihre Gross-Fahrzeuge abgeschlossen.

## Auslandstandorte

Auch für die Standorte im Ausland mit Mehrheitsbeteiligung gilt die gruppenweite Netto-Null-Zielsetzung bis 2040. In Brasilien wurde beispielsweise die Fahrzeugflotte seit Anfang des Berichtsjahres mit Bioethanol betankt, was den Ausstoss von CO<sub>2</sub> ebenso verringert hat wie verschiedene Energie-Effizienzmassnahmen ([> Transitionsplan](#)). Zudem 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, wurden verschiedene Machbarkeitsstudien durchgeführt und mit Betriebsstart im Geschäftsjahr 2025 erfolgt die Erarbeitung eines Transitionsplans.

## Klima-Risikomanagement

Die klimabedingten Risiken und Chancen für die Flughafen Zürich Gruppe wurden im Rahmen von «Climate Impact Assessments» für die einzelnen Standorte ermittelt und bezüglich Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkungen beurteilt. Diese Beurteilung erfolgte mehrheitlich qualitativ, anhand eines umfassenden Konsultationsprozesses mit Experten aus den betroffenen Geschäftsbereichen. Am Standort Zürich dienten die aktuellen Schweizer Klimaszenarien als Grundlagen, in Brasilien und Chile die entsprechenden nationalen Grundlagen. Am Standort Noida, Indien, ist eine ausführliche Risikoanalyse für nach der Inbetriebnahme im Jahr 2025 geplant. Für die Bewertung der Risiken wurde auf das Schema aus dem allgemeinen Risikomanagement der Flughafen Zürich Gruppe zurückgegriffen. Künftig wird die Ermittlung und Beurteilung klimabedingter Risiken ins unternehmensweite Risikomanagementtool und in einen integrierten Risikobericht zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats integriert.

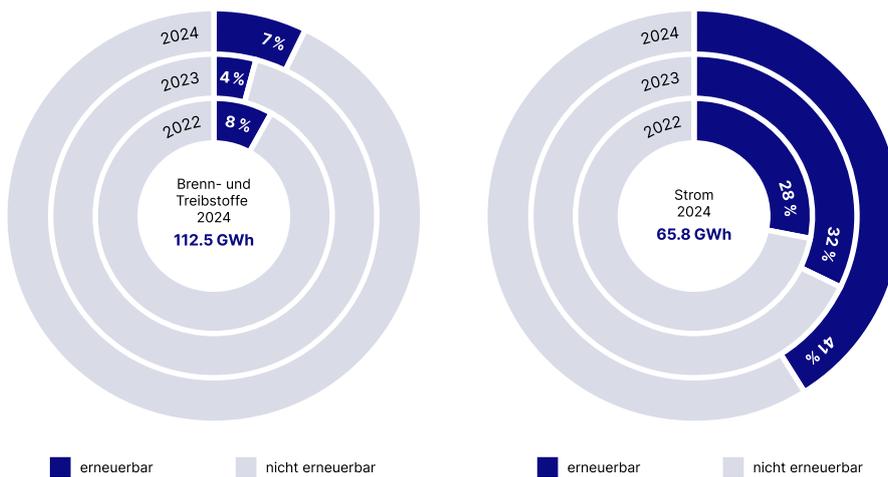
Die Linieneinheiten sind für den Umgang mit klimabedingten Risiken zuständig, weshalb jedes Risiko einem verantwortlichen Bereich zugeordnet ist. Die Bereichsleiterin oder der Bereichsleiter als Risk Owner entscheiden über die Umsetzung angemessener Anpassungsmassnahmen, welche im Berichtsjahr in einem Adaptationsplan systematisch festgehalten wurden (siehe [> Klimaresilienz](#)). Die Reduktion der Treibhausgas-

Emissionen erfolgt seit Jahren durch zahlreiche Massnahmen (siehe > [Transitionsplan](#)), deren Umsetzung erfolgt bei den entsprechenden Linieneinheiten.

## Situation im Berichtsjahr

Am Standort Zürich war der Bedarf an produzierter Wärme im Berichtsjahr leicht höher als im Vorjahr. Ein wesentlicher Grund dafür war der Ausfall einer grossen Anlage zur Abwärmenutzung, der mit Einsparungen andernorts nicht kompensiert werden konnte und stattdessen mit Wärme aus dem Heizkraftwerk ersetzt werden musste. Hingegen konnte der Anteil erneuerbarer Energie an der thermischen Energie gesteigert werden. Dies einerseits dank der Inbetriebnahme der erneuerten Energiezentrale im Dock E, wo die Wärmepumpen nun mehr Energie liefern. Andererseits wurde, nach einem Jahr Unterbruch, wieder ein Anteil Biogas für das Heizkraftwerk eingekauft. Der Bedarf an Strom lag auf demselben Niveau wie im Vorjahr. Der Anteil der erneuerbaren Energie stieg auch hier an, dank der Erhöhung der eingekauften Menge erneuerbaren Stroms.

Die erhöhte Wärmeproduktion führte zu leicht höheren Treibhausgasemissionen. Weil aber gleichzeitig andernorts, namentlich bei den Fahrzeugen, eine Reduktion der Emissionen erzielt werden konnte, ging die Emissionsmenge für Scope 1 insgesamt leicht zurück. In der Folge fiel auch die Menge an ausgestossenen Treibhausgasen in Scope 1 und 2 gegenüber dem Vorjahr tiefer aus.



Anteil erneuerbarer Energie am Flughafen Zürich

## Kennzahlen

### Treibhausgas-Emissionen

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

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
CO <sub>2</sub> e Scope 1 Flughafen Zürich AG	Tonnen	26'284	32'372	29'043	23'992	23'843
CO <sub>2</sub> e Scope 2 Flughafen Zürich AG	Tonnen	1'212	19	24	21	19
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>27'496</b>	<b>32'390</b>	<b>29'067</b>	<b>24'014</b>	<b>23'861</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 3 <sup>1)</sup>	Tonnen	1'657'154	1'803'913	3'471'982	4'153'941	4'636'736
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 1	Tonnen	n/a	91	248	299	199
CO <sub>2</sub> e Scope 2	Tonnen	n/a	980	364	387	0
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>n/a</b>	<b>1'071</b>	<b>612</b>	<b>686</b>	<b>199</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 3 <sup>2)</sup>	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	116'569
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 1	Tonnen	n/a	82	202	305	283
CO <sub>2</sub> e Scope 2	Tonnen	n/a	1'193	390	354	0
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>n/a</b>	<b>1'274</b>	<b>592</b>	<b>659</b>	<b>283</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 3 <sup>2)</sup>	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	62'374
<b>Flughafen Natal, Brasilien</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	919
CO <sub>2</sub> e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	0
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>919</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 3 <sup>2)</sup>	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	102'583
<b>Flughafen Antofagasta, Chile</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 1	Tonnen	22	10	12	64	70
CO <sub>2</sub> e Scope 2	Tonnen	458	452	446	520	474
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>480</b>	<b>462</b>	<b>458</b>	<b>584</b>	<b>544</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 3 <sup>2)</sup>	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	20'087
<b>Flughafen Iquique, Chile</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 1	Tonnen	97	99	57	77	105
CO <sub>2</sub> e Scope 2	Tonnen	328	350	541	527	363
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>425</b>	<b>449</b>	<b>598</b>	<b>604</b>	<b>468</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 3 <sup>2)</sup>	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	12'382
<b>Flughafen Noida, Indien</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
CO <sub>2</sub> e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	31	40	67
CO <sub>2</sub> e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	41	218	331
<b>Total Scope 1 und 2</b>	<b>Tonnen</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>73</b>	<b>258</b>	<b>398</b>

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 bis und mit 2023 Flugzeuge im LTO-Zyklus und Reisestrecke zur Destination, übrige Emissionsquellen am Flughafen (Abfertigung, andere Heizungen) und gesamter landsseitiger Verkehr von Start- zu Zielort für alle Verkehrsmittel; Ab 2024 gesamte Wertschöpfungskette gemäss GHG-Protokoll.

2) Gemäss GHG-Protokoll relevante Kategorien der Wertschöpfungskette berücksichtigt.

# Energie

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

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Thermische Energie	MWh	88'302	120'634	106'154	103'689	107'678
erneuerbar	MWh	1'480	1'584	8'886	4'292	8'094
nicht-erneuerbar	MWh	86'822	119'050	97'268	99'397	99'584
Treibstoffe	MWh	3'662	4'772 <sup>1)</sup>	4'632 <sup>1)</sup>	5'558 <sup>1)</sup>	4'874
erneuerbar	MWh	0	0	0	0	324
nicht-erneuerbar	MWh	3'662	4'772 <sup>1)</sup>	4'632 <sup>1)</sup>	5'558 <sup>1)</sup>	4'550
Strom	MWh	44'933	47'315	59'688	64'184	65'826
erneuerbar	MWh	11'839	14'263	16'651	20'370	27'087
nicht-erneuerbar	MWh	33'093	33'052	43'036	43'815	38'739
<b>Gesamtenergieverbrauch (Thermische Energie, Treibstoff, Strom)</b>	<b>MWh</b>	<b>136'896</b>	<b>172'722 <sup>1)</sup></b>	<b>170'474 <sup>1)</sup></b>	<b>173'432 <sup>1)</sup></b>	<b>178'378</b>
Gesamtverbrauch Primärenergie <sup>2)</sup>	MWh	411'709	456'589	505'205	494'359	504'238
Energieintensität nach GVV <sup>3)</sup>	%	94.8	111.2 <sup>1)</sup>	103.9 <sup>1)</sup>	88.8 <sup>1)</sup>	87.9

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	252	310	301	390
Stromverbrauch	MWh	9'420	7'716	8'423	10'654	11'111
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>n/a</b>	<b>7'968</b>	<b>8'733</b>	<b>10'955</b>	<b>11'501</b>

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	254	345	403	515
Stromverbrauch	MWh	10'820	9'492	9'147	9'747	9'179
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>n/a</b>	<b>9'746</b>	<b>9'492</b>	<b>10'150</b>	<b>9'694</b>

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	253
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	n/a	14'058
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>14'311</b>

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	89	40	49	46	61
Stromverbrauch	MWh	1'121	1'107	1'092	1'150	1'540
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>1'210</b>	<b>1'147</b>	<b>1'141</b>	<b>1'196</b>	<b>1'601</b>

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	393	400	231	420	840
Stromverbrauch	MWh	802	856	1'323	1'290	1'451
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>1'195</b>	<b>1'256</b>	<b>1'554</b>	<b>1'710</b>	<b>2'291</b>

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	117	152	258
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	51	307	331
<b>Gesamtenergieverbrauch</b>	<b>MWh</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>168</b>	<b>459</b>	<b>589</b>

1) Rückwirkende Korrektur.

2) Systemgrenze Gesamtflughafen ohne Treibstoffe.

3) Energieverbrauch gemessen an der Energiebezugsfläche und den Benutzereinheiten; Zielvorgabe wurde wegen neu hinzugekommenen Gebäuden im Jahr 2021 auf 109.5 erhöht.

# Abfall und Kreislaufwirtschaft

**Abfälle vermeiden, Ressourcen schonen und graue Emissionen senken:  
Die Flughafen Zürich AG bekennt sich zur Kreislaufwirtschaft mit Fokus  
auf den Immobilienbereich.**

## Relevanz

Die umfangreiche Infrastruktur eines Flughafens mit zahlreichen Hoch- und Tiefbauten sowie hohem Materialumsatz im Betrieb hat grosses Potenzial, einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft zu leisten. Diese möchte Produkte und Materialien im Umlauf halten, damit weniger Primärrohstoffe benötigt werden und weniger Abfälle entstehen. Indem langlebige, reparaturfähige und wiederverwendbare Produkte beschafft und erstellt werden, lassen sich Materialkreisläufe verlangsamen und reduzieren. In zweiter Priorität gilt es, durch die stoffliche Verwertung die Materialkreisläufe zu schliessen.

Die Flughafen Zürich AG als Bauherrin mit einem grossen jährlichen Bauvolumen, steht in der Pflicht, mit kreislauforientiertem Bauen einen Beitrag zu leisten, um die Menge der grauen Emissionen (bei der Erstellung entstehende Treibhausgasemissionen) zu senken und den Einsatz nicht-erneuerbarer Materialien zu reduzieren. Im Berichtsjahr hat das Unternehmen mit dem Anschluss an die «Charta kreislauforientiertes Bauen» das klare Bekenntnis dazu abgegeben. Gemeinsam mit anderen grossen Immobilienbesitzern möchte sie das kreislauffähige Bauen in der Schweiz, das noch am Anfang steht, vorantreiben.

Im Betrieb und im Unterhalt stehen weiterhin der schonende Umgang mit Ressourcen und die Verwertung von Materialien am Ende ihrer Lebensdauer im Fokus. Denn an Flughäfen fällt eine breite Palette an unterschiedlichen Abfällen 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.

An den Standorten im Ausland gehören die Vermeidung und die Verwertung von Abfällen ebenfalls zu den prioritären Umweltschutzmassnahmen. Sowohl an den Standorten in Chile und Brasilien als auch in Indien legt die Flughafen Zürich Gruppe grossen Wert darauf, die Stoffkreisläufe zu schliessen und negative Auswirkungen auf die Umwelt durch Abfälle zu vermeiden, indem sie fachgerecht entsorgt werden.

## Ansatz

Die Flughafen Zürich AG als Bauherrin und Betreiberin von Infrastrukturbauten legt bezüglich Kreislaufwirtschaft den Fokus auf die Bautätigkeit mit ihren erheblichen Materialflüssen und Mengen an grauer Energie. Da das kreislauforientierte Bauen in der Bauwirtschaft noch nicht etabliert ist, beschäftigt sich das Unternehmen aktuell damit, wie die Messbarkeit grauer Emissionen und damit die Vergleichbarkeit unterschiedlicher Konzepte sichergestellt werden kann. Zusätzlich sollen Reduktionsziele definiert und ein Aktionsplan mit Massnahmen entwickelt werden. In der Rolle als Bauherrin sitzt die Flughafen Zürich AG an entscheidenden Hebeln, nachhaltigen Konzepten zum Durchbruch zu verhelfen. Wie das am besten geschehen kann, wie zum Beispiel Zirkularität und graue Emissionen als Zuschlagskriterium in Ausschreibungen verwendet werden können, wird im Moment an konkreten Projekten durchgespielt und evaluiert.

Bezüglich des Umgangs mit Abfall steht das Prinzip der Vermeidung an erster Stelle. Das Abfallkonzept des Flughafens Zürich ist nach den Grundsätzen «vermeiden – verwerten – umweltverträglich entsorgen» aufgebaut. Stoffkreisläufe werden nach Möglichkeit geschlossen und Stoffflüsse minimiert. Die mit der Abfallentsorgung verbundenen Kosten werden den eigentlichen Verursacherinnen und Verursacher weiterverrechnet, womit 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.

Die Abfallkennzahlen am Flughafen Zürich werden nach den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelt, was die Vergleichbarkeit über die Jahre ermöglicht. Mineralische Abfälle aus Bautätigkeit, Frostschutzmittel und organische Abfälle aus dem Grünunterhalt sind darin nicht eingerechnet. Demgemäss betrug die Quote der stofflichen Verwertung für den Gesamtflughafen im Berichtsjahr 46.5%.

Materialien, die nicht stofflich verwertet werden, können am Standort Zürich 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 16'769 Tonnen Abfall entsorgt. Das sind rund 8% mehr als im Vorjahr und damit dem Wachstum bei den Passagierzahlen entsprechend.

## Auslandsbeteiligungen

Die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien haben sich zum Ziel gesetzt, die Menge des deponierten Abfalls drastisch zu reduzieren. Im Berichtsjahr wurde 84% des angefallenen Abfalls nicht mehr auf Deponien gebracht, sondern anderen, höherwertigen Entsorgungswegen zugeführt. Das gesetzte Ziel von 90% wurde damit leider nicht erreicht. Dennoch ist die hohe Quote ein Erfolg, der auf einen zweiseitigen Ansatz zurückzuführen ist: Einerseits werden die Flughafenpartner vertraglich in die Pflicht genommen und mit finanziellen Anreizen ermutigt, ihre Abfälle zu trennen und die Abfallmenge zu reduzieren. Andererseits werden die Abfälle mit viel Aufwand und von Hand in die unterschiedlichen Fraktionen getrennt, damit sie einem höherwertigen

Entsorgungsweg zugeführt werden können. An den zwei Flughäfen in Chile wurden ebenfalls weitere Anstrengungen unternommen, um die Quote der stofflichen Verwertung zu steigern.

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	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge <sup>1)</sup>	Tonnen	8'623	8'506	12'943	15'574	16'769
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	55.2	51.3	46.4	46.7	46.5
Konfizierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle	Tonnen	56	80	171	201	212
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge	Tonnen	383	412	469	741	1'189
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	59.2 <sup>2)</sup>	59.5
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge	Tonnen	349	172	581	669	408
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	84.1 <sup>2)</sup>	73.3
Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	n/a	n/a	385
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	58.9
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge	Tonnen	328	180	151	230	228
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	0.0	0.0
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge	Tonnen	55	79	92	353	254
davon stoffliche Verwertung (z.B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	0.0	0.0
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	2	12	8
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.

2) Rückwirkende Korrektur.

# Luftqualität

**Die Flughafen Zürich Gruppe ist bei der Messung und Modellierung von Luftschadstoffen weltweit führend und realisiert laufend Massnahmen, um die Menge an ausgestossenen Luftschadstoffen zu senken.**

## Relevanz

Die Luftqualität ist eines der Schwerpunktthemen der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich. Die Luftschadstoffe an Flughäfen können generell vier Quellen 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. Den grössten Anteil an den Emissionen haben die Flugzeugtriebwerke. Unterschieden werden folgende besonders relevanten Luftschadstoffe: Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Feinstaub (PM), flüchtige organische Verbindungen (VOC) und Kohlenmonoxid (CO).

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

Der Flughafen Zürich AG ist eine transparente und vollständige Information wichtig. Sie informiert am Standort Zürich umfassend 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 welche ebenso Grenzwerte existieren, werden flächendeckend modelliert und gleichzeitig punktuell gemessen. Dazu kommen am Flughafen sowohl eine vollautomatische Messstation zum Einsatz als auch ein sogenannter Passivsammler, der den Leitschadstoff Stickstoffdioxid misst. Anfang des Berichtsjahres wurden neue, moderne Messgeräte für Ultrafeinstaub, also Partikel kleiner als 0.1 Mikrometer, in Betrieb genommen. Diese wurden gemeinsam mit einem Industriepartner entwickelt und lösen die bisherigen Messgeräte ab.

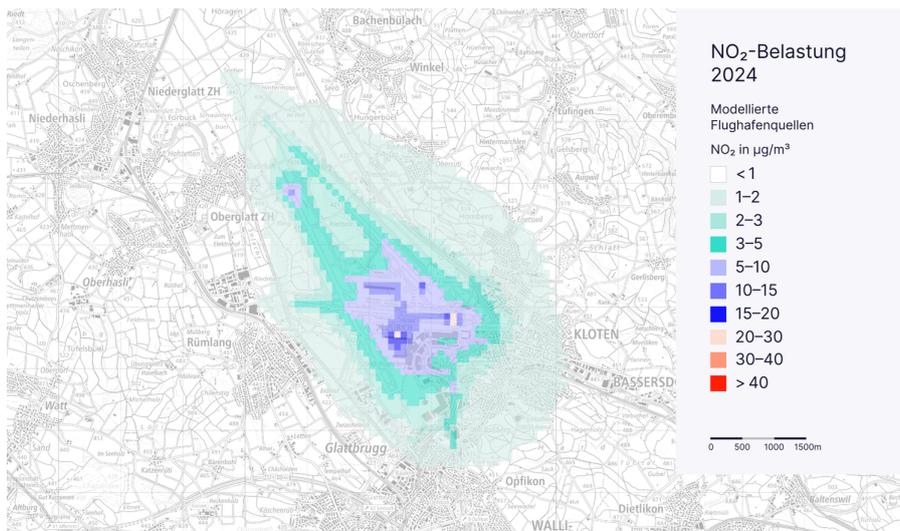
Um den Ausstoss von Luftschadstoffen zu reduzieren, ergreift die Flughafen Zürich AG Massnahmen in allen vier genannten Bereichen, wo die Schadstoffe entstehen. Die Massnahmen betreffen nicht nur das Unternehmen selbst, sondern auch seine Partner am Flughafen. Emissionsabhängige Landegebühren, die seit langem in Kraft sind, wirken auf den Einsatz schadstoffärmerer Flugzeuge hin.

Zur weiteren Senkung der Emissionen der Flugzeuge stehen am Standort Zürich an allen Dock-Standplätzen stationäre Systeme für die Versorgung mit Strom und klimatisierter Luft zur Verfügung. Dies verursacht deutlich weniger Schadstoff-, aber auch weniger Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, 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.

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 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.

## Situation im Berichtsjahr

Die gegenüber dem Vorjahr höhere Zahl an Flugbewegungen hat Auswirkungen auf die Luftqualität. Die berechneten Emissionsmengen haben zugenommen. Die gemessenen Immissionswerte hingegen, bei denen der Flughafen nur eine von diversen beitragenden Quellen ist, lagen auf demselben Niveau wie im Vorjahr. Dass die Luftbelastung nicht ebenso anstieg, lag an den meteorologischen Bedingungen, 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 wurden periodisch und an mehreren Standorten durchgeführt und lagen für alle gemessenen Schadstoffe (u.a. NO<sub>2</sub>, PM, CO, SO<sub>2</sub>) unterhalb der lokalen Grenzwerte.

An den Standorten in Lateinamerika ist noch kein dauerhaftes Luftschadstoffmonitoring eingerichtet. Die Einführung eines solchen ist an den Standorten in Brasilien für die nächsten Jahre vorgesehen. Im Berichtsjahr wurden entsprechende Vorarbeiten gestartet.

## Kennzahlen

### Luftqualität

GRI 305-7; AO5

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
NO <sub>x</sub> -Emissionen	Tonnen	535	611	1'005	1'184	1'249
davon Flugzeug <sup>1)</sup>	Tonnen	469	539	929	1'098	1'169
davon Bodenabfertigung	Tonnen	19	22	32	31	28
davon Infrastruktur	Tonnen	38	39	32	41	38
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	9	11	12	13	15
VOC-Emissionen	Tonnen	134	129	176	197	207
davon Flugzeug <sup>1)</sup>	Tonnen	79	88	131	149	157
davon Bodenabfertigung	Tonnen	8	9	14	16	17
davon Infrastruktur	Tonnen	42	27	25	24	25
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	5	5	7	8	8
CO-Emissionen	Tonnen	544	568	881	1'012	1'060
davon Flugzeug <sup>1)</sup>	Tonnen	491	512	816	935	985
davon Bodenabfertigung	Tonnen	10	12	17	19	18
davon Infrastruktur	Tonnen	14	15	12	14	17
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	28	29	36	43	40
PM-Emissionen	Tonnen	8	10	14	16	16
davon Flugzeug <sup>1)</sup>	Tonnen	6	7	11	13	14
davon Bodenabfertigung	Tonnen	1	1	2	2	1
davon Infrastruktur	Tonnen	1	2	1	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.

# Biodiversität

**Naturflächen sind im Siedlungsgebiet unter Druck. Die ausgedehnten Grünflächen auf Flughäfen leisten einen Beitrag zur Vielfalt von Lebensräumen und Arten. Wo ökologisch wertvolle Flächen beansprucht werden, leistet die Flughafen Zürich AG Ersatz.**

## Relevanz

Biodiversität bedeutet Vielfalt von Arten und Lebensräumen und ist eines der Fokusthemen im Bereich Umweltschutz am Standort Zürich. Die Flughafen Zürich Gruppe trägt an all ihren Standorten eine Verantwortung für den Erhalt der vorhandenen Lebensräume und der dortigen Biodiversität. Aufgrund der unterschiedlichen Standortbedingungen gestalten sich die Ausgangslage und die Prioritäten von Standort zu Standort unterschiedlich. Allen gemeinsam ist die Absicht, die Flughäfen mit so wenig negativen Auswirkungen auf Fauna und Flora wie möglich zu betreiben und gleichzeitig Projekte zur Förderung der ökologischen Vielfalt umzusetzen. An allen Standorten besteht zudem die gesetzliche Pflicht, unvermeidliche Eingriffe in die Biosphäre anderweitig zu kompensieren.

Internationale Vorschriften, die den Sicherheits- und Betriebsaspekten an Flughäfen Rechnung tragen, verlangen oder empfehlen bestimmte Pflege- und Unterhaltmassnahmen auf Grünflächen innerhalb des Flughafenareals. Diese bilden für die Flughafen Zürich Gruppe, zusammen mit den Anforderungen des Naturschutzes in den lokalen Gesetzgebungen, die Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung der Grünflächen.

Am Standort Zürich wurde der Flughafen 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 SIL-Perimeter (Perimeter des Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, Objektblatt Zürich) 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.

Auch die Flughäfen in Brasilien befinden sich angrenzend an sensible Ökosysteme, seien es Küsten (Florianópolis, Vitória, Macaé) oder Regenwald (Natal), die es zu erhalten gilt. In Noida, Indien, wurden für den Bau des neuen Flughafens Naturflächen beansprucht, welche geschützte Arten beheimaten. In Chile liegt an beiden Standorten das Flughafenareal und damit dessen Entwicklung und Unterhalt in den Händen der Behörden.

## Ansatz

Am Standort Zürich trifft die Flughafen Zürich AG alle notwendigen Vorkehrungen, um den ökologischen Wert der geschützten Flächen innerhalb des Flughafenperimeters 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 übrigen Flughafengeländes als Langgraswiesen können Flugbetriebsinteressen und Interessen des Naturschutzes gleichzeitig erfüllt werden (siehe Abschnitt [› Vogelschlag](#)).

Sollen Grünflächen überbaut werden, so wird deren ökologischer Wert durch anerkannte Methoden bewertet 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 unter anderem vom Bund als prioritär angesehen werden.

Das grösste derartige anstehende Projekt ist die [› Aufwertung der Glatt](#), des Flusses im Westen des Flughafens, mit welchem die Flughafen Zürich AG Ersatz für mehrere Bauprojekte leistet. Die Bauarbeiten an der Glatt werden ab 2025 in Angriff genommen und voraussichtlich 2027 fertiggestellt.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich weitere Massnahmen ergriffen, um die Arten- und Lebensraumvielfalt innerhalb des Flughafenperimeters zu erhöhen. So wird beispielsweise mit gezielten Massnahmen die Zauneidechse an geeigneten Standorten im Flughafenpark, der via Circle zugänglich ist, gefördert.

Der Erhalt der Biodiversität und des ökologischen Wertes der Grünflächen an den Flughäfen ist auch in Brasilien ein wichtiges Thema. Und auch in Indien, wo in Noida der im Bau befindliche Flughafen ebenfalls grosse Grünflächen umfasst, wurde im Berichtsjahr am Konzept für den Erhalt der Naturwerte rund um den Flughafen gearbeitet. Die Hirschziegenantilope und der Saruskranich wurden als Leitarten definiert, auf welche sich die Schutzbemühungen für die Lebensräume fokussieren. Das umfassende 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. Besondere Aufmerksamkeit erhielt während den Bauarbeiten der Erhalt des wertvollen Oberbodens, der mit zahlreichen Massnahmen geschützt wurde.

