

Flughafen Zürich AG
Integrierter Bericht

2025



Flughafen Zürich

Titelbild

Der Flughafen Zürich präsentiert sich während der Abenddämmerung vor dem Schweizer Alpenpanorama. LX180 hebt soeben Richtung Bangkok, Thailand, ab.

Inhalt

An unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre	4
Mehrjahresvergleich	9
Aktienkennzahlen	12

Jahresbericht

Unternehmensporträt	
Die Flughafen Zürich AG	13
Organisationsstruktur	14
Unternehmenszweck, Strategie und Werte	17
Gruppenstandorte	21
Verkehrsentwicklung	
Verkehrskennzahlen Standort Zürich	22
Verkehrskennzahlen internationale	
Mehrheitsbeteiligungen	24
Geschäftsentwicklung	26
Finanzielle Entwicklung	32
Finanzieller Ausblick	36
Risiko- und Compliance Management	
Risiko-Management-System	37
Compliance-Management-System	43

Nachhaltigkeit

Fokus	44
Nachhaltigkeitsthemen	48
Sustainable Development Goals	50
Einbindung der Anspruchsgruppen	53
Lokale Wirkungen	
Beitrag in der Region	59
Lärm	64
Ökologische Wirkungen	
Klima und Energie	71
Abfall und Kreislaufwirtschaft	84
Luftqualität	87
Biodiversität	90
Wasser	94
Gesellschaftliche Wirkungen	
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	97
Geschäftsethik	105
Korruptionsprävention	109
Menschenrechte	112
Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit	114
Verantwortungsvolle Arbeitgeberin	116

ICT-Sicherheit und Datenschutz	127
Bericht über nichtfinanzielle Belange	129
GRI-Inhaltsindex	130

Corporate Governance

Corporate Governance	
Konzern- und Kapitalstruktur	133
Aktionariat und Mitwirkungsrechte	135
Verwaltungsrat	137
Geschäftsleitung	148
Vergütungen, Beteiligungen und Darlehen	151
Revisionsstelle	152
Informationspolitik	153
Handelssperrenzeiten	153
Vergütungsbericht	
Einleitende Worte zum Vergütungsbericht	155
Vergütungen im Überblick	157
Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG	158
Vergütungen des Verwaltungsrats	167
Vergütungen der Geschäftsleitung	169
Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen	170
Beteiligungsrechte und Optionen	171
Tätigkeiten bei anderen Unternehmen	172
Bericht der Revisionsstelle	175

Finanzbericht

Konzernrechnung	
Konzernerfolgsrechnung	179
Konzerngesamtergebnisrechnung	180
Konzernbilanz	181
Konzerngeldflussrechnung	182
Konzerneigenkapitalnachweis	183
Anhang zur Konzernrechnung	184
Bericht der Revisionsstelle	248
Jahresrechnung	
Erfolgsrechnung	253
Bilanz	254
Anhang zur Jahresrechnung	255
Anträge über die Verwendung der freiwilligen Gewinnreserven und des Bilanzgewinns	264
Bericht der Revisionsstelle	265
Zusätzliche Informationen	269

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Damen und Herren

Das Geschäftsjahr 2025 verlief für den Flughafen Zürich erfolgreich. In einem anspruchsvollen Umfeld, das unter anderem von Engpässen in der europäischen Flugsicherung sowie einer angespannten geopolitischen Lage geprägt war, entwickelte sich das Geschäft positiv und führte zu einem soliden Jahresergebnis. Die Nachfrage nach Flugreisen blieb hoch, die Passagierzahlen erreichten einen neuen Höchstwert. Trotz steigender Passagierzahlen konnte durch betriebliche Massnahmen die Pünktlichkeit des Flugbetriebs weiter verbessert werden, wodurch auch die Anzahl der Flugbewegungen nach 23:00 Uhr reduziert werden konnte.

GRI 2-22

2025 war ein Jubiläumsjahr: Die Flughafen Zürich AG blickt auf 25 Jahre als kotiertes Unternehmen zurück. In dieser Zeit konnte sie nachhaltig wachsen und Krisen aus eigener Kraft bewältigen. Für Aktionärinnen und Aktionäre sowie die öffentliche Hand wurde ein langfristiger Mehrwert geschaffen. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 bis einschliesslich dem Jahr 2024 schüttete die Flughafen Zürich AG Dividenden im Umfang von CHF 647 Millionen an die öffentliche Hand aus und zahlte direkte Steuern (Bund, Kanton, Stadt und Gemeinden) im Umfang von weiteren CHF 963 Millionen.

Gemeinsam stark in einem herausfordernden Umfeld

Im Jahr 2025 zählte der Flughafen Zürich mit knapp 32.6 Millionen Passagieren so viele Reisende wie nie zuvor. Am 5. Oktober wurde mit 122'668 Passagieren ein neuer Tageshöchstwert erreicht, im August wurde mit 3'266'710 Passagieren zudem der verkehrsreichste Monat in der Geschichte des Flughafens verzeichnet. Diese Entwicklung, insbesondere auch die starke Nachfrage im Lokalmarkt, ist Ausdruck des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie eines anhaltend hohen Mobilitätsbedürfnisses. Gegenüber dem Vorjahr betrug das Passagierwachstum 4%. Gleichzeitig verzeichnete die Anzahl der Flugbewegungen ein Plus von 3% im Vergleich zu 2024. Gerade in den intensiven Reisemonaten war der Flughafen geprägt von einem stabilen und qualitativ hochstehenden Betrieb, der auch unter Spitzenbelastungen im Sommer- und Herbstbetrieb dank sehr engagierten Mitarbeitenden und partnerschaftlicher Zusammenarbeit der Flughafenpartner zuverlässig abgewickelt werden konnte. Diese Leistung wurde im Berichtsjahr erneut durch internationale Auszeichnungen gewürdigt. Die Fracht konnte 2025 mit einem Plus von 1% ebenfalls eine Zunahme im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen.

Mit Blick auf das aktuelle Geschäftsjahr können die Auswirkungen des Konfliktes im Iran derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Im aktuellen Flugplan wird die Region Naher Osten mit bis zu 12 Verbindungen am Tag von rund 10 verschiedenen Fluggesellschaften bedient. Im vergangenen Jahr betrug das Passagiervolumen in diese Region rund 5%.

Hohe Wertschöpfung und exzellente Erreichbarkeit

Damit festigt der Flughafen Zürich seine Rolle als internationales Drehkreuz mit einem dichten Netz an Direktverbindungen und konsequenter Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Reisenden. Er ist dabei weit mehr als ein Verkehrsknotenpunkt. Am Standort Flughafen sind über 300 Unternehmen tätig, die insgesamt rund 35'000 Arbeitsplätze bieten. Als wichtigstes Luftfracht-Drehkreuz der Schweiz wickelt der Flughafen Zürich einen beträchtlichen Teil der Schweizer Exporte ab und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft. Neue Daten liefert zudem die Studie «Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz», die das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Januar 2026 veröffentlicht hat. Demnach trug die Zivilluftfahrt in der Schweiz mit einem Volumen von fast CHF 20 Milliarden Gesamtwertschöpfung rund 2.4% zum Schweizer Bruttoinlandprodukt bei. Unter den Schweizer Landesflughäfen entfallen mehr als 70% der direkten Wertschöpfung auf den Flughafen Zürich. Die Studie zeigt auch, dass die Region Zürich dank des Flughafens Spitzenwerte bei der internationalen Erreichbarkeit aufweist. Unter 284 untersuchten Regionen Europas ist Zürich am besten erreichbar.

Regulatorische Entwicklungen und politische Diskussionen

Die politische Debatte um die Betriebszeiten des Flughafens Zürich wurde im Jahr 2025 fortgeführt. Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative, die eine Verkürzung der Betriebszeiten fordert, wird von der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Zürcher Kantonsrats einstimmig zur Ablehnung empfohlen. Dies ist ein wichtiges Signal für stabile Rahmenbedingungen und die Sicherstellung der internationalen Anbindung der Schweiz. Die Kommission schlägt vor, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen, unter der Voraussetzung, dass die Initiative zurückgezogen wird. Als nächster Schritt werden die Initiative und der Gegenvorschlag im Kantonsrat beraten.

Auf regulatorischer Ebene konnten ebenfalls Fortschritte erzielt werden: Mit der Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht, insbesondere durch die Bestätigung und Präzisierung der geltenden Betriebszeiten. Ein relevantes Thema im Jahr 2026 bleibt die Revision des Luftfahrtgesetzes.

Am 16. Februar 2026 hat die Flughafen Zürich AG die Verhandlungen über die Flugbetriebsgebühren mit den grössten Fluggesellschaften und Interessenvertretungen mit einer Einigung abgeschlossen. Sofern keine Änderungsanträge eingehen, gilt das neue Gebührenreglement ab 1. Oktober 2026.

Solide Entwicklung im kommerziellen Bereich und Immobiliengeschäft

Das Immobilien- und Kommerzgeschäft am Standort Zürich leistete auch in diesem Berichtsjahr einen wichtigen Beitrag zur Stabilität und Widerstandskraft unseres Geschäftsmodells.

Trotz Einschränkungen aufgrund laufender Bauprojekte entwickelten sich die Kommerzumsätze in Retail, Gastronomie und Dienstleistungen erfreulich. Die Ausrichtung des Circle als Business- und Dienstleistungszentrum bewährt sich. Derzeit sind über 50 Unternehmen mit insgesamt mehr als 5'000 Mitarbeitenden im Circle tätig und weitere attraktive Mieter konnten gewonnen werden. Der Erwerb des Gebäudes mit dem darin befindlichen Radisson Blu Hotel im Berichtsjahr stärkt das Immobilienportfolio weiter. Insgesamt trägt das Immobiliengeschäft wesentlich zur langfristigen Wertschöpfung und Diversifizierung bei.

Internationale Standorte als Wachstumstreiber

Unsere internationalen Beteiligungen leisten einen zunehmend wichtigen Beitrag zum Gesamterfolg des Unternehmens. In Brasilien verzeichneten wir das erfolgreichste Jahr seit Beginn unserer Investitionen in diesem Fokusmarkt. 16 Millionen Passagiere haben die von uns betriebenen Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung im Ausland genutzt, was einem Wachstum von 6% zum Vorjahr entspricht. In Indien steht die Inbetriebnahme des Noida International Airports im Grossraum Delhi kurz bevor. Unser bisher grösstes Flughafenprojekt im Ausland unterstreicht die Bedeutung unseres internationalen Engagements und schafft die Voraussetzung für eine nachhaltige Unternehmenswertsteigerung. Mit der Investition in einen der wachstumsstärksten Luftverkehrsmärkte der Welt stärken wir unsere internationale Präsenz, diversifizieren unser Ertragsprofil und schaffen eine zusätzliche Grundlage für nachhaltiges Wachstum.

Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie

Nachhaltigkeit ist eine der fünf strategischen Zieldimensionen der Flughafen Zürich AG und beeinflusst Unternehmensentscheide auf allen Ebenen. Wir streben gruppenweit an, im Bereich Nachhaltigkeit zu den führenden Flughafenbetreibern zu gehören.

In Zürich wurden im Rahmen des Fahrplans «Netto-Null 2040» weitere Fortschritte erzielt. Dazu zählen insbesondere die fortschreitende Dekarbonisierung der Infrastruktur, die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie das Bekenntnis zur Kreislaufwirtschaft. Die geothermische Erkundung zur Nutzung einer glazialen Rinne als saisonaler thermischer Speicher wurde im Berichtsjahr mit einem zweiten Testbrunnen vorangetrieben. Gleichzeitig startete der Bau einer neuen Energiezentrale, welche das Verbindungsglied zwischen dem saisonalen Speicher im Erdreich und den an das Niedertemperaturnetz angepassten Verbrauchern bildet.

Auch international setzen unsere Standorte Akzente: In Brasilien wurden mehrere Flughäfen nach dem Airport-Carbon-Accreditation-(ACA)-Standard auf Stufe 4 akkreditiert, dem weltweit anerkannten Programm des Flughafenverbandes (ACI) zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Die gleichen Ambitionen verfolgen wir auch in

Noida, wo mehr als die Hälfte der Energie aus erneuerbaren Quellen stammen wird. Darüber hinaus stehen jetzt auch gruppenweit Beschwerdekanäle zur Verfügung, die ermöglichen, vermutete Verstösse gegen den Verhaltenskodex zu melden.

Investitionen in eine zukunftsfähige Infrastruktur

2025 war ein Jahr sichtbarer Fortschritte bei zentralen Infrastrukturprojekten am Flughafen Zürich: Die Arbeiten an der Erweiterung der Passkontrollhalle, der neuen Frachthalle Rächtenwisen sowie an der Gepäcksortieranlage (GSA) schritten planmässig voran. Auch bei dem anspruchsvollen Projekt «Entwicklung landseitige Passagierflächen» (ELP) konnten weitere Schritte erreicht werden. Wichtige Meilensteine wurden zudem in der Planung und Vorbereitung des Projekts «Ersatzneubau Dock A» erreicht: Der Modulbau als Provisorium ist weit fortgeschritten und die Plangenehmigung für den neuen Tower liegt vor. Diese Investitionen sind notwendig, um auch künftig einen sicheren, leistungsfähigen und qualitativ hochstehenden Betrieb zu gewährleisten und die Rolle des Flughafens Zürich als internationales Drehkreuz nachhaltig zu stärken.

Parallel zu den baulichen Investitionen wurde im laufenden Betrieb gezielt in neue Technologien investiert. Dazu zählen die schrittweise Einführung moderner CT-Scanner in der Sicherheitskontrolle, welche eine höhere Durchsatzleistung und verbesserten Reisekomfort ermöglichen, sowie der Einsatz von Kunden-Feedback-Systemen in Sanitäranlagen für eine bedarfsgerechte und nachhaltige Reinigung. Ergänzend wurden 26 autonome Reinigungsroboter für die grossflächige Gebäudereinigung implementiert, welche den hohen Anspruch an Sauberkeit unterstützen und die Mitarbeitenden entlasten.

Unter der Leitung des ZRH Innovation Hubs wurde zudem der Testbetrieb mit zwei selbstfahrenden Bussen für den Personentransport von Mitarbeitenden innerhalb des Flughafenareals aufgenommen. Das Pilotprojekt dient der Erprobung neuer technologischer Lösungen für den operativen Einsatz im Flughafenbetrieb und soll ein Rahmenwerk für die Flughafen Zürich AG sowie die Systempartner zur zukünftigen Einführung des automatisierten Fahrens schaffen.

Barrierefreie Services und starke Arbeitgeberposition

Darüber hinaus setzten wir am Standort Zürich gezielte Massnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit und Inklusion um. Mit der Einführung des Sunflower-Lanyard-Systems für Menschen mit nicht sichtbaren Beeinträchtigungen leisteten wir einen weiteren Beitrag zur Verbesserung des Kundenerlebnisses und zur Qualität unseres Angebots für alle Reisenden. Ausserdem wurde mit dem Jahreswechsel von 2024 auf 2025 der PRM-Service (Dienstleistungen für mobilitätseingeschränkte Passagiere am Flughafen Zürich) in die Flughafen Zürich AG integriert.

Neben infrastrukturellen und technologischen Investitionen ist die Zukunftsfähigkeit des Flughafens Zürich massgeblich von kompetenten und engagierten Mitarbeitenden abhängig. Im Berichtsjahr wurden daher verschiedene Massnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität, insbesondere im Schichtbetrieb, umgesetzt. Ergänzend wurde ein Leadership-Programm ausgerollt. Die kontinuierliche Befähigung und Weiterbildung der Mitarbeitenden bleibt ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie, um den Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu begegnen.

Veränderungen in Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG wird Guglielmo Brentel nach 12 Jahren nicht mehr für eine weitere Amtsdauer zur Wahl antreten. Das Unternehmen dankt Guglielmo Brentel für sein grosses Engagement. Er war während seiner Amtsdauer Mitglied im Audit & Finance Committee und während der letzten Jahre Mitglied im Nomination & Compensation Committee sowie im Investment Committee. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung 2026 Stefan Paul zur Wahl als Mitglied des Verwaltungsrats und als Mitglied im Nomination & Compensation Committee vor. Stefan Paul ist CEO bei Kühne + Nagel International AG, einem börsenkotierten international ausgerichteten Logistikdienstleister. Er wird den Verwaltungsrat mit seiner Erfahrung und Kompetenz ideal ergänzen.

Im Rahmen einer Neuausrichtung der Verantwortlichkeiten wird die Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG von bisher sieben auf neu sechs Personen verkleinert, um künftigen Herausforderungen wirkungsvoller zu begegnen. Manuela Staub, die bisherige Chief People & Communication Officer, verlässt aufgrund dieser Veränderung das Unternehmen per Ende Juli 2026. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken Manuela Staub für ihr grosses Engagement und ihren wertvollen Beitrag zur Weiterentwicklung der Flughafen Zürich AG.

Dank und Anerkennung

Ein besonderer Dank gilt unseren Mitarbeitenden, deren täglicher Einsatz wesentlich zu den positiven Ergebnissen des Geschäftsjahrs beigetragen hat. Ebenso danken wir unseren Partnerunternehmen für die gute Zusammenarbeit. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danken wir herzlich für Ihr Vertrauen.

Wir freuen uns, den eingeschlagenen Weg im Jahr 2026 gemeinsam mit Ihnen weiterzugehen.

Zürich-Flughafen, 6. März 2026



Josef Felder
Präsident des Verwaltungsrats



Lukas Brosi
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Mehrjahresvergleich Flughafen Zürich AG

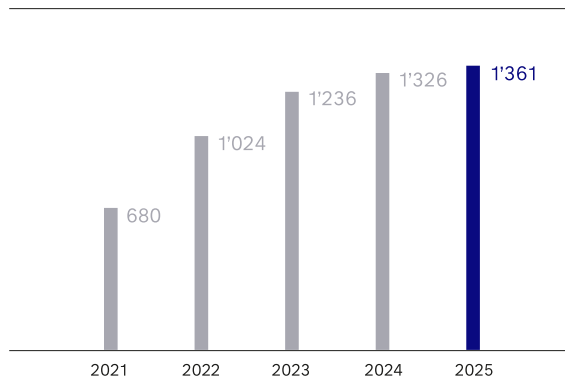
Finanzielle Kennzahlen (konsolidiert)

(in Mio. CHF)	2021	2022	2023	2024	2025
Erträge	680.0	1'023.5	1'236.3	1'326.3	1'361.1
davon Aviation-Erträge	240.6	491.1	610.1	672.8	709.1
davon Non-Aviation-Erträge	439.4	532.4	626.2	653.5	652.0
Betriebskosten	-380.8	-467.9	-559.5	-593.3	-598.9
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)	299.2	555.6	676.7	733.0	762.2
EBITDA-Marge (in %)	44.0	54.3	54.7	55.3	56.0
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	19.1	260.2	389.9	433.6	450.8
EBIT-Marge (in %)	2.8	25.4	31.5	32.7	33.1
Konzernergebnis	-10.1	207.0	304.2	326.7	346.5
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit	231.7	488.6	680.6	641.6	688.4
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-86.6	-567.0	-170.0	-344.1	-928.0
Investiertes Kapital per Bilanzstichtag ¹	4'302.0	4'622.2	4'397.1	4'476.1	4'869.1
Ø investiertes Kapital ¹	4'295.1	4'462.1	4'509.7	4'436.6	4'672.6
Rendite des Ø investierten Kapitals (ROIC in %)	0.4	4.7	7.0	7.9	7.8
Eigenkapital per Bilanzstichtag	2'411.3	2'679.1	2'803.6	2'966.4	3'149.0
Eigenkapitalrendite (in %)	-0.4	8.1	11.1	11.3	11.3
Eigenkapitalquote (in %)	48.6	51.4	54.9	57.0	56.5
Finanzschulden (netto), ohne Lärm ²	1'387.8	1'290.2	1'110.3	1'200.6	1'336.1
Finanzschulden (netto)/EBITDA, ohne Lärm ²	4.6x	2.3x	1.6x	1.6x	1.8x

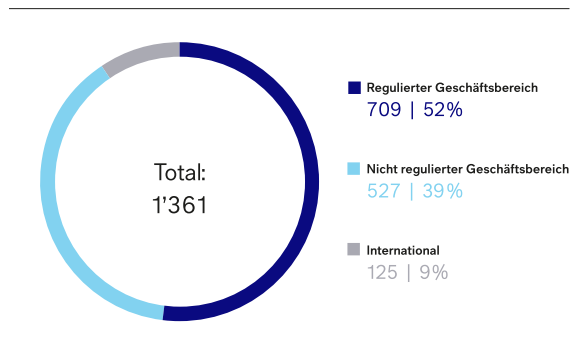
¹ Das investierte Kapital beinhaltet das Eigenkapital und das verzinsliche Fremdkapital.

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

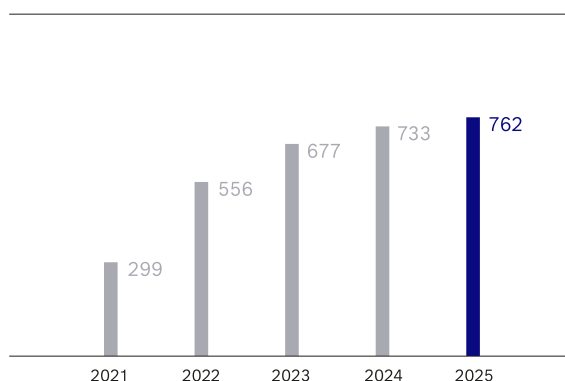
Total Erträge in CHF Mio.



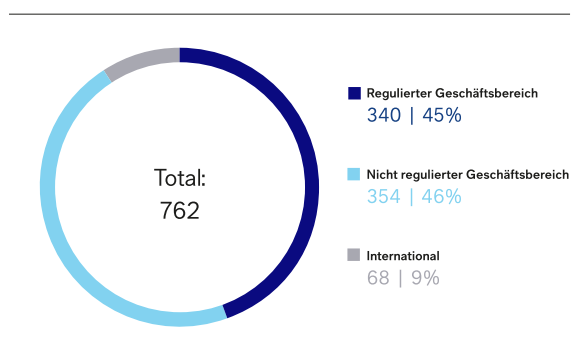
Erträge nach Segment* in CHF Mio.



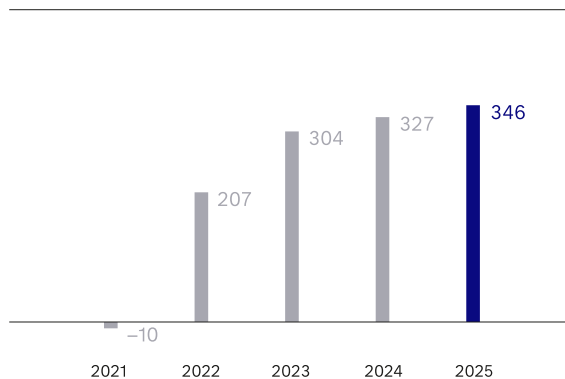
EBITDA in CHF Mio.



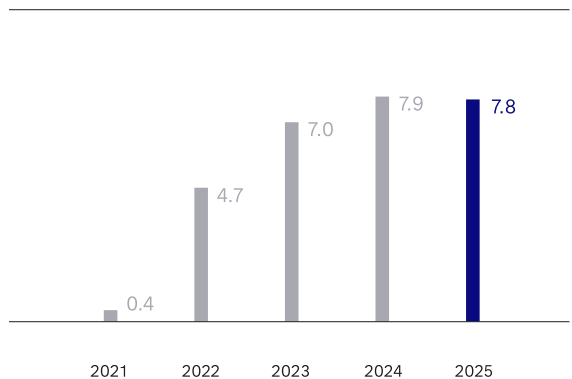
EBITDA nach Segment* in CHF Mio.



Konzernergebnis in CHF Mio.



Rendite des Ø investierten Kapitals in %



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

Nachhaltigkeitskennzahlen¹

Flughafen Zürich Gruppe Total ²	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	35'885	31'367	26'196	26'675	25'078
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	192'839	191'562	197'902	204'054	215'053
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	9'349	14'238	17'579	19'241	19'904
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	1'881	2'076	2'137	2'348	2'721
Flughafen Zürich, Schweiz	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	32'390	29'067	24'014	23'861	22'540
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	172'722	170'474	173'432	178'378	181'200
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	8'506	12'943	15'574	16'769	17'629
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	1'534	1'553	1'662	1'793	1'984
Flughafen Florianópolis, Brasilien	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	1'113 ⁴	529 ⁴	371 ⁴	262 ⁴	226
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	7'968	8'733	10'955	11'501	7'850
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	412	469	741	1'189	865
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	131	136	143	153	163
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	1'470 ⁴	642 ⁴	366 ⁴	222 ⁴	440
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	9'746	9'492	10'150	9'694	8'194
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	172	581	669	408	381
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	69	70	70	67	64
Flughafen Natal, Brasilien⁵	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	n/a	n/a	n/a	919	345
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	n/a	n/a	12'789 ⁴	12'465
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	n/a	n/a	385	430
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	n/a	n/a	2	39	36
Flughafen Antofagasta, Chile	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	462	458	584	544	508
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	1'147	1'141	1'196	1'601	2'006
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	180	151	230	228	227
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	43	50	47	51	57
Flughafen Iquique, Chile	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	449	598	604	468	543
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	1'256	1'554	1'710	2'291	2'410
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	79	92	353	254	363
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	53	196	113	77	83
Flughafen Noida, Indien⁶	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e-Emissionen Scope 1 und 2 (Tonnen) ³	n/a	73	258	398	475
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	n/a	168	459	589	928
Gesamtabfallmenge (Tonnen)	n/a	2	12	8	9
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	51	71	100	168	334

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

2 Im jeweiligen Jahr verfügbare Daten berücksichtigt.

3 Gemäss GHG-Protokoll: eigene Quellen Flughafen Zürich AG (Fahrzeuge, Maschinen, Heizungen) und externe Stromerzeugung.

4 Rückwirkende Korrektur aufgrund bereinigter Datengrundlage.

5 Übernahme vom staatlichen Betreiber erfolgte im Februar 2024.

6 Der Flughafen befand sich im Berichtsjahr noch im Bau.

n/a = Daten nicht verfügbar.

Aktienkennzahlen

Aktienkennzahlen der Flughafen Zürich AG	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl ausgegebene Aktien	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875	30'701'875
Ordentliche Dividende pro Aktie (in CHF)	– ¹	2.40	4.00	4.30	8.50 ²
Zusatzdividende pro Aktie (in CHF)	– ¹	1.10	1.30	1.40	–
Payout Ratio (in %) ³	–	51.9	53.5	53.6	75.3 ²
Eigenkapital pro Aktie (in CHF)	78.54	87.26	91.32	96.62	102.57
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	–0.33	6.74	9.91	10.64	11.29
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in CHF)	–0.33	6.74	9.91	10.64	11.28
Jahresendkurs Aktie (in CHF)	164.10	143.10	175.60	217.60	251.80
Marktkapitalisierung Jahresende (in Mio. CHF)	5'038.2	4'393.4	5'391.2	6'680.7	7'730.7
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 Payout Ratio inkl. Zusatzdividende für die Geschäftsjahre 2022 bis 2024.

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, Kolumbien sowie 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 u. a. Mehrheitsbeteiligungen an den Standorten Florianópolis, Natal, Vitória und Macaé in Brasilien, Antofagasta (bis 28.02.2026) und Iquique in Chile sowie Noida in Indien (siehe hierzu auch [› Gruppenstandorte](#)).

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: 31.12.2025

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 übernimmt der Bereich sämtliche Aufgaben rund um die Fracht und verantwortet die Weiterentwicklung des Flugangebots ab Zürich – einschliesslich der Betreuung der Airline-Kunden. Der Bereich Aviation ist auf dem 800 Hektar grossen Flughafenareal für Betrieb, Planung, Versorgung, Entsorgung und Unterhalt der Tiefbauten zuständig. Ausserdem stellt er 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 «the Circle». Weitere Aufgaben sind die Gesamtverantwortung für die landseitige Anbindung über sämtliche Verkehrsträger sowie für die verschiedenen Parking- und Mobilitätsangebote. Zudem gestaltet dieser Bereich den digitalen Auftritt und nimmt alle Marketingfunktionen wahr.

Real Estate

Der Bereich Real Estate ist zuständig für die Entwicklung, den Bau sowie die kaufmännische, technische und infrastrukturelle Bewirtschaftung aller Hochbauten und sämtlicher damit verbundener Anlagen am Flughafen Zürich. Das Portfolio reicht dabei von den Terminalgebäuden, Bürozentren, Logistik- und Werftgebäuden bis hin zum Circle. 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 ist die Abteilung Legal & Compliance in diesen Bereich integriert.

People & Communications

Im Bereich People & Communications werden die strategischen Stabsfunktionen des Unternehmens gebündelt. Dabei ist die Abteilung People & Culture für ein zeitgemässes Personalmanagement und die Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur zuständig. Die Abteilung Sustainability & Public Affairs ist die zentrale Koordinationsstelle für Nachhaltigkeit, politische Angelegenheiten und Kontakte zu politischen Anspruchsgruppen. Für die interne und externe Unternehmenskommunikation ist die Abteilung Corporate Communications zuständig. Auch der Flughafen Zürich als Ausflugsziel gehört in den Bereich People & Communications.

Die Generalsekretärin fungiert als Stabsstelle des Verwaltungsrats.

Änderungen in der Organisationsstruktur

Im laufenden Geschäftsjahr erfolgt eine Neuausrichtung der Verantwortlichkeiten, um künftigen Herausforderungen wirkungsvoller zu begegnen und den Austausch mit zentralen Anspruchsgruppen weiter zu stärken. In diesem Zusammenhang wurde der Geschäftsbereich People & Communications per 1. Februar 2026 aufgelöst und die Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG von bisher sieben auf neu sechs Personen verkleinert. Die Abteilungen Sustainability & Public Affairs sowie Corporate Communications werden neu direkt vom CEO Lukas Brosi geführt, den Bereich Human Resources verantwortet neu der Bereich Finance & Services unter der Führung des CFO Kevin Fleck und die Abteilung Visitor Services & Events wird im Kommerzbereich unter der Leitung von CCO Stefan Gross angesiedelt. Manuela Staub, die bisherige Chief People & Communication Officer, verlässt das Unternehmen per Ende Juli (siehe auch [› Geschäftsleitung](#)).

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, in Indien und in 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 und Veranstaltungen sowie 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 & unsere 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 ins Verhältnis zu den Anzahl Teilnehmenden gesetzt. Die Summe der prozentualen 1-, 2- und 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 wider mit dem Ziel, eine höhere relative Rendite im Vergleich zum SMIM® zu erzielen.

Wirtschaftlichkeit

Hohe Profitabilität und effiziente Nutzung unseres Kapitals sind uns wichtig. Dafür fokussieren wir uns nicht nur auf wettbewerbsfähige Flugbetriebsgebühren am Standort Zürich, sondern auch 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 wird dabei dem «Innovation Hub» zuteil.

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

Qualität & Kundenerlebnis

Wir sind führend beim physischen und digitalen Kundenerlebnis. Dazu gehören effiziente Passagier- und Kundenprozesse, eine hohe Aufenthaltsqualität, 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 und lokale Verantwortung legt fest, dass die Flughafen Zürich AG bis 2040 ihre Treibhausgasemissionen auf netto null senken wird. Dafür braucht es eine konsequente Ausrichtung an energetischer Nachhaltigkeit mittels Reduktion des Ressourcenverbrauchs, Steigerung der Energieeffizienz und Ersatz für 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.

Unser internationales Geschäft

Wir entwickeln, betreiben und investieren in Flughäfen im Ausland, um unsere Geschäftsstrategie zu diversifizieren sowie von Wachstumschancen zu profitieren. Unser Fokus liegt dabei auf Mehrheitsbeteiligungen und auf einem ausgewogenen Portfolio, um weniger abhängig von einzelnen Flughäfen oder Märkten zu sein. Zudem stellen wir erhöhte Renditeanforderungen an unsere Auslandsinvestitionen und sorgen für die Einhaltung hoher Governance-Standards.

Unser Ziel ist es, das internationale Geschäft zu einer finanziell eigenständigen Geschäftseinheit zu entwickeln, die neue Flughafenkonzessionen im Ausland aus eigener Kraft finanzieren kann. Stets mit dem Anspruch, zu den besten Flughäfen in puncto Qualität, Kundenzufriedenheit und Nachhaltigkeit in unseren Fokusbörsen zu gehören. Mit der Weiterentwicklung unseres internationalen Geschäfts wird dieses bis 2040 massgeblich zum Ertrag, EBITDA und zu attraktiven Dividendenzahlungen der Flughafen Zürich AG beitragen.

Die Flughafen Zürich AG legt dabei grossen Wert auf die langfristige Orientierung und eine einwandfreie Reputation.

Gruppenstandorte

Die Flughafen Zürich Gruppe ist an folgenden Standorten tätig:

GRI 2-1



Übersicht Standorte

Die Engagements der Flughafen Zürich Gruppe gestalten sich wie folgt:

Flughafen	IATA Code	Ort	Land	Passagiere 2025	Konzessionsdauer	Beteiligungsquote
Zürich	ZRH	Zürich	Schweiz	32.6 Mio.	2001-2051	100%
Florianópolis International Airport	FLN	Florianópolis	Brasilien	5.2 Mio.	2017-2047	100%
Eurico de Aguiar Salles	VIX	Vitória	Brasilien	3.6 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	2.4 Mio.	2024-2054	100%
Belo Horizonte International Airport	CNF	Belo Horizonte	Brasilien	13.3 Mio.	2014-2044	12.75%
Diego Aracena International Airport	IQQ	Iquique	Chile	1.6 Mio.	2018-2042 ¹	100%
Andrés Sabella Gálvez International Airport	ANF	Antofagasta	Chile	2.9 Mio.	2011-2026 ²	100%
Curaçao International Airport	CUR	Willemstad	Curaçao	2.5 Mio.	2003-2033	9.69% ³
Noida International Airport	DXN	Neu-Delhi	Indien	n/a	2021-2061	100%
Aeropuerto Internacional El Dorado	BOG	Bogotá	Kolumbien	46.3 Mio.	n/a	0.01% ⁴

¹ Erwartet.

² Konzession endete am 28. Februar 2026.

³ Inkl. TSA (Technical Service Agreement) bis 2033.

⁴ Inkl. TSA (Technical Service Agreement) bis 2028.

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

Verkehrskennzahlen

Standort Zürich

Jahr 2025 setzt neuen Passagierhöchstwert

Im Jahr 2025 reisten 4% mehr Passagiere über den Flughafen Zürich als im Vorjahr. Während das Passagieraufkommen im ersten Quartal noch verhalten startete, wurde das Vorkrisenniveau ab Jahreshälfte zunehmend übertroffen, woraus ein neuer Jahreshöchstwert resultierte. Es gab im Berichtsjahr 31 Spitzentage mit mehr als 110'000 Passagieren, wovon 6 den bisherigen Tageshöchstwert aus dem Jahr 2019 überboten.

Der Lokalmarkt wies den höchsten Passagieranteil aus und wuchs um 6% zum Vorjahr beziehungsweise 4% zum Vorkrisenniveau. Der Transfermarkt entwickelte sich mit 1% Passagierzuwachs zum Jahr 2019 weniger dynamisch. Im Vergleich zum Vorjahr wurde ein nahezu identisches Transferaufkommen registriert. Daraus resultierte ein Transferanteil von 29%. Der Lokalmarkt entwickelte sich über das gesamte Jahr positiv und erreichte in der Sommer- und Herbstreisezeit neue monatliche Spitzenaufkommen. Der Transfermarkt schwankte bis zum Herbst nahe um das Vorjahresniveau, bis im vierten Quartal eine positive Entwicklung einsetzte.

Die einzelnen Marktregionen des Flughafens Zürich wiesen unterschiedliche Entwicklungen auf. Der bedeutendste Markt Europa, mit einem Passagieranteil von 75%, erfuhr zum Vorjahr ein Wachstum von 4% und zählte 5% mehr Passagiere als im Jahr 2019. Ausschlaggebend dafür waren ein weiteres Jahr die südlichen Destinationen in Spanien, Italien, der Türkei und Portugal.

Der Interkontinentalmarkt verzeichnete zum Vorjahr 6% Passagierzuwachs und machte ein Viertel der Passagiere aus. Trotz Wachstum fehlte auf Jahresebene ein halber Prozentpunkt zur vollständigen Erholung gegenüber 2019. Nordamerika lag rund 13% über dem Vorkrisenniveau, während Afrika mit 18% den stärksten Passagieranstieg aller Regionen erfuhr. Die Region Fernost entwickelte sich weiter positiv und festigte den drittgrössten Passagieranteil nach Europa und Nordamerika. Aufgrund des niedrigen direkten Reiseverkehrs nach Festlandchina verblieb die regionale Erholung zum Vorkrisenniveau jedoch auf niedrigen 87%. Das Passagievolumen des Mittleren Ostens erholte sich trotz volatiler Sicherheitslage auf 96% des Niveaus von 2019, während die passagierärmste Region Lateinamerika und Karibik mit 74% noch deutlich darunter lag.

SWISS verlor im Vergleich zu 2019 vier Prozentpunkte und erreichte damit im Berichtsjahr einen Marktanteil von 50%, während Edelweiss Air ihren Anteil um zwei Prozentpunkte auf 10% ausbauen konnte. easyJet wies mit 3% denselben Marktanteil wie im Jahr 2019 aus und behauptete so ihren Platz vor Eurowings. Diese erreichte einen Passagieranteil von 2% und verzeichnete einen Rückgang von einem Prozentpunkt gegenüber 2019. Die Mitglieder der Lufthansa Gruppe erreichten total einen Passagieranteil von 66%, was einem Rückgang von zwei Prozentpunkten zu 2019 entspricht. Rund 95% der Transferpassagiere wurden durch ein Mitglied der Lufthansa Gruppe befördert.

Sitzauslastung und Passagiere pro Flugbewegung bleiben hoch

Die Anzahl der Linien- und Charterflugbewegungen entwickelte sich zum Vorjahr gleichermassen wie die der Passagiere. Gegenüber 2019 wurden jedoch rund 1% weniger Flugbewegungen registriert. Die mittlere Sitzauslastung blieb mit 80% nahe am letztjährigen Höchstwert. Gleich wie im Vorjahr beförderten die Airlines pro Flugbewegung durchschnittlich 136 Passagiere. Im Vergleich zu 2019 wurden kapazitätsstärkere Flugzeuge eingesetzt, welche gleichzeitig besser ausgelastet waren.

Im Bereich der General Aviation reduzierte sich die Anzahl der Flugbewegungen zum Vorjahr um 4%. Gegenüber dem Vorkrisenniveau entspricht das einem Rückgang von rund 5%.

Mehr Fracht durch mehr Flugbewegungen

Nach einem starken Vorjahr verzeichnete das Frachtaufkommen im Jahr 2025 eine weitere Zunahme von 1%. Die Luftfracht mit 71% Anteil verbesserte sich mit 2% Anstieg zu 2024 überdurchschnittlich, verpasste jedoch das Vorkrisenvolumen um 7%. Diese Entwicklung zum Vorjahr begründet sich durch den Anstieg der Flugbewegungen im Linien- und Charterbereich, was trotz hoher Passagierauslastung mehr Frachtkapazität schaffte. So wurden über 90% der Luftfracht im Unterdeck (Belly) von Passagierflugzeugen abgefertigt. Der übrige Anteil Luftfracht wurde mit reinen Frachtflugzeugen transportiert. Die Strassenfracht verlor zum Vorjahr zwar leicht an Dynamik, lag jedoch rund 10% über dem Niveau von 2019.

Kennzahlen

GRI AO1
GRI AO2
GRI AO3

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Lokalpassagiere	Anzahl Personen	7'739'188	16'041'109	20'236'952	21'821'862	23'226'058
Transferpassagiere	Anzahl Personen	2'439'168	6'453'514	8'584'766	9'317'900	9'311'454
Transitpassagiere	Anzahl Personen	5'673	8'683	10'307	9'061	2'957
General Aviation und Sonstige	Anzahl Personen	50'399	57'826	53'481	55'464	53'497
Total Passagiere	Anzahl Personen	10'234'428	22'561'132	28'885'506	31'204'287	32'593'966
Passagierflüge	Anzahl Bewegungen	94'012	178'438	213'457	229'044	238'872
Frachtflüge	Anzahl Bewegungen	2'242	1'115	453	515	816
General Aviation und Sonstige	Anzahl Bewegungen	36'346	37'032	33'546	31'544	30'428
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	132'600	216'585	247'456	261'103	270'116
Luftfracht	Tonnen	247'434	268'561	258'272	304'043	311'584
Strassenfracht	Tonnen	145'628	153'592	119'726	131'989	129'345
Total Fracht	Tonnen	393'062	422'153	377'998	436'032	440'930

Verkehrskennzahlen internationale Mehrheitsbeteiligungen

Passagievolumen

Brasilien

Im Jahr 2025 wurden im brasilianischen Luftfahrtsektor rund 235 Millionen Passagiere befördert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Inlandsverkehr um 8%, während der internationale Verkehr sogar um 13% zulegen konnte. Insgesamt entspricht dies einem Wachstum von 9% gegenüber dem Vorjahr. Damit erreicht der brasilianische Luftfahrtsektor einen neuen Höchststand.

Florianópolis

Am Flughafen Florianópolis stieg das Passagieraufkommen im Vergleich zum Vorjahr um rund 6% und erreichte mit insgesamt 5.2 Millionen Reisenden einen neuen Höchststand. Dieser Rekord ist vor allem auf das starke Wachstum im internationalen Segment zurückzuführen: Im Jahr 2025 wurden über 1.2 Millionen internationale Passagiere gezählt. Damit belegt Florianópolis landesweit den dritten Rang unter den brasilianischen Flughäfen hinsichtlich der Anzahl internationaler Fluggäste. Derzeit bestehen ab Florianópolis fünf regelmässige internationale Flugverbindungen: nach Buenos Aires (Ezeiza und Aeroparque), Santiago, Panama-Stadt und Lissabon.

Vitória/Macaé

Die Passagierzahlen an den Flughäfen Vitória und Macaé verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Anstieg von 13%. Hauptgrund für dieses starke Wachstum war die Aufhebung der zuvor geltenden Beschränkung für Flüge zwischen Vitória und dem Stadtflughafen Santos Dumont in Rio de Janeiro. In Macaé wurde im Berichtsjahr die neue Start- und Landebahn fertiggestellt; eine Wiederaufnahme des kommerziellen Flugbetriebs fand jedoch bislang nicht statt, sodass Macaé weiterhin als wichtiger Helikopter-Flugplatz dient.

Natal

Der Flughafen Natal im Nordosten Brasiliens verzeichnete im Jahr 2025 einen deutlichen Anstieg des Passagieraufkommens von rund 23% gegenüber dem Vorjahr. Dieser Zuwachs ist vor allem auf den Zeitpunkt der Übernahme des Flughafens im Februar 2024 zurückzuführen. Seit Dezember 2025 bietet die argentinische Tochtergesellschaft der gleichnamigen chilenischen Fluggesellschaft JetSMART zudem dreimal wöchentlich Direktflüge von Natal nach Buenos Aires an.

Chile

Der chilenische Luftverkehr wuchs marginal mit knapp 1 %. Der Inlandsverkehr schrumpfte aufgrund von Kapazitäts- und Frequenzanpassungen der Fluggesellschaften, während der internationale Verkehr stabil blieb. Der Wachstumsrückgang im Inlandsmarkt lässt sich durch eine geringere Nachfrage und folglich vorsichtigeren Strategien der Fluggesellschaften erklären.

Antofagasta

Der Verkehr normalisierte sich nach mehreren Jahren starken Wachstums. Obwohl der Bergbau weiterhin für eine strukturelle Nachfrage sorgt, resultierten reduzierte Frequenzen und begrenzte Kapazitäten in einer stabilen Verkehrsentwicklung.

Iquique

Das Passagieraufkommen war im Vergleich zum Vorjahr rückläufig, was auf eine schwächere Inlandsnachfrage, Kapazitätsreduktionen und die Verlagerung von Urlaubsreisen auf internationale Ziele zurückzuführen ist. Regulatorische und investitionsbedingte Verzögerungen schränkten das kurzfristige Wachstum zusätzlich ein.

Kennzahlen

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2023	2024	2025
Total Passagiere	Anzahl Personen	3'991'380	4'880'288	5'179'297
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	45'847	49'669	50'267
Total Fracht	Tonnen	8'380 ¹	13'146	12'643
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2023	2024	2025
Total Passagiere	Anzahl Personen	3'465'700	3'405'808	3'856'703
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	73'114	72'380	72'870
Total Fracht	Tonnen	20'718	26'782	22'819
Flughafen Natal, Brasilien ²	Einheit	2023	2024	2025
Total Passagiere	Anzahl Personen	n/a	1'960'136 ³	2'412'044
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	n/a	16'459 ³	17'745
Total Fracht	Tonnen	n/a	8'650 ³	10'900
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2023	2024	2025
Total Passagiere	Anzahl Personen	2'352'236	2'678'450	2'876'040
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	14'822	17'370	18'016
Total Fracht	Tonnen	4'934	5'003	5'818
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2023	2024	2025
Total Passagiere	Anzahl Personen	1'806'226	1'690'860	1'635'728
Total Flugbewegungen	Anzahl Bewegungen	11'994	10'466	9'958
Total Fracht	Tonnen	3'791	4'350	4'250

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

Das Geschäftsjahr 2025 war geprägt von einer anhaltend hohen Reisetätigkeit, einem stabilen operativen Betrieb sowie Investitionen in Infrastruktur, Technologie und Nachhaltigkeit. Unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen und während verkehrsintensiver Phasen konnte der Flughafen Zürich einen zuverlässigen und qualitativ hochstehenden Betrieb sicherstellen. Gleichzeitig wurden zentrale Entwicklungsprojekte weiter vorangetrieben, welche die Grundlage für die langfristige Leistungs- und Zukunftsfähigkeit des Standorts Zürich sowie der internationalen Aktivitäten der Flughafen Zürich Gruppe bildet.

Flugbetrieb am Standort Zürich

Der Flugbetrieb im Jahr 2025 war geprägt von einer anhaltend hohen Nachfrage sowie einer stabilen Betriebsqualität während verkehrsintensiver Zeiten wie Ostern, den Sommer- und Herbstferien sowie rund um das Weltwirtschaftsforum (WEF) in Davos. Die Zahl der Reisenden erreichte an hochfrequentierten Tagen während den Sommer- und Herbstferien erneut über 110'000 und überschritt an einzelnen Spitzentagen erstmals die Marke von 120'000. Insgesamt reisten knapp 32.6 Millionen Fluggäste über den Flughafen Zürich – ein neuer Höchstwert auf Jahresbasis. Auch im Bereich der Luftfracht wurde mit knapp 441'000 Tonnen gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg verzeichnet.

Mit dem Sommer- und anschliessenden Winterflugplan 2025/2026 wurde das Streckenangebot am Flughafen Zürich weiter ausgebaut und damit die internationale Anbindung und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Zürich gestärkt. So wurde der Flughafen Zürich im Berichtsjahr durch 70 Fluggesellschaften direkt mit 213 Städten in 75 Ländern auf vier Kontinenten verbunden. Während Swiss, Edelweiss und easyJet neue Destinationen in Europa anboten, startete Edelweiss ausserdem mit Seattle und Halifax zwei Langstreckenverbindungen nach Nordamerika. Ausserdem wurden auf zahlreichen etablierten Routen die Kapazitäten weiter ausgebaut. In Europa waren die passagierreichsten Destinationen London, Berlin und Istanbul. Interkontinental blieben es die Metropolen New York, Dubai und Bangkok.

Das Jahrestreffen des WEF im Januar 2025 stellte einen operativ anspruchsvollen Zeitraum dar, der durch ein erhöhtes Aufkommen von Regierungs- und Sonderflügen gekennzeichnet war. Im März feierte Edelweiss die Erstlandung eines ersten in der Schweiz immatrikulierten [Airbus A350](#) in Zürich. Im Oktober folgte Swiss mit der Inbetriebnahme ihres ersten A350. Damit begann offiziell die Modernisierung der Langstreckenflotte beider Home Carrier auf leisere und effizientere Flugzeugtypen. Die neuen, treibstoffeffizienteren Flugzeuge leisten einen Beitrag zur Lärmreduktion des Flugbetriebs.

Verfahren und Rahmenbedingungen

Am 19. September 2025 hat der Bundesrat Anpassungen am Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zum Flughafen Zürich genehmigt und dabei die heutigen Betriebszeiten mit dem Verweis auf die Besitzstandgarantie bestätigt. Durch betriebliche Massnahmen der Flughafen Zürich AG, Skyguide und SWISS wurde die Pünktlichkeit des Flugbetriebs im Jahr 2025 weiter verbessert. Die Anzahl der Flugbewegungen nach 23:00 Uhr konnte dadurch reduziert werden. Hinzu kommt die Ende März vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigte Anpassung der Lärmgebühren. Sie umfasst eine neue Lärmklasseneinteilung, höhere Zuschläge für späte Starts sowie eine zusätzliche Zuschlagsstufe für Flugbewegungen nach 23:15 Uhr. Die Änderungen treten mit der nächsten Gebührenperiode, spätestens aber Anfang 2027, in Kraft und fördern einen noch verlässlicheren Flugbetrieb im Tagesrandbereich.

Zudem wurden im Jahr 2025 die [Gebührenverhandlungen](#) mit den grössten Fluggesellschaften sowie Interessenvertretungen aufgenommen. Zu Beginn des Jahres 2026 konnte bereits eine Einigung erzielt werden. Die neue Gebührenperiode beginnt voraussichtlich am 1. Oktober 2026.

Ein operativer Meilenstein war die Übernahme der Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM) durch die Flughafen Zürich AG per Januar 2025. Die betroffenen Mitarbeitenden wurden von der Goldair AAS Assistance AG übernommen.

Passagierprozesse und operative Weiterentwicklung

Die weitere Einführung automatisierter Gepäcketikettendrucker (sogenannter Self-Tagging-Automaten) sowie der Start der flächendeckenden Umrüstung auf neue Computertomographie-(CT)-Scanner an den Sicherheitskontrollen ermöglichen eine schnellere und komfortablere Abwicklung der Passagierprozesse. Voraussichtlich ab Sommer 2026 profitieren Reisende davon, Flüssigkeiten und elektronische Geräte im Handgepäck zu belassen. Zudem ist vorgesehen, die Flüssigkeitsobergrenze im Anschluss auf zwei Liter pro Gebinde zu erhöhen.

Mit der vollständigen Wiedereröffnung des Check-in 1 nach der Erneuerung der Gepäckförderbänder konnte eine zentrale Infrastrukturkomponente erfolgreich reaktiviert werden. Die Umsetzung des neuen [EU-Ein- und Ausreisystems](#) (EES) wurde fristgerecht sichergestellt. Das System ermöglicht eine europaweite biometrische Registrierung von Drittstaatsangehörigen und stellt neue Anforderungen an die Grenzprozesse.

Mehrfach ausgezeichnet

Der Flughafen Zürich wurde auch im Jahr 2025 mehrfach international ausgezeichnet. Sowohl der Airport Service Quality (ASQ) Award als auch der World Travel Award für den besten Flughafen Europas konnten erneut gewonnen werden. Zusätzlich erreichte der Flughafen Zürich im Skytrax-Rating 2025 den hervorragenden 10. Platz weltweit und zählt damit zu den besten Flughäfen der Welt. Alle drei renommierten Auszeichnungen – ASQ, World Travel Award und Skytrax – bewerten den Flughafen ganzheitlich. Die kontinuierliche Ausrichtung auf hohe Servicequalität wurde damit international anerkannt. Auch die von uns betriebenen Flughäfen in Brasilien sind mit der höchsten Kundenzufriedenheit bewertet. Florianópolis, Vitória und Belo Horizonte rangieren in ihrer Kategorie auf Rängen 1 und 2.

Immobilien und kommerzielle Zentren am Standort Zürich

Das Immobiliengeschäft der Flughafen Zürich AG entwickelte sich im Jahr 2025 stabil. Mehrere Grossprojekte wurden planmässig weitergeführt oder neu gestartet. Im Rahmen der strategischen Immobilienentwicklung wurde zudem das Gebäude des darin befindlichen [Radisson Blu](#) Hotels erworben. Damit wird das Immobiliengeschäft am Standort weiter gestärkt und sämtliche Gebäude in diesem zentralen Perimeter gehören nun der Flughafen Zürich AG.

Der Circle festigte seine Position als Business- und Dienstleistungshub mit über 5'000 Arbeitsplätzen und einer Vermietungsquote von über 90%. Neue Mieter wie die Confiserie Bachmann und Novu Campus bereichern das bestehende Angebot auf der Gassenebene. Hinzu kamen im Berichtsjahr neue Büromieter. Veranstaltungen wie das Frühlingsfest, das Public Viewing zur Fussball-Europameisterschaft, das Weihnachtsdorf und der Zauberpark sorgten für hohe Besucherzahlen.

Im Kommerzbereich zeigten die kombinierten Umsätze aus Land- und Luftseite im Jahr 2025 ein Wachstum – trotz umfangreicher Bauarbeiten und bereits stillgelegter Flächen in Bauperimetern. Die erfreuliche Umsatzentwicklung ist vor allem auf neue Eröffnungen im Airside Center zurückzuführen. So konnte das Luxusangebot mit einer Cartier Boutique, der Erweiterung von Bulgari, den exklusiven Beauty Formaten von Chanel und Dior sowie einer weiteren Haute Parfumerie gestärkt werden. Im Airport Shopping ergänzen ROOTS und ein neuer Spettacolo-Standort das umfassende Verpflegungsangebot.

Im Rahmen ihres karitativen Engagements unterstützte die Flughafen Zürich AG verschiedene Organisationen. Über die langjährige Initiative «Charity Wasser» wurden 2025 die [Schweizerische Multiple Sklerose Gesellschaft](#) sowie die [Stiftung allani](#) unterstützt. Zusätzlich kamen durch freiwillige Spenden über die am Flughafen platzierten Spendenherzen Mittel für SOS-Kinderdorf, das Schweizerische Rote Kreuz Kanton Zürich und den WWF zusammen.

Der Flughafen Zürich blieb auch im Jahr 2025 ein beliebtes Ausflugsziel: Rund 265'000 Besucherinnen und Besucher nutzten die Zuschauerterrassen, um das Geschehen auf dem Flughafen aus nächster Nähe zu erleben. Mehr als 88'000 Personen nahmen an Führungen und Rundfahrten teil.

Entwicklungsprojekte und Infrastruktur am Standort Zürich

Die Weiterentwicklung der Infrastruktur orientierte sich 2025 konsequent an den Anforderungen eines wachsenden internationalen Drehkreuzes. Im Fokus stand dabei ein breiter Mix an Massnahmen.

Das Projekt «Entwicklung landseitige Passagierflächen» (ELP) machte sichtbare Fortschritte. Die Aushub- und Betonierarbeiten wurden weitergeführt, mit dem Ziel, erste Eröffnungen ab 2027 zu realisieren. Im Rahmen des Projekts zur Erneuerung der Gepäcksortieranlage (GSA) wurden der Umbau im Dock E sowie der Bau des rund einen Kilometer langen Verbindungstunnels weiter vorangetrieben. Der Modulbau, der als Ersatzstandort für verdrängte Infrastruktur während der Bauzeit des neuen Dock A dient, ist weit fortgeschritten. Für den neuen Tower wurde die Plangenehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erteilt. Im Rahmen der Erweiterung der Passkontrollhalle begannen die Tiefbauarbeiten. Parallel dazu wurden die

Vorbereitungsarbeiten für das geplante Parkhaus Oberhau fortgeführt. In der Zone West wurde die Realisierung für eine neue Infrastruktur für Business und General Aviation gestartet sowie die Projektierung für den Maintenance-Hangar abgeschlossen. Zuletzt schritt im Berichtsjahr auch der Bau der neuen Fracht Rächtenwisen in der Hochbauphase planmässig voran. Der Mieterausbau kann wie vorgesehen im Jahr 2026 stattfinden. Genutzt wird die neue Frachtinfrastruktur ab 2026 exklusiv von der dnata Switzerland AG.

Im Rahmen des ZRH Innovation Hub wurden verschiedene technologische Projekte weiterentwickelt. Dazu gehören der Testbetrieb [selbstfahrender Busse](#) auf dem Vorfeld, optimierte Boardingprozesse mit neuen Echtzeit-Anzeigen sowie die Erprobung umgerüsteter Gepäckwagen im Live-Betrieb, um Abläufe zu beschleunigen und Mitarbeitende zu entlasten. Ergänzend wurde ein Trendradar erarbeitet, der relevante Makro- und Mikro-Trends sichtbar macht und als Orientierung für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Zürich dient.