## 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. Dies gilt auch für die Standorte in Brasilien, Chile und Indien.

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 Mäusen konkurrenzieren. In Brasilien werden an den Standorten Florianópolis und Vitória Falken eingesetzt, um Einzelvögel schonend zu vergrämen.

# Wasser

**Ein sorgsamer Umgang mit der Ressource Wasser und die Reinigung von Abwässern ist für die Flughafen Zürich Gruppe selbstverständlich.**

## 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 Notwendigste 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. Aufgrund von Bauarbeiten im Bereich Flughafenkopf war der Grundwasserbezug im Berichtsjahr nicht wie gewohnt möglich, weshalb stattdessen mehr Trinkwasser eingespiesen werden musste.

Die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe in Lateinamerika beziehen ihr Trinkwasser ebenso vom öffentlichen Netz und setzen laufend Massnahmen um, um den Bedarf an Frischwasser zu reduzieren. Unter dem Namen «Aqua Project» werden diverse Massnahmen an den Flughäfen in Brasilien zusammengefasst mit folgenden drei Stossrichtungen: Die Aufbereitung von gebrauchtem Wasser, die Bedarfsreduktion und die genaue Messung des Verbrauchs. Im Berichtsjahr wurden beispielsweise Massnahmen umgesetzt, um am Flughafen in Vitória das Kondenswasser der stationären Klimatisierungsanlagen für Flugzeuge aufzufangen und so der weiteren Verwendung als Grauwasser zugänglich zu machen.

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 der 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 ARA selbst wurde in den vergangenen sieben Jahren bei laufendem Betrieb modernisiert und erweitert. Die Behandlung des Abwassers mit einem neuen biologischen Verfahren ermöglicht den Ersatz von herkömmlichen Reinigungsstufen bei geringerem Energieaufwand und weniger Platzbedarf.

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 im Bau, die das Wasser so aufbereitet, dass es als Grauwasser, zum Beispiel für Kühlung und Bewässerung genutzt werden kann.

## Flugzeug- und Flächenenteisung

Um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, müssen im Winter sowohl die Flugzeuge als auch die Betriebsflächen am Flughafen Zürich eisfrei gehalten werden.

Der Winter 2023/2024 war geprägt durch ausserordentlich hohe Niederschlagsmengen. Die Temperaturen lagen zwar deutlich über der Norm, weshalb nur durchschnittlich viel Schnee fiel. Aufgrund der häufigen Niederschlagsereignisse lag der Bedarf an Flächenenteisungsmitteln dennoch deutlich über der üblichen Menge. Anders bei den Flugzeugenteisungsmitteln: Deren eingesetzte Menge war im langjährigen Durchschnitt. Für die Enteisung von Flugzeugen wird Propylenglykol verwendet, während bei der Flächenenteisung Formiate zum Einsatz kommen. Auf Fahrstrassen, in Parkhäusern sowie im Werkhofareal wird herkömmliches Streusalz genutzt.

Das mit Enteisungsmitteln belastete Abwasser von den Betriebsflächen wird aufgefangen und je nach Verschmutzungsgrad einem von drei Behandlungswegen zugeführt (mehr Informationen online unter [Zurich Airport De-Icing Wastewater](#)). Einzigartig ist die 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. Um die vorhandenen Verregnungsfelder noch besser auslasten zu können, wurde auch im zurückliegenden Winter weiter an der Optimierung gearbeitet.

Um den Erfolg der Anlage 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 2023/2024 lag der Behandlungsgrad bei 90% (Vorjahr 96%). Die effektiv unbehandelt abgeschwemmte Menge Kohlenstoff war folglich vergleichsweise hoch und betrug 34 Tonnen. Weil die Einzugsgebiete der Anlage vor allem auf die Flugzeugenteisung zugeschnitten sind, im Verhältnis aber mehr Flächenenteisungsmittel ausgebracht wurde, wirkte sich dies negativ auf den Behandlungsgrad aus. Ein weiterer Grund für den tiefen Behandlungsgrad ist der hohe Verbrauch an Enteisungsmitteln für die Flugzeuge bei Niederschlag, da viel mehr Enteiser auf Pisten und Rollwege abtropft.

## Kennzahlen

### Frischwasserverbrauch

GRI 303-3

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Trinkwasser	m <sup>3</sup>	410'550	402'903	499'552	579'792	676'454
Grundwasser	m <sup>3</sup>	100'980	113'069	208'874	168'505	91'821
Regenwasser	m <sup>3</sup>	3'712	4'993	9'490	14'283	17'766
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>515'242</b>	<b>520'965</b>	<b>717'916</b>	<b>762'580</b>	<b>786'042</b>

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Trinkwasser	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	67'634	59'358
Aufbereitetes Wasser aus ARA	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	62	237
Regenwasser	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	8'551	12'587
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>76'247</b>	<b>72'182</b>

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Trinkwasser	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	83'940	89'347
Regenwasser	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	6'379	9'039
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>90'319</b>	<b>98'386</b>

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>90'013</b>

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Trinkwasser	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	32'400	24'110
Aufbereitetes Wasser aus ARA	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	2'736	1'929
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>35'136</b>	<b>26'039</b>

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Trinkwasser	m <sup>3</sup>	n/a	n/a	n/a	50'400	50'232
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>50'400</b>	<b>50'232</b>

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Total Frischwasser</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>

## Enteisungsmittelverbrauch

AO6

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
Flugzeugenteisungsmittel	m <sup>3</sup>	982	862	1'252	1'474	1'372
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig	m <sup>3</sup>	112	1'338	501	515	982
Flächenenteisungsmittel fest	Tonnen	0	16	0	4	17
Tausalze für übrige Flächen	Tonnen	60	569	137	204	254
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege)	in %	98	88	95	96	90
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff	Tonnen	5	23	13	15	34

# Gesellschaftliche Wirkungen

## Arbeits- und Flugbetriebssicherheit

**Die Flughafen Zürich Gruppe unternimmt alles Erforderliche, um Menschen, Flugzeuge, Fahrzeuge und Infrastruktur vor Schäden, Unfällen und kriminellen Handlungen zu schützen.**

### Relevanz

Es gehört zum Selbstverständnis des Unternehmens, an all seinen Standorten das komplexe System Flughafen 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 Auslandsgeschäft 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 der Sicherheitskonzepte bei den Flughafenbetreibern, die Ausführung wird vertraglich an private Sicherheitsunternehmen delegiert. Die Konzepte 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 am Flughafen Zürich werden die Sicherheitsanforderungen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) überwacht, welches sich wiederum weitgehend auf europäische Vorgaben (EASA) abstützt, die für die Flughafen Zürich AG bindend sind. 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 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 deren 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. Um die organisationale Resilienz am Standort Zürich weiter zu stärken, wurde im Berichtsjahr ein bereichsübergreifendes Business Continuity Management (BCM) inkl. der Ausarbeitung einer firmenweiten BCM-Policy initiiert. Die Flughafenfeuerwehr und der Rettungsdienst sind auf dem Flughafengelände in einer Wache untergebracht, gehören aber zu «Schutz & Rettung Zürich», einer Organisation der Stadt Zürich. Für die personelle Ergänzung im Ereignisfall steht die professionelle kantonale Zivilschutzorganisation am Flughafen bereit.

Auch im Berichtsjahr wurden am Standort Zürich im November wieder die Sicherheitstage durchgeführt, als Teil der fortlaufenden Kampagne «Gemeinsam sicher». Diese werden zusammen mit den Flughafenpartnern organisiert und machen aktuelle Sicherheitsaspekte aus den Bereichen Safety, Security, Arbeitssicherheit und Brandschutz erlebbar. Die Sicherheitstage dienen der Sensibilisierung und Weiterbildung in den genannten Themen. Es haben über 1'200 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 Ansprechstelle für Airlines, Behörden und sämtliche weitere 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 sowie die Safety-Kultur im Flughafensystem zu stärken und weiterzuentwickeln. Die Sicherheit von Personen soll jederzeit 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 und jeweils aktuelles Ausbildungsniveau sicher. Hinzukommen periodische Awareness-Kampagnen, die einzelne Aspekte, wie zum Beispiel Safety Hotspots, 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 (Just Culture) gefördert, die das Melden von kritischen oder potenziell kritischen Ereignissen unterstützt. Ziel ist es, wo nötig Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten und umzusetzen. Neben herkömmlichen Kanälen (z.B. persönlich am Schalter der Flugbetriebsaufsicht, telefonisch oder schriftlich) steht für anonyme Meldungen auch eine elektronische Plattform für [Sicherheitshinweise](#) zur Verfügung. Im Berichtsjahr sind über die Plattform 60 Hinweise eingegangen (einer davon anonym). Sämtliche eingegangene 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 getroffenen 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 zwei angekündigte Inspektionen durch das BAZL durchgeführt. Zusätzlich führte der flughafeninterne Auditorenpool unter der Leitung des «Safety & Compliance Office» 32 Audits, Inspektionen oder Dokumentenüberprüfungen durch. Es wurden wenige Abweichungen und einige Empfehlungen identifiziert, grössere Mängel wurden keine festgestellt.

Das Ziel aller ergriffenen Massnahmen ist es, die Anzahl von Unfällen und Vorfällen pro Jahr gemessen an der Anzahl Flugbewegungen laufend zu reduzieren. Während die Anzahl Schäden an Flugzeugen und Infrastruktur leicht zurückging, wurde bei den Schadenfällen an Fahrzeugen nochmals eine Zunahme verzeichnet. Die Gründe dafür liegen nach wie vor in der mangelnden Erfahrung des Personals der Flughafenpartner als Folge der vielen Neueinstellungen, der mit zusätzlichen Schulungen und Hilfestellungen

nicht im gewünschten Masse entgegengewirkt werden konnte. Änderungen an der Infrastruktur durch Baustellen und damit verbunden veränderte Verkehrssituationen beeinträchtigen die Safety-Performance ebenfalls. Absolut betrachtet lag das Safety-Level nach wie vor auf hohem Niveau.

Im Berichtsjahr wurde vom Safety & Compliance Office ein neues IT-Tool (SMS-Tool) eingeführt, welches systematisch und effizient alle Safety-relevanten Themen abbildet und in der täglichen Arbeit eine grosse Effizienzsteigerung mit sich bringt. Mithilfe dieses Tools können unter anderem Gefahren und Risiken künftig systematischer und proaktiver identifiziert und entsprechende Massnahmen eingeleitet werden.

## **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.

Zur Erhöhung der Flugbetriebssicherheit wurde im Berichtsjahr ein Drohnen-Detektionssystem evaluiert, dessen Inbetriebnahme für den Januar 2025 geplant ist. Das schnelle Erkennen einer möglichen Gefährdung durch einen Drohneneinflug in den Flughafenperimeter wird eine raschere Intervention sowie Information an die Flugsicherung ermöglichen.

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 186 Qualitätskontrollen durch. Gesamthaft wurden 35 Abweichungen, davon keine gravierend, festgestellt und mit entsprechenden Massnahmen korrigiert.

Im Berichtsjahr kam es am Flughafen Zürich zu keinem Ereignis mit terroristischem Hintergrund.

## Arbeitssicherheit und Brandschutz

Die Gewährleistung der Arbeitssicherheit für alle Mitarbeitenden entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf allen Ebenen. 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](#)).

GRI 403-1; 403-2

Arbeitsabläufe, Anlagen, Arbeitsmittel oder Arbeitsstoffe werden regelmässig und nach Ereignissen oder Unfällen auf Gefahren hin analysiert. Dafür verantwortlich sind die internen Sicherheitsbeauftragten, welche entsprechend ausgebildet sind. Sie leiten die jeweiligen Verbesserungsmassnahmen 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 von verschiedenen Behörden kontrolliert. Dabei werden der tägliche Betrieb, aber auch die systematische Umsetzung von Massnahmen in den Fachthemen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Brandschutz betrachtet. Nachdem die Prozesse für Gefahrenermittlungen, Audits und Unfallabklärungen vor zwei Jahren überarbeitet wurden, zeigt sich nun, dass sich diese bewähren. Mit dem standardisierten Vorgehen erarbeiten die Sicherheitsbeauftragten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zuhanden der Vorgesetzten, welche in der Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitenden stehen. Durch softwaregestütztes Massnahmenmanagement werden die Massnahmen dokumentiert sowie deren Wirkung nachverfolgt und statistisch ausgewertet.

Es wurden im Berichtsjahr keine berufsbedingten Krankheiten, keine schwerwiegenden Arbeitsunfälle und keine arbeitsbedingten 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 die regelmässige Schulung 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, Indien, gehören 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. Die Unversehrtheit der Arbeitenden geniesst eine hohe Priorität und eine Vielzahl von Massnahmen werden umgesetzt, um dies sicher zu stellen, sei es beispielsweise die medizinische Betreuung oder die Verfügbarkeit von persönlichen Schutzausrüstungen, angepasst auf die jeweilige Tätigkeit.

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. 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 arbeitsbedingten Todesfälle registriert.

**GRI 403-9; 403-10**

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

## Kennzahlen

<b>Flughafen Zürich AG, Standort Zürich</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	2'513	1'711	2'503	2'240	2'737
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	11'431	10'145	8'742	12'050	11'021
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien 1)</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	14	0
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	11'301	3'357
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien 1)</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	0	102
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTE's	n/a	n/a	n/a	671	0
<b>Flughafen Natal, Brasilien 2)</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	n/a	0
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	n/a	0
<b>Flughafen Antofagasta, Chile 1)</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	1'391	2'333
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	0	0
<b>Flughafen Iquique, Chile 1)</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	2'478	3'000
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	637	12'000
<b>Flughafen Noida, Indien 3)</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

1) Die Daten wurden ab 2023 erhoben.

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

3) Der Flughafen in Noida, Indien, befindet sich derzeit noch im Bau.

<b>Flughafen Zürich, Schweiz</b>	<b>Einheit</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.18	0.19	0.11	0.14	0.12
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.34	0.25	0.34	0.39	0.47
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.47	0.40	0.32	0.57	0.54
<b>Flughafen Florianópolis, Brasilien 1)</b>						
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.02	0.04
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.00	0.00
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.00	0.00
<b>Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien 1)</b>						
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.00	0.04
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.00	0.08
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.00	0.08
<b>Flughafen Natal, Brasilien 2)</b>						
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	n/a	0.00
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

1) Die Daten wurden ab 2023 erhoben.

2) 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

Im anspruchsvollen Umfeld, in dem sich die Flughafen Zürich Gruppe bewegt, sind sorgfältige Entscheidungen gefragt. Der Betrieb der Flughäfen erfordert vom Unternehmen jeden Tag neue Entscheidungen, die nicht nur in finanzieller, sondern auch in ethischer Hinsicht hohen Anforderungen genügen müssen. Um den Erfolg der Flughafen Zürich Gruppe langfristig sicher zu stellen, ist sie auf ein stabiles und tragfähiges Umfeld angewiesen, zu welchem sie selbst einen Beitrag leisten kann. 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](#) festgehalten. Das Dokument liegt in Deutsch, Englisch, Spanisch und Portugiesisch vor, also in einer der Amtssprachen aller Länder, in denen ein Auslandsengagement mit Mehrheitsbeteiligung besteht. Die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland haben auf Länderebene ihren je eigenen Verhaltenskodex, welcher im Minimum die Anforderungen des gruppenweiten Kodex erfüllen muss.

Um auch gegenüber den Geschäftspartnern die Erwartungen zu kommunizieren, sind diese neu in einem [Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#) festgehalten. Dies bezogen auf die Themen Menschenrechte, Umweltschutz, Korruptionsprävention, Wettbewerb, Daten und Informationen. Der Verhaltenskodex ergänzt bisherige Vorgaben und verlangt die Bereitschaft zur Transparenz und zur Zusammenarbeit sowie die Möglichkeit zur risikobasierten Überprüfung durch die Flughafen Zürich AG selbst oder beauftragte Dritte. Damit dehnt das Unternehmen seine Anforderungen an eine verantwortungsvolle Geschäftsführung auf die Wertschöpfungskette aus.

## 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](#)). Im Berichtsjahr wurde an einem neuen, ergänzenden Beschwerdekanaal gearbeitet, welcher ab dem Jahr 2025 Dritten dazu dienen soll, vermutete oder tatsächliche Verstösse gegen den gruppenweiten Verhaltenskodex an das Unternehmen zu melden. Insbesondere gemeint sind die Themen Datenschutz, Korruption, Kartell- und Beschaffungsrecht sowie Menschenrechte.

Die brasilianischen Flughäfen sind durch den Konzessionsvertrag verpflichtet, im Sinne einer Ombudsstelle niederschwellige Kontaktmöglichkeiten anzubieten. Dementsprechend betreiben die Flughäfen in Florianópolis, Vitória, Macaé und Natal je eine eigene Website mit der Möglichkeit, schriftlich Beschwerden einzureichen. Der Fokus liegt hierbei auf dem Thema Lärm. Die Flughafenbetreiber sind verpflichtet, die Rückmeldungen 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, Indien, besteht ein formaler Beschwerdeprozess auf elektronischem Weg. Für alle weiteren Stakeholder befindet sich ein solcher im Aufbau.

## Compliance Management

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

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

GRI 2-27

## Whistleblowing-Meldestelle

GRI 2-26

Die Flughafen Zürich Gruppe 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 Abteilung Human Resources 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 ging eine Meldung ein, die analysiert wurde. Die Anfrage betraf die Einstufung von Dokumenten Dritter und ihr urheberrechtlicher Schutz. Im Gespräch konnten die offenen Fragen geklärt werden. Die Meldung erforderte darüber hinaus keine weiteren Massnahmen.

Die Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien, Chile sowie Indien verfügen ebenfalls über definierte Whistleblowing-Meldestellen und entsprechende Prozesse. In Brasilien ist eine Meldung zu moralisch verwerflichem Verhalten eines Mitarbeitenden eingegangen. Diese Meldung wurde gemäss geregelter Verfahren untersucht und führte zu personellen Anpassungen, womit die Situation bereinigt werden konnte. In Chile und Indien gingen im Berichtsjahr keine Meldungen ein.

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 Personalabteilung 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 geltenden [› Betriebsreglement für den Flughafen Zürich](#) (Beilage 2 zu Anhang 4) wird transparent offengelegt, welche Infrastrukturen monopolisiert sind. Flughafengebühren für die Nutzung dieser Infrastrukturen werden in einem behördlich regulierten Verfahren unter Aufsicht des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) festgelegt und erhoben. Dabei werden Einnahmen sowohl aus aviatischen als auch aus ausgewählten (nicht aber allen) nicht-aviatischen Aktivitäten berücksichtigt, um die Flughafengebühren zu berechnen (sog. «Hybrid-Till»; siehe hierzu auch den Abschnitt «Zusatzangaben gemäss Verordnung über die Flughafengebühren (FGV)» in der [› Segmentberichterstattung](#)). Diese Verfahren gewährleisten, dass Nutzer in die Festsetzung der Flughafengebühren eingebunden werden und unter anderem Auskünfte über deren Kostenbasis erhalten können.

Ebenfalls im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich ist der Marktzugang für Bodenabfertigungsunternehmen und Fluggesellschaften geregelt. Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, diesen Anspruchsgruppen Zugang zu den Infrastrukturen nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien zu gewähren und die Infrastrukturen entsprechend zu verwalten.

Auch die Konzessionen der internationalen Beteiligungen unterliegen staatlichen Regulierungen, die je nach Land unterschiedlich ausgestaltet sind. So sind die grösseren Flughäfen in Brasilien durch die Nationale Zivilluftfahrtagentur Brasiliens ([› ANAC](#)) über ein sogenanntes «Dual-Till»-System (siehe [› ICAO](#), Seite 10) reguliert. Dies bedeutet,

dass aviatische und nicht-aviatische Einnahmen vollkommen separat betrachtet werden und ausschliesslich die aviatischen Einnahmen für die Berechnung der Gebühren berücksichtigt werden. 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 (siehe > [ICAO](#), Seite 10) reguliert.

Im Berichtsjahr ging eine Anzeige bei der Schweizerischen Wettbewerbskommission ein, die sich gegen den Umgang mit Taxi-Standplätzen am Flughafen Zürich wandte. Die Wettbewerbskommission konnte keinen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder den Missbrauch von relativer Marktmacht erkennen und hat deshalb die Angelegenheit nicht weiterverfolgt. Im Übrigen und bei den Mehrheitsbeteiligungen gab es 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 Verbesserungen anzustossen. Die Interne Revision wendet einen risikobasierten Prüfungsansatz an, der auch die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland berücksichtigt.

## Nebenbeschäftigungen und öffentliche 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.

# Korruptionsprävention

**Die Flughafen Zürich Gruppe toleriert keine Formen von Korruption und hat Vorkehrungen getroffen, 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 all ihren Standorten 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. Sie betreibt an all ihren Standorten Korruptionsprävention, die auf mehreren Handlungsfeldern aufbaut und zudem das integre Verhalten der einzelnen Mitarbeitenden bedingt.

## Vorbeugende Massnahmen

Die Massnahmen, welche die Flughafen Zürich Gruppe zur Verhinderung oder Aufdeckung von Korruption getroffen hat, basieren auf den staatlichen und regulatorischen Vorgaben. Die entsprechenden Verhaltensrichtlinien für alle Mitarbeitenden sind im [Verhaltenskodex](#) der Gruppe festgehalten. Die Mehrheitsbeteiligungen müssen mindestens diese Vorgaben übernehmen.

Zudem gilt das Vieraugenprinzip: Rechtsgeschäfte werden erst mit der Unterzeichnung durch zwei Personen verbindlich. 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 über das Thema Korruptionsprävention informiert. Mit dem im Berichtsjahr verabschiedeten Verhaltenskodex für

Geschäftspartner werden die Erwartungen bezüglich Verhinderung von Korruption auch gegenüber den Geschäftspartnern deklariert.

## 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 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 «Nomination & Compensation Committee» des Verwaltungsrats zur Kenntnis gebracht. Analoge Regelungen gelten bei Einladungen. Zusätzlich bestehen 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 Menschenrechte sind grundlegend für den Schutz der Würde und der Freiheit des Menschen. Die Flughafen Zürich Gruppe setzt sich für deren Einhaltung in ihrer Wertschöpfungskette ein.**

## Relevanz

Als Unterzeichnerin des «UN Global Compact» verpflichtet sich die Flughafen Zürich Gruppe, die Menschenrechte zu schützen und sich auch bei Dritten dafür stark zu machen. Dabei geht es um Themen wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Gesundheit und Sicherheit, Versammlungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Eigentumsgarantie sowie Verhinderung von Diskriminierung. Dem Unternehmen ist es wichtig, dass die Achtung der Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette gewährleistet ist.

## Ansatz

Im [Verhaltenskodex](#) der Flughafen Zürich Gruppe, der durch den Verwaltungsrat genehmigt worden ist, ist das Bekenntnis des Unternehmens zu den Menschenrechten festgehalten. Das Unternehmen setzt Sorgfaltsmassnahmen um, die an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte ausgerichtet sind und sicherstellen, dass seine Geschäftstätigkeiten keine negativen menschenrechtlichen Auswirkungen haben. Auf diese Weise kommt das Unternehmen den Anforderungen der Gesetzgebung in der Schweiz zur nichtfinanziellen Berichterstattung und der Verordnung über Transparenz- und Sorgfaltspflichten bezüglich Kinderarbeit nach.

Der Ansatz der Flughafen Zürich Gruppe umfasst neben der Grundsatzklärung als Teil ihres Verhaltenskodex die Etablierung eines Managementsystems. Dieses soll gewährleisten, Menschenrechtsverletzungen zu erkennen, zu verhindern und im Falle von tatsächlich erfolgten Verstössen Verbesserungsmassnahmen umzusetzen und Wiedergutmachung zu gewährleisten, sei es gegenüber den eigenen Mitarbeitenden, Mitarbeitenden in der Wertschöpfungskette oder anderen potenziell Betroffenen wie lokalen Gemeinschaften.

Um die Einhaltung der Menschenrechte in ihrer gesamten Wertschöpfungskette sicherzustellen, setzt die Flughafen Zürich AG an verschiedenen Punkten an. Eine davon ist die vertragliche Verpflichtung der Geschäftspartner, Arbeitsschutzrechte gemäss geltender Gesetze und internationaler Regelwerke zum Verbot von Zwangsarbeit sowie Kinderarbeit einzuhalten. Am Standort Zürich erfolgt dies durch die Aufnahme von Vertragsklauseln beziehungsweise im Rahmen des öffentlichen Beschaffungsrechts durch eine Selbstdeklaration der Geschäftspartner. Auch bei den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland wird diesem Umstand Rechnung getragen, wobei die Ausgestaltung in jedem Land individuell ist. Die Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien und Chile haben ebenfalls Klauseln zur Verhinderung von Zwangsarbeit und Kinderarbeit in ihre Verträge

aufgenommen. Am Standort Noida, Indien, sind die Konzessionäre per Vertragsklausel zur Einhaltung der zehn Prinzipien des UN Global Compact verpflichtet.

Im Berichtsjahr hat sich die Flughafen Zürich Gruppe intensiv mit ihrer menschenrechtlichen Verantwortung auseinandergesetzt und für jedes Land, in dem sie mit Mehrheitsbeteiligungen aktiv ist, eine separate Risikoanalyse erstellt. Diese stellt die Grundlage dar, um Massnahmen risikobasiert zu priorisieren. Es liegen keine begründeten Hinweise auf Verstösse gegen die Menschenrechte vor, die durch die Flughafen Zürich Gruppe verursacht wurden. Es besteht nichtsdestotrotz das Risiko, dass solche prinzipiell vorkommen können, insbesondere in ihrer vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Im Zentrum der Betrachtung liegt daher die Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen. Aus diesem Grund hat die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich einen [Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#) verabschiedet, der die Geschäftspartner bezüglich Einhaltung der Menschenrechte in die Pflicht nimmt sowie Transparenz darüber verlangt (vgl. [Geschäftsethik](#)). Die Flughafen Zürich AG bedingt sich ein Recht auf Überprüfung aus und behält sich vor, bei schweren Verstössen die Geschäftsbeziehung zu beenden, wenn wirksame Massnahmen ausbleiben.

Anforderungen an die Einhaltung der Menschenrechte und das Verbot von Kinderarbeit finden sich auch im öffentlichen Beschaffungsrecht, welchem die Flughafen Zürich AG als Sektorenenunternehmen in der Schweiz verpflichtet ist (siehe weitere Informationen unter [Regionale Wertschöpfung](#) und [Korruptionsprävention](#)). Am Standort Zürich werden Anbieter 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 werden auch Subunternehmern auferlegt. 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, so dass es zu keinem Ausschluss von Vertragspartnern aufgrund von Nichteinhaltung der Vorgaben kam (vgl. [Compliance Management](#)).

Um die Einhaltung der Menschenrechte sowie arbeitsrechtlicher, sozialer, ökologischer und ethischer Standards sicherzustellen, werden darüber hinaus bei der Beschaffung weitere risikobasierte Massnahmen ergriffen. Bei sensiblen Branchen oder Produkten werden Nachweise über die Konformität via Zertifikate und die Einhaltung internationaler Standards eingefordert.