Parallel dazu wurde die Standardisierung der Unternehmensprozesse vorangetrieben. Das firmeninterne SAP-Grossprojekt «S4US» wurde von einem abteilungsübergreifenden Projektteam mit Hochdruck weitergeführt. Die Einführung von SAP S/4HANA ist ein zentraler Baustein für eine moderne und bereichsübergreifende Arbeitsweise und soll insbesondere in den Bereichen Finanzen, Einkauf, Immobilien und Instandhaltung zu einer nachhaltigen Optimierung der Abläufe beitragen. Die Umstellung auf das neue System ist für das Jahr 2027 vorgesehen.

Internationales Flughafengeschäft

Der Noida International Airport im Grossraum Delhi in Indien steht vor Erhalt der Betriebslizenz. Damit werden in Kürze alle relevanten Voraussetzungen für die Inbetriebnahme erfüllt sein. Im Vorfeld wurden alle notwendigen Infrastrukturen erstellt und die Verträge mit Dienstleistungspartnern abgeschlossen. Der kommerzielle Flugbetrieb startet zunächst mit Inlands- und Frachtflügen; internationale Verbindungen folgen später. Der Flughafen ist über den Yamuna Expressway direkt an Delhi und die umliegenden Wirtschaftszentren angebunden und wird mittelfristig durch Bahnverbindungen weiter erschlossen.

In Lateinamerika blickt die Flughafen Zürich AG auf rund zehn Jahre Präsenz in Brasilien zurück, die mit dem Engagement in Belo Horizonte begann. Der Standort Florianópolis (FLN) verzeichnete mit über 1'000'000 internationalen Passagieren ein neues Allzeithoch und festigte damit seine Position als drittgrösster internationaler Flughafen des Landes – hinter São Paulo (GRU) und Rio de Janeiro (GIG). Am Standort Macaé wurde die neue Piste fertiggestellt. In Vitória wurden 2025 mehrere neue Immobilienentwicklungen gestartet oder realisiert, die zur langfristigen Diversifikation der Erlösquellen beitragen. An den Flughäfen Natal und Macaé wurde mit dem Bau je eines neuen Solarparks begonnen, welche künftig grosse Teile des Energiebedarfs der Standorte decken sollen.

In Chile werden die Vorbereitungen für die Rückgabe der Konzession des Flughafens Antofagasta nach dem planmässigen Ablauf der Vertragsdauer abgeschlossen. Am Standort Iquique wurde die Standplatzerweiterung vorangetrieben. Diese Massnahme verbessert nicht nur die Infrastruktur, sondern auch das Reiseerlebnis für Passagiere, und unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Klima und Energie am Standort Zürich

Im Bereich Klimaschutz und Energie wurden im Jahr 2025 wichtige Fortschritte erzielt. Mehrere Massnahmen aus dem Masterplan Energie und Dekarbonisierung Immobilien gingen in die Umsetzung über.

Ein sichtbares Zeichen dieser Umsetzung ist der Baubeginn der neuen Energiezentrale im Juli 2025. In Kombination mit einem neuen Niedertemperaturnetz und einem saisonalen Speicher in rund 300 Metern Tiefe ermöglicht sie ein weitgehend emissionsfreies Heizen und Kühlen des Flughafenkopfs (Terminals und umliegende Gebäude).

Als weiterer Baustein der Dekarbonisierung wurde die Zusammenarbeit mit dem Schweizer Cleantech-Unternehmen Synhelion fortgeführt. Am Flughafen wurde weltweit erstmals ein mit [Solar-Diesel](#) betriebener Passagierbus im regulären Betrieb eingesetzt. Der erfolgreiche Einsatz unter realen Bedingungen zeigt, dass synthetische Treibstoffe mit bestehenden Antrieben kompatibel sind und ohne Anpassungen an Fahrzeugen oder Infrastruktur eingesetzt werden können. Sie stellen damit eine Ergänzung zur Elektrifizierung dar, insbesondere für einige Spezialfahrzeuge wie jene für den Winterdienst, die sich noch nicht elektrifizieren lassen. Ab 2027 bezieht die Flughafen Zürich AG im Rahmen eines fünfjährigen Abnahmevertrags jährlich 30'000 Liter Solar-Diesel von Synhelion und setzt diesen zunächst für Passagierbusse am Flughafen ein. Damit unterstützt sie ein Pionier-Unternehmen für die Produktion von nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF).

Im Bereich der ökologischen Ersatzmassnahmen, mit denen unvermeidbare Eingriffe in schützenswerte Lebensräume durch Bauprojekte ausgeglichen werden, kommt es beim [Revitalisierungsprojekt](#) am Flusslauf der Glatt zu Verzögerungen. Grund dafür sind PFAS-Belastungen im bisher landwirtschaftlich genutzten Boden und an den Uferböschungen. Da der rechtliche Umgang mit PFAS-belastetem Boden derzeit noch nicht abschliessend geregelt ist, wird vorerst nur der erste Bauabschnitt fertiggestellt und bei den weiteren Abschnitten bis zum Vorliegen von Entscheiden seitens Behörden zugewartet.

Im vergangenen Geschäftsjahr erlangte die Flughafen Zürich AG die erfolgreichen Rezertifizierungen ihres Umweltmanagementsystems nach ISO 14001 sowie der Airport Carbon Accreditation (ACA) auf Level 4 – der höchsten bislang erreichbaren Stufe. Diese belegen die Wirksamkeit des Umweltmanagements sowie der Emissions-Reduktionsmassnahmen des Unternehmens. Der Flughafen Zürich darf sich weiterhin zu den führenden europäischen Airports im Umwelt- und Klimaschutz zählen.

COACH-Werte als Fundament der Unternehmenskultur

Im Zentrum der Unternehmensentwicklung stand die Förderung und Entwicklung der Mitarbeitenden. Auch die Führungskräfteentwicklung wurde mit dem Leadership-Programm weiter gestärkt, bei dem die wertebasierte Führung im Zentrum steht.

Mit Formaten wie dem Zukunftstag, den Berufstagen oder der Mitmachkampagne «Take a seat for your future» wurde aktiv für Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten am Flughafen geworben.

Die zweimal jährlich durchgeführte Mitarbeitendenumfrage diente auch 2025 als wichtige Momentaufnahme. Sie lieferte wertvolle Hinweise für die Weiterentwicklung auf Team- und Unternehmensebene. Die Umfrage basiert auf acht Fragen und misst, wie die COACH-Werte (Collaborative, Open, Agile, Committed, Human) im Arbeitsalltag gelebt werden sowie die Zufriedenheit mit Aufgaben und Führung. Die Resultate werden von den Teams jeweils zeitnah ausgewertet und in konkrete Verbesserungsmassnahmen überführt.

Um den Anforderungen des Arbeitsmarkts auch in Zukunft gerecht zu werden, investiert die Flughafen Zürich AG in vielfältige Massnahmen zum Erhalt und zur Stärkung der Arbeitgeberattraktivität. So führte die Flughafen Zürich AG 2024 zwei zusätzliche Ferientage ein und senkte die Wochenarbeitszeit per 1. Januar 2025 von 42 auf 41 Stunden. Dies ist ein klares Bekenntnis zu Work-Life-Balance und zeitgemässen Arbeitsbedingungen.

Diese Entwicklungen fielen in ein besonderes Jahr für das Unternehmen: 2025 feierte die Flughafen Zürich AG ihr 25-jähriges Bestehen seit der Privatisierung. Das Jubiläum wurde unter anderem durch eine mehrteilige Podcast-Reihe begleitet, in der Mitarbeitende Einblicke in prägende Ereignisse und persönliche Erfahrungen teilten.

Finanzielle Entwicklung

Der anhaltende Anstieg des Verkehrsaufkommens am Standort Zürich wie auch bei den weiteren Gruppenstandorten führte im Berichtsjahr zu neuen Rekordwerten auf den Stufen Ertrag, Betriebs- und Konzernergebnis. Das Konzernergebnis stieg auf CHF 346.5 Mio. (Vorjahr: CHF 326.7 Mio.). Aufgrund der neuen Dividendenpolitik und der erfreulichen Ergebnisentwicklung soll die Ausschüttung an die Aktionäre von CHF 5.70 auf CHF 8.50 je Aktie erhöht werden.

Ergebnisentwicklung

Aviation-Erträge

Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens am Flughafen Zürich erhöhten sich die Einnahmen aus Flugbetriebsgebühren im Berichtsjahr um CHF 31.9 Mio. beziehungsweise 6% auf CHF 612.0 Mio.

Das Total der Aviation-Entgelte sowie der übrigen Aviation-Erträge belief sich im Berichtsjahr insgesamt auf CHF 97.1 Mio., was einer Zunahme von CHF 4.4 Mio. gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Die gesamten Aviation-Erträge entwickelten sich leicht besser als die Wachstumsrate der Passagierzahlen und stiegen von CHF 672.8 Mio. auf CHF 709.1 Mio. (+5%). Dies ist unter anderem auf das stärkere Wachstum bei den Lokalpassegeren zurückzuführen, welche im Vergleich zu den Transferpassagieren höhere Gebühren bezahlen.

Non-Aviation-Erträge

Das Total der Kommerz- und Parkingerträge am Flughafen Zürich erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr nur leicht und betrug CHF 277.0 Mio. (+0.2%). Der wesentliche Faktor für diese Entwicklung ist das reduzierte Kommerzangebot auf der Landseite aufgrund der Bautätigkeit.

Bei den Immobilienenerträgen am Standort Zürich sind die Mieterträge weiter gestiegen, wohingegen die Energie- und Nebenkostenverrechnungen rückläufig waren. Der Anstieg der Mieterträge ist auch auf die Übernahme des Radisson-Blu-Gebäudes zurückzuführen. Der Rückgang der Energie- und Nebenkostenverrechnungen ist hauptsächlich mit tieferen Energiekosten zu begründen, welche auf die Mietenden umgelegt werden können. In Summe kamen die Immobilienenerträge im Berichtsjahr mit CHF 197.9 Mio. rund CHF 0.5 Mio. höher als im Vorjahr zu liegen.

Die Erträge aus Dienstleistungen stiegen im Berichtsjahr hauptsächlich aufgrund von höheren Verkehrsvolumen am Flughafen Zürich um 7% auf CHF 52.3 Mio. an.

Das internationale Geschäft wuchs weiter und profitierte insbesondere von einer positiven Entwicklung des Geschäftes in Lateinamerika. Die Flughäfen in Brasilien

verzeichneten eine deutliche Zunahme der Passagierzahlen und auch die nicht-aviatischen Tätigkeiten zeigten ein erfreuliches Bild. Die Erträge aus internationalen Flughafenkonzessionen stiegen auf CHF 111.6 Mio. (+11 %).

Eine Verringerung der Bautätigkeiten in Lateinamerika im Vergleich zum Vorjahr führte zu einem Rückgang der Erträge aus Bauvorhaben («Concession Accounting») um 61 % auf CHF 10.5 Mio. Insgesamt sanken die Erträge im internationalen Flughafengeschäft um 5 % auf CHF 124.8 Mio. Bereinigt um die für die Erfolgsrechnung neutralen Erträge aus Bauvorhaben wuchsen die Erträge im internationalen Flughafengeschäft um 10 % oder CHF 10.3 Mio.

Das Total der Non-Aviation-Erträge nahm im Berichtsjahr um 0.2 % auf CHF 652.0 Mio. ab. Bereinigt um die Erträge aus Bauvorhaben resultierte ein Wachstum von CHF 14.9 Mio. bzw. 2 %.

Betriebskosten

Die gesamten Betriebskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 1 % auf CHF 598.9 Mio. Die bereinigten Betriebskosten (ohne Aufwendungen aus Bauvorhaben) verzeichneten einen Anstieg von 4 % auf CHF 588.4 Mio.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 10 % auf CHF 270.5 Mio. an. Nebst inflations- und volumenbedingten Anpassungen sowie Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität spiegelte dieser Anstieg auch die Übernahme der Dienstleistungen für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (PRM) per 1. Januar 2025 wider. Letztere wird jedoch gleichermassen durch geringere «Andere Betriebskosten» kompensiert. Die Kosten für Polizei und Sicherheit stiegen gemessen am höheren Passagieraufkommen unterproportional um CHF 3.5 Mio. auf CHF 133.3 Mio. (+3 %). Die Energie- und Abfallkosten verzeichneten einen Rückgang auf CHF 36.0 Mio. (–19 %), wofür hauptsächlich tiefere Beschaffungskosten für Elektrizität verantwortlich waren. Der Kostenblock für Verkauf, Marketing und Verwaltung erhöhte sich um 8 % auf CHF 62.9 Mio. Der Anstieg resultierte in erster Linie aus höheren Softwarekosten und zusätzlicher externer Unterstützung.

Betriebs- und Konzernergebnis

Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) stieg im Vergleich zum Vorjahr um CHF 29.2 Mio. auf CHF 762.2 Mio., was einem Zuwachs von 4 % entspricht. Die EBITDA-Marge lag bei hohen 56.0 %.

Die Abschreibungen und Amortisationen erhöhten sich im Berichtsjahr auf CHF 311.4 Mio. (+4 %). Dieser Anstieg ist unter anderem auf die Übernahme des Radisson-Blu-Gebäudes und neue Projektaktivierungen wie beispielsweise die Vorfelderweiterung in der Zone West zurückzuführen. Ebenfalls enthalten ist eine Wertminderung des chilenischen Flughafens in Iquique in Höhe von CHF 6.1 Mio. Die angepassten Annahmen bezüglich der künftigen Entwicklung der Passagierzahlen und Erträge sowie Kostensteigerungen in einem Bauprojekt waren hierfür die Hauptgründe.

Das Finanzergebnis verbesserte sich von CHF –20.1 Mio. auf CHF –16.1 Mio., was im Wesentlichen auf höhere Zinserträge bei den brasilianischen Tochtergesellschaften zurückzuführen ist.

Das Konzernergebnis für das abgeschlossene Jahr konnte um 6% auf CHF 346.5 Mio. gesteigert werden (Vorjahr: CHF 326.7 Mio.), was einen neuen Rekordwert markiert.

Investitionen

Insgesamt hat die Flughafen Zürich AG im Berichtsjahr CHF 716.5 Mio. (Vorjahr: CHF 570.9 Mio.) in Sachanlagen, Projekte in Arbeit, in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie Flughafenbetreiberprojekte investiert, davon CHF 503.3 Mio. am Standort Zürich (Vorjahr: CHF 292.5 Mio.). Darin enthalten ist der Kauf des Radisson-Blu-Gebäudes für CHF 155.0 Mio.

Das grösste Einzelprojekt am Standort Zürich stellte dabei die Entwicklung Flughafenkopf (neues Dock A, Tower sowie Dockwurzel etc.) dar. Weitere wesentliche Projekte waren die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage, die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen sowie die Entwicklung der Fracht.

Vermögens- und Finanzlage

Per Ende 2025 beliefen sich die flüssigen Mittel und Festgelder (ohne Lärmfonds) auf CHF 383.9 Mio., wobei etwas mehr als CHF 280 Mio. auf den Standort Zürich entfielen.

Im Juni 2025 konnte sich die Flughafen Zürich AG erfolgreich mit einer 15-jährigen Anleihe über CHF 150.0 Mio. (Coupon 1.1775%) am Schweizer Kapitalmarkt refinanzieren.

Ausgehend vom operativen Cashflow in Höhe von CHF 688.4 Mio. und den Investitionen in Sachanlagen, Projekte in Arbeit, in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie Flughafenbetreiberprojekte von insgesamt CHF 716.5 Mio. resultierte für das Berichtsjahr ein Free Cashflow von CHF –28.1 Mio. (Vorjahr: CHF 70.7 Mio.).

Dividende für das abgelaufene Finanzjahr 2025

Die Flughafen Zürich AG verfolgt ab dem Finanzjahr 2025 eine neue Dividendenpolitik, welche die Auszahlung einer ordentlichen Dividende in Höhe von rund 50% des um Sondereffekte bereinigten Reingewinnes vorsieht. Zusätzlich wird die Ausschüttungsquote um weitere rund 25% erhöht, sofern die Verschuldungskennzahl «Finanzschulden (netto) / EBITDA» unter 2.5x liegt.

Die Verschuldungskennzahl «Finanzschulden (netto) / EBITDA» betrug 1.8x per Ende 2025. Der Verwaltungsrat beantragt somit der Generalversammlung die Ausschüttung einer ordentlichen Dividende in der Höhe von CHF 8.50 je Aktie.

Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven

An den Generalversammlungen der Jahre 2023 bis 2025 wurden die im Einzelabschluss vorgesehenen Zuweisungen an die gesetzlichen Gewinnreserven nicht beantragt. Dieser formelle Fehler hat keine Auswirkung auf die Höhe des Eigenkapitals. Die Flughafen Zürich AG verfügte stets über freiwillige Gewinnreserven und ausreichende Gewinnvorträge. Die Flughafen Zürich AG bedauert diesen Fehler und hat Massnahmen ergriffen, um entsprechende Vorkommnisse in Zukunft zu verhindern. An der nächsten Generalversammlung im April wird eine entsprechende formelle Korrektur vorgelegt.

Finanzieller Ausblick

Am Standort Zürich wird für das Jahr 2026 ein Passagierwachstum zwischen 2.0% und 3.0% erwartet, was einem Passagiervolumen von über 33 Mio. Passagieren entspricht.

Am 1. Oktober 2026 tritt am Flughafen Zürich voraussichtlich eine neue Gebührenperiode in Kraft, wodurch die Gebühren für die Flughafenutzer in Summe um rund 10% sinken werden. Unter Berücksichtigung des prognostizierten Passagierwachstums und der tieferen Gebühren ab 1. Oktober 2026 wird mit einer stabilen Entwicklung der Aviation-Erträge für das laufende Jahr gerechnet.

Am Standort Zürich dürften sich die Kommerzerträge aufgrund der anhaltenden Schliessung von Kommerzflächen im Rahmen des Projekts zur Entwicklung der landseitigen Passagierflächen seitwärts bewegen. Daneben werden sich die steigenden Verkehrszahlen auf die Parkingbelegung auswirken. Ebenfalls werden leicht steigende Immobilienerträge erwartet. Die Erträge aus dem internationalen Geschäft werden erneut steigen, wobei auch die Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Noida, Indien, positiv zur Entwicklung beitragen wird. Die Non-Aviation-Erträge werden insgesamt höher erwartet.

Im Geschäftsjahr 2026 wird hauptsächlich die Eröffnung des neuen Flughafens Noida zu einem Anstieg der Betriebskosten führen. Am Standort Zürich wird dagegen nur ein sehr moderater Kostenanstieg erwartet.

Insgesamt erwartet die Flughafen Zürich AG für das Jahr 2026 ein Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA) auf dem Niveau des Vorjahres. Der Konzerngewinn hingegen dürfte niedriger ausfallen als im letzten Geschäftsjahr. Neben der Gebührenreduktion in Zürich werden mit der Eröffnung des Flughafens Noida Abschreibungen und Zinsaufwände die Erfolgsrechnung belasten.

Die Investitionen am Standort Zürich werden im Jahr 2026 voraussichtlich zwischen CHF 350 und 400 Mio. betragen. Bei den Tochtergesellschaften im Ausland werden schätzungsweise Investitionen in Höhe von CHF 100 Mio. erwartet, wobei der Abschluss des Baus des neuen Flughafens in Noida den Hauptanteil ausmachen wird.

Risiko- und Compliance Management

Das Risiko- und Compliance Management ist für die Flughafen Zürich AG ein zentraler Bestandteil einer effektiven Unternehmensführung. Ein umfassendes Risikomanagement gewährleistet einen disziplinierten und bewussten Umgang mit Risiken. Es sorgt für Transparenz hinsichtlich der wesentlichen, mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken und ermöglicht die laufende Überprüfung und Beurteilung des Risikoprofils. Das gruppenweite Compliance-Management-System dient zur systematischen Einhaltung der jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften sowie unternehmensinterner Weisungen und Richtlinien und stellt damit die Grundlage für rechtssicheres, integrires und verantwortungsbewusstes Handeln innerhalb der Flughafen Zürich AG dar.

GRI 2-23

Risiko-Management-System

Risikomanagement als Führungs- und Arbeitsinstrument

Das Risiko-Management-System der Flughafen Zürich AG ist als gruppenweites Führungs- und Arbeitsinstrument etabliert und bildet die Grundlage für eine strukturierte, nachhaltige und transparente Steuerung unternehmerischer Risiken. Das übergeordnete Ziel besteht darin, die nachhaltige Existenz sowie Rentabilität des Unternehmens sicherzustellen und die Umsetzung der Unternehmensstrategie effektiv zu fördern. Es enthält folgende Elemente:

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

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung tragen die aktienrechtliche Gesamtverantwortung für die Sicherung der Existenz und Wirtschaftlichkeit der Flughafen Zürich AG. Dabei obliegt dem Verwaltungsrat die Oberaufsicht über das Risikomanagement, während das Audit & Finance Committee ergänzend die Wirksamkeit des Risiko-Management-Systems überwacht. Der Chief Financial Officer (CFO) ist als Chief Risk Officer (CRO) der Risikomanagement-Beauftragte der Geschäftsleitung.

Das Group Risk Office ist dem Chief Financial Officer in dessen Funktion als Chief Risk Officer unterstellt und legt gruppenweit Mindestvorgaben für das dezentrale Risikomanagement fest. Darüber hinaus ist das Group Risk Office für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Risiko-Management-Systems verantwortlich.

Die jeweiligen Mitglieder der Geschäftsleitung sind für die in ihrem Verantwortungsbereich zugeordneten Risiken zuständig. Sie tragen die Verantwortung für die Identifikation, Bewertung und Steuerung dieser Risiken (Risk-Ownership-Konzept).

Im Rahmen des gruppenweiten Risikomanagements der Flughafen Zürich AG wird zweimal jährlich ein strukturiertes Risk Self Assessment durchgeführt. Dabei sind die jeweiligen Risk Owner verpflichtet, die ihnen zugeordneten Risiken zu beurteilen, Veränderungen zu identifizieren, neue Risiken zu melden und den Fortschritt bei der Umsetzung der definierten Massnahmen zu dokumentieren. Das Group Risk Office begleitet und unterstützt diesen Prozess und wertet die Ergebnisse zentral aus.

Die Resultate des Risk Self Assessments werden im Rahmen des Risk Committees, dessen Vorsitz der Chief Risk Officer innehat, diskutiert und verabschiedet. Die konsolidierte Risikoberichterstattung erfolgt einmal jährlich zuhänden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats.

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Risikomanagements und zur Gewährleistung eines adäquaten Umgangs mit neuen und veränderten Risiken wird regelmässig ein externes Benchmarking mit einem unabhängigen Partner durchgeführt. Ergänzend findet jährlich eine unternehmensweite Befragung zur Risikolandschaft statt, um zusätzliche Einschätzungen und Impulse aus der Organisation zu gewinnen.

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% 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 Gebührenfestsetzungsverfahren 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, sodass sich das Risiko betreffend Unterdeckungen, aber auch die Chance auf Überdeckungen entschärft hat ([> Roll-Over-Mechanismus](#)). Im April 2025 wurde das Verfahren zur ordentlichen Anpassung der Flughafengebühren gestartet. Die Verfügung neuer Gebühren wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 erfolgen.

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 Drehkreisbetrieb und die Interkontinentalverbindungen, insbesondere ab 22 Uhr, erheblich gefährden. In der Konsequenz würden auch zahlreiche Zubringer-Verbindungen ersatzlos wegfallen.

2 Nachfragerückgang/Betriebsunterbrechung aufgrund externer Einflussfaktoren

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass der Luftverkehr sensitiv auf externe Ereignisse wie 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, zum Beispiel aufgrund von Sicherheitsbedenken, unsicherer politischer Lage oder sinkender Kaufkraft. Zudem können Embargos, beispielsweise in Form von eingestellten Flugverbindungen, erhebliche Auswirkungen auf das Angebot haben. Weiter können Einschränkungen im Luftraum, beispielsweise durch temporäre Sperrzonen, Umleitungen und Kapazitätsengpässe nach sich ziehen, was die Flugzeiten verlängert und die Pünktlichkeit deutlich beeinträchtigen kann.

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, sodass 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, Quarantänenvorschriften 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 die Verknappung von erneuerbaren Ressourcen. So werden die genannten Entwicklungen ständig bei Ausbau- und Umbaumassnahmen berücksichtigt, z.B. im Entwässerungssystem und bei Kühlanlagen, aber auch in Abfertigungsprozessen.

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 führt grundsätzlich keine Bodenabfertigungstätigkeiten aus. Eine Ausnahme bilden die PRM Dienstleistungen (Passagiere mit eingeschränkter Mobilität), die seit Januar 2025 durch die Flughafen Zürich AG erbracht werden. 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 von operationellen Ereignissen 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 Investitionen in die Infrastruktur

Im Rahmen der langfristigen Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Zürich investiert die Flughafen Zürich AG in umfangreiche Infrastrukturprojekte, insbesondere in den Neubau des Dock A, des Towers sowie weiterer zentraler Anlagen am Flughafen-kopf. Die Umsetzung von Grossprojekten ist mit inhärenten Risiken verbunden, die potenziell unterschiedliche Phasen des Projektablaufs beeinflussen können.

Ein zentrales Risiko sind Verzögerungen oder erhöhte Kosten bei Planung und Umsetzung. Mögliche Ursachen hierfür sind beispielsweise Lieferengpässe bei zentralen Baumaterialien, unerwartete Preissteigerungen am Beschaffungsmarkt oder eine unzureichende Steuerung komplexer Bauabläufe. Verzögerungen in der Fertigstellung oder erhebliche Mehrkosten können die fristgerechte Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur beeinträchtigen und die Umsetzung strategischer Ziele beeinflussen. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass die Verkehrsnachfrage nicht wie vorgesehen bewältigt werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Zürich vorübergehend eingeschränkt wird.

Zur Begrenzung dieser Risiken setzt die Flughafen Zürich AG auf ein professionelles Projektmanagement mit klaren Verantwortlichkeiten, laufender Marktbeobachtung und sorgfältig abgestimmten Ausschreibungs- und Vergabeverfahren. Zudem werden Massnahmen zur Diversifikation der Lieferantenbasis und zur aktiven Steuerung von Kosten und Terminen umgesetzt. Unvorhergesehene Kosten werden aus geplanten Reserven finanziert, und die Umsetzung der Projekte wird durch ein kontinuierliches Kostencontrolling und ein transparentes Reporting laufend überwacht.

5 Internationale Geschäftstätigkeit

Nebst den bereits geschilderten Risiken bergen die Projekte und Beteiligungen im Ausland grundsätzlich vergleichbare unternehmens- beziehungsweise branchen-spezifische Risiken wie der Betrieb des Flughafens Zürich. Zu den standortspezifischen Risiken gehören neben politischen Risiken typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken sowie weitere regulatorische und rechtliche Rahmenbedingungen, 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.

Compliance-Management-System

Die Flughafen Zürich AG versteht Compliance als einen wesentlichen Bestandteil des unternehmensweiten Risikomanagements und zugleich als eigenständige Führungs- und Steuerungsfunktion. Die Flughafen Zürich AG betreibt ein gruppenweites Compliance-Management-System zur systematischen Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sowie der darauf basierenden, unternehmensintern verabschiedeten Richtlinien und der ethischen Grundsätze.

Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesetze, Richtlinien und Grundsätze verbleibt 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 einmal pro Jahr ein umfassendes Compliance-Reporting zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats.

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 internationalen 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 Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur am Standort Zürich. Diese drei Rollen prägen auch die Mehrheits- sowie Minderheitsbeteiligungen, die sie darüber hinaus an ausländischen Flughäfen hält, wobei die Zuständigkeit je nach Standort variiert. Zu ihrem Portfolio gehören die Flughäfen in Florianópolis, Natal, Vitória und Macaé in Brasilien, Iquique und Antofagasta (bis 28. Februar 2026) in Chile sowie Noida in Indien, die sich in vollständigem Besitz befinden, sowie Minderheitsbeteiligungen an den Standorten Belo Horizonte und Curaçao. Die genannten Mehrheitsbeteiligungen im Ausland und der Standort Zürich werden im vorliegenden Bericht zusammen als «Flughafen Zürich Gruppe» bezeichnet.

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 Managementverträge (siehe [Gruppenstandorte](#)). 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. Er berichtet zudem über Auswirkungen der Klimaveränderung auf die Geschäftstätigkeit. Ein Verweis auf die Anforderungen der GRI-Standards ist jeweils in der rechten Randspalte zu finden.

Dieses Kapitel stellt die nichtfinanzielle Berichterstattung des Unternehmens gemäss Art. 964a ff. OR dar und gibt Rechenschaft über die entsprechenden Belange zu Umwelt, Sozialem, Arbeitnehmern, Achtung der Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung. Es schliesst die Klimabelange und deren Chancen und Risiken mit ein. Für die übrigen Unternehmensrisiken wird zusammen mit ergänzenden allgemeinen Informationen auf die Abschnitte [Unternehmensporträt](#) und [Risikomanagement](#) verwiesen.

Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen

Die Flughafen Zürich AG richtet ihre nachhaltige Geschäftstätigkeit an den zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung des [United Nations Global Compact](#) (UNGC) aus, dessen Unterzeichnerin sie seit dem Jahr 2021 ist. Sie verpflichtet sich, die Prinzipien gruppenweit einzuhalten, und hat konkrete Vorgaben im Verhaltenskodex ([Group Code of Conduct](#)) festgehalten, der 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 ziehen arbeitsvertragliche Konsequenzen nach sich. Die Mehrheitsbeteiligungen haben den Group Code of Conduct als Mindestanforderung ihren eigenen, zusätzlichen Verhaltenskodizes zugrunde gelegt.

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», die die Flughafen Zürich Gruppe einhält. 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. Die ökologischen Themen werden am Standort Zürich mittels eines Umwelt-Management-Systems bearbeitet, das nach der internationalen Norm ISO 14001:2015 zertifiziert ist. Die Zertifizierung besteht seit 2001 und wird jährlich extern auditiert. Am Flughafen in Noida ist das Bauprojekt ebenfalls nach ISO 14001:2015 zertifiziert.

Mit dem Verhaltenskodex für Geschäftspartner ([Business Partner Code of Conduct](#)) nimmt die Flughafen Zürich Gruppe Unternehmen, mit denen die Flughafen Zürich AG eine Geschäftsbeziehung führt, insbesondere Lieferanten und Konzessionäre, bezüglich Sozial-, Umwelt- und Ethikstandards ebenfalls 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 Verantwortlichen der Bereiche zuständig. Sie alle tragen die gleiche Verantwortung, dass die Prinzipien und Grundsätze des Unternehmens eingehalten werden. Die Koordination und Entwicklung des Themenbereichs Nachhaltigkeit wurde im Berichtsjahr vom Bereichsleiter «Finance & Services» an die Bereichsleiterin «People & Communications» übertragen, in deren Bereich die bisherige Abteilung «Nachhaltigkeit & Umwelt» integriert wurde und die neu «Sustainability & Public Affairs» heisst. Deren Abteilungsleitung hat den Vorsitz des ESG Steering Committee inne, das sich aus den Bereichsleitungen von «Finance & Services» und «People & Communications» sowie Vertreterinnen und Vertretern der Abteilungen «Legal & Compliance», «Financial Services», «International Business» und «Sustainability & Public Affairs» zusammensetzt (aktuelle Informationen siehe [Organisationsstruktur](#)). Das Committee steuert in enger Abstimmung mit den relevanten Fachabteilungen der Linienorganisation die Umsetzung des strategischen Ansatzes zur Nachhaltigkeit und die Erstellung des vorliegenden nichtfinanziellen Berichtes. Die nichtfinanzielle Berichterstattung wird vonseiten des Verwaltungsrats

GRI 2-24

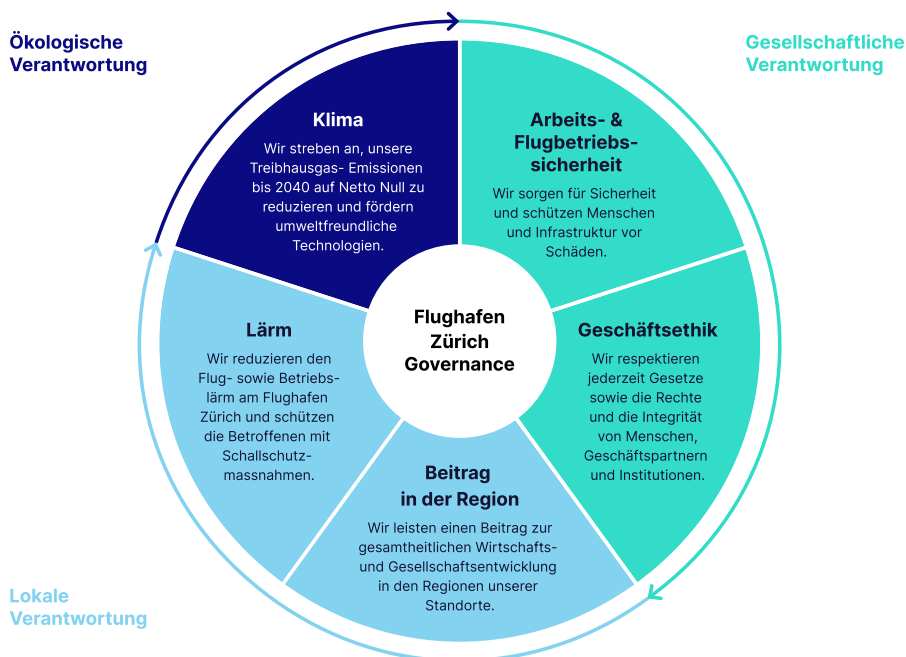
durch das «Audit & Finance Committee» begleitet. Die Oberaufsicht über die nichtfinanzielle Berichterstattung liegt beim Gesamtverwaltungsrat.

Strategischer Ansatz

Die Flughafen Zürich Gruppe hat das Ziel, zu den im Bereich Nachhaltigkeit führenden Flughafenbetreibern zu gehören. Ihr strategischer Ansatz fokussiert auf die Themen Beitrag in der Region, Lärm, Klima, Arbeits- und Flugbetriebssicherheit sowie Geschäftsethik, wie in nachfolgender Grafik abgebildet. Die Geschäftsbereiche Aviation, Commercial, Real Estate und International haben ihre eigenen ESG-Ziele zu erfüllen. Näheres dazu findet sich im Abschnitt [Unternehmenszweck, Strategie und Werte](#).

Das für alle Standorte gültige Ziel ist es, netto null Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 ohne Kompensation bis spätestens im Jahr 2040 zu erreichen. Am Flughafen Noida in Indien strebt das Unternehmen netto null Emissionen sogar bereits bis 2030 an. Darüber hinaus haben die verschiedenen Standorte ihre Ziele in den wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen an die jeweiligen Verhältnisse angepasst. Die Standorte in Lateinamerika und jener in Indien haben je ein «ESG Committee», das die Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit auf strategischer Ebene steuert.

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 Grundlage und ist deshalb in der Grafik im Zentrum dargestellt.



Nachhaltigkeitsambitionen der Flughafen Zürich Gruppe

Auszeichnungen

Im Berichtsjahr erhielt der Flughafen Zürich vom Internationalen Flughafenverband für sein Engagement zugunsten anderer Flughäfen im Rahmen des «Airport Excellence Program» (APEX) einen Anerkennungspreis im Thema Umweltschutz und einen zweiten im Thema Safety. Im Rahmen des Programms hatten Fachleute der Flughafen Zürich AG sogenannte «Peer-Reviews» zur Unterstützung anderer Flughäfen durchgeführt.

Auch in Brasilien wurden Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe ausgezeichnet: Der von der brasilianischen Luftfahrtbehörde vergebene Nachhaltigkeitspreis («Aeroportos Sustentáveis») ging bei den Flughäfen in der Kategorie bis 5 Millionen Passagiere zum vierten Mal in Folge an Florianópolis, auf dem zweiten Platz landete der Flughafen Vitória und auf dem dritten Natal. Alle drei belegen diese Ränge in sämtlichen drei vergebenen Segmenten («Emissionen und Lärm», «Ressourcen» und «Gesellschaft»). Macaé belegte in der Kategorie der Flughäfen bis zu einer halben Million Passagiere im Segment «Emissionen und Lärm» ebenfalls den ersten Platz. Vom lateinamerikanischen Flughafenverband wurden die Flughäfen Florianópolis und Vitória zudem mit je einem Anerkennungspreis («Green Recognition Award») für Projekte im Bereich der Biodiversität ausgezeichnet.



Nachhaltigkeitsthemen

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

Die Flughafen Zürich AG hat ihre Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft im Jahr 2021 mit einer Wesentlichkeitsanalyse nach den Vorgaben von GRI bewertet. Seither wurde die Analyse jährlich überprüft und bei Bedarf geringfügig angepasst. Für die Standorte in Brasilien und Chile wurden im Jahr 2023 je eigene Wesentlichkeitsanalysen auf Basis der 15 für die Gruppe definierten Nachhaltigkeitsthemen erstellt. Dasselbe erfolgte 2024 für den Standort Noida in Indien.

GRI 3-1

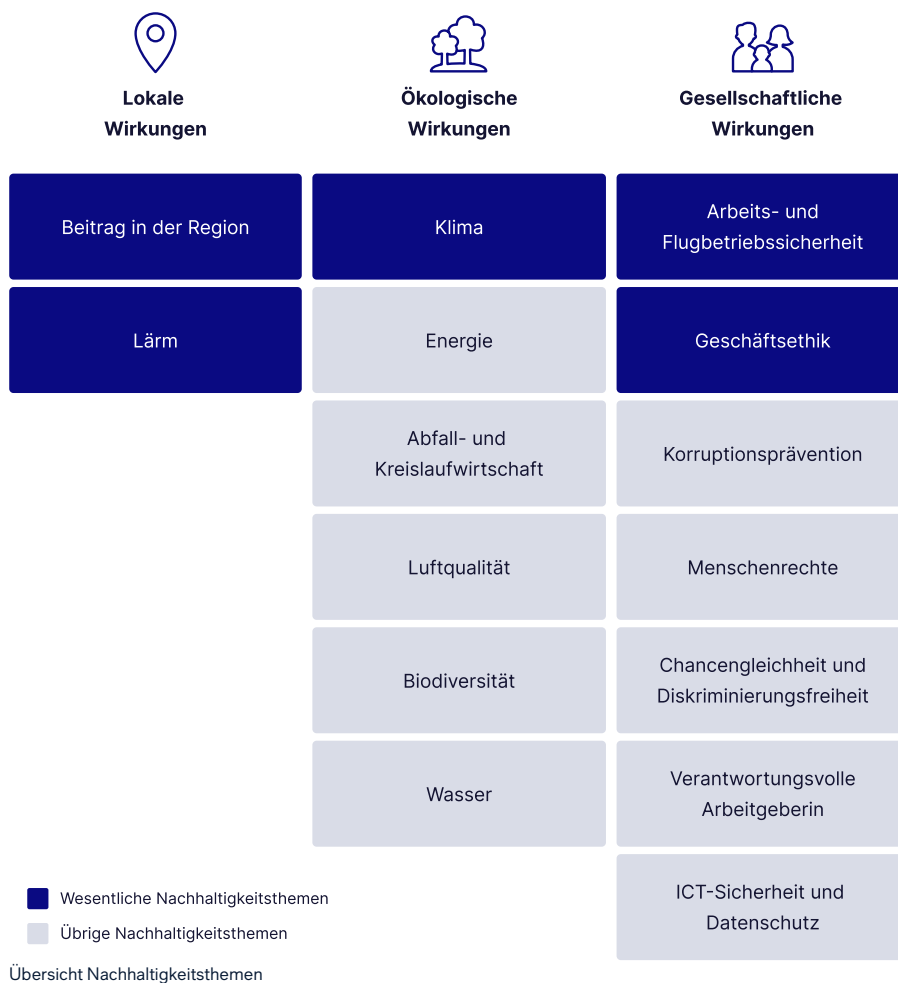
Im Berichtsjahr wurde eine neue gruppenweite doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Basierend auf deren Resultaten wird die strategische Ausrichtung überprüft und neu ausgerichtet. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse im integrierten Bericht 2026 zu veröffentlichen. Die aktuell geltende Strategie und die vorliegende Berichterstattung basieren im Kern noch auf der Wesentlichkeitsanalyse von 2021.

Die Wesentlichkeitsanalyse von 2021 umfasst 15 Nachhaltigkeitsthemen, die für die Flughafen Zürich Gruppe von Relevanz sind. Dazu zählen sowohl für Flughäfen charakteristische Themen wie Sicherheit und Lärm als auch allgemeine Aspekte wie Klimawandel, Biodiversität und Menschenrechte. In einem ersten Schritt wurden sämtliche Themen anhand der Erheblichkeit ihrer Auswirkungen eingestuft. Diese Bewertung erfolgte soweit möglich entlang der Wertschöpfungskette, also unter Berücksichtigung der vor- und nachgelagerten Prozesse. Für die Bestimmung und Bewertung der Themen wurde eine Vielzahl von Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Unternehmensbereichen involviert. Sie brachten auf Basis ihres regelmässig stattfindenden Dialogs mit den Anspruchsgruppen auch deren Sicht in die Analyse ein.

15

Nachhaltigkeitsthemen

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:



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 [› Unternehmenszweck, Strategie und Werte](#)). Diese wesentlichen Themen werden im vorliegenden Bericht in Übereinstimmung mit dem GRI-Standard ausführlicher und mit Kennzahlen angereichert dargestellt.

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

Unser Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals

Die Vereinten Nationen (UN) haben mit der Agenda 2030 einen globalen Referenzrahmen für die nachhaltige Entwicklung festgelegt. Sie umfasst 17 Ziele, die sogenannten «Sustainable Development Goals» (SDG). Alle Mitgliedstaaten sollen die Ziele bis ins Jahr 2030 erreichen. Unternehmen sind wichtige Akteure, die durch 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 identifiziert und zusätzlich sechs davon priorisiert, bei denen ein direkter Zusammenhang zu den fünf in der Nachhaltigkeitsstrategie definierten wesentlichen Themen besteht.



Übersicht SDG



Gesundheit und Wohlergehen

Das Wohlergehen aller Personen, die sich am Flughafen als Mitarbeitende, Passagiere, Besuchende oder anderweitig aufhalten, und der Schutz ihrer Gesundheit haben für die Flughafen Zürich Gruppe eine hohe 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 zu reduzieren.



Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

Mit den Flugverbindungen für Personen und Fracht tragen Flughäfen zu einer positiven Wirtschaftsentwicklung in ihrer Region und darüber hinaus bei. Zudem sind die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe selbst wesentlich an der regionalen Wertschöpfung beteiligt. Sie bieten Arbeit und Einkommen für 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 wo möglich zusammen mit der lokalen Industrie umgesetzt, beispielsweise Konzepte zur nachhaltigen Energieversorgung oder neuartige Baustoffe. Die Entwicklung der Flughäfen geht einher mit dem Bau von weiteren Infrastrukturen wie beispielsweise Bahnen, Energieproduktions- oder Abwasserreinigungsanlagen, die einer nachhaltigen Industrialisierung zugutekommen.



Nachhaltige Städte und Gemeinden

Flughäfen gehören zur grundlegenden Infrastruktur von Ländern 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 Anforderungen 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, zum Beispiel für medizinische Einrichtungen, Bildung, Trinkwasserversorgung, Strassenbau und -beleuchtung.



Massnahmen zum Klimaschutz

Die Luftfahrtbranche steht aufgrund ihres Anteils am Treibhausgasausstoss in Industrie- und Schwellenländern unter besonderer Beobachtung. Flughäfen verursachen durch den Strom-, Wärme- und Kältebedarf sowie mit dem Verbrauch von fossilen Treibstoffen für die Fahrzeuge Treibhausgase. Die Flughafen Zürich Gruppe hat sich deshalb das Ziel gesetzt, bis im Jahr 2040 ihre eigenen Treibhausgasemissionen (Scopes 1 und 2) ohne Kompensation auf netto null zu senken. In Zusammenarbeit mit ihren Flughafenpartnern arbeitet die Flughafen Zürich Gruppe zudem an der Senkung der Treibhausgasemissionen 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 für das Unternehmen zentral und sie setzt sich innerhalb ihres Einflussbereichs dafür ein, dass dies gewährleistet ist.

Einbindung der Anspruchsgruppen

Die Flughafen Zürich Gruppe steht mit verschiedensten Anspruchsgruppen im Dialog, sei es in der Schweiz oder an ihren Standorten im Ausland.

Unsere Anspruchsgruppen

Für die Flughafen Zürich Gruppe hat der Dialog mit ihren Anspruchsgruppen grosse Bedeutung. Er erlaubt es dem Unternehmen, die Ansichten, Bedenken und Erwartungen der Anspruchsgruppen zu kennen und Verständnis und Akzeptanz für Unternehmensentscheide zu schaffen. Gleichzeitig bringt das Unternehmen so Entwicklungen im Umfeld in Erfahrung, um frühzeitig auf mögliche Risiken für die Geschäftstätigkeit reagieren zu können. Die Flughafen Zürich Gruppe überprüft jährlich die Liste der Anspruchsgruppen und bezieht dabei interne Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Geschäftsbereichen ein, die sich auch mit der Wesentlichkeitsanalyse befassen. Im Berichtsjahr wurden keine Änderungen vorgenommen.

GRI 2-29



Anspruchsgruppen der Flughafen Zürich Gruppe

Anwohnende

Die Flughafen Zürich AG pflegt an allen Standorten einen aktiven Dialog mit der Bevölkerung in der Region. Am Standort Zürich ist das Unternehmen speziell zum Thema Lärm im 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, über eigene Publikationen, an Anlässen und in Zusammenarbeit mit den politischen Gemeinden. Wichtige Themen waren im Berichtsjahr erneut: Pünktlichkeit und Betriebszeiten, Lärmentwicklung und Lärmschutz sowie Bauprojekte am Flughafen Zürich. Auch mit Bürgerorganisationen steht das Unternehmen im Austausch. Für Anliegen von lärmbeeinträchtigten Anwohnenden wird zudem ein rund um die Uhr erreichbares «Lärmtelefon» betrieben. Weitere Informationen dazu sind im Abschnitt [> 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 Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien pflegen Kontakte zu den Anwohnenden vor allem über Projekte, die sie im gesellschaftlich-kulturellen Bereich in Partnerschaft mit NGOs umsetzen. Sie sind zudem behördlich verpflichtet, Informationen über Lärmimmissionen bereitzustellen und ein Onlineformular für die Einreichung von Beschwerden anzubieten. Auch in Noida, Indien, steht das Unternehmen vor allem über Projekte im Austausch mit den Anwohnenden. Wichtige Themen sind Gesundheitsversorgung, Weiterbildung und die Beschäftigung am Flughafen.

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. Die Kanäle werden alle lokal betreut. Die Kundenzufriedenheit wird durch interne und externe Befragungen systematisch analysiert und mit anderen Flughäfen verglichen. Aus den Resultaten werden kontinuierlich Verbesserungsmassnahmen abgeleitet und umgesetzt. Das Unternehmen informiert die Passagiere auf diversen Kanälen regelmässig und proaktiv über relevante Themen zum Flugbetrieb und zur Vorbereitung auf eine Flugreise. Vonseiten der Kundinnen und Kunden ist die Entnahme von verbotenen Gefahrgütern aus dem Gepäck dennoch ein wiederkehrendes Thema. Auch Anliegen zu fehlendem oder beschädigtem Gepäck sowie zu den Wartezeiten und Beschwerden über das Verhalten der Flughafenmitarbeitenden haben die Kundinnen und Kunden beschäftigt.

Bei von Dritten regelmässig durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen unter Passagieren wurde der Flughafen Zürich erneut mehrfach ausgezeichnet (siehe [> 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 eigenverantwortlich 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. Analog gestaltet sich die Situation an den Standorten im Ausland.

Die Flughafen Zürich AG als Konzessionärin legt grossen Wert auf eine faire und transparente Zusammenarbeit mit allen Flughafenpartnern. Sie ist an durchgehend 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. Am Standort Zürich sind dies beispielsweise das «Airport Partners-Meeting» und 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 regelmässige bilaterale Treffen statt. Ein wichtiges Thema ist ausserdem an allen Standorten die Flugbetriebssicherheit, zu der übergreifende Aktivitäten, beispielsweise Kampagnen, stattfinden.

Forschung, Lehre und Bildung

Die Unternehmen der Flughafen Zürich Gruppe stehen in engem Kontakt mit Schulen, Hochschulen und Unternehmen, die in der Bildung und der Forschung tätig sind. Am Standort Zürich treten Expertinnen und Experten aus dem Unternehmen regelmässig an öffentlichen Veranstaltungen auf oder unterrichten an verschiedenen Hochschulen als Dozierende und pflegen so den Austausch mit Studierenden sowie mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern. In Brasilien unterhält das Unternehmen Partnerschaften mit öffentlichen Schulen zur Vermittlung von Wissen im Umweltschutz oder zur gemeinsamen Durchführung von gemeinnützigen Projekten. Punktuell stellt die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich personelle Ressourcen und ihre Infrastruktur als Plattform für die praxisnahe Forschung an neuen Technologien zur Verfügung. Der ZRH Innovation Hub der Flughafen Zürich AG beispielsweise führt entsprechende Pilotprojekte durch und testet neue Technologien, die entweder noch nicht marktreif oder noch nicht in der Flughafenbranche etabliert sind, aber grosses Potenzial für Effizienzsteigerungen bieten.

Hoch gewichtet wird am Standort Zürich die Vernetzung mit der Berufsbildung, weshalb sich das Unternehmen an einer Berufsschule engagiert und den Erfahrungsaustausch mit anderen Personen aus der Berufsbildung sucht. Mitarbeitende, Berufs- und Praxisbildende engagieren sich ausserdem 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, 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. Zusätzliche Informationen zu den lokalen Lieferanten sowie Ausschreibungsanforderungen sind im Abschnitt [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 bereiten Information zeitnah und bedarfsgerecht auf und sind auf hohe Qualität bedacht. Im Berichtsjahr interessierten vor allem betriebliche Themen rund um Pünktlichkeit, Fluglärm und die Entwicklung der Nachfrage. Zudem standen Investitionen in eine moderne Infrastruktur und Nachhaltigkeitsthemen besonders im Fokus.

Mitarbeitende

Innerhalb der Flughafen Zürich AG wird eine offene und transparente Kommunikationskultur gepflegt. An allen Standorten 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 Flughafen Zürich AG stellt am Standort Zürich allen Mitarbeitenden ein Mobiltelefon zur Verfügung, was den Zugang zu interner elektronischer Information insbesondere für Mitarbeitende ohne ständigen Büroarbeitsplatz weiter verbessert.

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

Nichtregierungsorganisationen

Die Flughafen Zürich Gruppe steht im Austausch mit zahlreichen Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Durch die breite Palette von Themen gehören am Standort Zürich Organisationen aus allen Bereichen der Gesellschaft dazu. Einen besonderen Stellenwert haben Organisationen, die 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 NGOs statt. Dazu gehören insbesondere Interessengruppen der Wirtschaft und des Gewerbes, für die Themen der wirtschaftlichen Entwicklung im Vordergrund stehen. An den brasilianischen Standorten sowie in Noida, Indien, pflegt das Unternehmen

Partnerschaften mit NGOs für die Umsetzung von gesellschaftlichen und ökologischen gemeinnützigen Projekten.

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 waren im Berichtsjahr der Erhalt der aktuellen Betriebszeiten sowie verspätete Flüge, insbesondere in den sensiblen Randzeiten.

Am Standort Zürich findet jährlich ein Gemeindeanlass 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 statt – mit Mitgliedern des Regierungsrats, des Kantonsrats oder mit den Fachbehörden, insbesondere mit dem kantonalen Amt für Mobilität. Ein entsprechender Dialog besteht auf Bundesebene mit dem Bundesrat, mit Kommissionen der eidgenössischen Räte oder mit 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 bei eigener Betroffenheit aktiv ein – schwerpunktmässig bei Infrastruktur-, Verkehrs-, Raumplanungs- und Umweltthemen.

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 und Partnerschaften

Die Flughafen Zürich AG ist Mitglied oder Partnerin von verschiedenen Branchenverbänden, Handelskammern und Standortorganisationen sowie Nachhaltigkeitsnetzwerken. Die Verbandsmitgliedschaften und Partnerschaften unterstützen die Flughafenbetreiberin bei der Erreichung ihrer Unternehmensziele, der Sicherung der Rahmenbedingungen zur Erfüllung des Konzessionsauftrags, der Weiterentwicklung der Infrastruktur sowie bei der Umsetzung ihrer Klimastrategie, netto null eigene CO₂-Emissionen bis 2040 zu erreichen.

GRI 2-28

Das Unternehmen unterstützte im Berichtsjahr insbesondere die folgenden Verbände und Organisationen durch finanzielle Beiträge und engagierte sich darüber hinaus zumeist auch personell, etwa durch die Mitwirkung in Vorständen oder Arbeitsgruppen:

Aerosuisse, Airports Council International (ACI) Europe, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Avenir Suisse, Aviationsuisse, Aviation Research Center Switzerland (ARCS), Charta Kreislaufforientiertes Bauen, economiesuisse, Flughafenregion Zürich, Verein freiwillig@Kloten, Greater Zurich Area, KMU- und Gewerbeverband Kanton Zürich, Handelskammer D-CH, IG Flughafen Zürich, Komitee Weltoffenes Zürich, Lifefair Plattform für Wirtschaft und Nachhaltigkeit, LITRA Informationsdienst für öffentlichen Verkehr, Öbu Schweizer Verband für nachhaltiges Wirtschaften, Verein Pro Flughafen, Schweizer Reise-Verband (SRV), Swiss American Chamber of Commerce, swisscleantech, Swiss-Indian Chamber of Commerce, Swissmem Industriesektor Commercial Infrastructure, Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network (SPIN), UN Global Compact, Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit, Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland (VSUD), Verein Standort Zürcher Unterland, Zürcher Handelskammer, Zürcher Volkswirtschaftliche Gesellschaft.

Die Mitgliedschaften und Partnerschaften sind langfristig ausgelegt und in der Regel mit wiederkehrenden Beiträgen verbunden. Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG für die Mitgliedschaften und Partnerschaften total CHF 505'000.– aufgewendet.

Über ihre Mehrheitsbeteiligungen ist die Flughafen Zürich Gruppe zudem Mitglied bei Airports Council International (ACI) LAC (Latin America and Caribbean) / APAC-MIE (Asia Pacific-Middle East). Weiter in Brasilien: GRI Club, Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA), American Chamber of Commerce (AmCham). Und in Indien: Association of Private Airport Operators (APAO), Air Cargo Forum India (ACFI) und Air Cargo Agents Association of India (ACAAI). Für diese Mitgliedschaften wurden Beiträge in der Gesamtsumme von CHF 67'000.– entrichtet.

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 haben eine positive Wirkung auf die Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft an ihrem jeweiligen Standort. Dies sowohl durch ihre unmittelbare Geschäftstätigkeit als auch darüber hinaus. Grundlegend ist es die Funktion von Flughäfen, ihr Einzugsgebiet mit Interkontinentalflügen an die Welt anzubinden. Das erreichen sie mit einem breiten Angebot an Flugverbindungen. Die Flughäfen erfüllen darüber hinaus 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. Die Attraktivität der Flughafenregion zeigt sich am Standort Zürich auch am starken Bevölkerungswachstum.

GRI 3-3

Ansatz und Fortschritt

Direktverbindungen als Standortvorteil

Die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe sind in unterschiedlich gelagerten Märkten aktiv. Für den mit Abstand grössten Flughafen, jenen am Standort Zürich, ist die Rolle als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs sowohl im Konzessionsauftrag des Bundes als auch im Unternehmenszweck festgehalten. Es gehört zum Selbstverständnis des Unternehmens, diesen Auftrag des Bundes 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. Die Schweiz als hochindustrialisiertes und dienstleistungsorientiertes Land ist im Besonderen auf die Vernetzung auf dem Luftweg angewiesen. Dank diesem Angebot siedeln sich Unternehmen an, die in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung von der guten Anbindung profitieren, und es reisen Touristinnen und Touristen in die Schweiz. 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. Gleiches gilt – in unterschiedlicher Ausprägung – auch für die Standorte mit Mehrheitsbeteiligung im Ausland.

Die Flughafen Zürich Gruppe setzt sich an all ihren Standorten aktiv dafür ein, ein dichtes Netz an Direktverbindungen aufrechtzuerhalten und dieses punktuell zu erweitern, indem sie Potenziale ermittelt und darüber mit den Fluggesellschaften einen engen Austausch pflegt. Zudem strebt sie ein hohes Qualitätsniveau der Flughafeninfrastruktur und der -dienstleistungen an, damit es für Fluggesellschaften attraktiv bleibt, die Verbindungen anzubieten.