Am grössten Flughafen der Gruppe, dem Flughafen Zürich, ist aus dem Bereich der Menschenrechte die Eigentumsgarantie betroffen: Am Standort Zürich besteht im Zusammenhang mit den Lärmimmissionen unter bestimmten Voraussetzungen eine Entschädigungspflicht für verursachte Liegenschaftsminderwerte. Die Beurteilung dieser Fälle erfolgt im Rahmen formeller Enteignungsverfahren, wodurch sichergestellt wird, dass die Enteignung rechtmässig erfolgt und die Eigentumsgarantie gewahrt bleibt. Die Flughafen Zürich AG ist aufgrund ihrer Betriebskonzession mit einem Enteignungsrecht ausgestattet (siehe weitere Details im Kapitel Lärm unter [Lärmentschädigungen](#)).

## Umsiedlungen für den Flughafen Noida

Standort und Perimeter des neuen Flughafens in Noida, Indien, wurden, weit vor der Vergabe der Flughafenkonzession an die Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG, die Yamuna International Airport Private Limited (YIAPL), durch die Behörden des betreffenden Bundesstaates Uttar Pradesh festgelegt. Zum Vorbereitungsprozess gehörte auch die Umsiedlung von 3'074 Familien, die vollumfänglich durch den Staat durchgeführt und verantwortet wurde. Die Entschädigungen für das aufgegebene Land und das Angebot von neuen Unterkünften an die Familien erfolgte gemäss «Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act» (RFCTLARR Act, 2013) und wurde im Jahre 2023 ohne Mitwirkungsmöglichkeit von YIAPL abgeschlossen. Aufgrund der Unternehmensgrösse ist YIAPL behördlich verpflichtet, sich gemeinnützig zu engagieren. Um dieses Engagement zu erfüllen, hat YIAPL entschieden, die umgesiedelten Menschen in den neu entstandenen Wohnquartieren in ihrem Alltag zu unterstützen und damit die Gemeinschaft zu stärken. Dazu gehören Aktivitäten im Bereich Gesundheit und medizinische Versorgung, digitale und finanzielle Kompetenzen sowie Berufs- und Schulbildung. YIAPL hat dafür eine lokale NGO beauftragt.

# Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit

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

## Relevanz

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

## Ansatz

### Mitarbeitende

Die Flughafen Zürich AG gewährt allen Mitarbeitenden die gleichen Rechte und Chancen. 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 existiert ein Leitfaden. Darin ist festgehalten, 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. Im Berichtsjahr wurden mehrere Workshops durchgeführt mit dem Ziel, innerhalb des Unternehmens für die Thema Diversität und Inklusion zu sensibilisieren. In Chile ist es der

«Code of Conduct» sowie die im Berichtsjahr eingeführte Richtlinie für Inklusion bei der Arbeit. Für letztere werden zusätzlich geschulte Mitarbeitende als Botschafterinnen und Botschafter im Unternehmen eingesetzt. In Noida, Indien, sind im «HR Policy Manual» Vorgaben formuliert, die insbesondere ethisches Verhalten und die Prävention sexueller Belästigung umfassen.

## **Kundinnen und Kunden**

Alle europäischen Flughäfen sind verpflichtet, Unterstützung für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder anderen Beeinträchtigungen (Passengers with reduced mobility, PRM) kostenlos anzubieten, so auch am Flughafen Zürich. 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 wurden die PRM-Services bis Ende des Berichtsjahres durch eine Drittfirma erbracht. Seit dem 1.1.2025 bietet die Flughafen Zürich AG diese Dienstleistungen selbst an.

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 weniger sichtbaren 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, Vitória und Natal, der Personen mit Autismus-Spektrum-Störung oder anderen besonderen Bedürfnissen zur Verfügung steht.

# Verantwortungsvolle Arbeitgeberin

**Ihre Mitarbeitenden sind für die Flughafen Zürich Gruppe der Schlüssel zum Erfolg. 2'376 Angestellte in über 70 verschiedenen Berufen bestimmen mit ihrer täglichen Arbeit die Qualität der Dienstleistungen und die Zielerreichung 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.

Am Standort Zürich übernahm die Flughafen Zürich AG per Anfang des Jahres 2025 vom bisherigen Anbieter die Dienstleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder anderen Beeinträchtigungen (Passengers with reduced mobility, PRM). Damit wechselten rund 100 Mitarbeitende zur Flughafen Zürich AG. Die Integration wurde im Berichtsjahr sorgfältig vorbereitet, um einen nahtlosen Übergang sicherzustellen.

## 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

GRI 2-30

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 Mitwirkung der PeV in allen Angelegenheiten, die direkte Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden haben, ist eine wesentliche Grundlage der sozialpartnerschaftlichen Beziehung. Sie 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.

Die PeV engagiert sich für die Rechte und das Wohlergehen der Mitarbeitenden und steht mit der Geschäftsleitung in einem konstruktiven Dialog. Im Berichtsjahr arbeitete die PeV an der Ausgestaltung der neuen allgemeinen Anstellungsvereinbarung mit, die einige wesentliche Verbesserungen für alle Mitarbeitenden mit sich bringen (siehe [> Anstellungsvereinbarung](#)). Daneben standen die Schichtmitarbeitenden im Fokus, die sich im Berichtsjahr in einer Umfrage äussern konnten. Die PeV beteiligte sich im Anschluss an der Ausarbeitung von Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen.

Während das ganze Jahr über die Möglichkeit besteht, mit den Mitgliedern der PeV mündlich, schriftlich oder vor Ort in deren Büro Kontakt aufzunehmen, war die PeV im Berichtsjahr zusätzlich mit einem Stand an den COACH-Wertewochen präsent. Mit den regelmässig stattfindenden Wertewochen rückt das Unternehmen jeweils ihre Unternehmenswerte ins Zentrum und fördert Austausch und Zusammenhalt innerhalb der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich. Schliesslich wurden im Dezember des Berichtsjahres die sieben Mitglieder der PeV aus unterschiedlichen Unternehmensbereichen neu gewählt. Vier bisherige und drei neue Mitglieder traten per Anfang 2025 die vierjährige Amtsperiode an.

## Tarifverträge

Am Standort Zürich ist mit der PeV das Mitwirkungsrecht der Mitarbeitenden sichergestellt. In Brasilien hingegen haben 100% der Mitarbeitenden mit lokalem Arbeitsvertrag rechtlich Anspruch auf die Konditionen der jährlich ausgehandelten Tarifverträge. In Indien und Chile gibt es für die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich Gruppe keine Tarifverträge.

## Attraktive Jobs anbieten

Ein Flughafen ist ein faszinierendes Arbeitsumfeld 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 über 300 Firmen tätig sind, die insgesamt rund 35'000 Mitarbeitende beschäftigen.

Um die Attraktivität ihrer Stellen weiter zu erhöhen, hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr am Standort Zürich mehrere Änderungen beschlossen, die in der allgemeinen Anstellungsvereinbarung ab 1. Januar 2025 wirksam werden. Zu den Massnahmen gehört die Reduktion der Wochenarbeitsstunden um eine Stunde auf 41 Stunden oder die Erhöhung der Gutscheine für die vergünstigte Mittagsverpflegung. Zusätzlich wurden diverse Lohnzulagen erhöht (siehe [> Vergütung und Lohngleichheit](#)).

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 92 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 Lohngleichheit**

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. Alle genannten Zulagen wurden per 1. Januar 2025 erhöht. Zusätzlich wurde eine neue Pauschale zur Entschädigung bei Dienstverschiebungen für Mitarbeitende mit versetzten Arbeitszeiten eingeführt.

Die Flughafen Zürich Gruppe erachtet den Grundsatz von gleichem Lohn für gleichwertige Arbeit als wichtig. Aus diesem Grund vergleicht die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich die Lohnunterschiede zwischen Mann und Frau jedes Jahr. Im Berichtsjahr wurde eine neue Berechnungsmethode angewandt. Gemäss dieser liegt die Lohn Differenz aktuell bei 2.6% 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**

Weil es das schweizerische Gesetz verlangt, wird die Lohngleichheit mit einem spezifisch durch den Bund vorgeschriebenen Instrument ([› Logib](#)) mit einer zweiten Methode gemessen. 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, lag aber innerhalb des Toleranzbereichs des Bundes von 5%.

## Vergütungsquote

Im Berichtsjahr betrug am Standort Zürich 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 8.8x (2023: 6.3x). Für die gesamte Gruppe betrug das Verhältnis der Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden der Gruppe 9.8x (2023: 6.9x). 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, die 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. Das Unternehmen übernimmt 60% der Beiträge, 10% mehr als gesetzlich vorgeschrieben, und es bietet auch beim Übergang in den Ruhestand Unterstützung. In Seminaren zur Pensionierung werden finanzielle Kompetenzen vermittelt und persönliche Fragen beantwortet, was den Mitarbeitenden den Übergang in den Ruhestand vereinfacht. Im Berichtsjahr besuchten 29 Mitarbeitende inkl. Partner oder Partnerin (Vorjahr: 48) diese Seminare. Das Unternehmen hat im Berichtsjahr neue Modelle eingeführt, die eine noch flexiblere Lösung mit vorzeitiger, Teil- oder aufgeschobener Pensionierung ermöglichen. Weitere Informationen zur BVK sind unter [Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende](#) zu finden.

GRI 404-2

Eine gute Vorsorge ist der Flughafen Zürich Gruppe auch bei den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland 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 für Mitarbeitende abzuschliessen und zu bezahlen, in Chile übernimmt die Tochtergesellschaft freiwillig 70% der Kosten.

## Zusatzleistungen

Alle Mitarbeitenden am Standort Zürich profitieren von Vergünstigungen in der Gastronomie und in 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 verbundüberschreitenden Abonnements oder dem Generalabonnement.

Ähnlich geniessen die Mitarbeitenden in Brasilien Rabatte in den Geschäften an den Flughäfen. Darüber hinaus gibt es Abkommen mit unter anderem Schulen, Läden oder Apotheken, bei denen die Mitarbeitenden Vergünstigungen erhalten.

## **Ferien**

Die Mitarbeitenden am Standort Zürich haben Anspruch auf mindestens 25 Tage Ferien. Während somit der generelle Anspruch bei 25 Tagen liegt (Mitarbeitende bis 49 Jahre), steigt er später auf 28 Tage (50 bis 59 Jahre) und ab 60 Jahre auf 31 Tage. Lernende haben Anspruch auf 27 Tage Ferien.

## **Employer Branding und Rekrutierung**

Mit einer starken Arbeitgebermarke positioniert sich die Flughafen Zürich Gruppe am Arbeitsmarkt, um auch in Zukunft die passenden Mitarbeitenden für sich gewinnen zu können. Für Verwaltungsrat und Geschäftsleitung ist dies eines der strategischen Handlungsfelder. Beim Rekrutierungsprozess setzt das Unternehmen auf innovative Methoden, wobei auf eine schnelle Kontaktaufnahme und einen unkomplizierten Bewerbungsprozess Wert gelegt wird. An Berufsmessen, Karrieren- und Absolvententagen sowie an lokalen Gewerbeausstellungen sucht die Flughafen Zürich AG das Gespräch mit potenziellen zukünftigen Mitarbeitenden und informiert über aktuelle Vakanzen, Ausbildungen und Entwicklungsmöglichkeiten. Im Berichtsjahr wurden zudem speziell die vielfältigen Praktikums- und Traineeangebote in Kurzvideos auf Social-Media-Plattformen präsentiert. Um den Flughafen Zürich gesamtheitlich als attraktiven Arbeitsort mit einer spannenden Berufsvielfalt zu stärken, fanden im Herbst erstmalig die Berufstage statt. Daran nahmen elf Flughafenfirmen teil und rund 700 Gäste und potenzielle zukünftige Mitarbeitende besuchten die über 70 verschiedenen Angebote wie Führungen, Informationsanlässe, Live-Gespräche und Job Café.

## **Flexible Arbeitszeiten und Remote Work**

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

Das Arbeiten ausserhalb des Büros («remote work») ist für jene Berufsgruppen, für die das aufgrund ihrer Tätigkeit 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 relevant.

## **Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben**

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist der Flughafen Zürich Gruppe besonders wichtig. Nebst 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 und bei voller Lohnzahlung. Zudem besteht die Möglichkeit, den Mutterschaftsurlaub durch einen zweimonatigen unbezahlten Urlaub auf sechs Monate zu verlängern, sofern es die betrieblichen Umstände zulassen. Väter und Ehefrauen von Frauen, die ein Kind geboren haben, haben Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebenen zehn Tage Urlaub bei vollem Lohn.

Im Berichtsjahr arbeiteten 34% (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 das Verständnis und Akzeptanz für die Vielfalt an Wissen, Denkweisen, Herkunft, Alter, Lebensformen und Geschlechtern zu fördern.

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**

Der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG setzt sich aus vier Frauen und vier Männern zusammen, die Geschäftsleitung aus zwei Frauen und fünf Männern. Die Vorgaben für die börsenkotierten Unternehmen bezüglich Geschlechterausgewogenheit sind damit aktuell erfüllt. Am Standort Zürich lag der Frauenanteil im Kader im Berichtsjahr bei 21.6%.

## **Ausbildung und berufliche Entwicklung**

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, im Rahmen eines Pilotprojektes, für etwa die Hälfte der Belegschaft individuelle Entwicklungspläne festgelegt, anhand derer die Entwicklung der Mitarbeitenden mit den Vorgesetzten beurteilt und besprochen wird. Es ist geplant, diese Mitarbeiterbeurteilung und -entwicklung im Jahr 2025 auf alle Mitarbeitenden auszudehnen.

**GRI 404-3**

## 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 55 Lernende in 14 verschiedenen Lehrberufen sowie durchschnittlich 5 Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger im einjährigen Weiterbeschäftigungsprogramm (maximal zwölf Monate) nach Lehrende. Zusätzlich sammelten im Berichtsjahr insgesamt 20 Praktikantinnen und Praktikanten (studiumsbegleitend) und Trainees (Studium abgeschlossen) mehrmonatige Praxiserfahrung. Per Stichtag Ende Jahr befanden sich rund 5% aller Mitarbeitenden in einer beruflichen Grundausbildung, einem Praktikum oder Traineeprogramm bei der Flughafen Zürich AG.

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 zur beruflichen Integration. Dazu zählen beispielsweise das Angebot von Integrationsvorlehren für berufseinsteigende Flüchtlinge oder vorläufig Aufgenommene. Im Berichtsjahr konnte eine Praktikantin mit einer Bewilligung für Schutzbedürftige (Ausweis S) in eine dreijährige Ausbildung übernommen werden. Nach längerer Krankheit und im Sinne einer beruflichen Wiedereingliederung, um weiterhin erwerbstätig zu bleiben, konnte die Flughafen Zürich AG mit einem Kurzzeitpraktikum einen jungen Mann bei der Abklärung und Neuorientierung für eine zukünftige dreijährige Ausbildung unterstützen. Er wird im Sommer 2025 seine Ausbildung bei der Flughafen Zürich AG starten. Im Berichtsjahr beschäftigte das Unternehmen ausserdem 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.

Berufsbildung ist auch an den internationalen Standorten wichtig. In Brasilien werden an den Flughäfen in Florianópolis, Vitória sowie Macaé 24-monatige Praktika für Studierende angeboten. Im Berichtsjahr waren sechs Personen in diesem Programm. In Macaé wurden in Zusammenarbeit mit dem ausführenden Unternehmen des Pistenbaus 20 junge Erwachsene aus benachteiligten Quartieren in der Nachbarschaft rekrutiert, welche in einem halbjährigen Programm on-the-job ausgebildet wurden.

## Weiterbildung

GRI 404-2

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 können, bietet eine Vielzahl anderer Angebote verschiedenste Lern- und Entwicklungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden und Führungskräfte. Neben den Präsenz-Lernangeboten stehen rund 180 rein digitale Selbstlernmodule zur Verfügung, für zeit- und ortsunabhängige Weiterbildungsmöglichkeiten. Mitarbeitende können sich von diesen Angeboten zwei Module pro Jahr als Arbeitszeit anrechnen lassen. Zusätzlich beteiligt sich die Flughafen Zürich AG finanziell und/oder zeitlich an gezielten externen Weiterbildungen. Im Berichtsjahr wurden 84 Weiterbildungen mit einer Unternehmensbeteiligung im Wert von je mehr als CHF 3'000 unterstützt.

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. Im Berichtsjahr wurden diverse Leitfäden für Vorgesetzte und interne Prozesse angepasst. 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 oder vergünstigte 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 an.

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. Im Bereich ICT ermöglicht diese Art der Anstellung, 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 31.12.2024)

GRI 2-7

### Flughafen Zürich Gruppe

Zusammensetzung der Mitarbeitenden	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'983	1'915	2'105	2'163	2'376
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalenten (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Vollzeitäquivalente (FTE)	1'722	1'694	1'886	1'934	2'130
Arbeitnehmende mit nicht garantierten Arbeitszeiten	Anzahl Personen	106	77	85	95	92
Lernende	Anzahl Personen	48	43	49	54	61
Praktikanten/Trainees	Anzahl Personen	7	3	22	23	33

Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'930	1'856	1'901	2'113	2'295
Frauen	Anzahl Personen	644	596	613	680	728
Männer	Anzahl Personen	1'286	1'260	1'288	1'433	1'567
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	53	59	204	50	81
Frauen	Anzahl Personen	17	18	46	17	26
Männer	Anzahl Personen	36	41	158	33	55
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0

Unbefristete Mitarbeitende nach Beschäftigungsverhältnis	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Vollzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'410	1'378 <sup>1)</sup>	1'420 <sup>1)</sup>	1'584 <sup>1)</sup>	1'764
Frauen	Anzahl Personen	291	271	304	349	382
Männer	Anzahl Personen	1'119	1'107	1'116	1'235	1'382
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Teilzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	520	478	481	529	588
Frauen	Anzahl Personen	353	325	309	331	361
Männer	Anzahl Personen	167	153	172	198	227
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0

Belegschaft nach Region	Einheit	2020	2021	2022	2023	2024
Schweiz	Anzahl Personen	1'652	1'534	1'553	1'662	1'793
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'610	1'501	1'521	1'650	1'736
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	42	33	32	12	57
Lateinamerika	Anzahl Personen	317	330	481	401	415
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	306	309	314	369	397
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	11	21	167	32	18
Asien	Anzahl Personen	14	51	71	100	168
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	14	46	66	94	162
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	0	5	5	6	6

1) Rückwirkende Korrektur.

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2022	2023	2024
<b>Neu eingestellte Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)</b>	<b>Anzahl Personen</b>	<b>161</b>	<b>278</b>	<b>343</b>
davon Frauen	Anzahl Personen	77	94	128
davon Männer	Anzahl Personen	84	184	215
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen	40	74	113
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen	100	149	162
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen	21	55	68
<b>Fluktuationsrate 1)</b>	<b>in %</b>	<b>7.2</b>	<b>6.9</b>	<b>6.9</b>
davon Frauen	Anzahl Personen	67	40	39
davon Männer	Anzahl Personen	58	76	71
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen	22	18	16
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen	74	66	74
davon Mitarbeitende über 50 Jahren	Anzahl Personen	29	32	20

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	2022	2023	2024
<b>Prozentanteil folgender Kategorien im Verwaltungsrat</b>				
Frauen	in %	38	50	50
Männer	in %	62	50	50
<b>Alter</b>				
30–50	in %	0	12	12
>50	in %	100	88	88
<b>Geschlechteranteile pro Kategorie</b>				
<b>Geschäftsleitung</b>				
Frauen	in %	29	29	29
Männer	in %	71	71	71
<b>Kader (FS1–3)</b>				
Frauen	in %	19	21	22
Männer	in %	81	79	78
<b>Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4–6)</b>				
Frauen	in %	37	37	37
Männer	in %	63	63	63
<b>Altersgruppenanteile pro Kategorie</b>				
<b>Geschäftsleitung</b>				
<30	in %	0	0	0
30–50	in %	57	57	43
>50	in %	43	43	57
<b>Kader (FS1–3)</b>				
<30	in %	4	5	5
30–50	in %	62	62	63
>50	in %	34	33	32
<b>Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4–6)</b>				
<30	in %	7	10	11
30–50	in %	49	46	45
>50	in %	44	44	44

# ICT-Sicherheit und Datenschutz

**Die Flughafen Zürich Gruppe arbeitet laufend an der Stärkung der Widerstandsfähigkeit ihrer ICT-Systeme. Sie stellt sicher, dass Daten und Informationen verfügbar, vertraulich sowie integer sind.**

## 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. Dies entspricht auch der Ausgangslage an den drei Standorten mit Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien. In Chile hingegen beschränken sich die ICT-Systeme der Tochtergesellschaft 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 im Jahr 2022 ein Informationssicherheits-Management-System (ISMS) eingerichtet, das nach ISO 27001 zertifiziert ist. Es 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 auch die Anforderungen des NASP. Im

Berichtsjahr wurde das Aufrechterhaltungsaudit erfolgreich bestanden und es wurden Arbeiten gestartet, um den Geltungsbereich des Managementsystems in Richtung der Aviation-Systeme zu erweitern.

Die Weiterentwicklung von Massnahmen zur Erhöhung der ICT-Sicherheit am Standort Zürich erfolgt entlang der im Jahr 2023 überarbeitete Cyber-Security-Strategie. Diese orientiert sich an international anerkannten Regelwerken. Einmal jährlich wird der aktuelle Stand dem «Audit & Finance Committee» des Verwaltungsrats zur Kenntnis gebracht. Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG weiter in die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit ihrer ICT-Systeme investiert. Das Identity- und Access-Management wurde mitsamt den personellen Ressourcen in die Sektion Cyber-Security integriert. Letztere wurde darüber hinaus mit zusätzlichen Ressourcen ausgestattet, um die «ICT Readiness for Business Continuity» und die «ICT Security Architecture» zu stärken. Zudem werden die Fähigkeiten des «Cyber-Defence Centre», welches die ICT-Systeme fortwährend überwacht, gemeinsam mit einem Partner laufend ausgebaut.

Durch die starke 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 Cyber-Security-Strategie ist die Wichtigkeit der Awareness im Rahmen eines eigenen Projektes in einem zentralen Prozess definiert. Denn grundlegender Baustein 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 gilt, den Flughafen Natal zu integrieren und weitere Arbeiten abzuschliessen, sodass die Zertifizierung im Jahr 2025 erfolgen kann.

## 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. Die Grundsätze im Umgang mit Personen- und Betriebsdaten hat die Flughafen Zürich AG in einer [Datenethik](#) festgehalten.

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 2024 am 6. März 2025 genehmigt und unterzeichnet. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zürich-Flughafen, 6. März 2025

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 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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	01.01.2024–31.12.2024, jährlich 07.03.2025	
	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			
	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	<a href="#">Nachhaltigkeitsthemen</a>
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-2 Liste der wesentlichen Themen	<a href="#">Wesentliche Themen</a>
<b>Beitrag in der Region</b>		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Managementansatz</a>
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	<a href="#">Konzernerfolgsrechnung</a>
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	<a href="#">Infrastrukturinvestitionen</a>
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	<a href="#">Lokale Lieferanten</a>
<b>Lärm</b>		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Managementansatz</a>
<b>Klima</b>		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Managementansatz</a>
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	<a href="#">Klimakennzahlen</a>
GRI 305: Emissionen 2016	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	<a href="#">Klimakennzahlen</a>
GRI 305: Emissionen 2016	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	<a href="#">Klimakennzahlen</a>
<b>Arbeits- und Flugbetriebssicherheit</b>		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Managementansatz</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Safety</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2019	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	<a href="#">Safety</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2020	403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Safety</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2021	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	<a href="#">Verletzungen und Erkrankungen</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2022	403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	<a href="#">Verletzungen und Erkrankungen</a>
<b>Geschäftsethik</b>		<a href="#">Zum Kapitel</a>
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Managementansatz</a>
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	<a href="#">Rechtsverfahren</a>

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

# Corporate Governance

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

## 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 2024: CHF 6.7 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 20'013 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 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

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.)	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
Aktienkapital	307.0	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven			
Kapitaleinlagereserven	117.0	83.2	43.3
Gesetzliche Gewinnreserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven	42.4	42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven	109.7	109.8	109.9
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag	1'699.0	1'820.2	1'980.4
Jahresergebnis	194.9	283.0	313.9
Eigene Aktien	-0.1	-0.9	-0.3
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>2'469.9</b>	<b>2'644.8</b>	<b>2'796.6</b>

# Aktionariat und Mitwirkungsrechte

## Bedeutende Aktionäre und Aktionärinnen

Per Stichtag, 31. Dezember 2024, 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 der unabhängigen Stimmrechtsvertretung 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. Im Berichtsjahr ist die ordentliche Generalversammlung mit Möglichkeit zur physischen Teilnahme durchgeführt worden.

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

Als Ergebnis der Selbstevaluation hat sich der Verwaltungsrat im Berichtsjahr unter Beizug eines externen Beraters mit den Anforderungen an eine bestmögliche Zusammensetzung eines diversen Verwaltungsrats mit Fokus auf die Unternehmensbedürfnisse unter Einbezug aller Anspruchsgruppen befasst. Dazu ist ein Prozess für die Nachfolgeplanung unter Einbezug der Anforderungen aus Governance-Sicht erstellt worden.

## 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 8 Jahren und der Altersdurchschnitt bei 63 Jahren.

GRI 2-9

Beschreibung	V. Albers	G. Brentel	J. Felder	B. Frey-Eigenmann	S. Gemkow	C. Mauch	C. Pletscher	C. Walker Späh
Alter	68	69	63	58	64	64	50	66
Geschlecht	m	m	m	w	m	w	w	w
Nationalität	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Deutschland	Schweiz	Schweiz	Schweiz
Amtsdauer <sup>1)</sup>	10	11	8	2	8	14	2	10
Auswahlprozess	delegiert	gewählt	gewählt	delegiert	gewählt	gewählt	gewählt	delegiert
Exekutiv	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein

1) Das angefangene Amtsjahr 2024/2025 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 (ESG), 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. Im Berichtsjahr hat sich der Verwaltungsrat mit der Nachhaltigkeitsstrategie unter Einbezug des internationalen Geschäfts befasst und dabei interne und externe Fachexperten beigezogen. Ein weiteres Fokusthema lag in der erwarteten Nachfrageentwicklung in der Schweizerischen Luftfahrt auf Basis wissenschaftlicher Prognosen für die nächsten 25 Jahre.

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; Mitglied des Stiftungsrats Careum Stiftung und Mitglied des Verwaltungsrats Careum AG Bildungszentrum für Gesundheitsberufe

## 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 des Vereins digitalswitzerland; 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; Mitglied des Verwaltungsrats bei Medbase AG; Mitglied des Verwaltungsrats bei Migros Vita AG; Mitglied des Innovationsrates von Innosuisse

## 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



Beatrix Frey-Eigenmann, Vincent Albers, Carmen Walker Späh, Josef Felder, Guglielmo Brentel, Corine Mauch, Stephan Gemkow und Claudia Pletscher (von links nach rechts)

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 sonstigen 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 im Berichtsjahr das International Business Committee (IBC) durch das Investment Committee (IC) ersetzt und somit 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 mit der finanziellen und der nichtfinanziellen Berichterstattung zur Nachhaltigkeit (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmerbelange, die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung der Korruption). Dies umfasst insbesondere vertiefte Betrachtungen der Jahresrechnungen und der Rechnungslegungsgrundsätze, die Beurteilung des Finanzreportings und des Prüfprogramms, der Prüfungsfeststellungen und der Empfehlungen der Revisionsstelle und der internen Revision sowie die Themen ICT-Security und Cyber-Resilienz. Weiterhin befasst sich das AFC mit der Finanzierungspolitik des Unternehmens und mit der finanziellen Prüfung einzelner Geschäfte von besonderer Bedeutung.