Am Flughafen Zürich wurden im Berichtsjahr 220 Destinationen (Vorjahr: 205) in 75 Ländern (Vorjahr: 74) regelmässig bedient.

Flüge zu

220

Destinationen ab Zürich

Regionale Wertschöpfung

Mit dem Betrieb der Flughäfen hat die Flughafen Zürich Gruppe einen erheblichen positiven Einfluss auf die Wertschöpfung in den jeweiligen Regionen der Standorte. 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 Schweizer Franken in die Entwicklung der Infrastruktur. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 investierte das Unternehmen pro Arbeitstag durchschnittlich CHF 1 Mio. für die Entwicklung und den Unterhalt des Flughafens Zürich. Das Unternehmen schafft so Arbeitsplätze und Einkommen und ist eine bedeutende Auftraggeberin im Baugewerbe. Informationen zu den aktuellen Entwicklungsprojekten sind im Abschnitt 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 2025 insbesondere in den Bau des neuen Flughafens Noida in Indien sowie in die Erweiterung der Flugzeugstandplätze am Flughafen Iquique in Chile.

Bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt die Flughafen Zürich AG bei gleichwertiger 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 89% (CHF 594 Mio.) des relevanten Auftragsvolumens der Flughafen Zürich AG von rund CHF 664 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 betrifft sowohl die Aufträge im Staatsvertragsbereich (GATT/WTO, inkl. Bilaterales Abkommen I) als auch jene im Nicht-Staatsvertragsbereich. Beschaffungen werden nach Bundesrecht ausgeschrieben. Weitere Informationen zum Thema sind in den Abschnitten [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 schüttete die Flughafen Zürich AG Dividenden im Umfang von CHF 647 Mio. an die öffentliche Hand aus und zahlte weitere CHF 963 Mio. Steuern in der Schweiz (Bund, Kanton, Stadt und Gemeinden) aus. Somit beläuft sich der rein finanzielle Beitrag in den letzten 25 Jahren

auf CHF 1.61 Mia. 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 Beteiligungen 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 nicht nur Durchgangsstationen für Flugreisen, sondern auch eigene Destinationen, die 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, des sogenannten Modalsplits. Im Berichtsjahr wurden die Ergebnisse der Erhebung aus dem Jahr 2024 veröffentlicht. Das für das Jahr 2030 vorgesehene Ziel von 46 % wurde bereits 2024 erreicht.

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 260'000 Personen besucht. Kongresse, Geschäftstreffen oder Events aller Art finden ebenfalls am Flughafen statt. Mit dem Circle und dem angegliederten Park auf rund 80'000m² Grünfläche laden weitere Orte 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. Baurekurse verhindern weiterhin die Erstellung einer Aussichtsplattform («Spotterhügel») im westlichen Teil des Flughafens.

Die folgende Darstellung zeigt die Teilnahme an Besucherangeboten am Flughafen Zürich.

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2023	2024	2025
Durchgeführte Führungen, Rundfahrten und Touren	Anzahl Gruppen	3'420	3'698	4'107
	Anzahl Personen	70'314	78'159	88'773

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 Veranstaltungsmöglichkeiten. Im Berichtsjahr fanden dort 154 Veranstaltungen statt, die gesamthaft von 97'660 Personen besucht wurden.

Zudem nahmen 965 Personen an 39 Flughafenführungen teil. Weiter finden sich am Flughafen Angebote der staatlichen Grundversorgung, zum Beispiel ein Standort des Strassenverkehrsamts für die Abwicklung der Fahrzeugzulassung oder eine Tagesklinik im ehemaligen Terminalgebäude.

Partner für Forschung und Bildung

Die Zusammenarbeit mit Universitäten, Hochschulen und Unternehmen, die in der Forschung tätig sind, ist für die Flughafen Zürich AG ein wichtiges Anliegen. Mitarbeitende am Standort Zürich stellen beispielsweise 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 Abschnitt [Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#) weitere Informationen zu finden.

Sponsoring, gemeinnützige Aktivitäten und Partnerschaften

Die Flughafen Zürich AG setzt mit ihrem Sponsoring ein Zeichen für gesellschaftliches Engagement in der Region. Der Fokus liegt am Standort Zürich auf den drei Bereichen Vereinsleben und Kultur, Sport sowie Nachhaltigkeit.

Die Flughafen Zürich AG unterstützt gezielt kleinere lokale Vereine aus Sport und Kultur sowie weitere gemeinnützige Organisationen. Zusätzlich fördert sie Stadt- und Dorffeste sowie ausgewählte grössere kulturelle Veranstaltungen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Nachwuchsförderung im Eishockey. Als Hauptpartnerin der Young Flyers, eines Zusammenschlusses regionaler Eishockeyvereine mit über 700 Nachwuchsspielerinnen und -spielern, leistet die Flughafen Zürich AG einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung junger Talente. Darüber hinaus engagiert sich das Unternehmen als Sponsor beim EHC Kloten, dem lokalen Klub in der höchsten Schweizer Spielklasse. Zudem unterstützt die Flughafen Zürich AG gezielt Nachhaltigkeitsprojekte in der Region, um ökologische Verantwortung und gesellschaftlichen Mehrwert zu fördern.



Spieler der Young Flyers.

Neben monetärer Unterstützung stellt die Flughafen Zürich AG beim Sponsoring 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 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 Bildungscharakter 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 Schutz der Küstenvegetation in Vitória wurde weiter mit Monitoring und Schutzmassnahmen

begleitet, nachdem in den Vorjahren neue Pflanzen zur Wiederherstellung der ursprünglichen Küstenvegetation gesetzt worden waren. In Macaé wurde im Berichtsjahr das «Jiu-Jitsu-Projekt» weitergeführt. Es bietet 60 Kindern des angrenzenden Quartiers «Piracema» kostenlosen Unterricht in dieser Selbstverteidigungstechnik an. In Natal und Florianópolis wurden rund 225 Kinder aus benachteiligten Verhältnissen für Führungen am Flughafen empfangen. Die Kinder verbrachten einen erlebnisreichen Tag und lernten die vielfältige Welt der Luftfahrt kennen.



Teil des Projekts «Água e Vida» ist ein Tag am Strand, um den Abfall einzusammeln, wie hier in Macaé.

Am Standort Noida in Indien wurden die Aktivitäten zugunsten der lokalen Bevölkerung weitergeführt, teilweise in Zusammenarbeit mit lokalen Nichtregierungsorganisationen. Das Unternehmen erfüllt damit seine Verpflichtung zur Durchführung von gemeinnützigen Projekten, geht mit seinem Engagement aber deutlich über den obligatorischen Teil hinaus. Den ersten Schwerpunkt bildet ein Bildungsprogramm zur praxisnahen Weiterbildung von jungen Erwachsenen, das im Berichtsjahr von 28 Personen abgeschlossen wurde. Zum Engagement gehörte auch die Beschaffung von neuem Mobiliar für die technische Schule in Jewar, wo das Projekt durchgeführt wurde. Der zweite Schwerpunkt umfasst sechsmonatige Englischkurse für Kinder an einer Schule in Jewar, von denen rund 100 Kinder profitierten. Der dritte Schwerpunkt richtet sich an Personen, die aufgrund des Flughafenbaus durch die Behörden umgesiedelt wurden (siehe Abschnitt [Menschenrechte](#)). Im Berichtsjahr konnten Gesundheitschecks und einfache Behandlungen für 425 Personen angeboten werden. Zudem wurden Kurse zur Stärkung der digitalen und finanziellen Kompetenzen, insbesondere für Frauen, sowie ebenfalls Englischkurse durchgeführt. Nach Inbetriebnahme des Flughafens sind weitere Investitionen in den Bereichen Medizin, Bildung, Trinkwasserversorgung und Strassenbau über einen Zeitraum von fünf Jahren geplant.

Lärm

Die Flughafen Zürich Gruppe ist sich bewusst, dass der Flugbetrieb Lärmauswirkungen auf die Umgebung hat. Sie ergreift deshalb verschiedene Massnahmen, um negative Auswirkungen zu verringern.

Relevanz

Fluglärm ist eine wesentliche Auswirkung des Flugbetriebs und am Standort Zürich eine Belastung für viele Anwohnende. Wie viel Lärm an welchem Ort verursacht und wie er wahrgenommen wird, hängt von einer Reihe zusammenwirkender Faktoren ab. Für die räumliche Verteilung ist grundsätzlich die Ausrichtung der Pisten und damit der Flugrouten ausschlaggebend. Letztere orientieren sich an den Gegebenheiten des Geländes und des vorherrschenden Wetters. Weiter spielt eine Rolle, zu welcher Tageszeit und mit welchen Flugzeugtypen geflogen wird, was durch den Flugplan und die eingesetzte Flotte der Fluggesellschaften bestimmt wird. Einen Einfluss haben zudem der technische Stand und die Betriebsart der Triebwerke. Vom Fluglärm werden am Flughafen als weitere Lärmquellen diejenigen auf dem Flughafenareal (z. B. Triebwerktestläufe) sowie der Baulärm unterschieden.

GRI 3-3

Lärmimmissionen stören und können für die Betroffenen gesundheitliche Folgen haben, wobei derselbe Schall je nach Begleitumständen unterschiedlich wahrgenommen werden kann. Am Standort Zürich stehen Flüge nach 23:00 Uhr besonders in der Kritik. Während am Flughafen Zürich mit Blick auf vergleichbare Drehkreuze in Europa die strengste Nachtflugregelung gilt und der Fluglärm seit Jahren zurückgeht, bleibt die Anzahl der von Fluglärm betroffenen Anwohnenden hoch. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Wohnbevölkerung in den betroffenen Gemeinden in den vergangenen Jahrzehnten stark zugenommen hat.

Weniger im Fokus steht die Lärmthematik bei den Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien und Chile. 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, ist westlich der Piste eine Messstation zur Aufzeichnung von Umgebungslärm in Betrieb, eine weitere zum Monitoring des Fluglärms ist geplant.

Ansatz und Fortschritt

Die Flughafen Zürich AG ist bestrebt, den Fluglärm am Flughafen Zürich weiter zu reduzieren und die Betroffenen mit Schallschutzmassnahmen zu schützen. Konkret sollen am Standort Zürich ausserhalb des im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegten Gebiets keine Wohnzonen von Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts (IGW) betroffen sein. Weil die Zahlen des Berichtsjahrs bis zur Publikation dieses Berichts noch nicht vorlagen, beziehen sich die folgenden Ausführungen auf die Zielerreichung des Vorjahrs (2024) im Vergleich mit dem SIL vom 11. August 2021. Am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) wurde das Ziel im Jahr 2024 wie auch 2023 erreicht. In der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) konnte die von Grenzwertüberschreitungen betroffene Fläche von 5.7 ha im Jahr 2023 auf 3.8 ha im Jahr 2024 reduziert werden. Zurückzuführen ist dies auf veränderte meteorologische Verhältnisse, wodurch lärmgünstigere Betriebskonzepte häufiger angewendet werden konnten. Aufgrund von umgesetzten Massnahmen gegen die Verspätungen nahm auch in der zweiten Nachtstunde (23:00 bis 05:00 Uhr) die Fläche von 114.8 auf 98.3 ha im Jahr 2024 ab.

Im [Schallschutzprogramm](#) der Flughafen Zürich AG sind am Standort Zürich verschiedene Massnahmen des passiven Schallschutzes gebündelt, zu denen das Unternehmen 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 auszusahlen. Wie in den Vorjahren wurde dieses Ziel auch im Berichtsjahr erreicht.

Fluglärm zu vermindern und Anwohnende vor Lärm zu schützen sind Ziele, die die Flughafen Zürich AG auf verschiedensten Ebenen angeht und die sie nicht allein erreichen kann. Sie ist auf die Zusammenarbeit mit zahlreichen weiteren Akteuren wie den Behörden im In- und im benachbarten Ausland, dem zuständigen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), den Flughafenpartnern inkl. Fluggesellschaften angewiesen, um Massnahmen erfolgreich umsetzen zu können.

Kommunikation mit der Bevölkerung

Übergeordnet sind die transparente Information sowie der Dialog mit den Anwohnenden und Organisationen zentral, um deren vielfältigen Informationsbedarf zu decken. 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.

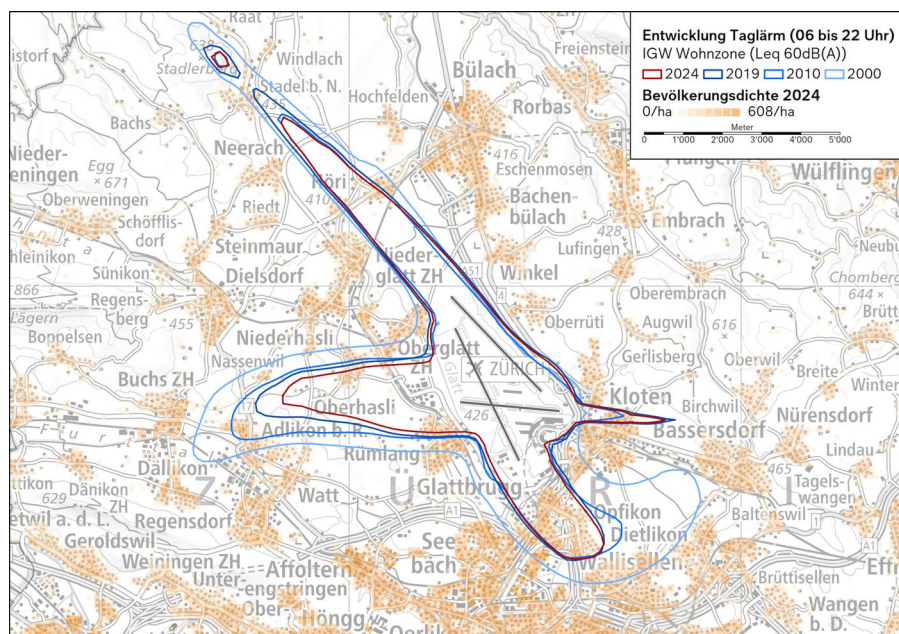
Im Berichtsjahr reduzierte sich die Anzahl an Anfragen und Reklamationen gegenüber dem Vorjahr um 7 % auf 2'586. Der häufigste Grund für Anfragen und Reklamationen waren Starts Richtung Norden und die abendlichen Südanflüge.

Trotz des deutlich geringeren Interesses der Anwohnenden betreiben auch die Standorte in Brasilien je eigene Kanäle, die 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 zu den allgemeinen Beschwerdekanälen sind im Abschnitt [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. Anfang 2025 wurde das Lärmmonitoring-System umfassend modernisiert. Die Messstationen erfassen Schallereignisse nun noch präziser, und ein automatisiertes Verfahren ordnet diese Ereignisse den jeweiligen Flugbewegungen deutlich zuverlässiger zu. 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 Massnahmen eingeleitet (siehe [Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen](#)).

Die Zahl der startenden und landenden Flugzeuge nahm im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 3.5 % zu. Dennoch wurde an den vier wichtigsten Messstellen in den Tagesstunden eine gleiche Fluglärmbelastung wie im Vorjahr registriert.



Entwicklung Tagelärm (6 bis 22 Uhr), IGW Wohnzone (Leq = 60 dB(A))
Quellen: Empa, Statistisches Amt des Kantons Zürich, swisstopo

Die obenstehende Grafik zeigt die Veränderung der Fluglärmbelastung am Tag (06:00–22:00 Uhr) 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 im Flugzeugbau und die damit verbundene Lärminderung zurückzuführen. Die Lärmkonturen des Berichtsjahrs sind erst per Mitte 2026 verfügbar.

Überwachung der Abflugrouten

Die Abflugrouten am Flughafen Zürich wurden so festgelegt, dass dicht besiedeltes Gebiet möglichst von tiefen Überflügen verschont wird. Sämtliche Abflüge am Flughafen Zürich werden durch die Abteilung Lärmmanagement auf Einhaltung der vorgeschriebenen Flugrouten überprüft. Diese sind tagsüber mindestens bis zu einer Höhe von 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 mithilfe eines Monitoringsystems überwacht.

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

Häufigste Ursache für Flugwegabweichungen waren, wie im Vorjahr, Anweisungen der Flugsicherung. Aufgrund von unbegründeten Abweichungen wurden 102 (2024: 145) Ermittlungen eingeleitet, und es fanden 13 (2024: 29) Aussprachen mit Chefpilotinnen und -piloten statt.

Nachtflüge und Ausnahmegewilligungen

Flüge während der Nachtzeit werden als besonders störend empfunden. Anlass zu Reklamationen geben am Standort Zürich insbesondere die Flüge nach 23:00 Uhr, die auf mehrheitlich im Verlaufe des Tages aufgebaute Verspätungen zurückzuführen sind. Im Berichtsjahr konnte die Situation dank eines Massnahmenprogramms mit den Flughafenpartnern spürbar verbessert werden. Personalbestände wurden aufgestockt, Kameras auf allen Dockstandplätzen installiert und Prozesse optimiert. Eine wichtige Rolle spielt die bessere Unterstützung durch eine App, die umfassende Flugbetriebsinformationen allen interessierten Mitarbeitenden, auch den Flughafenpartnern, direkt zugänglich macht, was diese befähigt, eigenständige Entscheidungen zu treffen und so die Effizienz zu verbessern.

Weitere Massnahmen, die eine dauerhafte Verbesserung der Pünktlichkeit und damit der Reduktion des Nachtlärms ermöglichen, wie die Entflechtung von An- und Abflugrouten oder die Verlängerungen der beiden kürzeren Pisten, sind im Verfahren zur Betriebsreglementsänderung hängig.

Im Jahr 2025 wurden 2'818 Flüge (2024: 3'389) zwischen 23:00 und 06:00 Uhr durchgeführt. Die getätigten Investitionen und umgesetzten Massnahmen zur

Verbesserung der Pünktlichkeit zeigen eine positive Wirkung. Für insgesamt 201 Flüge (2024: 411 Flüge), die während der Nachtflugsperrezeit (23:30 bis 06:00 Uhr) stattfanden, wurden Ausnahmegewilligungen ausgestellt. Solche Nachtflüge werden nur bei Vorliegen berechtigter Gründe genehmigt (siehe [> Lärmkennzahlen](#)). Gründe für die Nachtflüge waren Einschränkungen im europäischen Luftraum, technische Störungen am Flugzeug, schwierige meteorologische Bedingungen.

Nutzung der Schallschutzhalle

Die Schallschutzhalle trägt massgeblich zur Verminderung des Lärms von Triebwerkstandläufen bei. Sie ist so dimensioniert, dass darin ein Flugzeug bis zur Grösse einer Boeing 747-800 Platz findet. Weil die Schallschutzhalle den Lärm für die Anwohnenden zwar stark reduziert, aber nicht vollständig eliminiert, sind die Triebwerktests durch ein Lärmkontingent begrenzt.

Im Jahr 2025 wurden in der Schallschutzhalle insgesamt 479 (2024: 449) Triebwerkstandläufe durchgeführt. Die Zeitspanne von 19:00 bis 07:00 Uhr gilt für die Beurteilung des Standauflärms gemäss eidg. Lärmschutzverordnung (LSV) als Nachtzeit. Bei den in der Nacht durchgeführten 172 Standläufen handelte es sich zu 84% um Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge sowie Business-Jets. Langstreckenflugzeuge wurden hingegen mehrheitlich tagsüber von 07:00 bis 19:00 Uhr getestet. Die zulässige Lärmdosis wurde 6-mal überschritten. Der Grund für die Überschreitungen waren lang andauernde 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 fand im Berichtsjahr ein Standlauf über Leerlaufleistung statt, weil die Schallschutzhalle aufgrund von Wartungsarbeiten nicht zur Verfügung stand.

Lärmgebühren und Airport Zurich Noise Fund

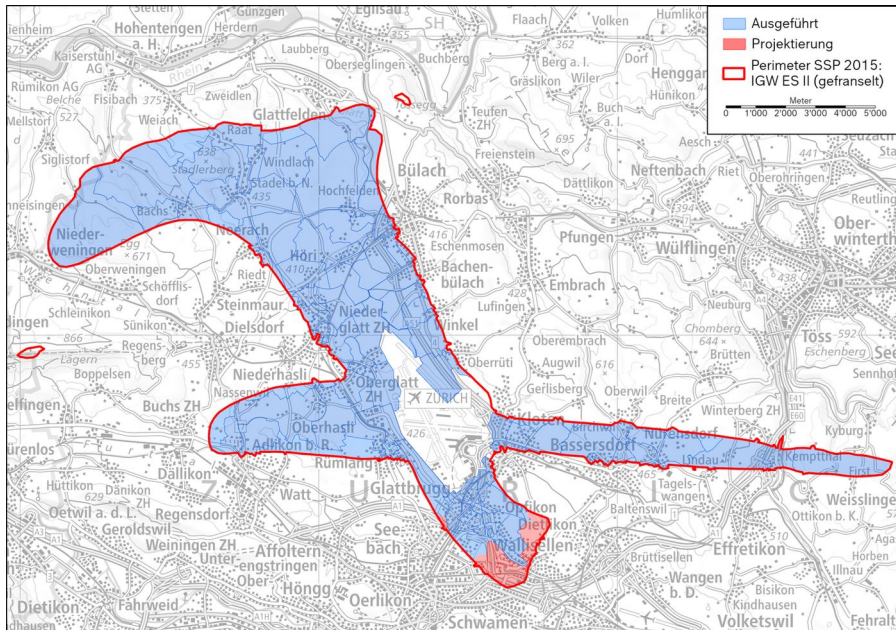
Mit der Erhebung von lärmabhängigen Gebühren wird für die Fluggesellschaften ein finanzieller Anreiz geschaffen, um mit möglichst lärmfreundlichen Flugzeugen von und nach Zürich zu fliegen. Dazu sind alle Jet-Flugzeuge in eine von fünf Lärmklassen mit unterschiedlich hohen Gebührenansätzen eingeteilt, 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. Im Berichtsjahr wurde durch das BAZL eine Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge in der zweiten Nachtstunde verfügt, die spätestens 2027 in Kraft treten 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 [> Flugzeuglärmgebühren](#) dem Segment «Flugverkehr» zugeordnet. Weitere Details zum AZNF sind unter [> Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#), verfügbar.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt CHF 15.3 Mio. Erträge aus Flugzeuglärmgebühren generiert. Davon entfielen CHF 6.7 Mio. auf die ordentlichen, während 24 Stunden gültigen Lärmgebühren und CHF 8.6 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 233 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 im Jahr 2025; 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 2025 wurden im Rahmen des Schallschutzprogramms und des Schutzkonzepts Süd rund CHF 340 Mio. für Schallschutzmassnahmen an rund 6'240 Gebäuden ausgegeben. Von CHF 13.6 Mio. Ausgaben im Jahr 2025 entfielen CHF 0.8 Mio. auf Projektierungen, CHF 10.5 Mio. auf Sanierungen und CHF 2.3 Mio. auf Rückerstattungen. Die Finanzierung erfolgte vollständig durch den AZNF.

Mit dem Schutzkonzept Süd schützt die Flughafen Zürich AG die Bewohnerinnen und Bewohner davor, durch morgendliche Südanflüge geweckt zu werden. Sie stattet auf Wunsch der Eigentümerschaft die Schlafzimmer in den betroffenen Gebieten mit einem automatischen Fensterschliesser oder einem Schalldämmlüfter aus. Im Rahmen des Schutzkonzepts Süd wurden bis Ende 2025 rund 70 Fensterschliesser und

Seit 1999 CHF

340 Mio.

für Schallschutzmassnahmen
ausgegeben

680 Schalldämmlüfter in Schlafzimmern eingebaut. Die Gesamtkosten betrugen rund CHF 1.2 Mio.

Lärmentschädigung (formelle Enteignungen)

Fluglärm kann den Wert einer Liegenschaft beeinflussen, weswegen am Standort Zürich rund 20'100 Entschädigungsbegehren von Eigentümerinnen und Eigentümern an das Unternehmen gestellt wurden. Die Entschädigungsbegehren gingen zur Zeit der Privatisierung des Flughafens und im Nachgang zu den deutschen Anflugbeschränkungen ein. Neue Ansprüche können, wenn überhaupt, nur noch aufgrund erheblicher Veränderungen des Flugbetriebs entstehen. Nicht zuletzt darum sind seither keine weiteren Begehren mehr bei der Flughafen Zürich AG gestellt worden. Von den vorliegenden Entschädigungsbegehren wurden bis Ende 2025 15'073 (75%) erledigt und dabei CHF 90.7 Mio. an Lärmentschädigungen ausbezahlt. Sämtliche Lärmentschädigungen werden aus dem AZNF finanziert.

Weil in den Gesetzen des Bundes kaum Regelungen betreffend Lärmentschädigungen bzw. die direkten Überflüge 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 AO7

Flughafen Zürich, Schweiz	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Einwohnende über Immissionsgrenzwert ¹	17'449	49'143	59'124	56'589	n/a ²
Gesamtfläche der von IGW-Überschreitungen betroffenen Wohnzonen ausserhalb IGW SIL (ha) ³	0.0	77.7	120.5	102.0	n/a ²
Fläche der von IGW-Überschreitungen betroffenen Wohnzonen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a ²
Fläche der von IGW-Überschreitungen betroffenen Wohnzonen 1. Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	0.0	16.9	5.7	3.8	n/a ²
Fläche der von IGW-Überschreitungen betroffenen Wohnzonen 2. Nachtstunde (23:00 bis 05:00 Uhr) ausserhalb IGW SIL (ha)	0.0	60.8	114.8	98.3	n/a ²
Tagesfluglärmbelastung ⁴ am NMT 1/3/6/10 (dB(A)) ⁵	62/55/60/54	64/57/64/57	64/59/65/59	66/58/66/58	66/58/66/58
Anzahl Standläufe in der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	284/93	58/23	307/109	318/131	307/172
davon Anzahl Überschreitungen der zulässigen Lärmdosis	6	0	2	6	6
ausserhalb der Schallschutzhalle am Tag/in der Nacht	19/2	134/13	8/0	0/0	1/0
Anzahl registrierter Flugwegabweichungen/ eingeleiteter Ermittlungen	4'584/89	4'837/138	5'202/132	5'046/145	4'900/102
Anzahl Nachtflugbewegungen (22:00 bis 06:00 Uhr)	4'422	10'109	13'564	14'612	14'540
davon in der ersten Nachtstunde (22:00 bis 23:00 Uhr)	3'755	7'733	10'058	11'214	11'722
Anzahl ausgestellter Nachtflug-Ausnahmebewilligungen ⁶	75	241	310	411	201
davon Ambulanz-, Hilfs- und Rettungsflüge	23	38	30	30	43
davon Polizei-, Militär- und Staatsflüge	1	7	9	16	8
davon diverse Ursachen	51	196	271	365	150
Schallschutzprogramm 2010: Anzahl sanierter Objekte ⁷	5'350	5'560	5'760	6'010	6'240
Anzahl Lärmreklamationen und Anfragen ⁸	817	3'330	2'695	2'770	2'586

¹ Umhüllende Lärmkurven; Informationen und Karten zum Immissionsgrenzwert sowie zum Alarm- und Planungswert sind unter 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.

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

Ökologische Wirkungen

Klima und Energie

Die Flughafen Zürich Gruppe hat sich zum Ziel gesetzt, ihren Treibhausgasausstoss in den Scopes 1 und 2 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 Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb (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 (siehe [› Netto-Null-Fahrplan](#)). Gleichzeitig ist das Unternehmen mit komplexen Risiken konfrontiert, die durch den Klimawandel verursacht werden. Diese gilt es zu erkennen und sich daran anzupassen. Der vorliegende Bericht mit den vier Elementen Strategie, Governance, Risikomanagement und Kennzahlen – gestützt auf die Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) – erfüllt 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 Treibhausgasemissionen pro Standort als CO₂-Äquivalente in einem Inventar unter dem Standard des «Greenhouse Gas Protocols», das heisst mit Einteilung der Quellen in drei Einflusssphären (Scopes 1–3), zusammen (siehe [› Kennzahlen](#)). 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) und die weiteren Quellen aus vor- und nachgelagerten Prozessen (bspw. dem Zubringerverkehr, der Energieproduktion oder dem Einkauf von Gütern). Der weitaus grösste Teil aller Treibhausgasemissionen, inklusive der über die gesamte Wertschöpfungskette verursachten Emissionen, entfällt mit mehr als 99% auf den Scope 3. Deshalb ist die Flughafen Zürich AG bemüht, auch im Scope 3 ihren Handlungsspielraum zu nutzen und alle Partner in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette in deren Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen gezielt zu unterstützen.