### Investment Committee (IC)

#### Mitglieder

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

#### Aufgaben

Das Committee ist zuständig für die Begleitung und das Monitoring von bedeutenden Investitionsprojekten der Flughafen Zürich Gruppe und evaluiert strategische Partnerschaften und Investitionen im internationalen Bereich. Dazu gehört die Begleitung und das Monitoring von Investitionsprojekten, die hinsichtlich Komplexität, Langfristigkeit, Investitionsvolumen oder Risikoexposition vom Verwaltungsrat als bedeutend eingestuft werden. Das Committee prüft Investitionsoptionen und -anträge 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. Das Committee befasst sich mit strategischen Fragen zu Human Resources (HR) sowie zu HR-Governance und Kultur und wird regelmässig zu den Entwicklungen in diesen Themenfeldern durch die Geschäftsleitung informiert. 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 sieben Sitzungen mit einer durchschnittlichen Sitzungsdauer von rund fünf Stunden und zusätzlich eine zweitägige Klausur. Das Audit & Finance Committee hat drei Sitzungen von durchschnittlich zwei Stunden, das Investment Committee drei Sitzungen von durchschnittlich je vier Stunden und einen eintägigen Workshop, das Nomination & Compensation Committee vier Sitzungen von durchschnittlich zweieinhalb 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 Investment Committee der CEO, der CFO, der MD Zurich Airport International, die Chief Real Estate Officer 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:

Name	Funktion	VR-Sitzungen und Klausuren				
		AFC 1)	IC 1)	NCC 1)	PAC 1)	
Josef Felder 2)	Präsident	8/8	3/3	4/4	4/4	2/2
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin	8/8			4/4	
Vincent Albers	Mitglied	8/8	3/3	4/4	4/4	
Guglielmo Brentel	Mitglied	8/8		4/4	4/4	
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied	8/8	3/3			2/2
Stephan Gemkow	Mitglied	8/8	3/3	4/4		
Corine Mauch	Mitglied	8/8				2/2
Carmen Walker Späh	Mitglied	8/8				2/2

1) Bezeichnung der Committees: AFC: Audit & Finance Committee; NCC: Nomination & Compensation Committee; IC: Investment Committee; PAC: Public Affairs Committee

2) Teilnahme von Josef Felder an Committee Sitzungen ohne Stimmrecht

## Kompetenzregelung

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

## Rolle Verwaltungsrat im Überwachen der Auswirkungen von Managementpraktiken

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

GRI 2-12

Die Strategie und Werte sind vom Verwaltungsrat in Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung im Jahr 2021 festgelegt worden. Die Nachhaltigkeit ist seither ausdrücklich in die Strategie (siehe Kapitel > [Strategie](#)) aufgenommen. Die Strategie berücksichtigt die für das Unternehmen besonders relevanten Megatrends, welche die Geschäftsleitung erarbeitet und im Berichtsjahr erneut evaluiert hat.

Unternehmerische Ziele werden jährlich an einer zweitägigen Klausur von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung, abgestimmt auf die Strategie, bearbeitet und definiert. Basierend auf der Strategie werden vom Verwaltungsrat für die Flughafen

Zürich Gruppe geltende Leistungsindikatoren (KPI) festgelegt und deren Erreichung überprüft. Leistungsindikatoren bestehen dabei auch für die Zieldimensionen zur ökologischen und lokalen Verantwortung und zur gesellschaftlichen Wirkung des Unternehmens. Dabei kommt dem Aspekt der Mitarbeiterzufriedenheit eine zentrale Bedeutung zu. Diese wird ab dem Berichtsjahr jährlich mittels einer Umfrage bei der Flughafen Zürich AG erhoben.

An die jährlich stattfindende Klausur werden Vertreter von einzelnen Anspruchsgruppen und Fachexperten 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. Der Bericht über nichtfinanzielle Belange wird vom Verwaltungsrat genehmigt und unterzeichnet und 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 jedoch 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 zum Beschaffungswesen, zu verschiedenen Aspekten im Betrieb des Circle, zu Flugbetriebsgebühren und zum Partnermanagement am Standort Zürich durchgeführt. Bei den Tochtergesellschaften in Lateinamerika wurden Aspekte der Governance, IT-Security, Projekte, Cargo-Einnahmen und der Lohnabrechnungs-Prozess beurteilt. In Indien wurde eine Prüfung zum Projektmanagement und zur Abwicklung von Sub-Konzessionen 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: Mitglied des Boards ACI Europe (Airports Council International Europe), Brüssel

### 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 Derivatthandel bei einer Schweizer und amerikanischen Bank (2006–2013); CFO beim Ground-Handling-Unternehmen Airline Assistance Switzerland (2015–2017); verschiedene CFO-Rollen im Vebege-Konzern im DACH-Markt in den Bereichen 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 Verwaltungsrats 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



Stefan Gross, Lydia Naef, Stefan Tschudin, Lukas Brosi, Manuela Staub, Daniel Bircher und Kevin Fleck (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 sonstigen 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. Er übergibt das Mandat per 1. Januar 2025 an Simon Zogg, leitender Revisor bei Ernst & Young AG.

Die von der aktuellen Revisionsstelle im Berichtsjahr für das Revisionsmandat (Audit) in Rechnung gestellten Honorare belaufen sich konzernweit auf CHF 505'141 (Vorjahr: CHF 492'000). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahen Dienstleistungen (Audit-Related Services) betragen CHF 67'000 (Vorjahr: CHF 65'000). 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/](http://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. Die Vergütungspolitik, Berichterstattung und die Vergütungen auf Stufe von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung werden vom Verwaltungsrat beschlossen oder zuhanden der Generalversammlung beantragt. Das Nomination & Compensation Committee bereitet diese Beschlüsse vor und überprüft die Vergütungsmodelle im Grundsatz jährlich. Besteht ein Bedarf für eine Anpassung, werden vom Nomination & Compensation Committee die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen aufbereitet und zusammen mit einem Vorschlag dem Verwaltungsrat beantragt.

GRI 2-19

### Übersicht über Entscheidungskompetenzen

	NCC	Verwaltungsrat	Ordentliche Generalversammlung
Vergütungspolitik und Vergütungssystem	schlägt vor	beschliesst	
Vergütungsbericht	schlägt vor	beschliesst	Nicht bindende Konsultativabstimmung
Maximaler Gesamtbetrag für die Mitglieder des Verwaltungsrats	schlägt vor	beantragt zuhanden Generalversammlung	genehmigt
Vergütungen der Mitglieder des Verwaltungsrats gemäss Vergütungsreglement	beantragt	beschliesst (innerhalb des von der Generalversammlung genehmigten Gesamtbetrages)	
Maximaler Gesamtbetrag der Vergütung für die Geschäftsleitung	schlägt vor	beantragt zuhanden Generalversammlung	genehmigt
Individuelle Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsleitung	schlägt vor	beschliesst (innerhalb des von der Generalversammlung genehmigten Gesamtbetrages)	
Festsetzung der jährlichen Ziele (KPI) für die variable Vergütung	schlägt vor	beschliesst	

Weitere Angaben zu den Zuständigkeiten des Nomination & Compensation Committee sind im Abschnitt [Interne Organisation](#) zu finden.

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 System der Vorsorgebeiträge für die

Geschäftsleitung stimmen im Grundsatz mit denjenigen der übrigen Angestellten am Standort Zürich überein. Der Unterschied darin ist, dass die Vorsorgebeiträge für die Pensionskasse auf dem variablen Lohnbestandteil der Geschäftsleitung vollumfänglich vom Arbeitgeber bezahlt werden. Weitere Informationen zur Regelung der Pensionsplanung finden sich in Kapitel [› Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#). Es werden keine Abgangsentschädigungen an den Verwaltungsrat oder die Geschäftsleitung ausgerichtet, die Rückforderung ausbezahlter Vergütungen aufgrund entsprechender Vorgaben (Clawback) ist nicht vorgesehen.

Das System zur variablen Vergütung für die Geschäftsleitung ist im Berichtsjahr überarbeitet und vom Nomination & Compensation Committee dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorgelegt worden. Dieses wird im Geschäftsjahr 2025 erstmals angewendet. Das Reglement kommt für alle Mitarbeitenden, deren Entlohnung eine variable Vergütung mitumfasst, analog zur Anwendung. Das Reglement für die Mitarbeitenden wird von der Geschäftsleitung verabschiedet. Weitere Informationen sind in den Abschnitten [› Genehmigung durch die Generalversammlung](#) und [› Geplante Anpassungen bei Vergütungen](#) 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 im Grundsatz aus einer festen Vergütung mit Jahrespauschalen. Die Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten keine erfolgsabhängige Vergütung. Jahrespauschalen werden für die Tätigkeit im Verwaltungsrat und in dessen Ausschüssen gewährt, wobei der Verwaltungsrat nach Bedarf Ausschüsse bilden kann. In den Jahrespauschalen sind die Kosten für allfällige arbeitgeberseitige Sozialversicherungsbeiträge nicht enthalten. Letztere werden separat ausgewiesen und den der Gesellschaft insgesamt erwachsenden Honorarkosten hinzugerechnet. Sitzungsgelder werden für ausserordentliche, nicht geplante Sitzungen des Verwaltungsrats und pro Teilnahme jedes Mitglieds des Verwaltungsrats im Betrag von CHF 1'500 ausbezahlt. Die Anzahl der Sitzungen des Verwaltungsrats 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.

Das bisherige Vergütungsmodell ist im Jahr 2023 unter Beizug von PwC (PricewaterhouseCoopers AG) als externes Beratungsunternehmen neu festgesetzt worden. PwC ist nicht die gesetzliche Revisionsstelle der Gesellschaft. Das neue Vergütungsmodell kommt im Berichtsjahr erstmals zur Anwendung. Das Vergütungsmodell und die Höhe der Vergütungen ist auf Basis einer Gruppe vergleichbarer, in der Schweiz börsenkotierter, Unternehmen überprüft und marktfähiger ausgestaltet worden. Damit wird dem Verwaltungsrat eine Vergütung zu marktfähigen und attraktiven Bedingungen geboten.

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
Bachem
Barry Callebaut
Belimo
Galenica
Georg Fischer
PSP Swiss Property
SIG Combibloc
Swiss Prime Site
Tecan
Temenos
VAT Group

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 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. 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. Weitere Ausführungen zu den Delegierten des Kantons sind im Kapitel [> Verwaltungsrat](#) zu finden.

Das VR-Honorarmodell sieht mit Wirkung ab der Generalversammlung 2024 folgende Jahrespauschalen vor:

VR-Funktion	Honorar in CHF pro Jahr
VR-Präsidium <sup>1)</sup>	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
IC-Vorsitz	30'000
IC-Mitglied	25'000
NCC-Vorsitz	30'000
NCC-Mitglied	25'000
PAC-Vorsitz	15'000
PAC-Mitglied	10'000

1) Keine weitere Entschädigung für Teilnahmen als Gast in Committees

Die Übersicht zur Anzahl der im Berichtsjahr abgehaltenen Sitzungen des Verwaltungsrats und der Committees sind im Abschnitt [Organisation und Teilnehmer](#) zu finden. Das Honorarmodell wird vom Nomination & Compensation Committee jährlich daraufhin geprüft, ob die gewählten Kriterien weiterhin sinnvoll sind und adäquat abgebildet 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 gemäss der Vergütungspolitik der Gesellschaft. Diese Vergütungen werden jährlich vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Der CEO macht einen Vorschlag zuhanden des Nomination & Compensation Committees für die Bemessung des festen Lohnanteils der übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung. Ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Beschlüssen des Verwaltungsrats nicht zu.

Für das Berichtsjahr erfolgt die Bemessung des variablen Anteils letztmals gemäss dem bisherigen Bonusreglement in Abhängigkeit zum 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 überschüssiger 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.

### Verhältnis der variablen Vergütung zur Basisvergütung

	CEO	Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung
100 % Zielerreichung	100 % der Basisvergütung	50 % der Basisvergütung
Maximale Limite	150 % der Basisvergütung	75 % der Basisvergütung
Zielerreichung < 70 %	0 % der Basisvergütung	0 % der Basisvergütung

### 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 ausserordentlichen Sitzungen, bei den Vergütungen der Geschäftsleitung die finanzielle Zielerreichung und die Erreichung der qualitativen Ziele), 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.

#### Übersicht über entrichtete Vergütungen 2024 und genehmigte Gesamtbeträge

	Entrichtete Gesamtvergütung für das Geschäftsjahr 2024 (CHF)	Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag für das Geschäftsjahr 2024 (CHF)
Vergütung des Verwaltungsrates	1'650'242	1'900'000
Vergütung der Geschäftsleitung	5'102'405	6'500'000

## 2. Ausgerichtete Vergütungen

Die tatsächlich pro Geschäftsjahr ausgerichteten Vergütungen sind die folgenden:

### 1. Vergütungen des Verwaltungsrats

#### a) für das Berichtsjahr (2024):

(in CHF, brutto)						Verwaltungs- ratsent- schädigung	Sitzungsgelder für VR-Sitzungen (ab GV2024 nur a.o.)	Committee- Entschädi- gungen	Sitzungs- gelder für Committees	Arbeitgeber- beiträge Sozial- versicherung	Total	
Name	Funktion	AFC 1)	IC 1)	NCC 1)	PAC 1)							
Josef Felder	Präsident	(M)	(M)	(M)	(M)	bis GV 2024	101'422	8'625	7'101	11'500	0	425'889
						ab GV 2024	297'240	0	0	0	0	
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin			V		bis GV 2024	35'505	8'625	3'551	2'875	0	174'982
						ab GV 2024	103'689	0	20'738	0	0	
Vincent Albers	Mitglied	M	M	M		bis GV 2024	28'570	8'165	5'042	8'165	2'814	206'421
						ab GV 2024	93'320	0	51'844	0	8'502	
Guglielmo Brentel	Mitglied		M	M		bis GV 2024	30'180	8'625	3'551	5'750	0	175'988
						ab GV 2024	93'320	0	34'563	0	0	
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied	V			M	bis GV 2024	28'450	8'131	5'021	5'421	2'858	183'411
						ab GV 2024	93'320	0	31'107	0	9'104	
Stephan Gemkow	Mitglied	M	V			bis GV 2024	28'088	8'027	4'957	5'352	3'457	190'674
						ab GV 2024	93'320	0	38'019	0	9'455	
Corine Mauch 2)	Mitglied				M	bis GV 2024	29'823	8'523	1'754	2'841	513	143'958
						ab GV 2024	93'320	0	6'913	0	271	
Carmen Walker Späh 3)	Mitglied				V	bis GV 2024	30'180	8'625	3'551	2'875	0	148'919
						ab GV 2024	93'320	0	10'369	0	0	
<b>Total</b>							<b>1'273'066</b>	<b>67'346</b>	<b>228'078</b>	<b>44'778</b>	<b>36'974</b>	<b>1'650'242</b>

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag

1'900'000

1) Bezeichnung der Committees: AFC: Audit & Finance Committee; NCC: Nomination & Compensation Committee; IC: Investment Committee; PAC: Public Affairs Committee; V = Vorsitz, M = Mitglied, (M) = Mitglied ohne Stimmrecht von Amtes wegen.

2) Vom Gesamtbetrag von CHF 143'958 wurden CHF 122'504 an die Stadt Zürich und CHF 20'000 an das Mitglied ausgerichtet.

3) Vom Gesamtbetrag von CHF 148'919 wurden CHF 148'919 an den Kanton Zürich und CHF 0 an das Mitglied ausgerichtet.

Im Berichtsjahr fanden ab der GV 2024 keine ausserordentlichen Sitzungen des Verwaltungsrats statt.

## b) für das Vorjahr (2023):

Für die Teilnahme an Sitzungen des Verwaltungsrats und der Ausschüsse sind für alle Sitzungen Sitzungsgelder ausbezahlt worden.

(in CHF, brutto)							Verwaltungs- ratsent- schädigung	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen	Committee- Entschädi- gungen	Sitzungs- gelder für Committees	Arbeitgeber- beiträge Sozial- versicherung	Total
Name	Funktion	AFC 1)	IBC 1)	NCC 1)	PAC 1)							
Josef Felder 2)	Präsident	(M)	(M)	(M)	(M)	in 2023	261'818	25'875	21'204	48'875	0	357'772
Claudia Pletscher 3)	Vizepräsidentin			V		in 2023	79'082	17'250	7'908	14'375	0	118'615
Vincent Albers	Mitglied	M	M	M		in 2023	92'398	24'458	16'306	43'481	10'232	186'875
Guglielmo Brentel	Mitglied		M	M		in 2023	97'750	25'875	9'704	31'625	0	164'954
Beatrix Frey-Eigenmann 4)	Mitglied	V			M	in 2023	61'802	16'248	10'906	8'124	5'987	103'067
Stephan Gemkow	Mitglied	M	V			in 2023	90'929	18'721	16'046	16'046	10'632	152'375
Corine Mauch 5)	Mitglied				M	in 2023	95'672	19'697	5'628	5'628	2'750	129'375
Carmen Walker Späh 6)	Mitglied				V	in 2023	97'750	25'875	11'500	5'750	0	140'875
Andreas Schmid 7)	Präsident 8)	(M)	(M)	(M)	(M)	bis GV 2023	94'853	7'974	6'642	18'605	10'461	138'534
Eveline Saupper 8)	Mitglied 9)			V	M	bis 30.04.2023	29'746	7'983	5'249	10'645	4'310	57'933
<b>Total</b>							<b>1'001'801</b>	<b>189'956</b>	<b>111'093</b>	<b>203'154</b>	<b>44'371</b>	<b>1'550'375</b>

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag

1'700'000

1) Bezeichnung der Committees: AFC: Audit & Finance Committee; NCC: Nomination & Compensation Committee; IBC: International Business Committee; PAC: Public Affairs Committee; V = Vorsitz, M = Mitglied, (M) = Mitglied ohne Stimmrecht von Amtes wegen.

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 exkl. Abschiedsgeschenk (Gegenwert CHF 26'000)

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

Weder im Jahr 2024 noch im Jahr 2023 wurden langfristige Vergütungen ausgerichtet, noch wurden Abgangsentschädigungen oder Antrittsprämien bezahlt.

## 2. Vergütungen der Geschäftsleitung

### a) für das Berichtsjahr (2024):

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) <sup>1)</sup>	Variable Vergütung (Aktienanteil) <sup>1)</sup>	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge <sup>2)</sup>	Diverses <sup>3)</sup>	Total CHF	Aktien in Stück <sup>4)</sup>	CHF je Aktie <sup>4)</sup>
<b>Name</b>								
Lukas Brosi (CEO)	420'000	280'083	139'917	239'348	45'344	1'124'692	643	217.6
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	2'010'400	671'184	334'016	825'358	136'755	3'977'713	1'535	217.6
<b>Total</b>	<b>2'430'400</b>	<b>951'267</b>	<b>473'933</b>	<b>1'064'706</b>	<b>182'099</b>	<b>5'102'405</b>	<b>2'178</b>	
Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag						6'500'000		

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) 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. Das Salär der übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr teuerungsbedingt um 2.1% erhöht und für die verschiedenen Funktionen vereinheitlicht worden. Das Salär des im Jahr 2023 neu eingesetzten CEO wurde dem definierten CEO-Salär angeglichen, das Salär des im Jahr 2023 neu eingetretenen CFO ist unterjährig auf das definierte CFO-Salär erhöht worden.

Im Berichtsjahr beläuft sich die gesamte variable Vergütung (Bar- und Aktienanteil) bei den einzelnen Geschäftsleitungsmitgliedern auf 100% ihres fixen Salärs. Der Verwaltungsrat hat seinen reglementarisch vorgesehenen Ermessensspielraum genutzt. Aufgrund der ausgewiesenen sehr guten Leistung der Geschäftsleitung setzt er den Zielerreichungsgrad auf 100% fest. Im Vorjahr lag dieser Wert infolge der hohen Zielerreichung nahe an der Obergrenze von 150%.

Die variable Vergütung (Bar- und Aktienanteil) wird periodengerecht für das Berichtsjahr abgegrenzt, die Auszahlung erfolgt jeweils im Frühling des Folgejahrs. 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 2024 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen oder Antrittsprämien ausgerichtet.

**b) für das Vorjahr (2023):**

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) <sup>1)</sup>	Variable Vergütung (Aktienanteil) <sup>1)</sup>	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge <sup>2)</sup>	Diverses <sup>3)</sup>	Total CHF	Aktien in Stück <sup>4)</sup>	CHF je Aktie <sup>4)</sup>
<b>Name</b>								
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
<b>Total</b>	<b>2'266'203</b>	<b>1'284'087</b>	<b>570'525</b>	<b>1'027'703</b>	<b>158'282</b>	<b>5'306'800</b>	<b>3'249</b>	
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.

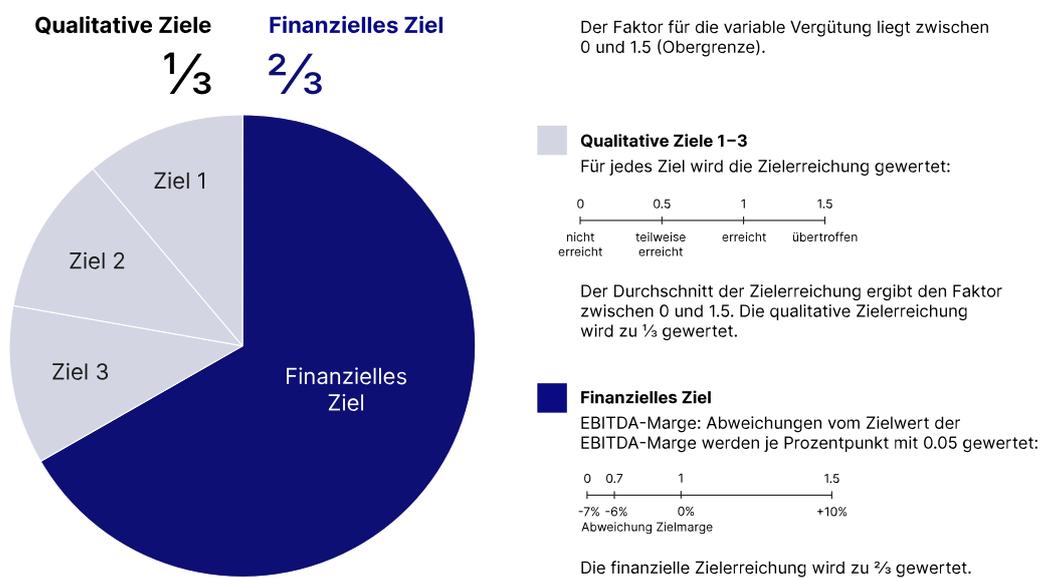
**3. Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen**

Weder im Jahr 2024 noch im Jahr 2023 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. Geplante Anpassungen bei Vergütungen

#### Neues System zur variablen Vergütung der Mitglieder der Geschäftsleitung

Das System der variablen Vergütung der Mitglieder der Geschäftsleitung ist auf Antrag des Nomination & Compensation Committees vom Verwaltungsrat im Berichtsjahr angepasst worden. Dieses gelangt im Geschäftsjahr 2025 erstmals zur Anwendung. Die variable Vergütung umfasst neu die Zielerreichung eines finanziellen Ziels, das zu 2/3 gewichtet wird, und die Zielerreichung dreier qualitativer Ziele, die gemeinsam zu 1/3 gewichtet werden. Das finanzielle Ziel und die drei qualitativen Ziele und die Zielwerte werden vom Verwaltungsrat jährlich überprüft und gegebenenfalls neu festgelegt.



Die qualitativen Ziele für das Jahr 2025 betreffen konkrete Leistungskennzahlen (KPI) im Bereich Nachhaltigkeit, Kunden- und Passagierzufriedenheit sowie Weiterempfehlungsrates/Mitarbeiterzufriedenheit. Als finanzielles Ziel wird eine definierte EBITDA Marge vorgegeben.

Die variable Vergütung bei vollständiger Zielerreichung bleibt unverändert und beträgt für den CEO 100% und für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung 50% der Basisvergütung. Die variable Vergütung ist auf einen Faktor von 1.5 limitiert, wenn die Ziele übertroffen werden. Werden die qualitativen Ziele nicht erreicht und wird das finanzielle Ziel deutlich unterschritten, entfällt die variable Vergütung. Der Verwaltungsrat kann gemäss statutarischen und reglementarischen Grundlagen nach seinem Ermessen eine Anpassung des variablen Lohnanteils bis maximal zum Faktor 1.5 gewähren.

Die Vergütung des variablen Anteils wird beibehalten und erfolgt weiterhin zu zwei Dritteln in bar und zu einem Drittel in Aktien. Diese haben eine vierjährige Sperrfrist, womit das Anreizsystem auch ein auf eine langfristige Perspektive ausgerichtetes Element umfasst.

Diese Vergütungen werden jährlich vom Verwaltungsrat auf Antrag des Nomination & Compensation Committees festgesetzt. Der CEO stellt für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung gegenüber dem Nomination & Compensation Committee einen Antrag. Darüber hinaus steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Entscheiden des Verwaltungsrats kein Mitspracherecht zu.

## 4. Beteiligungsrechte und Optionen

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2024	31.12.2023
Josef Felder	Präsident	25'200	25'200
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	50	0
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	200	200
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
<b>Total</b>		<b>28'381</b>	<b>28'331</b>

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2024	31.12.2023
Lukas Brosi	Chief Executive Officer (CEO)	3'242	2'441
Daniel Bircher	Managing Director Zurich Airport International	1'661	1'227
Kevin Fleck	Chief Financial Officer (CFO)	249	100
Stefan Gross	Chief Commercial Officer (CCO)	2'242	2'258
Lydia Naef	Chief Real Estate Officer (CREO)	970	622
Manuela Staub	Chief People & Communications Officer (CPCO)	703	383
Stefan Tschudin	Chief Operation Officer (COO)	2'250	1'816
<b>Total</b>		<b>11'317</b>	<b>8'847</b>

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

## 5. Tätigkeiten bei anderen Unternehmen

Nachfolgend werden die Funktionen der Mitglieder des Verwaltungsrats sowie der Geschäftsleitung bei anderen Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstigen im Handelsregister eingetragenen Rechtseinheiten aufgeführt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Informationen auf die Jahre 2023 und 2024:

GRI 2-9

Verwaltungsrat	Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstige im Handelsregister eingetragene Rechtseinheiten	Funktionen
Vincent Albers	AG Haus zum blauen Täubli	VR-Präsident
	Albers Gruppe	diverse weitere Mandate in unterschiedlichen Einheiten
	Albers & Co AG	Mitglied VR und Geschäftsleitung
	Hardturm AG	VR-Präsident und Delegierter
	Hohenlinden AG	Mitglied VR
	Immobilien ETHFZ AG	Mitglied VR
	Kartaus AG	Mitglied VR
	Schoeller Textil AG (Albers Gruppe)	Mitglied VR
Guglielmo Brentel	H&G Hotel Gast AG, Altendorf	VR-Präsident
	Holesa AG, Lenzerheide (Hotel Schweizerhof)	VR-Präsident <sup>2)</sup>
	IG Seepärke Zürich	Präsident <sup>2)</sup>
	Laax Hospitality 3.0 AG	Mitglied VR <sup>2)</sup>
	Niklaus Ming Holding AG, Vevey	VR-Präsident
	Zürich Tourismus	Präsident
Josef Felder	AMAG Group AG und Tochtergesellschaften	VR-Vizepräsident
	Avenir Suisse	Mitglied Stiftungsrat <sup>3)</sup>
	Careal Property Group AG	Mitglied VR
	Felder & Company AG	VR-Präsident
	Gebr. Knie Schweizer National-Circus AG	VR-Vizepräsident
	Knie Holding AG	VR-Vizepräsident
	Musica Nova AG	VR-Präsident
	Musikpunkt Hug Holding AG	VR-Präsident
	SGV Holding AG (Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee)	VR-Präsident
	Stiftung Martin+Marianne Haefner	Präsident Stiftungsrat <sup>3)</sup>
Stiftung Musik Hug	Präsident Stiftungsrat	
Beatrix Frey-Eigenmann	Careum AG Bildungszentrum für Gesundheitsberufe	Mitglied VR <sup>3)</sup>
	Careum Stiftung	Mitglied Stiftungsrat <sup>3)</sup>
	Federas Beratung AG	Partnerin und Mitglied der Geschäftsleitung
	Kyria Dachstiftung	Mitglied Stiftungsrat <sup>3)</sup>
	MRI Zentrum Männedorf AG	VR-Präsidentin
	Spital Männedorf AG	VR-Präsidentin
	Stiftung Forel Klinik	Mitglied Stiftungsrat
	Stiftung Hoheneegg, Meilen	Präsidentin Stiftungsrat
Stephan Gemkow	Airbus SE, Leiden, Niederlande <sup>1)</sup>	Mitglied VR
	Airbus Defence and Space GmbH, Ottobrunn, Deutschland	Mitglied Aufsichtsrat
	Amadeus IT Group S.A., Madrid, Spanien <sup>1)</sup>	VR-Vizepräsident
	BNP Paribas Group, Niederlassung Deutschland, Frankfurt, Deutschland	Senior Advisor
	C.D. Waelzholz GmbH & Co. KG, Hagen, Deutschland	Mitglied Stiftungsrat

Corine Mauch	Stadt Zürich	Stadtpräsidentin
	Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée	Vizepräsidentin
	BlueLion Stiftung	Mitglied Vorstand
	Greater Zurich Area	Mitglied Stiftungsrat
	Nico Kaufmann Stiftung	Präsidentin Stiftungsrat
	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung RZU	Mitglied Vorstand
	Stiftung Innovationspark Zürich	Mitglied Stiftungsrat
	Technopark Zürich	Mitglied Stiftungsrat
	Tonhalle-Gesellschaft Zürich AG	Mitglied VR
	Verein digitalswitzerland	Mitglied und Schirmherrin
	Zoo Zürich	Mitglied Stiftungsrat
	Zürcher Filmstiftung	Präsidentin Stiftungsrat
	Zürcher Kunstgesellschaft	Mitglied Vorstand
	Claudia Pletscher	beUnity AG
fineminds GmbH		Geschäftsführerin
Future Society Association Thinktank W.I.R.E. – Web for Interdisciplinary Research & Expertise SA		Mitglied Advisory Board 2)
Innosuisse – Innovationsagentur des Bundes		Mitglied Innovationsrat
Medbase AG		Mitglied VR
Metall Zug AG 1)		Mitglied VR
Migros Vita AG		Mitglied VR
Swissmedic, Schweizerisches Heilmittelinstitut		Mitglied Digital Advisory Board
Carmen Walker Späh		Kanton Zürich
	Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing	Präsidentin Stiftungsrat

1) Börsenkotiert

2) Funktion bis Geschäftsjahr 2023

3) Neue Funktion, Stand per 31.12.2024

Geschäftsleitung	Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstige im Handelsregister eingetragene Rechtseinheiten	
	Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstige im Handelsregister eingetragene Rechtseinheiten	Funktionen
Lukas Brosi	ACI Europe (Airports Council International Europe, Brüssel)	Mitglied des Boards
Daniel Bircher	keine	keine
Kevin Fleck	Belvalor AG	Mitglied VR
Stefan Gross	keine	keine
Lydia Naef	Nabreg AG	VR-Präsidentin
Manuela Staub	keine	keine
Stefan Tschudin	UBAG – Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG	Mitglied VR

1) Funktion bis Geschäftsjahr 2023

2) Neue Funktion, Stand per 31.12.2024

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.

## 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, 6. März 2025

## Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung des Vergütungsberichts



### Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG (die Gesellschaft) für das am 31. Dezember 2024 endende Jahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich auf die Angaben nach Art. 734a-734f OR in den Tabellen auf den Seiten 154 bis 157 und 159 bis 161 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.



Shape the future  
with confidence

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

Ernst & Young AG

**Daniel Zaugg**  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

**Juri Frischknecht**  
Zugelassener Revisionsexperte

# Konzernrechnung

---

## **Konzernrechnung gemäss IFRS Accounting Standards**

Konzernerfolgsrechnung	166
Konzerngesamtergebnisrechnung	167
Konzernbilanz	168
Konzerngeldflussrechnung	169
Veränderung des Konzerneigenkapitals	170
Anhang zur Konzernrechnung	172
Bericht der Revisionsstelle	236

# Konzernerfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2024	2023
Aviation-Erträge	(2)	672.8	610.1
Non-Aviation-Erträge	(2)	653.5	626.2
<b>Total Erträge</b>		<b>1'326.3</b>	<b>1'236.3</b>
Personalaufwand	(3)	-244.9	-220.0
Polizei und Sicherheit		-129.9	-116.6
Energie und Abfall		-44.4	-48.9
Unterhalt und Material		-47.3	-41.7
Andere Betriebskosten	(4)	-60.5	-57.2
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-58.0	-49.1
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	23.0	16.7
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	(5)	-26.8	-38.4
Übrige Aufwendungen	(5)	-4.4	-4.3
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)</b>		<b>733.0</b>	<b>676.7</b>
Abschreibungen und Amortisationen		-299.5	-286.8
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>		<b>433.6</b>	<b>389.9</b>
Finanzaufwand	(6)	-30.3	-25.0
Finanzertrag	(6)	10.2	12.8
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	0.0
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>413.5</b>	<b>377.7</b>
Ertragssteuern	(7)	-86.8	-73.5
<b>Konzernergebnis</b>		<b>326.7</b>	<b>304.2</b>
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Konzernergebnis		326.7	304.2
Anteil Minderheitsaktionäre am Konzernergebnis		0.0	0.0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	10.64	9.91
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	10.64	9.91

# Konzerngesamtergebnisrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2024	2023
<b>Konzernergebnis</b>		<b>326.7</b>	<b>304.2</b>
<b>Sonstiges Gesamtergebnis</b>			
Umrechnungsdifferenzen		-21.8	-22.8
<b>Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden</b>		<b>-21.8</b>	<b>-22.8</b>
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(22)	20.3	-48.8
<b>Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden</b>		<b>20.3</b>	<b>-48.8</b>
<b>Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern</b>		<b>-1.5</b>	<b>-71.6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>325.2</b>	<b>232.7</b>
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		325.2	232.7
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		0.0	0.0

# Konzernbilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2024	31.12.2023
<b>Aktiven</b>			
Sachanlagen	(8)	3'097.3	2'841.2
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(9)	132.9	134.3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	541.4	565.4
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	(11)	342.8	314.9
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	28.8	19.9
Übrige immaterielle Vermögenswerte	(11)	28.3	14.0
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	0.0	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	280.7	234.0
Langfristige Festgelder	(16)	5.3	4.2
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		1.6	8.3
Latente Steuerguthaben	(21)	4.4	7.1
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>4'463.5</b>	<b>4'143.3</b>
Warenlager		19.0	19.7
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	39.5	62.5
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		34.9	29.6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	118.7	108.7
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	199.7	191.8
Laufende Steuerguthaben		4.0	11.0
Kurzfristige Festgelder	(16)	0.0	239.0
Flüssige Mittel	(16)	323.2	300.4
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>739.0</b>	<b>962.6</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>5'202.5</b>	<b>5'105.9</b>
<b>Passiven</b>			
Aktienkapital	(17)	307.0	307.0
Eigene Aktien		-0.3	-0.9
Kapitalreserven		126.3	166.5
Umrechnungsdifferenzen		-155.8	-134.0
Übrige Gewinnreserven		2'689.1	2'464.9
<b>Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital</b>		<b>2'966.3</b>	<b>2'803.5</b>
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		0.1	0.1
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>2'966.4</b>	<b>2'803.6</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	1'481.4	1'264.0
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	265.5	266.6
Latente Steuerverbindlichkeiten	(21)	69.0	62.1
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	(22)	41.7	65.0
Vertragsverbindlichkeiten		39.8	38.4
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>1'897.4</b>	<b>1'696.1</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		63.4	52.5
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	28.3	329.5
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	18.8	19.4
Laufende Steuerverbindlichkeiten		27.0	31.5
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	201.2	173.3
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>338.7</b>	<b>606.2</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>2'236.1</b>	<b>2'302.3</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>5'202.5</b>	<b>5'105.9</b>

# Konzerngeldflussrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2024	2023
<b>Konzernergebnis</b>		<b>326.7</b>	<b>304.2</b>
Finanzergebnis	(6)	20.1	12.2
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	0.0
Ertragssteuern	(7)	86.8	73.5
Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(8)	230.6	228.9
Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	(9)	8.8	8.8
Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	(10)	27.3	27.1
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	32.8	22.0
Buchgewinne (-)/-verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		1.1	1.3
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1.2	1.3
Zu- (-)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-17.0	-19.3
Zu- (+)/Abnahme (-) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		22.4	60.3
Zu- (+)/Abnahme (-) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende		2.4	-5.8
Zu- (+)/Abnahme (-) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-19.4	-13.2
Zu- (+)/Abnahme (-) Vertragsverbindlichkeiten		1.4	38.4
Bezahlte Ertragssteuern		-83.7	-59.1
<b>Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit</b>		<b>641.6</b>	<b>680.6</b>
Investitionen in Sachanlagen und Projekte in Arbeit		-476.4	-382.1
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-4.7	-10.2
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte		-89.8	-45.4
Investitionen in Finanzanlagen		-286.0	-183.9
Investitionen in Festgelder		-1.5	-764.5
Rückzahlungen von Finanzanlagen		264.8	275.4
Rückzahlungen von Festgeldern		239.0	931.6
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		0.9	0.1
Zinseinnahmen		9.5	9.0
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-344.1</b>	<b>-170.0</b>
Rückzahlung ausstehende Anleihen	(18)	-300.0	-400.0
Aufnahme Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	270.4	73.6
Rückzahlung Verbindlichkeiten gegenüber Banken	(18)	-53.0	-2.7
Aufnahme übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	4.3	0.0
Rückzahlung übrige Finanzverbindlichkeiten	(18)	-0.6	0.0
Rückzahlung Leasingverbindlichkeiten	(18)	-9.0	-9.1
Rückzahlung Verbindlichkeiten aus Konzessionszahlungen	(18)	-0.4	-0.5
Erwerb eigene Aktien		-0.9	-2.1
Dividendenzahlungen		-162.7	-107.5
Zinszahlungen		-15.3	-20.9
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-267.2</b>	<b>-469.1</b>
<b>Zu- (+)/Abnahme (-) flüssige Mittel</b>		<b>30.3</b>	<b>41.5</b>
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	300.4	261.2
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		-7.5	-2.3
<b>Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag</b>	<b>(16)</b>	<b>323.2</b>	<b>300.4</b>

# Veränderung des Konzerneigenkapitals

(CHF in Mio.)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungs- differenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheits- aktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.9</b>	<b>166.5</b>	<b>-134.0</b>	<b>2'464.9</b>	<b>2'803.5</b>	<b>0.1</b>	<b>2'803.6</b>
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	326.7	326.7	0.0	326.7
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-21.8	0.0	-21.8	-0.0	-21.8
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	0.0	20.3	20.3	0.0	20.3
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-21.8	20.3	-1.5	-0.0	-1.5
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>-21.8</b>	<b>347.0</b>	<b>325.2</b>	<b>0.0</b>	<b>325.2</b>
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2023	0.0	0.0	0.0	0.0	-122.8	-122.8	0.0	-122.8
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2023	0.0	0.0	-39.9	0.0	0.0	-39.9	0.0	-39.9
Erwerb eigene Aktien	0.0	-0.9	0.0	0.0	0.0	-0.9	0.0	-0.9
Aktienbasierte Vergütungen	0.0	1.5	-0.3	0.0	0.0	1.2	0.0	1.2
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.3</b>	<b>126.3</b>	<b>-155.8</b>	<b>2'689.1</b>	<b>2'966.3</b>	<b>0.1</b>	<b>2'966.4</b>

(CHF in Mio.)	Aktienkapital	Eigene Aktien	Kapitalreserven	Umrechnungsdifferenzen	Übrige Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.1</b>	<b>200.2</b>	<b>-111.2</b>	<b>2'283.1</b>	<b>2'679.0</b>	<b>0.1</b>	<b>2'679.1</b>
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	304.2	304.2	0.0	304.2
Umrechnungsdifferenzen	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
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>-22.8</b>	<b>255.5</b>	<b>232.7</b>	<b>0.0</b>	<b>232.7</b>
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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	<b>307.0</b>	<b>-0.9</b>	<b>166.5</b>	<b>-134.0</b>	<b>2'464.9</b>	<b>2'803.5</b>	<b>0.1</b>	<b>2'803.6</b>

# Anhang zur Konzernrechnung

## I Grundsätze der Konzernrechnungslegung

### Allgemeines

Die Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe, welche die Flughafen Zürich AG sowie ihre Tochtergesellschaften umfasst, wird in Übereinstimmung mit den 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 2024, erstmals angewendet werden müssen.

- Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig
- Änderungen an IAS 7 und IFRS 7: Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen
- Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafen Zürich Gruppe.

### Einführung von neuen Standards im Jahr 2025 und später

Die gemäss nachstehender Tabelle bis Ende 2024 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 21: Fehlende Umtauschbarkeit	*	1. Januar 2025	Geschäftsjahr 2025
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	*	1. Januar 2026	Geschäftsjahr 2026
<b>Neue Standards oder Interpretationen</b>			
IFRS 18: Darstellung und Angaben im Abschluss	*	1. Januar 2027	Geschäftsjahr 2027
IFRS 19: Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht – Angaben	*	1. Januar 2027	Geschäftsjahr 2027

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

## Änderungen im Konsolidierungskreis

Im Berichtsjahr sind keine Veränderungen im Konsolidierungskreis zu verzeichnen.

## Zusammenfassung der wesentlichen Rechnungslegungsgrundsätze

### Konsolidierungskreis und -methoden

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

Die Abschlüsse von Tochtergesellschaften sind in der Konzernrechnung ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt, und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet. Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden dabei nach der Methode der Vollkonsolidierung zu 100% übernommen.

Konzerninterne Transaktionen und Beziehungen sowie Zwischengewinne auf den konzerninternen Transaktionen und Beständen werden eliminiert.

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

### **Fremdwährungsumrechnung**

Als funktionale Währung der Tochtergesellschaften gilt die Währung ihres jeweiligen Hauptwirtschaftsgebiets. In den Tochtergesellschaften werden Fremdwährungstransaktionen zum Transaktionskurs umgerechnet. Monetäre Aktiven und Passiven in Fremdwährungen werden zum Jahresendkurs umgerechnet. Daraus resultierende Währungsgewinne und -verluste werden erfolgswirksam erfasst.

In der Konzernrechnung werden sämtliche in den jeweiligen funktionalen Währungen verbuchten Aktiven und Passiven der Tochtergesellschaften zum Jahresendkurs in CHF - der Darstellungswährung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe und der funktionalen Währung der Flughafen Zürich AG - umgerechnet. Erträge und Aufwendungen werden zum Durchschnittskurs der Periode umgerechnet. Differenzen aus der Umrechnung der Eröffnungsbuchwerte der Nettoaktiven und des Nettojahresergebnisses von Tochtergesellschaften werden im sonstigen Gesamtergebnis erfasst. Bei einem Kontrollwechsel oder -verlust bei einer Tochtergesellschaft werden, die bisher im Eigenkapital erfassten Umrechnungsdifferenzen erfolgswirksam 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 und die Erträge im Segment «Lärm» die Lärmgebühren. Die Erträge werden dabei unmittelbar mit der Erbringung der entsprechenden Leistung realisiert. Die Landegebühren werden dabei pro Landung entsprechend dem Gewicht des Flugzeugs in Rechnung gestellt. Die Passagiergebühren, die Entgelte für die Benützung der Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage sowie die Sicherheitsgebühren basieren auf der Anzahl abfliegender Passagiere. Die Basis für die Lärmgebühren bildet einerseits wiederum die Anzahl abfliegender Passagiere und andererseits eine emissionsabhängige Gebühr entsprechend dem Flugzeugtyp.

Die 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 Benützung der zentralen Infrastruktureinrichtungen. Die Erträge im Segment «Luftsicherheit» enthalten im Wesentlichen die Sicherheitsgebühren und die Erträge im Segment «Zugangsentgelte» insbesondere die Entgelte für das Ausstellen von Flughafenausweisen. Auch diese Erträge werden unmittelbar mit der Erbringung der entsprechenden Leistung realisiert.

Die Erträge aus der Vermarktung und Vermietung der kommerziellen Infrastruktur am Flughafen Zürich (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 über die vertragliche Laufzeit 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.

Die Erträge aus dem internationalen Geschäft stammen überwiegend aus dem Betrieb von Flughafeninfrastrukturen in Brasilien, Chile und Indien. Im Rahmen der Flughafenbetreiberprojekte werden regulierte Dienstleistungen (Luftfahrtdienste) direkt mit der Erbringung der entsprechenden Leistungen erfasst, wobei die Erträge hauptsächlich aus Passagier- und Landegebühren bestehen. Darüber hinaus können durch die Vermarktung und Vermietung von Flughafenflächen und -infrastrukturen nicht regulierte Dienstleistungen angeboten werden. Diese Leistungen werden unmittelbar mit der Bereitstellung der Flächen und Infrastrukturen erbracht und die Erträge über die vertragliche Laufzeit realisiert.

## 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 (Inbetriebnahme) 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 Nutzungsdauer. 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 geleasteten Vermögenswerten» ausgewiesen und die Leasingverbindlichkeit entsprechend ihrer Fälligkeit unter den kurz- oder langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die Erstbewertung 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 Flughafen Zürich Gruppe einen für das Land sowie die Laufzeit und die Währung des Vertrags geltenden Grenzfremdkapitalzinssatz. Die Leasingverbindlichkeit wird anschliessend zu fortgeführten Anschaffungskosten auf Basis der Effektivzinsmethode klassiert und neu bewertet (mit einer entsprechenden Anpassung des jeweiligen Nutzungsrechts am Leasingobjekt), wenn sich die künftigen Leasingzahlungen im Falle von

Neuverhandlungen, Änderungen eines Index oder im Falle von einer Neubewertung von Optionen ändern. Das Nutzungsrecht am Leasingobjekt wird über den kürzeren der beiden Zeiträume, Laufzeit des Leasingverhältnisses oder Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts, beschrieben. 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 beschrieben.

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 dabei zum Barwert der fixen Konzessionsverbindlichkeiten. Bei der Berechnung des Barwerts verwendet die Flughafen Zürich Gruppe einen für das Land sowie die Laufzeit und die Währung des Vertrags geltenden Grenzfremdkapitalzinssatz. 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 verkehrsabhängiger 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 (AZNF) bestehen hauptsächlich aus festverzinslichen Obligationen, die gehalten werden, um die zu festgelegten Zeitpunkten angesetzten Zins- und Rückzahlungen einzunehmen. Die Anlagen werden entsprechend zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Das Kreditrisiko der Finanzanlagen des AZNF wird zum Bilanzstichtag als niedrig eingestuft (Mindestrating Standard & Poor's: A-), weshalb gemäss IFRS 9 ein Wertberichtigungsbetrag erfasst wird, der den erwarteten Kreditverlusten über eine Laufzeit von 12 Monaten entspricht. Wertberichtigungen werden vom Bruttobuchwert der Anlagen abgezogen.

### **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**

Die 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 unterjährliche 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. 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. In den 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.

Aktive latente Steuern werden nur so weit berücksichtigt, als es wahrscheinlich ist, dass die temporären Differenzen mit zukünftigen Gewinnen verrechnet werden können. Für nicht genutzte steuerliche Verluste werden aktive latente Steuern in dem Masse gebildet, in dem die Wahrscheinlichkeit besteht, dass zukünftige zu versteuernde Gewinne verfügbar sind, so dass die Verlustvorträge tatsächlich genutzt 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 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 der entsprechenden immateriellen Vermögenswerte sowie die Pflicht zur Bildung von Rückstellungen für die damit zusammenhängenden Kosten.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2024 noch etwas über 5'000 Begehren offen waren. Davon sind rund 480 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 Flughafen Zürich Gruppe 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 90.2 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind per 31. Dezember 2024 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 führen würden. Eine definitive Einschätzung 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 329.3 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe sind per 31. Dezember 2024 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 2024 wurde auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeiten der vertraglich vereinbarten Konzessionen (2 bis 30 Jahre) ermittelt. Der auf die Cashflow-Prognosen angewandte länderspezifische WACC liegt zwischen 6.2% und 10.7% (Vorjahr: 6.8% und 10.3%).

## Ergebnis

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der CGUs und der nicht finanziellen Vermögenswerte, für welche Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung vorlagen, ergab per 31. Dezember 2024 für die CGU Flughafen Iquique (Chile) einen Wertminderungsbedarf von CHF 7.8 Mio. (siehe [Ziffer 11, Immaterielle Vermögenswerte](#)), welcher im Berichtsjahr über die Erfolgsrechnung (Position «Abschreibungen und Amortisationen») erfasst wurde. Für die übrigen Vermögenswerte resultierte keine Wertminderung.

## Bilanzierung von Vereinbarungen für Flughafenbetreiberprojekte

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

## III Erläuterungen zur Konzernrechnung

### 1 Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Geschäftsjahr 2024 wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	International	Eliminationen	Konsolidiert
<b>2024</b>						
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	672.6	0.0	191.4	130.9	0.0	994.9
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	331.2	0.0	0.0	331.4
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>672.8</b>	<b>0.0</b>	<b>522.6</b>	<b>130.9</b>	<b>0.0</b>	<b>1'326.3</b>
Intersegmentäre Erträge	29.5	0.0	114.3	0.0	-143.8	0.0
<b>Total Erträge</b>	<b>702.3</b>	<b>0.0</b>	<b>636.9</b>	<b>130.9</b>	<b>-143.8</b>	<b>1'326.3</b>
Personalkosten	-85.3	-1.6	-144.1	-14.0	0.0	-244.9
Übrige Betriebskosten	-186.0	-3.0	-103.3	-56.1	0.0	-348.3
Intersegmentäre Betriebskosten	-113.6	-0.8	-27.9	-1.6	143.8	0.0
<b>Segmentergebnis (EBITDA)</b>	<b>317.5</b>	<b>-5.4</b>	<b>361.7</b>	<b>59.3</b>	<b>0.0</b>	<b>733.0</b>
Abschreibungen und Amortisationen	-152.3	-2.1	-124.8	-20.2	0.0	-299.5
<b>Segmentergebnis (EBIT)</b>	<b>165.2</b>	<b>-7.6</b>	<b>236.9</b>	<b>39.0</b>	<b>0.0</b>	<b>433.6</b>
Finanzergebnis						-20.1
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						0.0
Ertragssteuern						-86.8
<b>Konzernergebnis</b>						<b>326.7</b>
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2024</b>	<b>1'752.5</b>	<b>75.9</b>	<b>1'713.8</b>	<b>934.0</b>		<b>4'476.1</b>
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital <sup>1)</sup>						416.6
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital <sup>2)</sup>						309.8
<b>Total Aktiven per 31. Dezember 2024</b>						<b>5'202.5</b>
<b>ROIC (in %)</b>	<b>7.5</b>	<b>-7.6</b>	<b>10.9</b>	<b>3.8</b>		<b>7.9</b>
Investitionen	200.3	0.6	120.6	289.7		611.2
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0

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

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

Im Segment «International» ist in der Position «Abschreibungen und Amortisationen» ein Wertminderungsaufwand in Höhe von CHF 7.8 Mio. enthalten, welcher aufgrund von Werthaltigkeitsberechnungen auf Investitionen in internationale Flughafenbetreiberprojekte resultierte (siehe auch Abschnitt [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

(CHF in Mio.)

2024	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit 4)	Zugangsentgelte 4)	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	393.7	15.5	85.4	176.0	2.0	0.0	672.6
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>393.9</b>	<b>15.5</b>	<b>85.4</b>	<b>176.0</b>	<b>2.0</b>	<b>0.0</b>	<b>672.8</b>
Intersegmentäre Erträge	32.8	0.0	6.1	9.6	3.3	-22.4	29.5
<b>Total Erträge</b>	<b>426.7</b>	<b>15.5</b>	<b>91.5</b>	<b>185.6</b>	<b>5.3</b>	<b>-22.4</b>	<b>702.3</b>
Personalkosten	-69.0	0.0	-11.7	-3.1	-1.4	0.0	-85.3
Übrige Betriebskosten	-39.9	-12.5	-6.9	-77.2	-49.4	0.0	-186.0
Intersegmentäre Betriebskosten	-78.4	-1.7	-25.2	-18.3	-12.4	22.4	-113.6
<b>EBITDA</b>	<b>239.3</b>	<b>1.4</b>	<b>47.7</b>	<b>87.0</b>	<b>-57.9</b>	<b>0.0</b>	<b>317.5</b>
Abschreibungen und Amortisationen	-103.9	-0.2	-38.3	-6.7	-3.1	0.0	-152.3
<b>EBIT</b>	<b>135.4</b>	<b>1.2</b>	<b>9.3</b>	<b>80.2</b>	<b>-61.0</b>	<b>0.0</b>	<b>165.2</b>
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2024</b>	<b>1'194.8</b>	<b>4.6</b>	<b>465.1</b>	<b>68.3</b>	<b>19.7</b>		<b>1'752.5</b>
<b>ROIC (in %)</b>	<b>9.1</b>	<b>17.5</b>	<b>1.7</b>	<b>80.4</b>	<b>-234.0</b>		<b>7.5</b>
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV 3)	1'168.4	3.2	457.3	58.0	13.6		1'700.5
ROIC (in %) nach FGV	11.7	32.4	1.7	110.4	-328.0		9.5

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» 21.1 %.