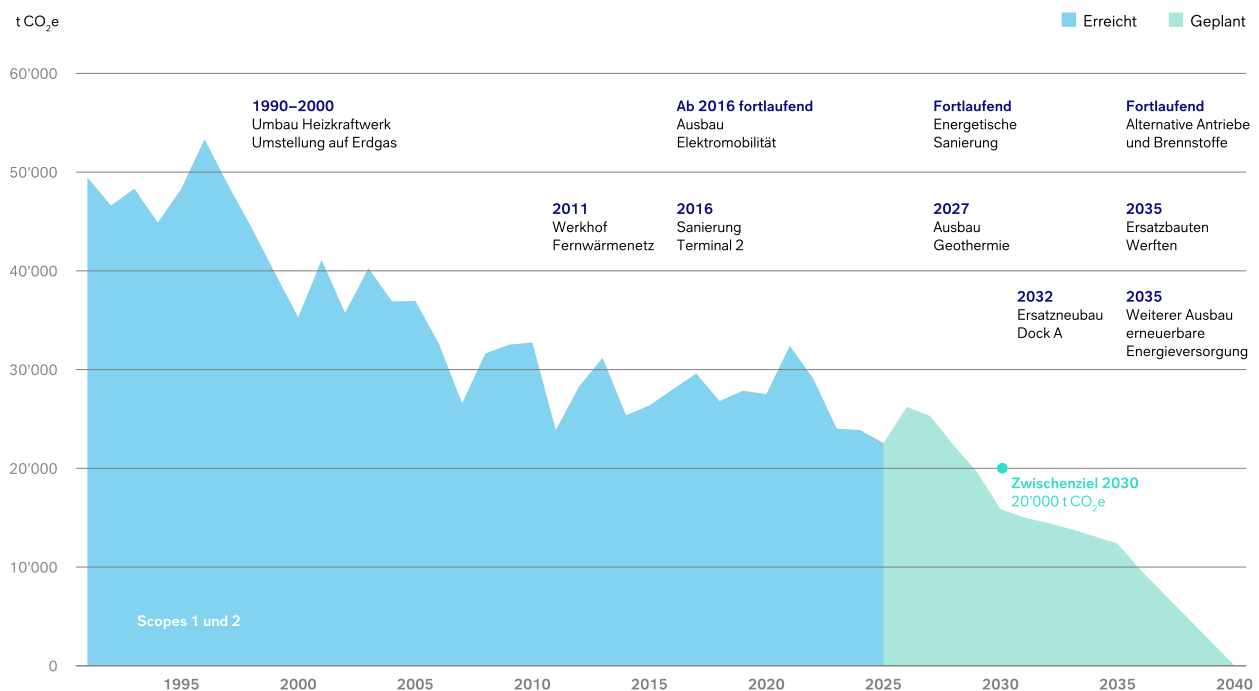
Mit der Akkreditierung der Standorte Zürich, Florianópolis, Vitória und Macaé bei [› Airport Carbon Accreditation \(ACA\)](#) sind die Fortschritte in der Treibhausgasreduktion international mit anderen Flughäfen vergleichbar und ausserdem extern geprüft.

Netto-Null-Fahrplan

Der [Netto-Null-Fahrplan](#) ist der Transitionsplan der Flughafen Zürich Gruppe für den Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft. Er wurde im Berichtsjahr erneut überarbeitet und insbesondere um Informationen zum Scope 3 und zu den Handlungsfeldern der Flughafen Zürich AG ergänzt. Der definierte Netto-Null-Fahrplan steht im Einklang mit den Zielen des Klimaabkommens von Paris und ist mit den Schweizer Klimazielen vereinbar. Er verfolgt das Ziel, bis ins Jahr 2040 an allen Standorten netto null Treibhausgasemissionen (Scopes 1 und 2) zu erreichen, und zwar ohne den Kauf von Kompensationszertifikaten. Netto null bedeutet, dass die durch Menschen verursachten restlichen Treibhausgasemissionen wieder aus der Atmosphäre entfernt werden müssen, sodass sich eine Bilanz von null ergibt. Bereits wurde das erste Zwischenziel am Standort Zürich, eine Reduktion der jährlichen Treibhausgas-Emissionen auf noch 30'000 Tonnen ab 2020, erreicht. Als weiteres Zwischenziel am Standort Zürich ist die Senkung der jährlichen Treibhausgasemissionen auf noch 20'000 Tonnen bis ins Jahr 2030 gesetzt. Um seine Ziele zu erreichen, hat das Unternehmen einen schrittweise verlaufenden Absenkpfad festgelegt.

2040

Netto-Null



Die Treibhausgasemissionen der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich seit 1991 und der Absenkpfad bis 2040.

Die Gesamtinvestitionskosten des Netto-Null-Fahrplans der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich belaufen sich auf gut CHF 300 Mio. von 2024 bis 2040. Rund 40% entfallen auf die Transformation der Wärme- und Kälteversorgung, die einen erheblichen Anteil an Treibhausgaseinsparungen bis 2040 ausmachen wird. Gut ein Viertel entfällt auf den Ausbau der Photovoltaikanlagen und langfristige Strombezugsverträge und der Rest auf die Elektromobilität, Gebäudesanierungen und Betriebsoptimierungen.

Die gruppenweite Netto-Null-Zielsetzung bis 2040 gilt ebenso für die Auslandstandorte mit Mehrheitsbeteiligung (siehe [› Netto-Null-Fahrplan](#)). In Indien, wo der Flughafen in Noida kurz vor der Inbetriebnahme steht, besteht zudem die Absicht, die Treibhausgase bereits bis 2030 auf netto null zu senken. Der entsprechende Transitionsplan ist in Erarbeitung.

Airport Carbon Accreditation

Die Flughafen Zürich AG ist für ihren Ansatz zur Reduktion der Treibhausgase und ihren Netto-Null-Fahrplan bei [› Airport Carbon Accreditation](#) (ACA) akkreditiert. Dies ist das weltweit verbreitete und anerkannte Klimaschutzprogramm des Internationalen Flughafenverbandes (ACI), das die Flughäfen bei der effektiven Reduktion von Treibhausgasemissionen unterstützt und den Fortschritt einstuft. Der Standort Zürich ist auf Stufe vier von fünf akkreditiert, auf dieser Stufe ist das Programm vergleichbar mit anderen Rahmenwerken wie der Science Based Targets Initiative (SBTi). Neben der Senkung der Treibhausgase, einer Zielsetzung für die Erreichung von netto null Treibhausgasemissionen in den Scopes 1 und 2 und dem entsprechenden Absenkpfad mit nachgewiesenen Massnahmen bedingt diese Stufe, dass die Flughafenpartner ebenfalls zu Treibhausgasreduktionen bewegt werden. Im Berichtsjahr wurden Ziele, Kennzahlen und Programme der Flughafen Zürich AG erneut durch die extern unabhängige Verifizierungsstelle IFU-CERT rezertifiziert. Seit Februar 2025 sind auch drei der Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien, nämlich Florianópolis, Vitória und Macaé, auf Stufe vier akkreditiert. Für Natal ist die Akkreditierung für 2026 geplant, für den Flughafen in Noida bis 2027.



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 Treibhausgasemissionsreduktion um.

Charta Kreislaufforientiertes Bauen

Die Flughafen Zürich AG ist seit 2024 auch Mitglied der «Charta Kreislaufforientiertes Bauen». Deren Ziel ist es, den Ausstoss grauer Treibhausgasemissionen im Gebäudebereich stark zu reduzieren, sowie die Kreislauffähigkeit von Gebäuden durch verbesserte Rückbaubarkeit und Materialwiederverwendung massiv zu erhöhen.

Klimarisiken und -chancen

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 an der Konzessionsdauer des jeweiligen Flughafens 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
▪ Höhere mittlere Temperaturen ▪ Stärker ausgeprägte Hitzewellen ▪ Trockenperioden im Sommer	Hitzestress für Personal, Dienstleister und Passagiere im Freien: erhöhte Betriebskosten für präventiven Gesundheitsschutz, Produktivitätseinbussen
	Hitzeschäden an Asphaltpisten: höhere Unterhaltskosten, zusätzliche Betriebskosten und höhere Abschreibungen bei verkürzter Nutzungsdauer, kürzere Investitionszyklen für Pistensanierungen
	Erhöhter Kühlbedarf Gebäude: erhöhte Betriebskosten durch die Zunahme des Energiebedarfs, Investitionen für die Neudimensionierung der Klimasysteme
	Austrocknung der Moorflächen im Sommer: höhere Unterhaltskosten, eventuell Investitionen für Nachbesserungen bei Mooraufwertungsprojekten/Ersatzmassnahmen
▪ Zunahme von Extremwetterereignissen (Starkniederschlag, Extremwind, Gewitter)	Überschwemmung luftseitiger Flächen und landseitiger Zufahrtswege: temporäre Betriebsbeeinträchtigungen, höhere Unterhaltskosten, potenzielle Investitionen für den Hochwasserschutz und Verbesserung der Entwässerungssysteme
	Wassereinbrüche in Gebäude: Sachschaden an Vermögenswerten, Unterhaltskosten, potenzielle Investitionen für die Verbesserung der Entwässerungssysteme, vorübergehende Betriebsbeeinträchtigungen
	Gebäudeschäden und Betriebsunterbrüche bei Starkwindereignissen: Sachschaden an Vermögenswerten, kurzzeitige Betriebsunterbrüche oder Betriebseinschränkungen, potenziell höhere Betriebskosten für die Irregularitätsbewältigung
	Handling- und Betankungsstopp bei Blitzschlag: potenzielle Zunahme kurzzeitiger Betriebsunterbrüche und daraus folgend Verspätungen, höhere Betriebskosten für die Irregularitätsbewältigung
	Flugplanstörungen aufgrund schwerwiegender meteorologischer Ereignisse an Drittplätzen: Auswirkungen wie Verspätungen, Umleitungen, Annullationen

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, der nur wenige Meter über Meer liegt. Zweitens länger andauernde Trockenperioden 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 und Noida).

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 Optimierungen 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 technische Anpassungen, um den erhöhten Kühlbedarf zu decken, oder Massnahmen am Arbeitsplatz bei grosser Hitze. 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	Erschwerter 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

Nebst Risiken ergeben sich für die Flughafen Zürich Gruppe durch die Veränderungen des Klimas und den damit verbundenen Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft auch Chancen. Dank Energieeffizienz- und Substitutionsmassnahmen sowie aufgrund der erwarteten Klimaerwärmung und der daraus folgenden Abnahme des Wärmebedarfs im Winter ergeben sich Betriebskosteneinsparungen. Durch veränderte Präferenzen der Kunden, die mit dem sich verändernden Klima im Zusammenhang stehen, können sich zudem neue Ertragsmöglichkeiten ergeben. Schliesslich begünstigen Investitionen in eine resiliente Infrastruktur die allgemeine Resilienz gegenüber sich verändernden Markt- und Umweltbedingungen.

Klimagovernance und -risikomanagement

Governance

Klima ist als eines der fünf wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen Teil der strategischen Ausrichtung der Flughafen Zürich Gruppe und 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 Klimaprogramms inklusive der Klimarisiken informiert und entscheidet über strategische Aspekte betreffend die Themen der Nachhaltigkeit. 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 seit Oktober des Berichtsjahrs der Chief People & Communications Officer (CPCO) zugeordnet. Sie ist die Linienvorgesetzte der neuen Abteilung Sustainability & Public Affairs – der Koordinationsstelle für die Klimathemen (aktuelle Informationen siehe [> Organisationsstruktur](#)). Die Abteilungsleitung hat den Vorsitz des ESG Steering Committee inne, das die Nachhaltigkeitsthemen unternehmensweit koordiniert und worin Klima als eines von 15 Nachhaltigkeitsthemen geführt wird. Die Regelung der Verantwortlichkeiten für klimabedingte Risiken und Chancen ist im gruppenweiten Risikomanagement verankert. Der Chief Financial Officer übernimmt als Chief Risk Officer die Gesamtverantwortung und wird durch das Group Risk Office unterstützt, das Mindestvorgaben festlegt und die Risikoberichterstattung zentral steuert. Die Mitglieder der Geschäftsleitung tragen die Verantwortung für die Identifikation und Steuerung der ihnen zugeordneten Risiken nach dem Risk-Ownership-Konzept. Die Verantwortung für klimabedingte Risiken und Chancen der ausländischen Gruppenstandorte liegt beim Managing Director Zurich Airport International, der ebenfalls Mitglied der Geschäftsleitung ist.



Governance Klima

Risikomanagement

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

Die Linienheiten sind für den Umgang mit klimabedingten Risiken zuständig, weshalb jedes Risiko einem verantwortlichen Bereich zugeordnet ist. Die Bereichsleiterin oder der Bereichsleiter als Risk Owner entscheidet über die Umsetzung angemessener Anpassungsmassnahmen, die im Berichtsjahr in einem Adaptationsplan systematisch festgehalten wurden (siehe [> Klimaresilienz](#)). Die Reduktion der Treibhausgasemissionen erfolgt seit Jahren durch zahlreiche Massnahmen (siehe [> Netto-Null-Fahrplan](#)), die Umsetzung liegt bei den entsprechenden Linienheiten.

Massnahmen und Fortschritt

Den grössten Beitrag zur Absenkung der Treibhausgasemissionen in Scope 1 leistet der «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 mit Erdgas oder Heizöl betriebene 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. 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. Für die Umstellung auf eine fossilfreie Wärmeversorgung stehen drei Projekte im Mittelpunkt: die saisonale Energiespeicherung, die «Energiezentrale Mitte» und die technische Anpassung der Verbraucher an ein Niedertemperaturnetz. Ab 2027 soll eine glaziale Rinne in etwa 300 Meter Tiefe unter der Erdoberfläche als saisonaler thermischer Speicher genutzt werden, um einen Teil des Wärme- und Kältebedarfs am Flughafenkopf zu decken. Im Berichtsjahr wurden weitere Versuche durchgeführt und Anpassungen an den provisorischen Anlagen vorgenommen, sodass die technische Machbarkeit der ersten beiden Brunnen weitgehend sichergestellt ist.

Im Berichtsjahr wurde zudem plangemäss mit dem Bau der «Energiezentrale Mitte» begonnen, die als Wärmepumpen-Kältemaschinen-Energiezentrale das Verbindungsglied zwischen dem saisonalen Speicher und den an das Niedertemperaturnetz angepassten Verbrauchern bildet. Zu Letzteren gehört insbesondere das neu zu erstellende Dock A, dessen Bau ab 2030 geplant ist. Bereits heute wird ein relevanter Anteil der Flughafeninfrastruktur, darunter das Dock E, der Circle und Teile des Werkhofs, durch Nutzung des Untergrunds (Erdsonden) mit Wärme und Kälte versorgt. Der Circle kommt beinahe vollständig ohne fossile Energieträger aus und ist mit dem Nachhaltigkeitslabel LEED Platinum sowie dem Minergie-Baustandard zertifiziert.

Die Flughafen Zürich AG produziert ganzjährig Strom mit Photovoltaikanlagen und im Winter zusätzlich mit dem Heizkraftwerk. Zwei neue Photovoltaikanlagen auf Dächern im Areal Werft gingen im Berichtsjahr in Betrieb. In den kommenden Jahren werden weitere Photovoltaikanlagen hinzukommen. Zur Deckung des gesamten Strombedarfs bezieht der Flughafen zudem seit dem Berichtsjahr ausschliesslich Strom aus erneuerbaren Quellen von den industriellen Betrieben Kloten.

Neben dem Gebäudebereich sind die Fahrzeuge eine relevante Treibhausgasquelle. Die Umstellung auf elektrische Antriebe läuft bereits seit Längerem und fand im Berichtsjahr ihre Fortsetzung. Sämtliche vier Kompaktkehrmaschinen wurden elektrifiziert, während auch bei den Personenwagen die Elektrifizierung weiter ausgebaut wurde. Zudem wird seit Ende des Berichtsjahrs eine erste Tankstelle am Flughafen mit HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, ein nicht fossiler Diesel aus Abfall- und Reststoffen) betrieben und es wurde synthetischer Diesel der Firma Synhelion in einem Passagierbus getestet (siehe [› Netto-Null-Fahrplan](#)). Mit der Zunahme von batteriebetriebenen Fahrzeugen verbunden ist der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur. Im Berichtsjahr gingen weitere 119 Ladestationen und 3 Schnelllader für die Fahrzeuge der Flughafen Zürich AG und der Flughafenpartner in Betrieb.

Wertschöpfungskette

Mit ihrer dualen Strategie, am Flughafen und in der Luft, beeinflusst die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette (Scope 3). Hier stehen unter anderem der landseitige Verkehr zum und vom Flughafen, die Flugzeugabfertigung und die Unterstützung der Massnahmen der Luftfahrtbranche zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 im Vordergrund.

Am Flughafen wird der landseitige Verkehr einerseits durch das vom Bund vorgegebene Ziel, bis 2030 gesamthaft 46% des An- und Abreiseverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln, geprägt. Dieser Wert ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und lag bereits im Berichtsjahr bei den geforderten 46 %. Ausserdem funktioniert der öffentliche Verkehr zum und vom Flughafen zunehmend elektrisch. Währenddessen wird die Elektrifizierung des Strassenverkehrs mit Elektroladestationen in den Parkhäusern der Flughafen Zürich AG unterstützt. Und schliesslich unterstützt das Unternehmen bei den eigenen Mitarbeitenden die Nutzung des öffentlichen Verkehrs finanziell, während die Nutzung von Parkplätzen kostenpflichtig ist.

Die Unternehmen, die im Berichtsjahr Lizenzen für die Bodenabfertigung erhalten haben, die für die kommenden sieben Jahre neu vergeben wurden, sind verpflichtet, ein eigenes Netto-Null-Ziel 2050 vorzuweisen. Sie und alle anderen Flughafenpartner werden durch den Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge und Maschinen am Standort Zürich aktiv unterstützt, ihre Flotte zu elektrifizieren. Diese Massnahme wird durch das Angebot von Treibstoffen aus nicht fossilen Rohstoffen, als Brückentechnologie, ergänzt. Eine weitere Massnahme mit direkter Treibhausgasreduktionswirkung bei den Flugzeugen ist die stationäre Flugzeugenergieversorgungsanlage, welche die Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft versorgt und dadurch den Einsatz der kerosinbetriebenen Hilfstriebwerke ersetzt. Am Flughafen Zürich gibt es eine Verpflichtung, diese Anlagen zu nutzen. Dieselbe Art von Anlagen für die Versorgung der Flugzeuge mit Strom und klimatisierter Luft wurde auch an den Standorten Florianópolis, Vitória und Natal in Brasilien realisiert.

In der Luft ist der Umstieg auf alternative und nachhaltige Treibstoffe für Flugzeuge (Sustainable Aviation Fuels, kurz SAF) ein zentraler Pfeiler zur Senkung der Treibhausgasemissionen, die den weitaus grössten Anteil an den Scope-3-Emissionen der Flughafen Zürich AG ausmachen. Das Unternehmen unterstützt die Kommerzialisierung von SAF in der Rolle eines Kompetenzzentrums und steht hinter der Einführung einer mit der EU harmonisierten Beimischquote in der Schweiz. Sie hat weiter mit der Synhelion AG eine Vereinbarung zur zukünftigen Abnahme von synthetischem Dieseltreibstoff (Nebenprodukt der SAF-Produktion) abgeschlossen (siehe auch [› Netto-Null-Fahrplan](#)). Da Ziele und Massnahmen des internationalen Luftverkehrs auf der Basis der [› Verpflichtungen der ICAO](#) (internationale Zivilluftfahrtorganisation) durch den Bund geregelt werden, sind die direkten Handlungsmöglichkeiten der Flughafen Zürich AG jedoch begrenzt.

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2025
CO ₂ e Scope 3	Tonnen	4'773'132
Eingekaufte Waren und Dienstleistungen (3.1)	Tonnen	42'189
Kapitalgüter (3.2)	Tonnen	21'028
Brennstoff- und energiebezogene Aktivitäten (3.3)	Tonnen	23'868
Transport und Verteilung, vorgelagert (3.4)	Tonnen	2'303
Abfall (3.5)	Tonnen	2'886
Geschäftsreisen (3.6)	Tonnen	402
Pendelverkehr der Angestellten (3.7)	Tonnen	504
Nutzung der verkauften Produkte (3.11)	Tonnen	4'679'637
Vermietete oder verleaste Sachanlagen (3.13)	Tonnen	315

Auslandstandorte

Die Mehrheitsbeteiligungen im Ausland setzen in erster Linie auf Energieeffizienzmassnahmen, die Nutzung erneuerbarer Energien und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. In Brasilien sind an mehreren Standorten Photovoltaikanlagen in Entstehung: In Macaé und Natal stehen die Anlagen kurz vor Inbetriebnahme, in Vitória ist der Bau im Jahr 2026 geplant. Ebenfalls in Florianópolis kommen neu Elektrogabelstapler zum Einsatz.



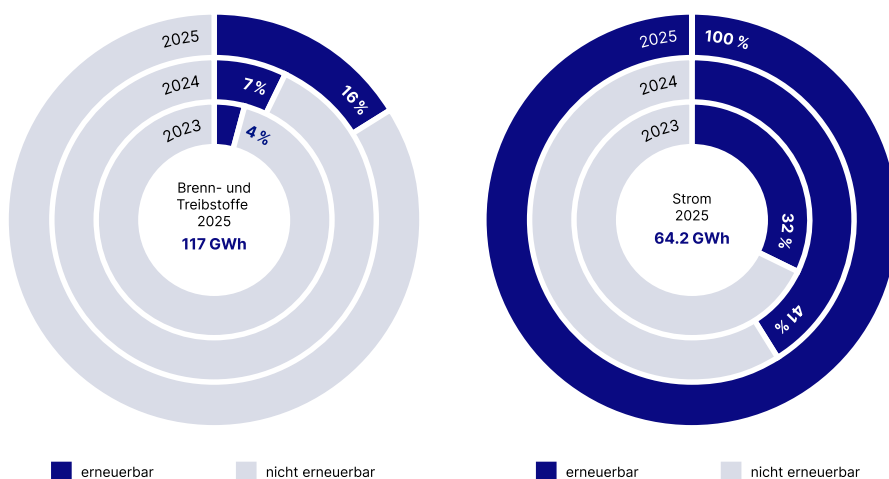
Die freistehende Photovoltaikanlage südlich des Flughafengeländes in Noida.

Am Flughafen in Noida wurden im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Flughafens verschiedene Projekte realisiert. Dies sind unter anderem eine grosse freistehende Photovoltaikanlage, eine erste Serie Elektrofahrzeuge und Maschinen sowie eine intelligente, solarbetriebene Strassenbeleuchtung. Die Konzessionäre für weitere Flughafendienstleistungen wie beispielsweise die Abfertigung sind verpflichtet, ihrerseits ebenfalls batteriebetriebene Fahrzeuge einzusetzen. Schliesslich wurde im Beschaffungsprozess punktuell die Menge der Treibhausgasemissionen als Entscheidungskriterium eingeführt.

Situation im Berichtsjahr

Die Treibhausgasemissionen in Scope 1 konnten im Berichtsjahr am Standort Zürich weiter gesenkt werden. Zurückzuführen ist dies in erster Linie auf die Erhöhung des Anteils Biogas. Weil dieses einen tieferen Emissionsfaktor aufweist als fossiles Erdgas, konnte trotz steigendem Wärmebedarf die Klimaauswirkung reduziert werden. Weiter wurde im Berichtsjahr erstmals zu 100% erneuerbarer Strom beschafft. Dies bedeutet, dass der Anteil der Wasserkraft auf Kosten der Kernenergie erhöht wurde. Weil die Wasserkraft zwar erneuerbar, aber mit einem höheren Emissionsfaktor, also höheren Treibhausgasemissionen pro Einheit Strom, verknüpft ist, erhöhten sich die Treibhausgasemissionen in Scope 2. Das Total von Scope 1 und 2 konnte im Berichtsjahr dennoch deutlich reduziert werden.

Insgesamt ist die Flughafen Zürich AG gemäss ihrem Netto-Null-Fahrplan mit der Emissionsreduktion auf Kurs. Sie weist in diesem Bericht erstmals ein Gruppentotal für die Scopes 1 und 2 aus.



Anteil erneuerbarer Energie am Flughafen Zürich

Kennzahlen

Treibhausgasemissionen

GRI 305-1

GRI 305-2

GRI 305-3

Flughafen Zürich Gruppe	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1 Flughafen Zürich Gruppe	Tonnen	32'884	30'025	24'910	25'488	23'843
CO ₂ e Scope 2 Flughafen Zürich Gruppe	Tonnen	3'001	1'342	1'286	1'187	1'235
Total Scope 1 und 2 Gruppe	Tonnen	35'885	31'367	26'196	26'675	25'078
CO ₂ e Scope 3 Gruppe	Tonnen	n/a	n/a	n/a	4'990'862	5'242'784
Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1 Flughafen Zürich AG	Tonnen	32'372	29'043	23'992	23'843	22'513
CO ₂ e Scope 2 Flughafen Zürich AG	Tonnen	19	24	21	19	28
Total Scope 1 und 2	Tonnen	32'390	29'067	24'014	23'861	22'540
CO ₂ e Scope 3 ¹	Tonnen	1'803'913	3'471'982	4'153'941	4'599'911 ³	4'773'132
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	133 ³	384 ³	371 ³	262 ³	226
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	980	146 ³	0 ³	0	0
Total Scopes 1 und 2	Tonnen	1'113 ³	529 ³	371 ³	262 ³	226
CO ₂ e Scope 3 ²	Tonnen	n/a	n/a	n/a	162'579 ³	187'202
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	270 ³	498 ³	366 ³	222 ³	440
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	1'200 ³	144 ³	0 ³	0	0
Total Scopes 1 und 2	Tonnen	1'470 ³	642 ³	366 ³	222 ³	440
CO ₂ e Scope 3 ²	Tonnen	n/a	n/a	n/a	93'391 ³	112'754
Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	n/a	n/a	919	345
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	0	0
Total Scopes 1 und 2	Tonnen	n/a	n/a	n/a	919	345
CO ₂ e Scope 3 ²	Tonnen	n/a	n/a	n/a	102'512 ³	136'042
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	10	12	64	70	104
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	452	446	520	474	404
Total Scopes 1 und 2	Tonnen	462	458	584	544	508
CO ₂ e Scope 3 ²	Tonnen	n/a	n/a	n/a	20'087	21'688
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	99	57	77	105	104
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	350	541	527	363	439
Total Scopes 1 und 2	Tonnen	449	598	604	468	543
CO ₂ e Scope 3 ²	Tonnen	n/a	n/a	n/a	12'382	11'966
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ e Scope 1	Tonnen	n/a	31	40	67	111
CO ₂ e Scope 2	Tonnen	n/a	41	218	331	364
Total Scopes 1 und 2	Tonnen	n/a	73	258	398	475

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.

- Gemäss GHG-Protokoll bis und mit 2023 Flugzeuge im LTO-Zyklus und Reisestrecke zur Destination, übrige Emissionsquellen am Flughafen (Abfertigung, andere Heizungen) und gesamter landseitiger Verkehr von Start- zu Zielort für alle Verkehrsmittel; ab 2024 gesamte Wertschöpfungskette gemäss GHG-Protokoll.
- Gemäss GHG-Protokoll relevante Kategorien der Wertschöpfungskette berücksichtigt.
- Rückwirkende Korrektur aufgrund bereinigter Datengrundlage.
Aufgrund von Rundungen können sich in Summen einzelne Abweichungen ergeben.

Energie

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

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Thermische Energie	MWh	120'634	106'154	103'689	107'678	111'623
erneuerbar	MWh	1'584	8'886	4'292	8'094	18'999
nicht erneuerbar	MWh	119'050	97'268	99'397	99'584	92'625
Treibstoffe	MWh	4'772	4'632	5'558	4'874	5'331
erneuerbar	MWh	0	0	0	324	111
nicht erneuerbar	MWh	4'772	4'632	5'558	4'550	5'221
Strom	MWh	47'315	59'688	64'184	65'826	64'246
erneuerbar	MWh	14'263	16'651	20'370	27'087	64'246
nicht erneuerbar	MWh	33'052	43'036	43'815	38'739	0
Gesamtenergieverbrauch (thermische Energie, Treibstoff, Strom)	MWh	172'722	170'474	173'432	178'378	181'200
Gesamtverbrauch Primärenergie ¹	MWh	456'589	505'205	494'359	504'238	505'167
Energieintensität nach GVV ²	%	111.2	103.9	88.8	87.9	84

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	252	310	301	390	229
Stromverbrauch	MWh	7'716	8'423	10'654	11'111	7'621
Gesamtenergieverbrauch	MWh	7'968	8'733	10'955	11'501	7'850

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	254	345	403	515	337
Stromverbrauch	MWh	9'492	9'147	9'747	9'179	7'857
Gesamtenergieverbrauch	MWh	9'746	9'492	10'150	9'694	8'194

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	253	292
Stromverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	12'536 ³	12'173
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	n/a	n/a	12'789 ³	12'465

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	40	49	46	61	76
Stromverbrauch	MWh	1'107	1'092	1'150	1'540	1'930
Gesamtenergieverbrauch	MWh	1'147	1'141	1'196	1'601	2'006

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	400	231	420	840	960
Stromverbrauch	MWh	856	1'323	1'290	1'451	1'450
Gesamtenergieverbrauch	MWh	1'256	1'554	1'710	2'291	2'410

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamter Brenn- und Treibstoffverbrauch	MWh	n/a	117	152	258	420
Stromverbrauch	MWh	n/a	51	307	331	508
Gesamtenergieverbrauch	MWh	n/a	168	459	589	928

¹ Systemgrenze Gesamtflughafen ohne Treibstoffe.

² Energieverbrauch gemessen an der Energiebezugsfläche und den Benutzereinheiten.

³ Rückwirkende Korrektur.

Aufgrund von Rundungen können sich in Summen einzelne Abweichungen ergeben.

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

Kreislaufwirtschaft bedeutet, Produkte und Materialien im Umlauf zu 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 und als Betreiberin einer umfangreichen Infrastruktur steht in der Verantwortung, mit kreislauforientiertem Bauen einen Beitrag zu leisten, um die Menge der grauen Emissionen (bei der Erstellung entstehende Treibhausgasemissionen) sowie den Einsatz nicht erneuerbarer Materialien zu reduzieren. Gleichzeitig stehen in Betrieb und Unterhalt 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.

Ansatz

Die Flughafen Zürich AG legt am Standort Zürich den Fokus auf die Bautätigkeit mit ihren erheblichen Materialflüssen und Mengen an grauer Energie. Im Jahr 2024 hat sie sich der «Charta Kreislauforientiertes Bauen» angeschlossen. Gemeinsam mit anderen grossen Immobilienbesitzern arbeitet sie daran, das ressourcenschonende Bauen in der Schweiz, das noch am Anfang steht, voranzutreiben. Im vergangenen Jahr ging es in erster Linie darum, gemeinsam Standards zur Messung, zur Bilanzierung und zum Reporting von grauen Emissionen zu definieren und so die Grundlage zur Optimierung zu schaffen. Im laufenden Jahr liegt der Fokus auf der Berechnung der Zirkularität. Jede Partnerorganisation soll zudem Ziele definieren und einen Aktionsplan mit Massnahmen entwickeln. Die Flughafen Zürich AG hat Kriterien der Kreislaufwirtschaft bisher erst an Pilotprojekten angewandt. So wurden beispielsweise die Zirkularität und der Ausstoss von grauen Emissionen in die Ausschreibungskriterien eines Parkhausprojektes aufgenommen.

Im Bereich Abfall und Recycling legt die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich mit einem Abfallkonzept die Grundsätze fest, damit am gesamten Flughafen sämtliche Abfälle rechtskonform, ökonomisch, ökologisch und sicher entsorgt respektive der Verwertung zugeführt werden. Es 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 Unternehmen, die ihn verursachen, 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.

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 Kehrrecht, 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 den Abfallkennzahlen des Flughafens Zürich ebenfalls enthalten.

Die Abfallkennzahlen am Flughafen Zürich werden nach den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ermittelt, was die Vergleichbarkeit über die Jahre hinweg ermöglicht. Mineralische Abfälle aus Bautätigkeit, Frostschutzmittel und organische Abfälle aus dem Grünunterhalt sind darin nicht eingerechnet.

Materialien, die nicht stofflich verwertet werden, können am Standort Zürich überwiegend thermisch verwertet werden. Die Verbrennung in einer Kehrrechtverbrennungsanlage erlaubt die Nutzung der Abwärme für die Stromproduktion sowie als Fernwärme zum Heizen von Gebäuden. Im Regelfall wird der Kehrrecht in die Kehrrechtverbrennungsanlage Hagenholz in Zürich geliefert, was einem Transportweg von lediglich sechs Kilometern entspricht. Am Flughafen Zürich wurden im Berichtsjahr insgesamt 17'629 Tonnen Abfall entsorgt. Das sind rund 5% mehr als im Vorjahr und damit dem Wachstum bei den Passagierzahlen entsprechend.

Auslandsbeteiligungen

An den Standorten im Ausland nehmen die Vermeidung und die Verwertung von Abfällen ebenfalls einen hohen Stellenwert ein. Sowohl an den Standorten in Chile und Brasilien als auch in Indien unternimmt die Flughafen Zürich Gruppe grosse Anstrengungen, die Stoffkreisläufe zu schliessen und negative Auswirkungen auf die Umwelt durch Abfälle zu vermeiden, indem sie fachgerecht entsorgt werden. Die Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligung in Brasilien haben sich zum Ziel gesetzt, die Menge des deponierten Abfalls substanziell zu reduzieren. Um dies zu erreichen, werden einerseits 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. Im Berichtsjahr wurde mit einer Quote von 92% des angefallenen Abfalls, der nicht mehr auf Deponien gebracht wurde, das Ziel von 90% erstmals übertroffen.

In Noida in Indien gilt das Ziel, die Deponierung von Abfall ab der Betriebsphase gänzlich zu vermeiden.

Kennzahlen

Abfallmenge

GRI 306-3

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge ¹	Tonnen	8'506	12'943	15'574	16'769	17'629
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	51.3	46.4	46.7	46.5	45.5
Konfiszierte Flüssigkeiten aus der Sicherheitskontrolle	Tonnen	80	171	201	212	210
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge	Tonnen	412	469	741	1'189	865
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	59.2	59.5	67.8
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge	Tonnen	172	581	669	408	381
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	84.1	73.3	75.6
Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	n/a	n/a	385	430
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	58.9	79.3
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge	Tonnen	180	151	230	228	227
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	0	0	0.0
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge	Tonnen	79	92	353	254	363
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	0	0	0.0
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtabfallmenge	Tonnen	n/a	2	12	8	9
davon stoffliche Verwertung (z. B. Papier, Karton, Glas, Holz)	in %	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

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

Luftqualität

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

Relevanz

Der Betrieb des Flughafens und insbesondere die Flugzeuge verursachen Schadstoffe in der Luft. Es lassen sich vier Quellen unterscheiden: 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_x), 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 die ebenso Grenzwerte existieren, werden flächendeckend mit spezialisierten Computerprogrammen modelliert und parallel an bestimmten Orten gemessen. Am Flughafen ist an zentraler Lage eine vollautomatische Messstation im Einsatz, die mehrere Schadstoffe erfasst. Hinzu kommen sogenannte Passivsammler, mit deren Hilfe der Leitschadstoff Stickstoffdioxid gemessen wird. Weil das Dock A, auf dem die Messstation eingerichtet ist, neu gebaut wird, ist mittelfristig ein Standortwechsel notwendig. Um geeignete neue Standorte mit ähnlichen Bedingungen zu finden, wurden dieses Jahr zusätzliche Passivsammler installiert.

Das Ziel, den Ausstoss von Luftschadstoffen so gering als möglich zu halten, erreicht die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich durch Massnahmen an allen vier genannten Quellen. Sie betreffen das Gesamtsystem Flughafen und damit auch die Partner am Flughafen. Um die Schadstoffemissionen der Flugzeuge zu verringern, werden seit Jahren emissionsabhängige Landegebühren erhoben. Schadstoffärmere Flugzeuge zahlen weniger, weshalb es sich für die Fluggesellschaften lohnt, entsprechende Flugzeuge einzusetzen. Eine weitere wichtige Massnahme ist die Installation von stationären Systemen für die Versorgung mit Strom und klimatisierter Luft an allen Dock-Standplätzen in Zürich, Florianópolis, Vitória, Natal und Iquique. Deren Einsatz verursacht deutlich weniger Schadstoff-, aber auch weniger Lärm- und CO₂-Emissionen, als wenn die Flugzeuge für den gleichen Zweck ihre Hilfstriebwerke laufen liessen (siehe [> Netto-Null-Fahrplan](#)). Weiter sind im betrieblichen Ablauf Verfahren etabliert, die Wartezeiten mit laufenden Triebwerken bestmöglich verhindern helfen.

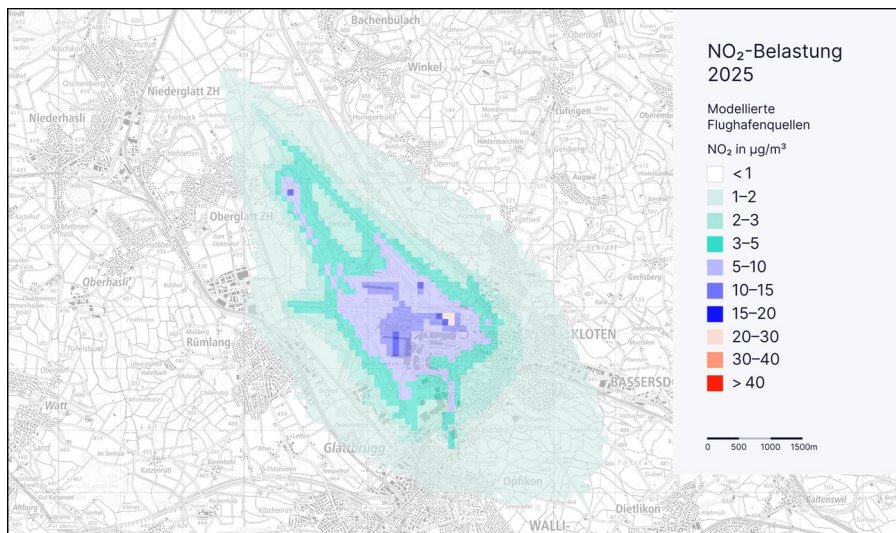
Im Bereich der Abfertigung ist für Fahrzeuge und Maschinen die schrittweise Umstellung von Verbrennungsmotoren auf elektrische Antriebe in vollem Gang, und zwar nicht nur bei der Flughafen Zürich AG, sondern auch bei ihren Partnern.

Im Bereich der Infrastruktur helfen am Flughafen Zürich Sanierungen, Neubauten und betriebliche Optimierungen, den Bedarf an fossil erzeugter Wärme und damit die Schadstoffemissionen zu reduzieren.

Schliesslich beteiligt sich das Unternehmen beim landseitigen Verkehr an Massnahmen, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die An- und Abreise zum und vom Flughafen für Mitarbeitende, Passagiere und Besuchende gleichermassen zu erhöhen. Dazu gehört das Hinwirken auf mehr und frühere Zugverbindungen in den frühen Morgenstunden für Angestellte im Schichtbetrieb und für Passagiere mit frühem Abflug.

Situation im Berichtsjahr

Die Emissionsmengen der Stickoxide (NO_x), dem Leitschadstoff, sind am Standort Zürich erneut angestiegen. Zurückzuführen ist dies auf die steigende Anzahl Flüge und die Tatsache, dass im Durchschnitt schwerere Flugzeuge mit einem entsprechend höheren Schadstoffausstoss eingesetzt wurden. Auch die Immissionswerte desselben Schadstoffs stiegen gegenüber dem Vorjahr an und liegen nur noch wenig unter dem Grenzwert. Mit ein Grund waren die meteorologischen Bedingungen, die sich im Gegensatz zum Vorjahr als weniger vorteilhaft präsentierten. Insbesondere am Jahresende war das Wetter durch stabile Inversionslagen geprägt, sodass eine Durchmischung der Luftschichten erschwert wurde. Dies hielt die Schadstoffkonzentration in Bodennähe hoch.



Beitrag des Flughafens Zürich zur Stickstoffdioxid-Belastung in der Region

Das Luftschadstoff-Monitoring in Noida, Indien, wo die Baustelle im Berichtsjahr auf Hochbetrieb lief, wurde weitergeführt. Die Messungen erfolgten periodisch an mehreren Standorten und lagen für alle erfassten Schadstoffe (u. a. NO₂, PM, CO, SO₂) unterhalb der lokalen Grenzwerte.

In Brasilien ist die Messung der Luftqualität für Flughäfen nicht vorgeschrieben. Die Standorte in Brasilien führen aber periodisch Messkampagnen für einzelne Luftschadstoffe durch.

Kennzahlen

Luftqualität

GRI 305-7

GRI AO5

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
NO_x-Emissionen	Tonnen	611	1'005	1'184	1'249	1'415
davon Flugzeug ¹	Tonnen	539	929	1'098	1'169	1'336
davon Bodenabfertigung	Tonnen	22	32	31	28	24
davon Infrastruktur	Tonnen	39	32	41	38	41
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	11	12	13	15	14
VOC-Emissionen	Tonnen	129	176	197	207	228
davon Flugzeug ¹	Tonnen	88	131	149	157	176
davon Bodenabfertigung	Tonnen	9	14	16	17	18
davon Infrastruktur	Tonnen	27	25	24	25	26
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	5	7	8	8	7
CO-Emissionen	Tonnen	568	881	1'012	1'060	1'106
davon Flugzeug ¹	Tonnen	512	816	935	985	1'028
davon Bodenabfertigung	Tonnen	12	17	19	18	15
davon Infrastruktur	Tonnen	15	12	14	17	22
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	29	36	43	40	40
PM-Emissionen	Tonnen	10	14	16	16	17
davon Flugzeug ¹	Tonnen	7	11	13	14	16
davon Bodenabfertigung	Tonnen	1	2	2	1	1
davon Infrastruktur	Tonnen	2	1	1	1	1
davon landseitiger Verkehr	Tonnen	0	0	0	0	0

¹ Flugbetrieb im LTO-Zyklus (bis 915 m) unter Berücksichtigung effektiver Triebwerkeleistungen, APU, Triebwerkstarts und Flugzeugzelle. Aufgrund von Rundungen können sich in Summen einzelne Abweichungen ergeben.

Biodiversität

Naturflächen sind im Siedlungsraum 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

Die Vielfalt von Arten und Lebensräumen ist weltweit unter Druck. Die Mehrzahl der Standorte der Flughafen Zürich Gruppe befindet sich angrenzend an sensible Ökosysteme. Entsprechend trägt das Unternehmen die Verantwortung für den Erhalt der vorhandenen Lebensräume und der dortigen Biodiversität. Je nach Ausgangslage sind die Prioritäten unterschiedlich gesetzt. 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 Sachplans Infrastruktur Luftfahrt, Objektblatt Zürich) insgesamt umfasst, besteht rund die Hälfte aus Wiesenflächen und Wald. 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 innerhalb des Flughafenperimeters vorhandenen Lebensräume, die im Schweizer Mittelland in Art und Qualität ansonsten selten geworden sind, gilt es zu erhalten.

Auch in Brasilien sind die Flughäfen der Flughafen Zürich Gruppe benachbart an schützenswerte Ökosysteme, seien es Küsten (Florianópolis, Vitória, Macaé) oder Regenwald (Natal). In Noida, Indien, wurden für den Bau des neuen Flughafens landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht, die geschützte Arten beheimateten. In Chile liegt an beiden Standorten das Flughafenareal und damit dessen Entwicklung und Unterhalt im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich 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. Zu den geschützten Flächen zählen verschiedene Lebensräume der Flachmoore und Wälder. Mit der Bewirtschaftung grosser Teile des übrigen Flughafengeländes als Langgraswiesen können Flugbetriebsinteressen und Interessen des Naturschutzes gleichzeitig erfüllt werden (siehe Abschnitt [Vogelschlag](#)). Die Langgraswiesen weisen als nährstoffarme Lebensräume einen grossen Artenreichtum auf. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Massnahmen zur Förderung einzelner Arten und zur Schaffung spezifischer Lebensräume weitergeführt.

Sollen Grünflächen überbaut werden, so wird deren ökologischer Wert durch anerkannte Methoden bewertet, und die Flughafen Zürich AG ist gesetzlich verpflichtet, anschliessend im Rahmen des betroffenen Bauprojekts andernorts für angemessenen Ersatz zu sorgen. Dabei verfolgt sie den Ansatz, möglichst hochwertige, standortgerechte Lebensräume zu realisieren, die unter anderem vom Bund als prioritär angesehen werden.

Das grösste derartige Projekt in Umsetzung ist die Aufwertung der Glatt, des Flusses im Westen des Flughafens, mit dem die Flughafen Zürich AG Ersatz für mehrere Bauprojekte leistet (siehe [Projektwebsite](#)). Es handelt sich um ein grosses Revitalisierungsprojekt, das in vier Abschnitte unterteilt ist. Die drei südlichen – zwischen Opfikon und Rümlang – werden von der Flughafen Zürich AG umgesetzt, was den Grossteil der Strecke umfasst. Das Unternehmen legt grossen Wert auf eine ökologisch hochwertige, auf lange Zeit beständige Umsetzung. Damit die angestrebten Lebensräume geschaffen werden können, betreibt es einen grossen Aufwand, beispielsweise durch die Sammlung von Samen von 220 Arten in Naturschutzgebieten im ganzen Glatttal für das Aussäen am neuen Standort oder die Aufzucht von Setzlingen zur späteren Auspflanzung. Zusätzlich wurden umfassende archäologische Sondierungen notwendig, da der Bauperimeter eine archäologische Zone tangiert. Im April des Berichtsjahrs wurde mit den Bauarbeiten am ersten Abschnitt begonnen. Auf einer Pilotstrecke wurden die Ausgestaltung des Gerinnes und die Umsetzung von Totholzstrukturen im Wasser weiter optimiert. Der erste Abschnitt wird im Jahr 2026 fertiggestellt.



Im Vordergrund der bereits realisierte Abschnitt «Eichhof» der Glattrevitalisierung und im Hintergrund die aktuelle Baustelle des nächsten Abschnitts.

Bei gezielten Beprobungen auf dem Perimeter der Revitalisierung wurde eine Belastung des Bodens durch PFAS (per- und polyfluorierte Alkylverbindungen) festgestellt. Weil derzeit rechtlich ungeklärt ist, wie mit PFAS-belastetem Boden umzugehen ist, ist unbestimmt, wann die Umsetzung der weiteren Abschnitte in Angriff genommen werden kann (siehe [Projektwebsite](#)). PFAS werden seit den 1970er-Jahren in verschiedensten Anwendungen und Produkten eingesetzt und gelangen auf verschiedenen Wegen in die Umwelt, wo sie sich kaum abbauen. Die betroffenen Flächen des Projekts «Glattrevitalisierung» liegen ausserhalb des Flughafenperimeters. Die Schadstoffbelastung im Boden hat keinen nachweislichen Zusammenhang mit dem Flughafen oder dem Flugbetrieb.

Der Erhalt der Biodiversität und des ökologischen Wertes der Grünflächen an den Flughäfen ist auch in Brasilien ein wichtiges Thema. Die Flughäfen in Florianópolis und Vitória wurden im Berichtsjahr bereits zum zweiten Mal mit dem [«Green Airport Recognition»](#)-Preis ausgezeichnet, und zwar für Projekte im Zusammenhang mit dem Umgang mit Wildtieren.

Am Standort Noida, Indien, war für den Bau des Flughafens auf zuvor überwiegend als Ackerland genutztem Land der Verlust von Teilen der vorhandenen Lebensräume unvermeidlich. Von Baubeginn an wurde jedoch ein besonderer Fokus auf den Erhalt der Biosphäre gelegt, beispielsweise durch aufwendige Baumverpflanzungen, Massnahmen zum Schutz bestehender Bäume und die Pflanzung Tausender neuer aus der eigenen Baumschule. Zudem wurden verschiedene Massnahmen zum Erhalt des als Ressource wertvollen, nährstoffreichen Oberbodens getroffen.

Vogelschlag

Flughäfen sind mit ihren ausgedehnten Freiflächen und mit Wäldern, Gehölzen und Gewässern 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. Deshalb werden an allen Standorten Massnahmen ergriffen, um das Flughafengelände für die Vögel weniger attraktiv zu machen und somit das Risiko von Kollisionen zu verringern.

Die Bewirtschaftung der meisten offenen Flächen als extensiv genutzte Langgraswiesen ist eine der Massnahmen, die in Zürich und an den Standorten in Brasilien angewandt wird. Das dient sowohl dem ökologischen Wert als auch der Vogelschlagprävention, denn hohes Gras erschwert den Greifvögeln daserspähnen von Beutetieren am Boden. Gleichzeitig können sich auch Schwarmvögel weniger gut niederlassen. Weitere Massnahmen verkleinern das Nahrungsangebot vor Ort. Zum Beispiel die Förderung von Wieseln, die 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

Flughäfen beziehen erhebliche Mengen Frischwasser, gleichzeitig fallen grosse Mengen an Abwasser an. Die Flughafen Zürich Gruppe trägt an all ihren Standorten Sorge zu sauberem Wasser, indem sie den Bezug von Frischwasser auf das Notwendigste reduziert und für die korrekte Reinigung von Abwässern sorgt. Die Palette an unterschiedlichen Abwasserarten, die gesondert behandelt werden müssen, ist breit. So zum Beispiel das häusliche Abwasser, Abwasser aus Werkstätten oder von Flugzeug-toiletten sowie die Abwässer von den Flugbetriebsflächen und der Flugzeugenteisung.

Ansatz

Frischwasser

Die Flughafen Zürich AG bezieht das Trinkwasser für den gesamten Flughafen Zürich aus dem kommunalen Versorgungsnetz der Stadt Kloten. Zugleich pumpt sie selbst Grundwasser. Grund dafür sind Teile der Infrastrukturbauten, die in grundwasser-führendem Untergrund stehen. Sie könnten bei einem Anstieg des Grundwasserspiegels über ein kritisches Niveau gefährdet werden. Das gepumpte Grundwasser dient für technische und industrielle Prozesse und für das Spülen der Toiletten. Für einen Teil des Spülwassers wird zudem auf Dächern gesammeltes Niederschlagswasser eingesetzt. Dies hilft zugleich mit, die Abflussmenge des Niederschlagswassers zu dosieren. Im Bereich Flughafenkopf war der Grundwasserbezug aufgrund von Bauarbeiten wie im Vorjahr nicht im vollen Umfang möglich, weshalb bis im Sommer mehr Trinkwasser eingespeist 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. An den Flughäfen in Brasilien läuft weiterhin das «Aqua Project». Es verfolgt drei Stossrichtungen: die Bedarfsreduktion, die genaue Messung des Verbrauchs und die Aufbereitung von gebrauchtem Wasser.

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

Abwasser

Wie die 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 interkommunale [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, werden vorbehandelt, bevor sie ebenfalls in die ARA geleitet werden.

Die Flughäfen in Lateinamerika verfügen alle über eine eigene ARA, aus der das gereinigte Wasser in Gewässer eingeleitet oder, wie in Florianópolis in Brasilien und Antofagasta in Chile, direkt für die lokale Bewässerung genutzt wird. Auch der Flughafen in Noida, Indien, verfügt über eine eigene ARA, die im Jahr 2026 in Betrieb gehen und die bisherige, temporäre Anlage ersetzen wird.

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 2024/2025 präsentierte sich insgesamt wärmer als im Durchschnitt. Hinzu kamen unterdurchschnittliche Niederschlagsmengen, weshalb die Menge der ausgebrachten Flächenenteisungsmittel ebenfalls unterdurchschnittlich ausfiel. Bei den Flugzeugenteisungsmitteln lag die eingesetzte Menge hingegen über dem Durchschnitt, was auf häufige Wetterlagen mit Temperaturen um den Gefrierpunkt zurückzuführen ist. 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 unter [Zurich Airport De-Icing Wastewater](#)). Einzigartig ist die Behandlung durch die Verregnung mittelstark verschmutzten Abwassers auf geeigneten Grünflächen. Während der anschliessenden Bodenpassage werden die aus Propylenglykol und Formiat stammenden Kohlenstoffverbindungen abgebaut, wodurch das Abwasser gereinigt wird. Um die vorhandenen Verregnungsfelder noch besser auslasten zu können, wurde auch im zurückliegenden Winter weiter an der Optimierung gearbeitet. Zudem wurde mit dem Anschluss von neuen Flächen im Westen und im Süden das Einzugsgebiet auf gesamthaft 150 Hektar ausgedehnt.

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 2024/2025 lag der Behandlungsgrad bei 95% (Vorjahr 90%). Die effektiv unbehandelt abgeschwemmte Menge Kohlenstoff konnte damit gegenüber dem Vorjahr deutlich reduziert werden.

Kennzahlen

Frischwasserverbrauch

GRI 303-3

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Trinkwasser	m ³	402'903	499'552	579'792	676'454	687'569
Grundwasser	m ³	113'069	208'874	168'505	91'821	110'771
Regenwasser	m ³	4'993	9'490	14'283	17'766	16'129
Total Frischwasser	m³	520'965	717'916	762'580	786'042	814'469

Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	67'634	59'358	47'279
Aufbereitetes Wasser aus ARA	m ³	n/a	n/a	62	237	9'190
Regenwasser	m ³	n/a	n/a	8'551	12'587	11'051
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	76'247	72'182	67'520

Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	83'940	89'347	80'466
Regenwasser	m ³	n/a	n/a	6'379	9'039	11'345
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	90'319	98'386	91'811

Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	n/a	90'013	82'930
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	90'013	82'930

Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	32'400	24'110	32'650
Aufbereitetes Wasser aus ARA	m ³	n/a	n/a	2'736	1'929	2'130
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	35'136	26'039	34'780

Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Trinkwasser	m ³	n/a	n/a	50'400	50'232	50'400
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	50'400	50'232	50'400

Flughafen Noida, Indien	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Total Frischwasser	m³	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Enteisungsmittelverbrauch

GRI AO6

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25
Flugzeugenteisungsmittel	m ³	862	1'252	1'474	1'372	1'501
Flächenenteisungsmittel Formiat flüssig	m ³	1'338	501	515	982	528
Flächenenteisungsmittel fest	Tonnen	16	0	4	17	0
Tausalze für übrige Flächen	Tonnen	569	137	204	254	204
Behandlungsgrad (Vorfeld, Pisten und Rollwege)	in %	88	95	96	90	95
Unbehandelt abgeschwemmter Kohlenstoff	Tonnen	23	13	15	34	16

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 jedem seiner Standorte das komplexe System Flughafen in jeglicher Hinsicht 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 schädliche 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, das 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 wirken verschiedene Faktoren auf die Sicherheit ein. 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 flughafenweiten Übungen. Die letzte solche fand im November des Berichtsjahrs statt.

Für die Vorbereitung und Bewältigung von Ausnahmesituationen betreibt das Unternehmen ausserdem ein bereichsübergreifendes Business Continuity Management. Dieses stellt Pläne und Prozesse bereit, um in Krisen und Notfällen die Weiterführung des Betriebs und die Vermeidung von weiteren Schäden sicherzustellen. Im Berichtsjahr wurden firmenweite Impact-Analysen durchgeführt, die als Basis zur Definition von Ausfalltoleranzen einzelner Systeme und den daraus resultierenden Vorhalteleistungen dienen.

Die Flughafenfeuerwehr und der Rettungsdienst sind auf dem Flughafengelände 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.

Als Teil der fortlaufenden Kampagne «Gemeinsam sicher» am Standort Zürich wurden im November des Berichtsjahrs erneut die Sicherheitstage durchgeführt. Diese werden zusammen mit den Flughafenpartnern organisiert und machen aktuelle Sicherheits-

aspekte aus den Bereichen Safety, Security, Arbeitssicherheit und Brandschutz erlebbar. Die Sicherheitstage dienen der Sensibilisierung und Weiterbildung in den genannten Themen. Es haben rund 1'150 Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG und der Flughafenpartner teilgenommen.

Safety

Am Flughafen Zürich ist als Teil des IMS ein «Safety Management System» (SMS) etabliert, in das auch die Flughafenpartner eingebunden sind. Dessen Betrieb, Überwachung und die Weiterentwicklung obliegt dem «Safety & Compliance Office», das als Ansprechstelle für Airlines, Behörden und sämtliche weitere externe und interne Partner dient. Der systematische und umfassende Ansatz im 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 unter anderem auch Kompetenzen und Verantwortlichkeiten definiert sind. Im Flugplatzhandbuch sind alle Safety-relevanten Managementprozesse festgehalten. Es 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 Flughafenpartner, 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 aktuelles Ausbildungsniveau sicher. Hinzu kommen periodische Awareness-Kampagnen zu einzelnen Themen.