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Vorjahr wie folgt dar:

(CHF in Mio.)						
2023	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	International	Eliminationen	Konsolidiert
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
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>610.1</b>	<b>0.0</b>	<b>508.4</b>	<b>117.8</b>	<b>0.0</b>	<b>1'236.3</b>
Intersegmentäre Erträge	28.5	0.0	108.4	0.0	-136.8	0.0
<b>Total Erträge</b>	<b>638.6</b>	<b>0.0</b>	<b>616.8</b>	<b>117.8</b>	<b>-136.8</b>	<b>1'236.3</b>
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
<b>Segmentergebnis (EBITDA)</b>	<b>278.6</b>	<b>-3.0</b>	<b>358.5</b>	<b>42.7</b>	<b>0.0</b>	<b>676.7</b>
Abschreibungen und Amortisationen	-146.3	-2.9	-126.3	-11.3	0.0	-286.8
<b>Segmentergebnis (EBIT)</b>	<b>132.4</b>	<b>-5.9</b>	<b>232.2</b>	<b>31.3</b>	<b>0.0</b>	<b>389.9</b>
Finanzergebnis						-12.2
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						0.0
Ertragssteuern						-73.5
<b>Konzernergebnis</b>						<b>304.2</b>
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2023</b>	<b>1'794.9</b>	<b>84.6</b>	<b>1'808.2</b>	<b>709.4</b>		<b>4'397.1</b>
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital <sup>1)</sup>						432.1
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital <sup>2)</sup>						276.7
<b>Total Aktiven per 31. Dezember 2023</b>						<b>5'105.9</b>
<b>ROIC (in %)</b>	<b>5.7</b>	<b>-5.1</b>	<b>10.0</b>	<b>3.9</b>		<b>7.0</b>
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
<b>Total Erträge mit Dritten</b>	<b>366.8</b>	<b>14.4</b>	<b>63.9</b>	<b>163.4</b>	<b>1.6</b>	<b>0.0</b>	<b>610.1</b>
Intersegmentäre Erträge	30.1	0.0	5.6	10.1	3.6	-21.0	28.5
<b>Total Erträge</b>	<b>396.8</b>	<b>14.4</b>	<b>69.6</b>	<b>173.5</b>	<b>5.2</b>	<b>-21.0</b>	<b>638.6</b>
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
<b>EBITDA</b>	<b>216.4</b>	<b>1.6</b>	<b>30.3</b>	<b>87.4</b>	<b>-57.0</b>	<b>0.0</b>	<b>278.6</b>
Abschreibungen und Amortisationen	-103.6	-0.2	-33.2	-6.0	-3.2	0.0	-146.3
<b>EBIT</b>	<b>112.8</b>	<b>1.4</b>	<b>-3.0</b>	<b>81.4</b>	<b>-60.2</b>	<b>0.0</b>	<b>132.4</b>
<b>Investiertes Kapital per 31. Dezember 2023</b>	<b>1'222.8</b>	<b>6.3</b>	<b>449.8</b>	<b>93.5</b>	<b>22.5</b>		<b>1'794.9</b>
<b>ROIC (in %)</b>	<b>7.1</b>	<b>13.1</b>	<b>-0.5</b>	<b>56.7</b>	<b>-193.2</b>		<b>5.7</b>
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 interne Berichterstattung über die Segmente an den Hauptentscheidungsträger erfolgt in Übereinstimmung mit der [Verordnung über die Flughafengebühren \(FGV\)](#), namentlich im Bereich der von der Verordnung betroffenen regulierten Gebühren und Entgelte. Für den regulierten Geschäftsbereich werden die folgenden Segmente ausgewiesen und dem Hauptentscheidungsträger als Grundlage für seine wesentlichen Beurteilungen und Entscheidungen vorgelegt:

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

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

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

#### → **Flugverkehr**

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

#### → **PRM**

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

#### → **Nutzungsentgelte**

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

#### → **Luftsicherheit**

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

#### → **Zugangsentgelte**

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

## → Lärm

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

## → Nicht regulierter Geschäftsbereich

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

## → International

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

## Grundsätze der Segmentberichterstattung

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

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

Zur Bildung der vorstehenden berichtspflichtigen Segmente wurden keine Geschäftssegmente zusammengefasst.

### Zusatzangaben gemäss Verordnung über die Flughafengebühren (FGV)

Gemäss Art. 34 der [Verordnung über die Flughafengebühren \(FGV\)](#) 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 2024 CHF 25.1 Mio. (Vorjahr: CHF 22.7 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 2024 wurden insgesamt CHF 3.2 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 470.0 Mio. (Vorjahr: CHF 428.0 Mio.).

## 2 Erträge

(CHF in Mio.)	2024	2023
Passagiergebühren	248.4	230.7
Sicherheitsgebühren	173.8	161.3
PRM-Gebühren	15.5	14.4
<b>Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren</b>	<b>437.7</b>	<b>406.4</b>
Landegebühren	84.3	78.4
Flugzeuglärmgebühren	16.0	15.4
Emissionsgebühren	4.0	3.6
Flugzeugabstellgebühren	28.7	28.2
Frachtgebühren	9.3	7.2
<b>Andere Flugbetriebsgebühren</b>	<b>142.4</b>	<b>132.9</b>
<b>Total Flugbetriebsgebühren</b>	<b>580.1</b>	<b>539.3</b>
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	63.2	42.6
Deicing	8.4	8.2
Check-in	5.1	4.7
Flugzeugenergieversorgungsanlage	4.5	4.7
Übrige Entgelte	6.2	5.4
<b>Total Aviation-Entgelte</b>	<b>87.4</b>	<b>65.5</b>
Rückerstattung Sicherheitskosten	2.2	2.1
Übrige Erträge	3.2	3.2
<b>Total übrige Aviation-Erträge</b>	<b>5.3</b>	<b>5.3</b>
<b>Total Aviation-Erträge</b>	<b>672.8</b>	<b>610.1</b>
Retail, Tax & Duty Free	118.7	114.4
Food & Beverage	26.5	25.0
Werbeflächen und Promotion	19.2	17.8
Parkingserträge	93.6	89.7
Übrige Kommerzerträge	18.6	17.5
<b>Total Kommerz- und Parkingserträge</b>	<b>276.5</b>	<b>264.5</b>
Mieterträge	146.8	141.7
Energie- und Nebenkostenverrechnung	45.1	49.4
Reinigung	2.8	2.5
Übrige Immobilienerträge	2.7	2.8
<b>Total Immobilienerträge</b>	<b>197.4</b>	<b>196.5</b>
Kommunikationsdienstleistungen	14.6	14.6
Treibstoffgebühren	7.4	6.8
Catering	2.0	1.7
Übrige Dienstleistungserträge	24.8	24.4
<b>Total Dienstleistungserträge</b>	<b>48.7</b>	<b>47.5</b>
Erträge aus internationalen Flughafenkonzessionen	100.9	76.7
Consultingserträge	3.2	2.5
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	26.9	38.6
<b>Total Erträge aus dem internationalen Geschäft</b>	<b>130.9</b>	<b>117.8</b>
<b>Total Non-Aviation-Erträge</b>	<b>653.5</b>	<b>626.2</b>
<b>Total Erträge</b>	<b>1'326.3</b>	<b>1'236.3</b>

Die Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15) setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in Mio.)	2024	2023
Flugbetriebsgebühren	580.1	539.3
Aviation-Entgelte	87.4	65.5
Übrige Aviation-Erträge	5.1	5.1
<b>Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)</b>	<b>672.6</b>	<b>609.9</b>
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.2
<b>Total Aviation-Erträge</b>	<b>672.8</b>	<b>610.1</b>
Kommerz- und Parkingerträge	94.1	90.0
Immobilien-Erträge	50.0	53.6
Dienstleistungserträge	47.3	46.1
Erträge aus dem internationalen Geschäft	130.9	117.8
<b>Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)</b>	<b>322.3</b>	<b>307.5</b>
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	331.2	318.7
<b>Total Non-Aviation-Erträge</b>	<b>653.5</b>	<b>626.2</b>
<b>Total Erträge</b>	<b>1'326.3</b>	<b>1'236.3</b>

### 3 Personalaufwand

(CHF in Mio.)	2024	2023
Löhne und Gehälter	183.7	173.3
Personalsorgekosten für leistungsorientierte Vorsorgepläne <sup>1)</sup>	22.1	13.8
Sozialversicherungsbeiträge	15.8	14.7
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmende	23.4	18.1
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>244.9</b>	<b>220.0</b>
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitäquivalente) <sup>2)</sup>	2'032	1'910
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitäquivalente) <sup>2)</sup>	2'130	1'934
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitäquivalente per 31. Dezember (in CHF)	114'999	113'741

1) Siehe Ziffer 22.1 a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

2) Ohne Lernende, Praktikanten und Trainees

#### Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG, die das erste Dienstjahr beendet haben, erhalten einmalig eine Gratisaktie als geldwerte Leistung. Im Geschäftsjahr 2024 wurden 260 Aktien (Vorjahr: 154 Aktien) im Wert von CHF 51'160 (Vorjahr: CHF 27'121) 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 2024 berechnet und abgegrenzt.

	2024	2023	2023 <sup>1)</sup>	Abgabekurs <sup>1)</sup>
(Empfänger)	(CHF)	(CHF)	(Stück)	(CHF)
Mitglieder der Geschäftsleitung	475'067	563'635	2'919	190.40
Mitglieder des Kadern	733'772	992'998	5'122	190.40
Anpassung Abgrenzung für variable Vergütung Vorjahr <sup>2)</sup>	-25'627	-235'056		
<b>Total</b>	<b>1'183'212</b>	<b>1'321'577</b>	<b>8'041</b>	

- 1) Im Geschäftsjahr 2024 im Rahmen des Programms der variablen Vergütung für die Geschäftsleitung und das Kader abgegebene Aktien (Anzahl und Abgabekurs) für das Geschäftsjahr 2023.
- 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 2025), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 5'555 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.)	2024	2023
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	22.5	22.3
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	12.4	11.5
Weitere Betriebskosten	9.2	7.8
Versicherungen und Selbstbehalte	5.7	5.4
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	4.8	4.8
Kosten eigener Fahrzeugpark	3.4	3.0
Kommunikationskosten	1.7	1.6
Passagierdienste	0.8	0.9
<b>Total andere Betriebskosten</b>	<b>60.5</b>	<b>57.2</b>

## 5 Übrige Erträge und Aufwendungen

(CHF in Mio.)	2024	2023
Aktivierte Eigenleistungen	21.0	15.6
Übrige Erträge	2.0	1.1
<b>Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge</b>	<b>23.0</b>	<b>16.7</b>
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-26.8	-38.4
<b>Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen</b>	<b>-26.8</b>	<b>-38.4</b>
Übrige Aufwendungen	-4.4	-4.3
<b>Übrige Aufwendungen</b>	<b>-4.4</b>	<b>-4.3</b>

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 21.0 Mio. (Vorjahr: CHF 15.6 Mio.) handelt es sich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie Projektleiter, die die Bauherrenvertretung wahrnehmen.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF -26.8 Mio. (Vorjahr: CHF -38.4 Mio.) resultieren aus getätigten Investitionen in Infrastrukturen der Flughäfen in Brasilien und Chile. Die aus solchen Bauleistungen generierten Erträge finden sich unter [Ziffer 2, Erträge](#).

In den übrigen Aufwendungen sind im Berichtsjahr CHF -2.0 Mio. aus der Anpassung des Diskontierungssatzes betreffend die Barwertberechnung der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutz enthalten (Vorjahr: CHF 0.5 Mio. übriger Ertrag). Weiter sind in dieser Position sowohl im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr Buchverluste aus Anlageabgängen erfasst.

## 6 Finanzergebnis

(CHF in Mio.)	2024	2023
Zinsaufwand auf Anleihen	-4.1	-6.8
Zinsaufwand auf Bankschulden	-13.0	-8.1
Zinsaufwand auf Nettovorsorgeverpflichtungen	-0.6	0.0
Zinsaufwand auf Leasingverbindlichkeiten	-0.1	-0.0
Zinsaufwand auf Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-0.5	-0.1
Barwertanpassung auf Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	-5.8	-5.9
Fremdwährungsverluste	-1.0	0.0
Übriger Finanzaufwand	-5.2	-4.1
<b>Total Finanzaufwand</b>	<b>-30.3</b>	<b>-25.0</b>
Zinsertrag auf Call- und Festgelder sowie übrige finanzielle Vermögenswerte	6.8	10.1
Zinsertrag auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	3.0	1.7
Zinsertrag auf Nettovorsorgeverpflichtungen	0.0	0.4
Fremdwährungsgewinne	0.0	0.3
Übriger Finanzertrag	0.4	0.3
<b>Total Finanzertrag</b>	<b>10.2</b>	<b>12.8</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-20.1</b>	<b>-12.2</b>

Aufgrund der Rückzahlungen der Anleihen in Höhe von CHF 300.0 Mio. im Mai 2024 sowie von CHF 400.0 Mio. im April 2023 (siehe > Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten) nahm der Zinsaufwand auf Anleihen auf CHF -4.1 Mio. (Vorjahresperiode: CHF -6.8 Mio.) ab.

Der gestiegene Zinsaufwand auf Bankschulden von CHF -13.0 Mio. (Vorjahresperiode: CHF -8.1 Mio.) ist insbesondere auf die höheren Bankschulden bei den ausländischen Flughafenkonzessionen aufgrund deren Bautätigkeiten (siehe > Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten) zurückzuführen.

Der Zinsertrag auf Call- und Festgelder sowie übrige finanzielle Vermögenswerte verminderte sich gegenüber der Vorjahresperiode aufgrund des tieferen Zinsniveaus sowie weniger angelegter freier Mittel auf CHF 6.8 Mio. (Vorjahresperiode: CHF 10.1 Mio.).

## 7 Ertragssteuern

(CHF in Mio.)	2024	2023
Steuern des laufenden Jahres	-80.5	-70.9
Steuern der Vorjahre	-1.6	0.1
<b>Total laufende Ertragssteuern</b>	<b>-82.2</b>	<b>-70.9</b>
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-4.6	-2.2
Veränderung Steuersatz	0.0	-0.4
<b>Total latente Ertragssteuern</b>	<b>-4.6</b>	<b>-2.6</b>
<b>Total Ertragssteuern</b>	<b>-86.8</b>	<b>-73.5</b>

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Ergebnis vor Ertragssteuern</b>	<b>413.5</b>	<b>377.7</b>
Ertragssteuern zum erwarteten Steuersatz der Muttergesellschaft von 18.9 % (2023: 19.0 %)	-78.2	-71.8
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze	-4.6	-3.9
Steuereffekte aus Vorperioden	-1.6	0.1
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	0.0	0.4
Effekt aus Quellensteuern	-1.2	0.0
Effekt aus ausschliesslich steuerlich abzugsfähigen Aufwendungen und Erträgen	2.3	0.6
Effekt aus dem Ansatz bisher nicht erfasster steuerlicher Verluste und abzugsfähigen temporären Differenzen	0.0	1.4
Effekt aus latenten Steuern auf Beteiligungen	-0.3	-0.4
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	-3.4	-0.1
Steuervergünstigungen	0.6	0.9
Verschiedene Überleitungsposten	-0.3	-0.7
<b>Total Ertragssteuern</b>	<b>-86.8</b>	<b>-73.5</b>

### Globale Mindestbesteuerung (BEPS Pillar 2)

Die Flughafen Zürich Gruppe fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Mindeststeuer (BEPS Pillar 2-Regeln). Gemäss diesen neuen Regeln müssen internationale Konzerne mit einem Umsatz von über EUR 750 Mio. eine Steuer von mindestens 15% auf die in jedem Land, in dem sie tätig sind, erzielten Gewinne entrichten. Die Modellregeln wurden von einer beträchtlichen Anzahl von Ländern im Jahr 2023 verabschiedet und traten Anfang 2024 in Kraft. Die Schweiz hat die neuen Regeln durch eine Verfassungsänderung und eine entsprechende Verordnung übernommen, die seit dem 1. Januar 2024 in Kraft ist.

Die Flughafen Zürich Gruppe hat den Einfluss der BEPS Pillar 2-Regeln bewertet und eine Analyse hinsichtlich der Anwendung der «Transitional CbCR Safe Harbor Rules» basierend auf qualifizierten länderbezogenen Berichtsdaten durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass im Jahr 2024 in jedem Land mindestens einer der drei «Transitional Safe Harbor-Tests» erfüllt ist und somit im Jahr 2024 keine wesentlichen zusätzlichen Ertragssteuern im Rahmen der globalen Mindestbesteuerung zu zahlen sind.

Die Flughafen Zürich Gruppe wendet die nach IAS 12 vorübergehende verpflichtende Ausnahme zur Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Umsetzung der BEPS Pillar 2-Regeln ergeben, an.

## 8 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobile Sachanlagen	Projekte in Arbeit	Total Sachanlagen
<b>Anschaffungswerte</b>						
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	138.1	1'772.7	4'945.9	280.5	482.8	7'620.0
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	138.1	1'772.7	4'945.9	280.5	482.8	7'620.0
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	506.4	506.4
Abgänge	0.0	-2.3	-40.5	-11.3	0.0	-54.1
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	64.2	74.5	11.8	-177.2	-26.7
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.1	9.8	9.9
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	138.1	1'834.6	4'979.9	281.1	821.8	8'055.5
<b>Abschreibungen und Wertminderungen</b>						
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	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
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	0.0	-1'102.7	-3'457.7	-207.4	0.0	-4'767.8
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	0.0	-1'102.7	-3'457.7	-207.4	0.0	-4'767.8
Abschreibungen	0.0	-66.6	-148.5	-16.8	0.0	-231.9
Abgänge	0.0	2.1	39.0	11.2	0.0	52.3
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	-0.2	0.2	0.0	0.0
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	0.0	-1'167.2	-3'567.4	-212.8	0.0	-4'947.4
<b>Zuwendungen der öffentlichen Hand</b>						
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	0.0	-6.7	-3.5	-0.3	-0.5	-11.0
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	0.0	-6.7	-3.5	-0.3	-0.5	-11.0
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-1.1	-1.1
Abgänge	0.0	0.8	0.4	0.1	0.0	1.3
Transfers	0.0	0.0	-0.7	0.0	0.7	0.0
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	0.0	-5.9	-3.8	-0.2	-0.9	-10.8
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2023</b>	138.1	663.3	1'484.7	72.8	482.3	2'841.2
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2024</b>	138.1	661.5	1'408.7	68.1	820.9	3'097.3

## Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich Gruppe insgesamt CHF 506.4 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr: CHF 397.3 Mio.). Die grössten Investitionen am Flughafen Zürich entfallen dabei auf die folgenden Projekte:

- Erweiterung und Erneuerung Gepäcksortieranlage (CHF 47.1 Mio.)
- Vorbereitungsarbeiten Entwicklung Flughafenkopf (CHF 46.8 Mio.)
- Entwicklung landseitige Passagierflächen (CHF 33.2 Mio.)
- Vorfelderweiterung Zone West (CHF 22.5 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 195.2 Mio. (Vorjahr: CHF 167.0 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 –231.9 Mio. wurden Auflösungen von Zuwendungen der öffentlichen Hand von CHF 1.3 Mio. verrechnet.

## 9 Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten

### Flughafen Zürich Gruppe als Leasingnehmerin

(CHF in Mio.)	Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten			
	Land	Immobilien	Mobile Sachanlagen	
<b>Anschaftungswerte</b>				
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	<b>76.3</b>	<b>106.3</b>	<b>0.5</b>	<b>183.1</b>
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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	<b>68.8</b>	<b>106.3</b>	<b>0.5</b>	<b>175.6</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>68.8</b>	<b>106.3</b>	<b>0.5</b>	<b>175.6</b>
Zugänge	0.0	6.1	0.0	6.1
Abgänge	0.0	-0.8	-0.5	-1.3
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Umrechnungsdifferenzen	3.2	0.0	0.0	3.2
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>72.0</b>	<b>111.6</b>	<b>0.0</b>	<b>183.6</b>
<b>Abschreibungen und Wertminderungen</b>				
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	<b>-2.6</b>	<b>-28.2</b>	<b>-0.1</b>	<b>-30.9</b>
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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	<b>-4.2</b>	<b>-36.9</b>	<b>-0.2</b>	<b>-41.3</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>-4.2</b>	<b>-36.9</b>	<b>-0.2</b>	<b>-41.3</b>
Abschreibungen	0.0	-8.8	0.0	-8.8
Abgänge	0.0	0.8	0.2	1.0
Transfers und Reklassifizierungen	-1.5	0.0	0.0	-1.5
Umrechnungsdifferenzen	-0.1	0.0	0.0	-0.1
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>-5.8</b>	<b>-44.9</b>	<b>0.0</b>	<b>-50.7</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2023</b>	<b>64.6</b>	<b>69.4</b>	<b>0.3</b>	<b>134.3</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2024</b>	<b>66.2</b>	<b>66.7</b>	<b>0.0</b>	<b>132.9</b>

#### 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 zum Barwert der künftigen Leasingzahlungen (Zinssatz: 9.0%) 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 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 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.)	2024	2023
<b>Bestand per 1. Januar</b>	<b>-155.1</b>	<b>-165.6</b>
Zugänge	-6.1	0.0
Zahlungen	9.0	9.1
Zinsaufwand Leasing	-7.8	-7.4
Umrechnungsdifferenzen	-4.1	8.8
<b>Bestand per 31. Dezember</b>	<b>-164.1</b>	<b>-155.1</b>
davon kurzfristig (Zahlung innerhalb 1 Jahr)	-8.8	-9.0
davon langfristig (Zahlung ab 1 Jahr)	-155.3	-146.1

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.)	2024	2023
Abschreibungen Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	-8.8	-8.8
Zinsaufwand Leasing	-0.1	-0.0
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	0.0	0.0
<b>Erfolgswirksam erfasster Gesamtbetrag für Leasingverhältnisse</b>	<b>-8.9</b>	<b>-8.8</b>

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen belief sich im Berichtsjahr auf CHF 9.0 Mio. (Vorjahr: CHF 9.1 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 25.8 Mio. (Vorjahr: CHF 17.3 Mio.).

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

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Fälligkeit bis 1 Jahr	270.2	268.5
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	715.4	791.6
Fälligkeit über 5 Jahre	245.2	253.3
<b>Total</b>	<b>1'230.8</b>	<b>1'313.4</b>

## 10 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

(CHF in Mio.)	Land	Projektkosten	Hoch- und Tiefbauten sowie mobile Sachanlagen	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
<b>Anschaffungswerte</b>				
Bestand per 1. Januar 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
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>				
Bestand per 1. Januar 2024	1.0	0.5	645.5	647.0
Zugänge	0.0	4.2	0.0	4.2
Abgänge	0.0	0.0	-4.6	-4.6
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	-2.3	2.3	0.0
Bestand per 31. Dezember 2024	1.0	2.4	643.2	646.6
<b>Abschreibungen und Wertminderungen</b>				
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
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>				
Bestand per 1. Januar 2024	0.0	0.0	-81.6	-81.6
Abschreibungen	0.0	0.0	-27.3	-27.3
Abgänge	0.0	0.0	3.7	3.7
Bestand per 31. Dezember 2024	0.0	0.0	-105.2	-105.2
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2023</b>				
Nettobuchwert per 31. Dezember 2023	1.0	0.5	563.9	565.4
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2024</b>				
Nettobuchwert per 31. Dezember 2024	1.0	2.4	538.0	541.4

### 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 744.6 Mio. (Vorjahr: CHF 758.9 Mio.). Die Ermittlung des entsprechenden Werts erfolgte durch einen externen Gutachter mittels der Discounted-Cashflow-Methode (Stufe 3) unter Berücksichtigung der bestmöglichen Nutzungsart («Highest and Best Use»). Der Fair Value wird bei dieser Methode anhand der Summe aller in Zukunft zu erwartenden, auf den heutigen Zeitpunkt diskontierten Nettoerträge (vor Steuern, Zinszahlungen, Abschreibungen und Amortisationen) bestimmt. Der Diskontierungssatz wird dabei in Abhängigkeit der jeweiligen Chancen und Risiken marktgerecht und risikoadjustiert festgelegt.

## 11 Immaterielle Vermögenswerte

(CHF in Mio.)	Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
<b>Anschaffungswerte</b>				
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	<b>354.4</b>	<b>91.4</b>	<b>89.1</b>	<b>534.8</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>354.4</b>	<b>91.4</b>	<b>89.1</b>	<b>534.8</b>
Zugänge	94.5	9.8	0.0	104.3
Abgänge	0.0	0.0	-1.2	-1.2
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	26.7	26.7
Umrechnungsdifferenzen	-52.4	0.0	0.0	-52.4
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>396.5</b>	<b>101.2</b>	<b>114.6</b>	<b>612.2</b>
<b>Amortisationen und Wertminderungen</b>				
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	-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
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	<b>-39.4</b>	<b>-71.5</b>	<b>-75.1</b>	<b>-186.1</b>
<b>Bestand per 1. Januar 2024</b>	<b>-39.4</b>	<b>-71.5</b>	<b>-75.1</b>	<b>-186.1</b>
Amortisationen	-11.8	-0.9	-12.3	-25.0
Wertminderungen	-7.8	0.0	0.0	-7.8
Abgänge	0.0	0.0	1.1	1.1
Umrechnungsdifferenzen	5.4	0.0	0.0	5.4
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>-53.6</b>	<b>-72.4</b>	<b>-86.3</b>	<b>-212.4</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2023</b>	<b>314.9</b>	<b>19.9</b>	<b>14.0</b>	<b>348.8</b>
<b>Nettobuchwert per 31. Dezember 2024</b>	<b>342.8</b>	<b>28.8</b>	<b>28.3</b>	<b>399.9</b>

## Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte in Höhe von CHF 342.8 Mio. (Vorjahr: CHF 314.9 Mio.) handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie getätigte Investitionen beinhalten. Sie betreffen mit CHF 110.1 Mio. (Vorjahr: CHF 125.7 Mio.) den Ausbau und den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis, mit CHF 117.1 Mio. (Vorjahr: CHF 118.2 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der brasilianischen Flughäfen in Vitória und Macaé, mit CHF 53.2 Mio. (Vorjahr: CHF 1.6 Mio.) den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Natal sowie mit CHF 62.4 Mio. (Vorjahr: CHF 69.4 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 6.7 Mio. (Vorjahr: CHF 5.7 Mio.) sind als kurz- und langfristige Verbindlichkeiten (siehe > [Ziffer 18, Finanzverbindlichkeiten](#)) erfasst.

## Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung

Mit der Erteilung der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich wurde der Flughafen Zürich AG auch ein Recht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern gewährt. Das Recht zur formellen Enteignung wurde mit der Auflage übertragen, die damit verbundenen Kosten aus Entschädigungszahlungen zu übernehmen. Dieses Recht wird als immaterieller Vermögenswert aktiviert. Die Aktivierung erfolgt zu demjenigen Zeitpunkt, in dem aufgrund von 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 2024 weist die Flughafen Zürich Gruppe immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 28.8 Mio. (Vorjahr: CHF 19.9 Mio.) aus.

## Wertminderungen

Die Überprüfung der Werthaltigkeit für die CGU Flughafen Iquique (Chile) ergab insbesondere aufgrund von zeitlichen Verzögerungen und Kostensteigerungen bei der Fertigstellung des neuen Terminals sowie angepassten Annahmen bezüglich der künftigen Entwicklung der Erträge und Aufwendungen einen Wertminderungsbedarf von CHF 7.8 Mio., welcher im Berichtsjahr im Segment «International» über die Erfolgsrechnung (Position «Abschreibungen und Amortisationen») erfasst wurde. Der erzielbare Betrag für die entsprechende Investition wurde dabei auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeit der vertraglich vereinbarten Konzession (17 Jahre) unter Anwendung eines länderspezifischen WACC von 7.1 % ermittelt. (siehe > [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

## 12 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
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
<b>Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>

### Brasilien

Die Flughafen Zürich Gruppe ist neben der brasilianischen CCR mit 25% am privaten Konsortium Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. in Belo Horizonte beteiligt, das wiederum 51% an der Flughafenbetreibergesellschaft Concessionária no Aeroporto Internacional de Confins S.A. kontrolliert – die restlichen 49% der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. Damit ist die Flughafen Zürich Gruppe seit 2014 zusammen mit CCR für den Ausbau und seit 2016 für den Betrieb des internationalen Flughafens von Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais in Brasilien verantwortlich. Der Konzessionsvertrag ist auf 30 Jahre ausgelegt und beinhaltet vorgeschriebene Infrastrukturausbauten. Die Flughafen Zürich Gruppe stellt den Leiter für den Flugbetrieb.

### 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Erträge	91.0	98.4
Verlust	-10.7	-16.6
Gesamtergebnis	-10.7	-16.6
Anlagevermögen	415.3	497.0
Umlaufvermögen	23.9	23.8
Langfristiges Fremdkapital	-416.8	-485.9
Kurzfristiges Fremdkapital	-51.7	-58.3
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	14.4	11.5
Nettoreinvermögen	-14.9	-11.9
Beteiligungsquote	25.0 %	25.0 %
<b>Buchwert der assoziierten Beteiligung</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>

## 13 Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	39.5	62.5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	280.7	234.0
<b>Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund</b>	<b>320.2</b>	<b>296.5</b>

Bei den Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund handelt es sich per Bilanzstichtag im Wesentlichen um Obligationen in CHF. Der Anlagehorizont basiert auf den erwarteten Zahlungsverpflichtungen aus dem Airport Zurich Noise Fund. Die Coupons der Obligationen liegen per Bilanzstichtag zwischen 0.00% und 2.25% (Vorjahr: 0.00% und 2.25%). 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto <sup>1)</sup>	119.3	109.1
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-0.6	-0.4
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto</b>	<b>118.7</b>	<b>108.7</b>

1) In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind solche gegenüber der SWISS von CHF 22.4 Mio. (2023: CHF 19.4 Mio.) enthalten. Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung für das Geschäftsjahr 2024 hat die SWISS alle per 31. Dezember 2024 bestehenden Forderungen aus Flugbetriebsgebühren vollumfänglich beglichen.

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

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Schweiz	52.1	44.2
Europa	5.2	4.3
Andere	2.4	1.8
<b>Total Aviation</b>	<b>59.7</b>	<b>50.3</b>
Schweiz	42.3	44.8
Europa	0.0	0.0
Lateinamerika	16.8	13.4
Andere	0.5	0.6
<b>Total Non-Aviation</b>	<b>59.6</b>	<b>58.8</b>
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto</b>	<b>119.3</b>	<b>109.1</b>

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

(CHF in Mio.)	31.12.2024				
	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	107.8	8.5	1.3	1.6	119.3
<b>Erwarteter Kreditverlust</b>	<b>-0.3</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.0</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.6</b>

(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
<b>Erwarteter Kreditverlust</b>	<b>-0.3</b>	<b>-0.1</b>	<b>-0.0</b>	<b>-0.0</b>	<b>-0.4</b>

Bei annähernd 100% der nicht fälligen Forderungen handelt es sich um solche aus langjährigen Kundenbeziehungen. Aufgrund der Erfahrungswerte erwartet die Flughafen Zürich Gruppe keine zusätzlichen Ausfälle.

## 15 Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Aktive Rechnungsabgrenzungen	86.6	98.0
Marchzinsen verzinsliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1.3	0.6
Vorausbezahlte Leistungen	67.8	65.1
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	40.3	23.0
Übrige Forderungen	3.7	5.0
<b>Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>199.7</b>	<b>191.8</b>
davon Finanzinstrumente	87.9	98.6
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	111.7	93.2

In der Position «Aktive Rechnungsabgrenzungen» sind per Stichtag Abgrenzungen für Mietkonzessionen in der Höhe von CHF 34.2 Mio. (Vorjahr: CHF 42.9 Mio.) enthalten (siehe auch [› Ziffer 2, Erträge](#)).

In der Position «Vorausbezahlten Leistungen» sind per Bilanzstichtag Vorauszahlungen in der Höhe von CHF 56.3 Mio. (Vorjahr: CHF 64.0 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.)	31.12.2024		31.12.2023	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	0.2	0.0	0.3	0.0
Post- und Bankguthaben	136.0	18.8	89.9	17.1
Call- und Festgelder <sup>1)</sup>	187.0	0.8	210.2	43.4
<b>Total flüssige Mittel</b>	<b>323.2</b>	<b>19.6</b>	<b>300.4</b>	<b>60.5</b>
Kurzfristige Festgelder <sup>2)</sup>	0.0	0.0	239.0	0.0
Langfristige Festgelder <sup>3)</sup>	5.3	0.0	4.2	0.0
<b>Total Festgelder</b>	<b>5.3</b>	<b>0.0</b>	<b>243.2</b>	<b>0.0</b>

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
<b>Bestand per 1. Januar 2023</b>	<b>30'701'875</b>	<b>-831</b>	<b>30'701'044</b>
Erwerb von eigenen Aktien		-12'387	-12'387
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		7'845	7'845
<b>Bestand per 31. Dezember 2023</b>	<b>30'701'875</b>	<b>-5'373</b>	<b>30'696'502</b>
Erwerb von eigenen Aktien		-4'773	-4'773
Abgabe an Mitarbeitende und Dritte		8'301	8'301
<b>Bestand per 31. Dezember 2024</b>	<b>30'701'875</b>	<b>-1'845</b>	<b>30'700'030</b>

### Aktienrechte

Jede eingetragene Namenaktie berechtigt zur Teilnahme an der Generalversammlung der Gesellschaft und verfügt über eine Stimme.

### Eigene Aktien

Die Abgabe von eigenen Aktien an Mitarbeitende und Dritte erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms, siehe dazu [Ziffer 3, Personalaufwand](#), sowie [Ziffer 24.4, Nahestehende Personen und Gesellschaften](#). Der Bestand an eigenen Aktien dient diesem Beteiligungsprogramm.

## 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:

	2024	2023
Den Aktionären der Flughafen Zürich AG zustehendes Ergebnis in CHF	326'716'081	304'236'810
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'699'131	30'697'874
Einfluss der verwässernden Aktien	5'555	8'865
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'704'686	30'706'739
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF</b>	<b>10.64</b>	<b>9.91</b>
<b>Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF</b>	<b>10.64</b>	<b>9.91</b>

## Ausschüttungsbegrenzung

Der für die Dividendenausschüttung zur Verfügung stehende Betrag basiert auf dem zur Ausschüttung verfügbaren Bilanzgewinn der Flughafen Zürich AG und wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts festgelegt. Diesbezüglich unterliegen per Bilanzstichtag Reserven in der Höhe von CHF 153.8 Mio. (Vorjahr: CHF 154.4 Mio.) infolge handelsrechtlicher Bestimmungen einer Ausschüttungssperre.

## Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2024	2023
Öffentliche Hand	38.6 %	38.6 %
Private	7.0 %	6.9 %
Unternehmungen	4.1 %	4.0 %
Pensionskassen	1.2 %	1.1 %
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	14.0 %	13.7 %
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	35.1 %	35.8 %
<b>Total</b>	<b>100.0 %</b>	<b>100.0 %</b>
<b>Anzahl eingetragene Aktionäre</b>	<b>15'803</b>	<b>15'217</b>

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

	2024	2023
Kanton Zürich	33.3 %	33.3 %
Stadt Zürich	5.0 %	5.0 %

## 18 Finanzverbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Anleihen	914.6	914.6
Langfristige Bankschulden	383.0	177.9
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	155.3	146.1
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	6.1	5.0
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.3	20.4
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'481.4</b>	<b>1'264.0</b>
Kurzfristige Anleihen	0.0	299.9
Kurzfristige Bankschulden	18.1	18.6
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	8.8	9.0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.6	0.7
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.8	1.3
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>28.3</b>	<b>329.5</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'509.6</b>	<b>1'593.5</b>

Im Mai des Berichtsjahres wurde die fällige Anleihe in Höhe von CHF 300.0 Mio. vollständig zurückbezahlt.

Der Anstieg der langfristigen Bankschulden auf CHF 383.0 Mio. (31. Dezember 2023: CHF 177.9 Mio.) ist auf die Bautätigkeiten durch die Konzessionsgesellschaften an den entsprechenden Flughäfen in Chile, Brasilien und Indien sowie auf die Integration des Flughafens Natal in Brasilien zurückzuführen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag	Buchwert	Buchwert			
	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)	(CHF in Mio.)			
Anleihe (2027)	200.0	199.8	199.7	2020–2027	0.100 %	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.3	350.3	2017–2029	0.625 %	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	364.6	364.5	2020–2035	0.200 %	26.2.
Langfristige Bankschulden	395.6	383.0	177.9	n/a	n/a	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	517.7	155.3	146.1	bis 2039	0.000 % - 9.000 %	n/a
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	6.4	6.1	5.0	bis 2047	n/a	n/a
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.3	22.3	20.4	n/a	n/a	n/a
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>1'481.4</b>	<b>1'264.0</b>			

Für die Fremdfinanzierungen wurden marktübliche Garantien und Zusicherungen abgegeben, die per Bilanzstichtag eingehalten sind.

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimiten in der Höhe von total CHF 289.3 Mio. (siehe > Ziffer 24.1 a), [Finanzielles Risk Management, ii](#)), [Liquiditätsrisiko](#)).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Fälligkeit bis 1 Jahr	28.3	329.5
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	550.1	278.1
Fälligkeit über 5 Jahre	931.3	985.9
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'509.6</b>	<b>1'593.5</b>

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

(CHF in Mio.)	31.12.2023	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2024
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Umrechnungs- differenzen	Wert- veränderungen	
Anleihen	914.6	0.0	0.0	0.0	-0.0	0.0	914.6
Langfristige Bankschulden	177.9	264.6	-38.0	-3.2	-19.9	1.7	383.0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	146.1	0.0	0.0	-2.7	4.1	7.8	155.3
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	5.0	0.0	0.0	1.4	-0.2	0.0	6.1
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	20.4	3.4	0.0	-1.5	0.0	0.0	22.3
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'264.0</b>	<b>267.9</b>	<b>-38.0</b>	<b>-6.0</b>	<b>-16.1</b>	<b>9.5</b>	<b>1'481.4</b>
Anleihen	299.9	0.0	-300.0		-0.0	0.1	0.0
Kurzfristige Bankschulden	18.6	5.8	-15.0	9.4	-1.5	0.8	18.1
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	9.0	0.0	-9.0	8.8	0.0	0.0	8.8
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.7	0.0	-0.4	0.3	-0.0	0.0	0.6
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	1.3	1.0	-0.6	-1.0	0.1	0.0	0.8
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>329.5</b>	<b>6.7</b>	<b>-324.9</b>	<b>17.5</b>	<b>-1.5</b>	<b>0.9</b>	<b>28.3</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'593.5</b>	<b>274.7</b>	<b>-362.9</b>	<b>11.5</b>	<b>-17.6</b>	<b>10.4</b>	<b>1'509.6</b>

(CHF in Mio.)	31.12.2022	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2023
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Umrechnungs- differenzen	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
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'520.3</b>	<b>67.9</b>	<b>0.0</b>	<b>-314.1</b>	<b>-20.1</b>	<b>9.9</b>	<b>1'264.0</b>
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
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>422.9</b>	<b>5.7</b>	<b>-412.3</b>	<b>315.3</b>	<b>-2.2</b>	<b>0.2</b>	<b>329.5</b>
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1'943.2</b>	<b>73.6</b>	<b>-412.3</b>	<b>1.2</b>	<b>-22.3</b>	<b>10.1</b>	<b>1'593.5</b>

## 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Zukünftige Minimumleasingzahlungen		
Fällig innerhalb 1 Jahr	8.8	9.0
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	35.2	30.5
Fällig nach 5 Jahren	482.5	468.4
<b>Total zukünftige Minimumleasingzahlungen</b>	<b>526.5</b>	<b>507.9</b>
Zukünftige Zinsen	362.4	352.8
<b>Barwert der Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>164.1</b>	<b>155.1</b>
Fällig innerhalb 1 Jahr	8.8	9.0
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	35.2	30.4
Fällig nach 5 Jahren	120.1	115.7

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

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Rückstellung für formelle Enteignungen per 1. Januar</b>	<b>204.4</b>	<b>226.3</b>
Auszahlung <sup>1)</sup>	-2.4	-1.2
Bildung/Auflösung Rückstellung	9.8	-24.9
Barwertanpassung	4.2	4.2
<b>Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember</b>	<b>216.0</b>	<b>204.4</b>
<b>Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 1. Januar</b>	<b>81.6</b>	<b>92.4</b>
Auszahlung <sup>1)</sup>	-16.9	-12.0
Bildung/Auflösung Rückstellung	2.0	-0.5
Barwertanpassung	1.6	1.7
<b>Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember</b>	<b>68.3</b>	<b>81.6</b>
<b>Total Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember</b>	<b>284.3</b>	<b>286.0</b>
davon kurzfristig	18.8	19.4
davon langfristig	265.5	266.6

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 90.2 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2024 zum Barwert (CHF 216.0 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 1.60% (Vorjahr: 2.25%). Es

wird aufgrund der noch offenen Gerichtsverfahren damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2040 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 329.3 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2024 zum Barwert (CHF 68.3 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 1.10% (Vorjahr: 2.35%). Es wird damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 abgeschlossen werden können.

### 20 Airport Zurich Noise Fund

Der Airport Zurich Noise Fund (ANZF) stellt eine liquiditätsbezogene Fondsrechnung dar. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung der erhobenen Lärmgebühren abzüglich der liquiditätswirksamen Ausgaben für formelle Enteignungen, Lärm- und Anwohnerschutzmassnahmen und Betriebskosten im Zusammenhang mit Fluglärm. Da gemäss aktuellem Wissenstand der Airport Zurich Noise ausreichend alimentiert ist, um die bekannten Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz sowie formelle Enteignungen zu decken, werden die Erträge aus Flugzeuglärmgebühren seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr dem Fonds zugewiesen.

Weist die Fondsrechnung einen kumulierten Ertragsüberschuss aus, so werden die entsprechenden Mittel auf einem speziellen Anlagekonto ausgesondert. Die Mittel werden von professionellen Finanzinstituten 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](http://www.flughafen-zuerich.ch/aznf).

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

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar</b>	<b>348.5</b>	<b>363.8</b>
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-16.9	-12.0
Kosten für formelle Enteignungen <sup>1)</sup>	-2.6	-1.3
<b>Bestand vor operativen Kosten und Finanzergebnis</b>	<b>328.9</b>	<b>350.5</b>
Operative Kosten	-3.3	-3.4
Finanzergebnis	2.9	1.4
<b>Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember</b>	<b>328.5</b>	<b>348.5</b>

<sup>1)</sup> Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsschädigungen sind in diesem Betrag auch die weiteren damit verbundenen externen Kosten (gemäss Reglement Airport Zurich Noise Fund) enthalten (siehe Ziffer 19, Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz).

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

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	19.6	60.5
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	39.5	62.5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	280.7	234.0
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG <sup>1)</sup>	-11.4	-8.5
<b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>	<b>328.5</b>	<b>348.5</b>

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Laufzeiten und Bonitäten der investierten Mittel des Airport Zurich Noise Fund:

(CHF in Mio.)	2025	2026	2027	2028	2029ff.	Total
Flüssige Mittel	19.6	0.0	0.0	0.0	0.0	19.6
AAA	21.5	22.0	29.6	35.1	98.9	207.1
AA+/AA/AA-	17.7	0.0	13.6	15.8	27.0	74.1
A+/A/A-	0.0	20.5	9.0	3.0	6.5	39.0
Übrige <sup>1)</sup>	-11.3	0.0	0.0	0.0	0.0	-11.3
<b>Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund</b>	<b>47.5</b>	<b>42.5</b>	<b>52.2</b>	<b>53.9</b>	<b>132.4</b>	<b>328.5</b>
in %	14.5	12.9	15.9	16.4	40.3	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.)	2024	2023
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten netto, per 1. Januar</b>	<b>-55.0</b>	<b>-63.2</b>
Veränderung Steuersatz, über OCI berücksichtigt	0.0	-0.1
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	0.0	0.4
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	-4.7	11.4
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-4.7	-3.1
Umrechnungsdifferenzen	-0.3	-0.4
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember</b>	<b>-64.6</b>	<b>-55.0</b>
davon latente Steuerguthaben	4.4	7.1
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-69.0	-62.1

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

	31.12.2024		31.12.2023	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen		-4.2		-5.4
Beteiligungen und Finanzanlagen		-4.1		-3.7
Erneuerungsfonds		-39.0		-38.0
Fluglärmthematik		-28.2		-26.7
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten		-0.1		-0.1
Vorsorgeverpflichtung	7.9		12.3	
Diverse Positionen	4.4	-1.3	7.1	-0.5
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, brutto</b>	<b>12.3</b>	<b>-76.9</b>	<b>19.4</b>	<b>-74.3</b>
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	-7.9	7.9	-12.3	12.3
<b>Latente Steuerguthaben und -verbindlichkeiten, netto</b>	<b>4.4</b>	<b>-69.0</b>	<b>7.1</b>	<b>-62.1</b>

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 26.6 Mio. (Vorjahr: CHF 19.8 Mio.).

Per 31. Dezember 2024 verfügt die Flughafen Zürich Gruppe über steuerlich verrechenbare Verlustvorträge in Höhe von CHF 12.2 Mio. (Vorjahr: CHF 0.1 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Nettovorsorgeverpflichtungen	-31.7	-54.9
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende	-10.0	-10.1
<b>Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende</b>	<b>-41.7</b>	<b>-65.0</b>

### 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 2024 einen Deckungsgrad von 109.3% (Vorjahr: 102.9%) 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 2024 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des

Planvermögens wurde per 31. Dezember 2024 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-723.6	-652.3
Marktwert des Planvermögens	691.9	597.4
Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze	0.0	0.0
<b>In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeverpflichtungen</b>	<b>-31.7</b>	<b>-54.9</b>

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar</b>	<b>-652.3</b>	<b>-579.3</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	-18.8	-13.8
Vergangener Dienstzeitaufwand	-3.3	0.0
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-8.9	-12.1
Arbeitnehmerbeiträge	-14.1	-12.7
Ausbezahlte Leistungen	15.3	24.4
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-6.6	-0.9
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	0.0	-2.4
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-35.0	-55.4
<b>Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember</b>	<b>-723.6</b>	<b>-652.3</b>

Per 31. Dezember 2024 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 14.8 Jahre (Vorjahr: 14.1 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar</b>	<b>597.4</b>	<b>584.9</b>
Arbeitgeberbeiträge	20.8	18.8
Arbeitnehmerbeiträge	14.1	12.7
Ausbezahlte Leistungen	-15.3	-24.4
Administrationskosten	0.0	0.0
Zinserträge auf Planvermögen	8.3	12.5
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	66.6	-7.1
<b>Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember</b>	<b>692.0</b>	<b>597.4</b>

Die Entwicklung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze per 1. Januar</b>	<b>0.0</b>	<b>-5.6</b>
Zinsen auf dem nicht erfassten Vermögenswert (in der Erfolgsrechnung erfasst)	0.0	-0.2
Veränderung des nicht erfassten Vermögenswertes (im sonstigen Gesamtergebnis erfasst)	0.0	5.8
<b>Nicht erfasster Vermögenswert aufgrund der Vermögensobergrenze per 31. Dezember</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Nettovorsorgeverpflichtungen per 1. Januar</b>	<b>-54.9</b>	<b>0.0</b>
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-22.6	-13.5
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	25.0	-60.1
Arbeitgeberbeiträge	20.8	18.8
<b>Nettovorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember</b>	<b>-31.7</b>	<b>-54.9</b>

Für das Geschäftsjahr 2025 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 23.9 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

(CHF in Mio.)	2024	2023
Laufender Dienstzeitaufwand	-18.8	-13.8
Vergangener Dienstzeitaufwand	-3.3	0.0
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-0.5	0.3
Administrationskosten	0.0	0.0
<b>In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag</b>	<b>-22.5</b>	<b>-13.5</b>

Die von der BVK im November 2024 kommunizierte beschlossene Erhöhung der Umwandlungssätze (wirksam ab 1. Januar 2025) führte zu einem vergangenen Dienstzeitaufwand in der Höhe von CHF -3.3 Mio.

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Neubewertungen der Nettovorsorgeverpflichtungen:

(CHF in Mio.)	2024	2023
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-6.6	-0.9
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter demografischer Annahmen	0.0	-2.4
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	-35.0	-55.4
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	66.6	-7.1
Veränderung des nicht erfassten Vermögenswerts aufgrund der Vermögensobergrenze	0.0	5.8
<b>Im sonstigen Gesamtergebnis erfasste Neubewertungen (vor Steuern)</b>	<b>25.0</b>	<b>-60.1</b>
Latente Steuern auf im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Neubewertungen	-4.7	11.4
<b>Im sonstigen Gesamtergebnis erfasste Neubewertungen (nach Steuern)</b>	<b>20.3</b>	<b>-48.8</b>

Im Berichtsjahr resultierte ein versicherungstechnischer Verlust aufgrund veränderter finanzieller Annahmen (insbesondere Reduktion Diskontierungssatz von 1.40% auf 1.00%) in der Höhe von CHF -35.0 Mio., welcher im sonstigen Gesamtergebnis erfasst wurde. Der Verlust des Vorjahres in der Höhe von CHF -55.4 Mio. begründete sich im

Wesentlichen mit der damaligen Abnahme des Diskontierungssatzes von 2.15% auf 1.40%.

Die effektive Performance der Vermögensanlagen lag im Berichtsjahr (im Gegensatz zum Vorjahr) höher als angenommen. Der entsprechende Effekt in der Höhe von CHF 66.6 Mio. (Vorjahr: CHF –7.1 Mio.) wurde im sonstigen Gesamtergebnis erfasst.

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2024	2023
Diskontierungssatz per 31. Dezember	1.00	1.40
Inflation	1.10	1.25
Künftige Lohnerhöhungen (inklusive Inflation)	1.60	1.75
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	2.00	1.25
Lebenserwartung im Alter 65 (in Anzahl Jahren):		
Frauen (Alter 45)	25.80	25.70
Frauen (Alter 65)	23.90	23.80
Männer (Alter 45)	24.10	24.00
Männer (Alter 65)	22.10	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 2024 wurde basierend auf BVG 2020 (Vorjahr: BVG 2020) durch eine Projektion der zukünftigen Langlebigsverbesserungen nach dem Continuous Mortality Investigation-Modell («CMI-Modell»), basierend auf historisch beobachteten Langlebigsverbesserungen in der Schweiz und einer zukünftigen langfristigen Langlebigs-Verbesserungsrate von 1.50%, ermittelt.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2024	31.12.2023
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	1.1	3.5
Aktien	38.2	34.9
Obligationen	35.1	35.5
Immobilien	20.0	21.0
Andere	5.6	5.1
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

## Sensitivitäten

Der Diskontsatz, die Annahme betreffend künftige Lohnerhöhungen sowie der Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben stellen die wesentlichen Faktoren für die Berechnung des Barwerts der Vorsorgeverpflichtungen dar. Eine Veränderung der Annahmen um +0.25% beziehungsweise – 0.25% hat folgende Auswirkungen auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen («Defined Benefit Obligation», DBO):

(CHF in Mio.)	2024 Effekt auf DBO		2023 Effekt auf DBO	
	+0.25 %	–0.25 %	+0.25 %	–0.25 %
Diskontierungssatz	–23.2	24.6	–19.6	20.9
Künftige Lohnerhöhungen	2.2	–2.2	2.0	–1.3
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	4.3	–3.6	3.3	–3.3

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 10.0 Mio. (Vorjahr: CHF 10.1 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 9.3 Jahre (Vorjahr: 10.0 Jahre) beträgt.

## 23 Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Passive Rechnungsabgrenzungen	170.9	148.4
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	1.9	3.3
An- und Vorauszahlungen von Kunden	6.8	6.0
Rückstellungen für Ferien und Überzeit	6.2	7.2
Andere Verpflichtungen	15.4	8.5
<b>Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>201.2</b>	<b>173.3</b>
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	172.8	151.6
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	28.4	21.7

Die Zunahme der passiven Rechnungsabgrenzungen steht im Zusammenhang mit höheren Abgrenzungen für laufende Projekte am Standort Zürich sowie 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 22.4 Mio. (Vorjahr: CHF 19.4 Mio.) enthalten (siehe [Ziffer 14, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#)). Zwischen dem Bilanzstichtag und der Erstellung der Konzernrechnung 2024 hat die SWISS alle per 31. Dezember 2024 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	323.0	300.1
Festgelder (kurz- und langfristig)	5.3	243.2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	118.7	108.7
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	39.5	62.5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	280.7	234.0
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	87.9	98.6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	36.5	37.8
<b>Total maximales Ausfallrisiko</b>	<b>891.7</b>	<b>1'085.0</b>

## ii) Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass die Flughafen Zürich Gruppe ihren finanziellen Verpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen kann.

Die Flughafen Zürich Gruppe überwacht das Liquiditätsrisiko durch ein vorsichtiges Liquiditätsmanagement und verfolgt dabei den Grundsatz, jederzeit genügend Flexibilität und Spielraum hinsichtlich kurzfristig verfügbarer liquider Mittel zu haben. Das schliesst das Sicherstellen einer ausreichenden Reserve an flüssigen Mitteln, die Möglichkeit zur Finanzierung durch einen adäquaten Betrag aus zugesagten Kreditlimiten und die Fähigkeit zur Emission am Kapitalmarkt mit ein. Zu diesem Zweck wird eine 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	31.12.2024	31.12.2023
Betriebskreditlimiten (zugesagte Kreditlinien)	31.12.2025	300.0	300.0
<b>Total Kreditlimiten</b>		<b>300.0</b>	<b>300.0</b>
Beanspruchung: Bankgarantien		-10.7	-10.2
<b>Total nicht beanspruchte Kreditlimiten</b>		<b>289.3</b>	<b>289.8</b>

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

(CHF in Mio.)					
31. Dezember 2024	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	914.6	934.6	3.1	562.1	369.4
Bankschulden	401.1	408.1	12.5	90.5	305.1
Leasingverbindlichkeiten	164.1	526.5	8.8	35.2	482.5
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	6.7	6.8	0.4	1.6	4.9
Übrige Finanzverbindlichkeiten	23.1	27.6	0.8	0.0	26.8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	63.4	63.4	63.4	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	172.8	172.8	172.8	0.0	0.0
<b>Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1'745.9</b>	<b>2'139.8</b>	<b>261.8</b>	<b>689.3</b>	<b>1'188.6</b>
<b>Total</b>	<b>1'745.9</b>	<b>2'139.8</b>	<b>261.8</b>	<b>689.3</b>	<b>1'188.6</b>

(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	
<b>Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1'797.7</b>	<b>2'181.1</b>	<b>529.5</b>	<b>297.0</b>	<b>1'354.6</b>	
<b>Total</b>	<b>1'797.7</b>	<b>2'181.1</b>	<b>529.5</b>	<b>297.0</b>	<b>1'354.6</b>	

### iii) Marktrisiko (Fremdwährungs- und Zinssatzrisiko)

Das Marktrisiko ist das Risiko, dass sich Änderungen in Marktpreisen, wie Wechselkurse und Zinsen, auf das Finanzergebnis oder auf die Bewertung von Finanzinstrumenten auswirken.

Das Ziel des Marktrisikomanagements ist die Überwachung und Kontrolle von solchen Risiken, um sicherzustellen, dass diese einen bestimmten Umfang nicht überschreiten.

#### iiia) Fremdwährungsrisiko

Die Darstellungswährung der Konzernrechnung der Flughafen Zürich Gruppe und die Funktionalwährung der Flughafen Zürich AG 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 2024 hätte das Konzerneigenkapital (Position «Sonstiges Gesamtergebnis») beziehungsweise das Konzernergebnis um untenstehende Beträge erhöht respektive verringert. Diese Analyse geht davon aus, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Zinssätze, unverändert bleiben.

(CHF in Mio.)	Verteuerung CHF plus 5 %		Abwertung CHF minus 5 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
BRL	-6.6	0.0	6.6	0.0
CLP	-0.2	0.0	0.2	0.0
INR	-8.6	0.0	8.6	0.0
<b>31. Dezember 2024</b>	<b>-15.5</b>	<b>0.0</b>	<b>15.5</b>	<b>0.0</b>
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
<b>31. Dezember 2023</b>	<b>-14.8</b>	<b>0.0</b>	<b>14.8</b>	<b>0.0</b>

#### iiib) Zinssatzrisiko

Das Zinssatzrisiko teilt sich auf in ein zinsbedingtes Cashflow-Risiko (Risiko, dass sich die zukünftigen Zinszahlungen aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes ändern) sowie in ein zinsbedingtes Risiko einer Änderung des Marktwerts (Risiko, dass sich der

Marktwert eines Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen des Marktzinssatzes verändert).

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen 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.)	31.12.2024	31.12.2023
Festgelder (kurz- und langfristig)	5.3	243.2
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	320.2	296.5
<b>Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)</b>	<b>325.5</b>	<b>539.7</b>
Flüssige Mittel	303.7	239.9
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	19.6	60.5
<b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)</b>	<b>323.3</b>	<b>300.4</b>
<b>Total verzinsliche Aktiven</b>	<b>648.8</b>	<b>840.1</b>
Anleihen (kurz- und langfristig)	-914.6	-1'214.5
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-164.1	-155.1
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-23.1	-21.7
<b>Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)</b>	<b>-1'101.8</b>	<b>-1'391.3</b>
Bankschulden (kurz- und langfristig)	-401.1	-196.5
<b>Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)</b>	<b>-401.1</b>	<b>-196.5</b>
<b>Total verzinsliche Passiven</b>	<b>-1'502.9</b>	<b>-1'587.8</b>

Die folgende Tabelle zeigt die Sensitivitätsanalyse für variable und festverzinsliche Finanzinstrumente bei einer Abweichung von 0.5%:

(CHF in Mio.)	Anstieg Zinsniveau um 0.5 %		Rückgang Zinsniveau um 0.5 %	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-0.0	0.0	0.0	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.2	0.0	-1.2
<b>31. Dezember 2024</b>	<b>-0.0</b>	<b>1.2</b>	<b>0.0</b>	<b>-1.2</b>
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-1.0	0.0	1.0	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.0	0.0	-1.0
<b>31. Dezember 2023</b>	<b>-1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>-1.0</b>

## b) Kategorien von Finanzinstrumenten

Die folgenden Tabellen zeigen die Buchwerte aller Finanzinstrumente pro Kategorie sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr:

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	320.2	296.5
<b>Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen</b>	<b>320.2</b>	<b>296.5</b>
Flüssige Mittel (ohne Bargeld) und kurzfristige Geldanlagen	323.0	300.1
Festgelder (kurz- und langfristig)	5.3	243.2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	118.7	108.7
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	87.9	98.6
Übrige Finanzanlagen	36.5	37.8
<b>Total flüssige Mittel, Festgelder, Forderungen und übrige Finanzanlagen</b>	<b>571.4</b>	<b>788.5</b>
Anleihen	-914.6	-1'214.5
<b>Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-914.6</b>	<b>-1'214.5</b>
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-6.7	-5.6
Bankschulden	-401.1	-196.5
Leasingverbindlichkeiten	-164.1	-155.1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	-23.1	-21.7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-63.4	-52.5
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-172.8	-151.6
<b>Total übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-831.3</b>	<b>-583.2</b>

## c) Verkehrswerte (Fair Values) von Finanzinstrumenten

Finanzinstrumente, die entweder zum Verkehrswert erfasst sind oder für die Verkehrswerte offengelegt werden, sind entsprechend dem Ermessensspielraum bei den zur Ermittlung des Verkehrswerts verwendeten Inputfaktoren nach folgenden Hierarchiestufen kategorisiert:

### Stufe 1 (Notierte Marktpreise)

Die Inputfaktoren für die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten bilden notierte, nicht bereinigte Preise, die am Bewertungsstichtag an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten ermittelt werden.

### Stufe 2 (Bewertung auf Basis beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Bewertung der Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten basiert auf Inputfaktoren (mit Ausnahme der unter Stufe 1 erwähnten notierten Preise), die für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbar sind.

### Stufe 3 (Bewertung auf Basis nicht beobachtbarer Inputfaktoren)

Die Inputfaktoren für diese Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten sind nicht beobachtbar.

Die Bilanzwerte der flüssigen Mittel, Festgelder, Forderungen und übrigen Finanzanlagen sowie der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen annähernd den Fair Values.

Finanzanlagen im Airport Zurich Noise Fund: Der Fair Value der Obligationen entspricht dem Börsenkurs der Wertschriften per Bilanzstichtag (Stufe 1).

Finanzverbindlichkeiten: Der Fair Value der Anleihen entspricht dem Börsenkurs (Stufe 1).

(CHF in Mio.)	31.12.2024		31.12.2023	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Obligationen des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 1)	320.2	328.3	296.5	293.8
<b>Total Finanzanlagen</b>	<b>320.2</b>	<b>328.3</b>	<b>296.5</b>	<b>293.8</b>
Anleihen (Stufe 1)	-914.6	-891.9	-1'214.5	-1'137.9
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>-914.6</b>	<b>-891.9</b>	<b>-1'214.5</b>	<b>-1'137.9</b>

#### d) Kapitalmanagement

Bei der Bewirtschaftung des Kapitals achtet die Flughafen Zürich Gruppe insbesondere darauf, dass die Weiterführung der operativen Tätigkeit des Konzerns gewährleistet ist, eine angemessene Rendite für die Aktionäre erzielt wird und die Bilanzstruktur, vor allem in Phasen grosser Investitionstätigkeit oder nach Krisen, optimiert werden kann. Um diese Ziele zu erreichen, kann die Flughafen Zürich AG die Dividendenauszahlung anpassen.

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 287 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen aktuell die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen (CHF 70 Mio.), die Entwicklung des Flughafenkopfs (CHF 62 Mio.) sowie Vorfelderweiterung Zone West (CHF 47 Mio.). Für die Entwicklung und Realisierung des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi betragen die entsprechenden Verpflichtungen rund CHF 270 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 führen würden. Eine definitive Einschätzung 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 14.7 Mio. (Vorjahr: CHF 19.9 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	2024	2023
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	Erfüllungsgarantie	12.2	14.4
Aeropertos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	Erfüllungsgarantie	8.4	9.9
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal, Brasilien	Erfüllungsgarantie	3.1	3.8
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	Erfüllungsgarantie	7.9	10.1
Betreibergesellschaften Iquique and Antofagasta	Iquique/Antofagasta, Chile	Erfüllungsgarantie	3.6	5.9
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi, Indien	Erfüllungsgarantie	10.6	10.9
<b>Total</b>			<b>45.8</b>	<b>55.0</b>

## 24.4 Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich
- Assoziierte Gesellschaften
- Mitglieder des Verwaltungsrats
- Mitglieder der Geschäftsleitung

### a) Transaktionen mit nahestehenden Personen und Gesellschaften

Die Kosten für die Kantonspolizei Zürich beliefen sich im Berichtsjahr gemäss Leistungsvereinbarung auf CHF 104.2 Mio. (Vorjahr: CHF 92.4 Mio.). In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der

Höhe von CHF 26.6 Mio. (Vorjahr: CHF 24.1 Mio.), die in der Position [› Ziffer 23, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen](#) enthalten sind.

Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Personalvorsorge Arbeitgeberbeiträge in der Höhe von CHF 20.8 Mio. (Vorjahr: CHF 18.8 Mio.) an die BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich entrichtet (siehe [› Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende](#)). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 2.5 Mio. (Vorjahr: CHF 2.7 Mio.) in der Position [› Ziffer 23, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen](#) enthalten.

Die Consultingenerträge aus den Operations- und Management-Verträgen beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 für die Flughäfen in Bogotá und auf Curaçao auf CHF 3.2 Mio. (Vorjahr: CHF 2.5 Mio.).

## 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
		31.12.2024	31.12.2023
Josef Felder	Präsident	25'200	25'200
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	50	0
Vincent Albers	Mitglied	2'517	2'517
Guglielmo L. Brentel	Mitglied	309	309
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	200	200
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz International Business Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
<b>Total</b>		<b>28'381</b>	<b>28'331</b>

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2024	31.12.2023
Lukas Brosi	Chief Executive Officer (CEO)	3'242	2'441
Daniel Bircher	Managing Director Zurich Airport International	1'661	1'227
Kevin Fleck	Chief Financial Officer (CFO)	249	100
Stefan Gross	Chief Commercial Officer (CCO)	2'242	2'258
Lydia Naef	Chief Real Estate Officer (CREO)	970	622
Manuela Staub	Chief People & Communications Officer (CPCO)	703	383
Stefan Tschudin	Chief Operation Officer (COO)	2'250	1'816
<b>Total</b>		<b>11'317</b>	<b>8'847</b>

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

### c) Vergütungen an Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

Die Vergütungen an die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung setzen sich wie folgt zusammen:

(CHF in Mio.)	2024	2023
Kurzfristig fällige Leistungen	5.2	5.3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Vorsorgeleistungen)	0.8	0.7
Anteilbasierte Vergütung	0.5	0.6
<b>Total</b>	<b>6.5</b>	<b>6.6</b>

### 24.5 Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst per Bilanzstichtag die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zürich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 20'013 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 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

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 über ihre Mehrheitsbeteiligungen für den Betrieb und Ausbau der nachfolgenden ausländischen Flughäfen zuständig:

### Brasilien

#### Florianópolis

##### International Airport

Betreiber-gesellschaft	Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.
Konzessionsdauer	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 Mio. (CHF 25 Mio.) fällig. Im Dezember 2022 fand eine Vorauszahlung über BRL 54 Mio. (CHF 9 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

Betreiber-gesellschaft	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 Mio. (CHF 105 Mio.) war bei Übernahme fällig. Ab dem sechsten Betriebsjahr fallen variable, umsatzabhängige Konzessionszahlungen an. Mit der Fertigstellung des Baus der neuen Piste in Macaé sind alle gemäss Konzessionsvertrag obligatorischen Infrastrukturmassnahmen für beide Standorte erbracht.
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 vorzeitig zurückgegeben und im Zuge einer Neuausschreibung mit veränderten Vertragsbedingungen übernommen. Eine Einmalzahlung 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. 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 verkehrabhängige Laufzeit auf. Mit aktueller Verkehrsentwicklung wird von einem Konzessionsende im Jahr 2041 ausgegangen.
Bedingungen	Die Betreibergesellschaft verpflichtet sich, in Massnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur 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 Ltd.
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 im Verlaufe des Jahres 2025 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 2024 am 6. März 2025 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

An die Generalversammlung der  
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 6. März 2025

## 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 2024, der Konzern-erfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und der Veränderung des Konzerneigenkapitals für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Konzernrechnung, einschliesslich wesentlicher Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 166 bis 235) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 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“ unseres Berichts 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 2024 60% der gesamten Vermögenswerte. Im Jahr 2024 betrugen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 506 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 Prüfvorgehen**

Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- ▶ Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz und Bewertung der Sachanlagen.
- ▶ Würdigung der Aktivierung von Ausgaben von im Bau befindlichen Vermögenswerten und Überleitung der aktivierten Ausgaben zu den erhaltenen Rechnungen anhand von Stichproben.
- ▶ Stichprobenweise Überprüfung der Übertragung von im Bau befindlichen Vermögenswerten auf genutzte Vermögenswerte durch Besprechungen mit den Projektverantwortlichen zur Erfassung des Projektfortschritts sowie durch Durchsicht von Projektabschlussprotokollen.
- ▶ Beurteilung der zugewiesenen Nutzungsdauern bei der Übertragung von im Bau befindlichen Vermögenswerten auf genutzte Vermögenswerte sowie der Anpassungen der Nutzungsdauern bestehender Vermögenswerte.
- ▶ 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 2024 betragen die Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte im Zusammenhang mit Konzessionsvereinbarungen für den Betrieb ausländischer Flughäfen CHF 343 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 erfordert (Business Pläne, Abzinsungssatz, Steuersatz).

Weitere Informationen zu Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 11 enthalten.

---

**Unser** Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

**Prüfvorgehen**

- ▶ 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.
- ▶ Beurteilung der Plausibilität der in aktuellen Business Plänen verwendeten Annahmen durch Vergleich mit historisch verwendeten Annahmen.
- ▶ 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:  
<https://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.



Shape the future  
with confidence

## 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	242
Bilanz	243
Anhang zur Jahresrechnung	244
Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	253
Bericht der Revisionsstelle	254

# Erfolgsrechnung

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	2024	2023
Aviation-Erträge		672.8	610.1
Non-Aviation-Erträge		502.4	490.2
<b>Total Erträge</b>		<b>1'175.2</b>	<b>1'100.3</b>
Personalaufwand		-229.9	-213.5
Polizei und Sicherheit		-126.4	-113.7
Energie und Abfall		-41.5	-46.5
Unterhalt und Material		-40.6	-36.3
Andere Betriebskosten		-53.3	-51.0
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-43.2	-38.9
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-16.4	-14.6
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5.5	-5.5
Übrige Erträge und Aufwendungen		19.8	14.5
<b>Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern</b>		<b>638.3</b>	<b>594.9</b>
Abschreibungen und Amortisationen		-250.6	-246.7
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern</b>		<b>387.6</b>	<b>348.2</b>
Finanzaufwand		-6.7	-9.4
Finanzertrag		8.6	8.9
Ausserordentliches Ergebnis	(1)	0.8	3.8
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>390.4</b>	<b>351.4</b>
Direkte Steuern		-76.5	-68.4
<b>Jahresergebnis</b>		<b>313.9</b>	<b>283.0</b>

# Bilanz

(CHF in Mio.)	Erläuterungen	31.12.2024	31.12.2023
<b>Aktiven</b>			
Flüssige Mittel		225.6	222.4
Kurzfristige Festgelder		0.0	219.0
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		39.5	62.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(2)	102.7	95.0
Übrige kurzfristige Forderungen		24.8	21.8
Warenlager		18.8	19.6
Aktive Rechnungsabgrenzungen	(3)	87.4	89.3
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>498.8</b>	<b>729.5</b>
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		281.2	234.6
Beteiligungen	(4)	161.5	161.5
Darlehen	(4)	349.5	329.5
Übrige langfristige Finanzanlagen		0.5	0.5
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	(5)	536.0	565.4
Sachanlagen	(6)	2'690.5	2'633.8
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(7)	110.0	116.5
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		21.5	19.9
Übrige immaterielle Anlagen		28.2	14.0
<b>Anlagevermögen</b>		<b>4'178.8</b>	<b>4'075.7</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>4'677.6</b>	<b>4'805.2</b>
<b>Passiven</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		47.0	37.8
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	0.0	300.0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(8)	49.1	53.3
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	18.8	19.4
Übrige kurzfristige Rückstellungen		5.6	5.7
Passive Rechnungsabgrenzungen		129.4	111.6
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>249.9</b>	<b>527.8</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9)	915.0	915.0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten		101.5	108.1
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(10)	408.0	408.4
Erneuerungsfonds		206.6	201.1
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		<b>1'631.1</b>	<b>1'632.6</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>1'881.0</b>	<b>2'160.4</b>
Aktienkapital	(11)	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven	(11)	43.3	83.2
Gesetzliche Gewinnreserven: Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven		42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven		109.9	109.8
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		1'980.4	1'820.2
Jahresergebnis		313.9	283.0
Eigene Aktien	(12)	-0.3	-0.9
<b>Eigenkapital</b>		<b>2'796.6</b>	<b>2'644.8</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>4'677.6</b>	<b>4'805.2</b>

# Anhang zur Jahresrechnung

## I Grundsätze der Jahresrechnung

### Allgemeines

Die Jahresrechnung 2024 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 und die Amortisation des immateriellen Vermögenswerts erfolgt linear über die Restlaufzeit der Betriebskonzession (Mai 2051). 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) von den Einnahmen aus Lärmgebühren verbleibender Saldo wird der Rückstellung für Fluglärm zugeführt (siehe [Ziffer 10, Rückstellung für Fluglärm](#)).

Die bilanzielle Behandlung der Lärmthematik 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 der entsprechenden immateriellen Vermögenswerte sowie die Pflicht zur Bildung von Rückstellungen für die damit zusammenhängenden Kosten.

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2024 noch etwas über 5'000 Begehren offen waren. Davon sind rund 480 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 Flughafen Zürich AG 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 2024 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 21.5 Mio. (Vorjahr: CHF 19.9 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 426.8 Mio. (Vorjahr: CHF 427.8 Mio.) aus.

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 führen würden. Eine definitive Einschätzung 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 im Wesentlichen börsennotierte Obligationen. Die Ersterfassung erfolgt zu Anschaffungskosten (Marktwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten). Nachfolgend werden die Wertschriften zu fortgeführten Anschaffungskosten 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.

## Übrige immaterielle Anlagen

Die übrigen 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.)	2024	2023
Ausserordentlicher Ertrag	1.0	7.0
Ausserordentlicher Aufwand	-0.2	-3.2
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>	<b>0.8</b>	<b>3.8</b>

### 2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	101.6	94.1
Wertberichtigung	-0.6	-0.8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	1.6	1.7
<b>Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>102.7</b>	<b>95.0</b>

### 3 Aktive Rechnungsabgrenzungen

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	87.4	89.3
Aktive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Beteiligungen	0.0	0.0
<b>Total aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>87.4</b>	<b>89.3</b>

## 4 Beteiligungen und Darlehen

Die Beteiligungen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligung in %
Airport Ground Services AG <sup>1)</sup>	Kloten	CHF 100'000	100.0
Zurich Airport International AG <sup>1)</sup>	Kloten	CHF 100'000	100.0
Yamuna International Airport Private Ltd. <sup>2)</sup>	Neu-Delhi	INR 20'013 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. <sup>2)</sup>	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0
Zurich Airport Latin America Ltda. <sup>2)</sup>	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. <sup>2)</sup>	Vitória	BRL 571 Mio.	100.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A. <sup>2)</sup>	Natal	BRL 155 Mio.	100.0
A-port S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0
A-port Operaciones S.A. <sup>2)</sup>	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0
A-port Operaciones Columbia S.A. <sup>2)</sup>	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. <sup>2)</sup>	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. <sup>2)</sup>	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8
Administradora Unique IDC C.A. <sup>1)</sup>	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. <sup>2)</sup>	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5

1) Direkte Beteiligung

2) Indirekte Beteiligung

Bei den aufgeführten Beteiligungen entsprechen die ausgewiesenen Kapitalanteile auch den Stimmenanteilen.

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.)	31.12.2024	31.12.2023
Darlehen an Zurich Airport International AG	349.5	329.5
<b>Total Darlehen</b>	<b>349.5</b>	<b>329.5</b>

Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden für die Finanzierung der internationalen Flughafenbetreiberprojekte weitere Darlehen in Höhe von CHF 20.0 Mio. an die Zurich Airport International AG gewährt.

## 5 Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft The Circle	544.6	573.7
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft The Circle	-8.6	-8.3
<b>Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle</b>	<b>536.0</b>	<b>565.4</b>

Im Jahr 2015 haben die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG den Kaufvertrag für das anteilige Grundstück des Circle beurkundet und zum Eintrag ins Grundbuch angemeldet. Damit ist die in den Finanzierungsverträgen vorgesehene Miteigentümergeinschaft am Circle zwischen den beiden Partnern entstanden, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51% und die Swiss Life AG mit 49% beteiligt sind. In der Folge wurde das gemeinsame Immobilienprojekt realisiert und im November 2020 eröffnet.

## 6 Sachanlagen

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Grundstücke	139.0	139.0
Hochbauten, Tiefbauten	2'061.2	2'137.2
Projekte in Arbeit	423.1	286.6
Mobile Sachanlagen	67.1	71.0
<b>Total Sachanlagen</b>	<b>2'690.5</b>	<b>2'633.8</b>

## 7 Leasingverhältnisse

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

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Anschaffungswerte bilanzierte Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	172.1	166.8
Kumulierte Abschreibungen auf Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	-62.1	-50.3
<b>Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten</b>	<b>110.0</b>	<b>116.5</b>

Die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Fällig innerhalb 1 Jahr	12.8	12.9
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	51.2	46.3
Fällig nach 5 Jahren	50.3	61.9
<b>Total bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>114.3</b>	<b>121.1</b>

## 8 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

(CHF in Mio.)	31.12.2024	31.12.2023
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	46.6	50.6
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	2.5	2.7
<b>Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>49.1</b>	<b>53.3</b>

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

## 9 Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2024	31.12.2023	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag (CHF in Mio.)	Nominalbetrag (CHF in Mio.)			
Anleihe (2024)	n/a	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.
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>915.0</b>	<b>1'215.0</b>			
davon kurzfristig	0.0	300.0			
davon langfristig	915.0	915.0			

Im Mai der Berichtsperiode wurde die fällige Anleihe in Höhe von CHF 300.0 Mio. vollständig zurückbezahlt.

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 289.3 Mio. (Vorjahr: CHF 289.8 Mio.).

## 10 Rückstellung für Fluglärm

(CHF in Mio.)	2024	2023
<b>Bestand per 1. Januar</b>	<b>427.8</b>	<b>431.3</b>
Veränderung der Rückstellung für Fluglärm	-1.0	-3.4
<b>Bestand per 31. Dezember</b>	<b>426.8</b>	<b>427.8</b>
davon kurzfristig	18.8	19.4
davon langfristig	408.0	408.4

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 43.3 Mio. (Vorjahr: CHF 83.2 Mio.).

## 12 Eigene Aktien

(Anzahl Aktien)	2024	2023
<b>Bestand per 1. Januar</b>	<b>5'373</b>	<b>831</b>
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	4'773	12'387
Zuteilung an Geschäftsleitung, Mitarbeitende und Dritte <sup>1)</sup>	-8'301	-7'845
<b>Bestand per 31. Dezember</b>	<b>1'845</b>	<b>5'373</b>

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

Im Berichtsjahr wurden 4'773 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 12'387 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 führen würden. Eine definitive Einschätzung 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 14.7 Mio. (Vorjahr: CHF 19.9 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 2'919 Aktien (Vorjahr: 2'939 Aktien) im Wert von CHF 555'778 (Vorjahr: CHF 501'687) zugeteilt und Kadermitgliedern 5'122 Aktien (Vorjahr: 4'752 Aktien) im Wert von CHF 975'229 (Vorjahr: CHF 811'166).

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 260 Aktien (Vorjahr: 154 Aktien) im Wert von CHF 51'160 (Vorjahr: CHF 27'121) abgegeben.

#### **16 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2024 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 6. März 2025 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.)	31.12.2024
Gewinnvortrag	1'980.4
Jahresergebnis	313.9
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>2'294.3</b>
Einlage in die gesetzlichen Gewinnreserven <sup>1)</sup>	0.0
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 4.30 <sup>2)</sup>	132.0
Vortrag auf neue Rechnung	2'162.3

Der Verwaltungsrat beantragt zusätzlich zur ordentlichen Dividende gemäss obigem Antrag die folgende Ausschüttung einer Zusatzdividende aus den Kapitaleinlagereserven:

(CHF in Mio.)	31.12.2024
<b>Kapitaleinlagereserve vor Ausschüttung</b>	<b>43.3</b>
Übertragung von Kapitaleinlagereserven in freiwillige Gewinnreserven und Auszahlung einer Zusatzdividende von brutto CHF 1.40 <sup>2)</sup>	43.0
Kapitaleinlagereserven nach Ausschüttung	0.3

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, 6. März 2025

## 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 2024 und der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Jahresrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutender Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 242 bis 253) 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 den 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“ unseres Berichts 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 den unten aufgeführten Sachverhalt 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 2024 58% der gesamten Vermögenswerte. Im Jahr 2024 betragen die Investitionen in das Sachanlagevermögen CHF 285 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 bedeutendes Risiko bezüglich Existenz und Bewertung in sich.

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Jahresrechnung unter Ziffer 6 enthalten.

---

#### **Unser**

#### **Prüfvorgehen**

Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch:

- ▶ Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz und Bewertung der Sachanlagen.
- ▶ Würdigung der Aktivierung von Ausgaben von im Bau befindlichen Vermögenswerten und Überleitung der aktivierten Ausgaben zu den erhaltenen Rechnungen anhand von Stichproben.
- ▶ Stichprobenweise Überprüfung der Übertragung von im Bau befindlichen Vermögenswerten auf genutzte Vermögenswerte durch Besprechungen mit den Projektverantwortlichen zur Erfassung des Projektfortschritts sowie durch Durchsicht von Projektabschlussprotokollen.
- ▶ Beurteilung der zugewiesenen Nutzungsdauern bei der Übertragung von im Bau befindlichen Vermögenswerten auf genutzte Vermögenswerte sowie der Anpassungen der Nutzungsdauern bestehender Vermögenswerte.
- ▶ 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:

<https://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.



Shape the future  
with confidence

## 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.

Aufgrund unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 2 OR bestätigen wir, dass die Anträge des Verwaltungsrates 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](mailto:investor.relations@zurich-airport.com)  
> [www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren](http://www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren)

## Corporate Communication

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

## Aktienregister (Adressänderungen)

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

## Integrierter Bericht 2024

Der Integrierte Bericht 2024 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und ist online unter folgendem Link zu finden:  
> <https://report.flughafen-zuerich.ch/2024/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 2025**  
14. April 2025

**Halbjahresabschluss 2025**  
26. August 2025