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 81 Hinweise eingegangen (10 davon anonym). Sämtliche eingegangenen Safety-relevanten Hinweise (33 Hinweise) wurden durch das «Safety & Compliance Office» als unabhängige Stelle untersucht, und wo nötig wurden Massnahmen definiert. Alle anderen Hinweise wurden den verantwortlichen Stellen zur Bearbeitung weitergeleitet. 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 wurde am Standort Zürich ein reguläres «Full Scope»-Audit durch das BAZL durchgeführt, bei dem alle regulierten Flugbetriebsprozesse überprüft wurden. Es resultierten keine sogenannten «Serious Deficiencies», und das Ergebnis der Überprüfung kann als sehr gut eingestuft werden. Die Behörde führte ergänzend eine Inspektion eines Teilbereichs durch, bei welcher keine Abweichungen festgestellt wurden. Zusätzlich führte der flughafeninterne Auditorenpool unter der Leitung des «Safety & Compliance Office» 25 Audits, Inspektionen oder Dokumentenüberprüfungen

durch. Es wurden wenige Abweichungen identifiziert und einige Empfehlungen ausgesprochen. Grössere Mängel wurden keine festgestellt.

Das übergeordnete Ziel sämtlicher Massnahmen besteht darin, die Anzahl Unfälle und Vorfälle – jeweils in Relation zu den Flugbewegungen – kontinuierlich zu senken. Während die Anzahl der Schäden an der Infrastruktur leicht zurückging, nahm die Zahl der Flugzeugschäden geringfügig zu. Deutlich angestiegen sind die Schadenfälle an Fahrzeugen. Zurückzuführen ist dies auf die Zunahme der Flugbewegungen, was den Druck auf das Flughafensystem verstärkte und Mehrverkehr bei den Fahrzeugen mit sich brachte. Zusätzlich wirkte sich die nach wie vor angespannte Personalsituation negativ aus: Knappheit an erfahrenen Mitarbeitenden sowie viele Neueintritte führten zu geringerer Routine im täglichen Betrieb. Auch Baustellen und die damit verbundenen veränderten Verkehrsführungen beeinträchtigten die Safety-Performance. Trotz dieser Einflussfaktoren lag das Safety-Level insgesamt weiterhin auf einem tolerierbaren Niveau. Die im Vorjahr neu eingeführte SMS-Software konnte im Berichtsjahr zum einen weiterentwickelt werden und zum anderen bereits detaillierte Aussagen zu Ursachen von Ereignissen liefern. Dies ermöglicht es, gezieltere Massnahmen zur Steigerung der Safety-Performance zu treffen.

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.

Im Berichtsjahr ging neu das Drohnen-Detektionssystem in Betrieb. Dieses erkennt rund um die Uhr automatisch autorisierte und unautorisierte Drohnen und gibt eine entsprechende Meldung ab. Seit Jahren hat die Flughafen Zürich AG mit ihren Partnern definiert, wie mit Drohnensichtungen umgegangen wird.

Ende Oktober des Berichtsjahrs begann der Umbau der Sicherheitslinien für die Passagiere mit neuen Computertomografie-Scannern im zentralen Sicherheitskontrollgebäude (SiKo). Das Projekt ist Teil des umfassenden SiKo-Redesigns, das die Sicherheitskontrolle des Flughafens Zürich auf den neusten Stand der Technik bringt. Ziel ist es, den Passagierkomfort zu erhöhen, den Durchsatz zu steigern und die Qualität der Sicherheitskontrollen weiter zu verbessern.

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. Im Berichtsjahr wurde durch die EU-Kommission eine fünftägige Inspektion durchgeführt. Die im Passagier- und iStaff-Bereich erkannten Abweichungen werden im Rahmen eines Aktionsplans korrigiert. Durch das BAZL wurden wiederum 22 Audits, Inspektionen und Tests durchgeführt. Zusätzlich führte die interne Airport Security 157 Qualitätskontrollen durch. Gesamthaft wurden 27 Abweichungen 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), das 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 Abschnitt [› Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#)).

GRI 403-1
GRI 403-2

Arbeitsabläufe, Anlagen, Arbeitsmittel oder Arbeitsstoffe werden regelmässig und nach Ereignissen oder Unfällen auf Gefahren hin analysiert. Dafür verantwortlich sind die internen Sicherheitsbeauftragten, die 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», die 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. Mit dem standardisierten Vorgehen erarbeiten die Sicherheitsbeauftragten Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zuhanden der Vorgesetzten, die 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
GRI 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 Risikomanagementprogramm 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, die – 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, das sich am ISO-Standard 45001 orientiert. Sie erfüllen damit die gesetzliche Vorgabe.

Die Sicherheit und die Gesundheit der Arbeitenden gehören auch am Standort Noida, Indien, zu den prioritären Themen. Auf den Baustellen wird ein Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltmanagementsystem betrieben, das die Themen Safety und Arbeitssicherheit abdeckt. Es 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. Zu den zentralen Massnahmen zählen die medizinische Betreuung und die Verfügbarkeit von persönlichen Schutzausrüstungen, angepasst auf die jeweilige Tätigkeit.

Die hohen Anforderungen der Flughafen Zürich AG an den Schutz der Arbeitenden in Indien, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, 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 und 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. Im Berichtsjahr kam es auch zu keinem Ereignis mit terroristischem Hintergrund.

GRI 403-9
GRI 403-10

Kennzahlen

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	1'711	2'503	2'240	2'737	3'694
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	10'145	8'742	12'050	11'021	10'901
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	28
Flughafen Florianópolis, Brasilien ¹	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	14	0	0
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	11'301	3'137 ²	0
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	0
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien ¹	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	0	104 ²	656
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	1'371 ²	0	0
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	1
Flughafen Natal, Brasilien ³	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	0	0
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	0	0
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	0
Flughafen Antofagasta, Chile ¹	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	1'391	2'333	614
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	n/a	n/a	0
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	8
Flughafen Iquique, Chile ¹	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Ausfallstunden (Berufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	2'478	3'000	4'133
Anzahl Ausfallstunden (Nichtberufsunfälle)	Stunden (h) pro 1'000 FTEs	n/a	n/a	637	12'000	0
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	26
Flughafen Noida, Indien ⁴	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
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
LTIFR (Lost Time Incident Frequency Rate)	Ereignisse pro 1'000'000 Arbeitsstunden	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

¹ Die Daten wurden ab 2023 erhoben.

² Rückwirkende Korrektur.

³ Die Übernahme des Betriebs des Flughafens Natal in Brasilien erfolgte im Februar 2024.

⁴ Der Flughafen in Noida, Indien, befand sich im Berichtsjahr noch im Bau.

Flughafen Zürich, Schweiz	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.19	0.11	0.14	0.12	0.16
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.25	0.34	0.39	0.47	0.57
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	0.40	0.32	0.57	0.54	0.53
Flughafen Florianópolis, Brasilien ¹	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	0.02	0.04	0.05
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	0.00	0.00	0.00
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	0.00	0.00	0.00
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien ¹	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	0.00	0.04	0.04
Schadensfälle an Fahrzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	0.00	0.08	0.00
Schäden an der Infrastruktur	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	0.00	0.08	0.00
Flughafen Natal, Brasilien ²	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Schadensfälle an Flugzeugen	Anzahl Fälle pro 1'000 Flugbewegungen	n/a	n/a	n/a	0.00	0.00
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

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, befand sich im Berichtsjahr noch im Bau.

Geschäftsethik

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

Relevanz

Die Entscheide der Flughafen Zürich AG in einem anspruchsvollen Umfeld müssen nicht nur in finanzieller, sondern auch in ethischer Hinsicht hohen Anforderungen genügen. Das Unternehmen trägt mit ethischem Verhalten dazu bei, stabile Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen nachhaltiger Geschäftserfolg möglich ist. Dazu gehört 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 in den entsprechenden Abschnitten vertieft eingegangen.

Ansatz und Fortschritt

Die Flughafen Zürich Gruppe respektiert jederzeit Gesetze sowie die Rechte und die Integrität von Menschen, Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartnern und Institutionen. Ihre ethischen Grundsätze hat sie im [› Verhaltenskodex](#) (Group Code of Conduct) festgehalten. Das 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 je ihren eigenen Verhaltenskodex, der im Minimum die Anforderungen des gruppenweiten Kodex erfüllen muss.

Um auch in der Wertschöpfungskette gegenüber den Geschäftspartnern die Anforderungen und Erwartungen zu kommunizieren, sind diese 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.

Compliance Management

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

GRI 2-27

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

Beschwerdekanäle und Abhilfe

Die Flughafen Zürich AG fördert eine Kultur, in der vermutete oder tatsächliche Verstösse gegen den gruppenweiten Verhaltenskodex oder andere Richtlinien gemeldet werden. Für Mitarbeitende am Standort Zürich steht neben dem Weg über direkte Vorgesetzte, die Abteilung «People & Culture» oder den standardisierten Compliance-Prozess zusätzlich die Personalvertretung (PeV) zur Verfügung, um insbesondere Themen in den Bereichen Mobbing, sexuelle Belästigung und Gleichstellung zu melden (siehe Abschnitt [Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#)). Falls der begründete Verdacht besteht, dass einer regulären Meldung nicht im erforderlichen Mass nachgegangen wird, oder wenn Mitarbeitende aufgrund einer Meldung persönlich nachteilige Folgen befürchten, steht die interne 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.

GRI 2-26

Seit Anfang des Berichtsjahrs steht ein ergänzender Beschwerdekanal auf der Website des Unternehmens zur Verfügung, der sich hauptsächlich an Externe richtet. Die [«Integrity Line»](#) steht für Meldungen von vermuteten oder tatsächlichen Verstössen gegen den gruppenweiten Verhaltenskodex zur Verfügung. Insbesondere gemeint sind die Themen Datenschutz, Korruption, Kartell- und Beschaffungsrecht sowie Menschenrechte. Durch die Meldestellen wurden am Standort Zürich im Berichtsjahr insgesamt sieben Meldungen bearbeitet.

Ein gesondertes Meldeverfahren besteht für Meldungen zur Safety im Flugbetrieb (siehe Abschnitt [Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)) am Flughafen Zürich.

Auch die Standorte im Ausland haben im Berichtsjahr ihre Beschwerdekanäle weiterentwickelt oder neu eingerichtet, die zusätzlich die Anforderungen eines Whistleblowing-Kanals abdecken. Sowohl in Brasilien als auch in Indien sind unabhängige externe Stellen mandatiert, die Meldungen entgegenzunehmen und zu bearbeiten. In Chile werden die eingegangenen Meldungen wie in Zürich intern durch die Compliance-Abteilung bearbeitet. In Indien wurden im Berichtsjahr drei Meldungen bearbeitet, in Brasilien eine und in Chile keine.

Es ist geplant, die bisherigen Kontaktkanäle, die für die brasilianischen Flughäfen durch den Konzessionsvertrag vorgegeben sind und das Thema Lärm betreffen, in die neuen Beschwerdekanäle zu integrieren.

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

GRI 2-25

entsprechende Mechanismen zu unterstützen. 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 tiefer Direktüberflüge auszurichten (siehe > [Lärmentschädigungen](#) im Abschnitt Lärm) und andererseits Liegenschaften mittels Schallschutzprogramm vor Lärm zu schützen (siehe > [Schallschutz](#) im Abschnitt Lärm).

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 monopolistische 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, als Teil des Luftfahrtrechts festgelegten 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. Gemäss EU-Recht, das aufgrund der bilateralen Verträge gilt, ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, diesen Anspruchsgruppen Zugang zu den Infrastrukturen nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien zu gewähren und die Infrastrukturen entsprechend zu verwalten. Im Berichtsjahr hat die Flughafen Zürich AG die Berechtigungen für die Bodenabfertigung in einer öffentlichen Ausschreibung nach diesen Kriterien an vier Dienstleister neu vergeben. Ein nicht berücksichtigter Dienstleister hat beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Überprüfung der Vergabe beantragt. Das Verfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Im Berichtsjahr sah sich die Flughafen Zürich AG im Übrigen mit keinen Rechtsverfahren zu wettbewerbswidrigem Verhalten und Verstössen gegen das Kartell- und Monopolrecht konfrontiert.

GRI 206-1

Auch im nicht regulierten Bereich, wo am Standort Zürich das Schweizerische Kartellrecht gültig ist, ist die Flughafen Zürich AG um einen fairen Wettbewerb bemüht. Sie schreibt die Berechtigungen für zentrale Dienstleistungen wie etwa die Taxi-Konzession oder die Nutzung von Plakatflächen regelmässig öffentlich aus. Dies gewährleistet den freien Marktzugang.

Auch die Konzessionen der internationalen Beteiligungen unterliegen staatlichen Regulierungen, die je nach Land unterschiedlich ausgestaltet sind. So sind die grösseren Flughäfen in Brasilien, zu denen jene der Flughafen Zürich Gruppe gehören, 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, das 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.

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.

Korruptionsprävention

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

Relevanz

Korruption hat erhebliche gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen. Sie kann strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen und den Ruf eines Unternehmens schädigen. Als international tätiges Unternehmen mit zahlreichen Geschäftsbeziehungen und engem Kontakt zu Behörden ist sich die Flughafen Zürich AG bewusst, dass an allen Standorten Korruptionsrisiken bestehen. Unter Korruption wird der Missbrauch einer Vertrauensstellung zur Erlangung eines ungerechtfertigten Vorteils verstanden.

Die Schweiz als Hauptsitz der Flughafen Zürich AG engagiert sich sowohl national als auch international aktiv in der Korruptionsbekämpfung. Sie hat verschiedene internationale Übereinkommen ratifiziert und in nationales Recht überführt. Die daraus resultierenden Vorgaben zur Verhinderung und Bekämpfung von Korruption gelten unmittelbar für die gesamte Unternehmensgruppe.

Ansatz

Die Flughafen Zürich AG toleriert kein korruptes Verhalten. An allen Standorten setzt sie auf eine umfassende Korruptionsprävention, die mehrere Handlungsfelder abdeckt und ein integriertes Verhalten aller Mitarbeitenden voraussetzt. Zentrale Massnahmen zur frühzeitigen Erkennung und Vorbeugung von Korruption sind klare Richtlinien, eine gelebte Kultur der Transparenz sowie die umfassende Sensibilisierung der Mitarbeitenden. Die Flughafen Zürich AG trifft die im Folgenden ausgeführten vorbeugenden Massnahmen zur Korruptionsprävention.

Verhaltenskodizes und Beschwerdekanäle

Im [› Verhaltenskodex](#) der Flughafen Zürich Gruppe sind Verhaltensrichtlinien für alle Mitarbeitenden festgehalten. Die Mehrheitsbeteiligungen müssen mindestens diese Vorgaben übernehmen. Weiter wurden im Berichtsjahr Verhaltenskodizes für Geschäftspartner der Flughafen Zürich Gruppe sowie an allen Standorten mit Mehrheitsbeteiligung eingeführt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Hinweisgebermanagements wurde zudem der externe Meldekanal [› «Integrity Line»](#) für Stakeholder ausserhalb der Organisation etabliert. Dieser ergänzt den bereits bestehenden internen Kanal für Whistleblower-Meldungen.

Weitere Informationen zu den erwähnten Instrumenten finden sich im Abschnitt [› Geschäftsethik](#).

Verträge

Verträge können rechtsgültig nur zu zweien unterzeichnet werden (Vier-Augen-Prinzip). In der Kompetenzordnung sind weiter die Finanzkompetenzkategorien und damit auch die Vertragsabschlusskompetenzen klar definiert.

Beschaffungen

Die Flughafen Zürich AG ist am Standort Zürich verpflichtet, Beschaffungen gemäss öffentlichem Beschaffungsrecht vorzunehmen (siehe auch Abschnitte [› Beitrag in der Region](#) 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, die 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 und Einladungen

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, mit denen die Unabhängigkeit und die Entscheidungsfreiheit des Empfängers oder der Empfängerin nicht infrage gestellt werden. Die Höchstbeträge pro Jahr, zu denen ein Geschenk angenommen oder gewährt werden darf, sind in den länderspezifischen Verhaltenskodizes geregelt. Für die Annahme von Geschenken, die den festgelegten Grenzbetrag überschreiten, gilt eine Meldepflicht. Am Standort Zürich wird einmal jährlich die Liste der eingegangenen Meldungen dem «Nomination & Compensation Committee» des Verwaltungsrats zur Kenntnis gebracht. Zusätzlich bestehen Einschränkungen für die Annahme und die Ausrichtung von Einladungen ins Ausland.

Schulung und Sensibilisierung

Am Standort Zürich wurden im Berichtsjahr für definierte Zielgruppen verpflichtende Compliance-Schulungen durchgeführt. Die Inhalte konzentrierten sich auf zentrale Compliance-Themen wie die Korruptionsprävention. Die Vermittlung erfolgte über E-Learnings mit dem Ziel, sowohl ein solides Basiswissen zu schaffen als auch ein nachhaltiges Bewusstsein für die Bedeutung dieser Themen zu fördern. Mit den gleichen Absichten wurde auch bei den Mehrheitsbeteiligungen in Chile ein E-Learning eingeführt, das für alle Mitarbeitenden obligatorisch zu absolvieren ist.

In Brasilien werden die zentralen Punkte des Verhaltens- und Ethikkodex in einem jährlich zu absolvierenden Training vermittelt. Es ist für alle Mitarbeitenden obligatorisch und wird auch für Drittparteien angeboten. Enthalten sind Antikorruptionsvorschriften und Grundsätze zur Betrugsprävention sowie Null-Toleranz-Richtlinien in Bezug auf Mobbing und Belästigung.

Verstösse

Im Berichtsjahr wurden keine Fälle von Korruption oder Bestechung (aktive oder passive Bestechung) gemeldet oder anderweitig bekannt. Zudem sind keine rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Korruption bekannt, hängig oder abgeschlossen.

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 ein – auch entlang ihrer Wertschöpfungskette.

Relevanz

Als Unterzeichnerin des «UN Global Compact» verpflichtet sich die Flughafen Zürich Gruppe, die Menschenrechte zu schützen und sich entlang der gesamten Wertschöpfungskette nicht an Menschenrechtsverletzungen mitschuldig zu machen. Dabei geht es um Themen wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Gesundheit und Sicherheit, Versammlungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Eigentumsgarantie sowie Verhinderung von Diskriminierung.

Ansatz

Das Bekenntnis der Flughafen Zürich Gruppe zu den Menschenrechten ist in ihrem [Verhaltenskodex](#) festgehalten. Zudem wurden im Jahr 2024 an allen Standorten umfassende Risikoanalysen durchgeführt, um die menschenrechtlichen Risiken zu identifizieren. Es liegen demnach keine begründeten Hinweise auf Verstösse gegen die Menschenrechte vor, die durch die Flughafen Zürich Gruppe verursacht wurden.

Der Verhaltenskodex und die Risikoanalyse sind Teil eines Managementsystems, das ausserdem verschiedene Massnahmen der menschenrechtlichen Sorgfalt umfasst. Dies ermöglicht, in einem zirkulären Ansatz die Menschenrechtsrisiken zu identifizieren, Menschenrechtsverletzungen zu verhindern oder 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.

Die im Managementsystem festgelegten Sorgfaltsmassnahmen beinhalten einen [Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#), der zur Einhaltung der Menschenrechte und zur Transparenz verpflichtet. Die Flughafen Zürich AG bzw. ihre Mehrheitsbeteiligungen bedingen sich ein Recht auf Überprüfung aus und behalten sich vor, bei schweren Verstössen und wenn wirksame Massnahmen ausbleiben, die Geschäftsbeziehung zu beenden. Zudem wurde an allen Standorten ein Beschwerdekanal eingerichtet, mit dem Hinweise auf Verstösse an die Flughafen Zürich AG gerichtet werden können.

In Zürich wurden Mitarbeitende der höheren Kaderstufen sowie solche mit Entscheidungskompetenzen bei Beschaffungen zudem mittels eines neu entwickelten E-Learnings zur menschenrechtlichen Sorgfalt geschult. Das Managementsystem wird laufend erweitert.

Weiter werden Mindestanforderungen in Sachen Menschenrechte auch durch das öffentliche Beschaffungsrecht eingefordert, dem die Flughafen Zürich AG als Sektorenenunternehmen in der Schweiz verpflichtet ist (siehe weitere Informationen in den Abschnitten [› Beitrag in der Region](#) 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 Löhne 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 bearbeitet, so dass es zu keinem Ausschluss von Vertragspartnern aufgrund von Nichteinhaltung der Vorgaben im öffentlichen Beschaffungsrecht kam.

Die Ausgestaltung ist bei den Mehrheitsbeteiligungen im Ausland in jedem Land individuell. Die Mehrheitsbeteiligungen in Brasilien und Chile haben Klauseln zur Verhinderung von Zwangs- 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.

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, ob die Voraussetzungen gegeben sind, findet im Rahmen formeller Enteignungsverfahren statt, 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 Informationen im Abschnitt [› Lärm](#)).

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. Das Unternehmen setzt einen grossen Teil dieses Engagements zugunsten der umgesiedelten Menschen ein. Sie sollen in den neu entstandenen Wohnquartieren in ihrem Alltag unterstützt und es soll damit die Gemeinschaft gestärkt werden (siehe Abschnitt [› Beitrag in der Region](#)).

GRI AO8

Chancengleichheit und Diskriminierungsfreiheit

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

Relevanz

An Flughäfen kommen unterschiedlichste Menschen zusammen. Um die Dienstleistungen der Flughafen Zürich AG für alle Menschen in hoher Qualität und in einer friedvollen Atmosphäre erbringen zu können, ist ein respektvoller Umgang unabdingbar. 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. Sie fördert eine konstruktive und respektvolle Zusammenarbeit sowie eine Kultur der Offenheit, Wertschätzung und Veränderungsbereitschaft. Unabhängig von Geschlecht oder Geschlechtsidentität werden alle Personen gleichbehandelt. Dies insbesondere in Bezug auf Mutterschaft und 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 Abschnitt [› 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», der zusätzlich Inklusion und Diversität als wichtige Werte definiert. Mit verschiedenen Veranstaltungen und einem Schulungsprogramm für Vorgesetzte wurde die Sensibilisierungsarbeit fortgesetzt. In Chile sind es der «Code of Conduct» sowie die 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 der Flughafen Zürich. Die entsprechende EU-Verordnung, die auch in der Schweiz Gültigkeit hat, kommt bei Personen mit jeglichen Mobilitätseinschränkungen, Blinden und stark seh- und hörbehinderten Menschen sowie Personen mit geistigen Einschränkungen zur Anwendung. Am Flughafen Zürich wird diese Dienstleistung durch eine solidarische Abgabe über die passagierbezogenen Flugbetriebsgebühren finanziert.

Darüber hinaus bieten die an der Abfertigung beteiligten Firmen auch sonstige unterstützende Dienstleistungen an. Unbegleitete Minderjährige oder Personen mit Bedarf an medizinischer Betreuung erhalten am Flughafen Zürich eine sichere Begleitung zum Gate und wieder zurück. Im Berichtsjahr wurde neu die Abgabe des Sunflower-Lanyards eingeführt. Dies ermöglicht Menschen mit nicht sichtbaren Beeinträchtigungen, freiwillig zu signalisieren, dass sie möglicherweise Unterstützung oder mehr Zeit benötigen.

Der Flughafen Zürich bietet in allen öffentlichen Bereichen barrierefreie Zugänge. 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 nicht 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 mit anderen besonderen Bedürfnissen zur Verfügung steht.

Verantwortungsvolle Arbeitgeberin

Die Flughafen Zürich Gruppe beschäftigt 2'376 Mitarbeitende in über 70 Berufen. Sie sind die wichtigste Ressource und ihre Kompetenz und ihre Einsatzbereitschaft bilden die Grundlage für den Unternehmenserfolg.

Relevanz

Als Arbeitgeberin übernimmt die Flughafen Zürich Gruppe ihren Teil der Verantwortung für das Wohlergehen ihrer Mitarbeitenden, unabhängig vom Hintergrund und der Art der Anstellung einer Person. Fortschrittliche Arbeitsbedingungen, eine offene, wertschätzende und zusammenarbeitsorientierte Unternehmenskultur und die Sicherheit am Arbeitsplatz gehören zu den grundlegenden Voraussetzungen, damit die Mitarbeitenden ihr Potenzial ausschöpfen können. Zudem investiert das Unternehmen viel in die Aus- und Weiterbildung seiner Mitarbeitenden. Nicht zuletzt haben die Entscheide der Flughafen Zürich Gruppe auch Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden bei den Flughafenpartnern, beispielsweise bezüglich Arbeitsplatzsicherheit oder Arbeitszeiten.

Ansatz

Werte und Führungsentwicklung

Im Jahr 2022 hat die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich fünf Unternehmenswerte unter dem Akronym «COACH» eingeführt. COACH steht für Collaborative, Open, Agile, Committed und Human. Diese Werte stärken die Gemeinschaft, fördern einen respektvollen und konstruktiven Austausch und unterstützen eine Kultur der Offenheit und Veränderungsbereitschaft. Sie bilden die Grundlage für die kontinuierliche Entwicklung von Teams, Führungskräften und Mitarbeitenden.

Ein wichtiges Element für den Austausch über die Unternehmenswerte ist die zweimal jährlich stattfindende Mitarbeitendenumfrage, bei der jeweils mehr als 70 % der Mitarbeitenden teilnehmen. Beim sogenannten Teambarometer, der aus acht Fragen besteht, bewerten die Mitarbeitenden, wie die Werte im Team gelebt werden sowie ihre allgemeine Zufriedenheit mit ihrer Aufgabe und der Führung. Anstelle von allgemeinen Bemerkungen zu den Fragen oder Feedbacks sind die Mitarbeitenden aufgefordert, sogenannte Feedforwards zu formulieren. Diese sind in die Zukunft gerichtet und zielen auf eine lösungsorientierte Entwicklung ab. Die Resultate des Teambarometers sind nach Abschluss der Umfrage sofort für alle Mitarbeitenden sichtbar. Die Teams besprechen ihre Resultate und Feedforwards innerhalb weniger Wochen und leiten daraus Verbesserungsmassnahmen ab. Dies gilt auch für die Geschäftsleitung. Sie wertet zusätzlich die Gesamtergebnisse des Unternehmens aus, identifiziert ungeordnete Handlungsfelder und stösst entsprechende Verbesserungsmassnahmen an.

In der Mitarbeitendenumfrage wird zudem die Zufriedenheit über die Weiterempfehlungsrate standardisiert erfasst und gemessen. Der erzielte Wert wird mit dem

Zielwert der Leistungskennzahl verglichen. Der Grad der Zielerreichung stellt einen Faktor zur Bemessung der **> variablen Vergütung der Geschäftsleitung** und der Kadermitarbeitenden dar.

Im Berichtsjahr startete am Standort Zürich zudem das Leadership-Programm. Mit dieser substanziellen Investition in die Führungsentwicklung befähigt das Unternehmen seine Führungskräfte, die Herausforderungen der Zukunft anzugehen. Alle Führungskräfte sowie Projektleiterinnen und Projektleiter mit Fachführung haben in drei Modulen die Gelegenheit, das auf den Unternehmenswerten basierte Führungsverständnis der Flughafen Zürich AG kennenzulernen und sich mit ihrer Führungsrolle intensiv auseinanderzusetzen. Sie lernen zudem, in einer sich mit grosser Geschwindigkeit verändernden Welt ein Umfeld zu gestalten, in dem Mitarbeitende ihre Aufgaben effizient erledigen, sich kontinuierlich weiterentwickeln und Verantwortung übernehmen können.

Rechte gewährleisten

Die Flughafen Zürich Gruppe hält die Kernübereinkommen der ILO (International Labour Organization) sowie die vor Ort geltenden arbeitsrechtlichen Gesetze ein. 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 der Wertschöpfungskette, sind in einem separaten Abschnitt beschrieben.

Personalvertretung

Die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG am Standort Zürich haben ein gesetzlich garantiertes Mitwirkungsrecht, das die Personalvertretung (PeV) im Namen aller Mitarbeitenden wahrnimmt. 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.

GRI 2-30

Die PeV engagiert sich für die Rechte und das Wohlergehen der Mitarbeitenden und steht mit der Geschäftsleitung in einem regelmässigen und konstruktiven Dialog. Im Berichtsjahr engagierte sie sich unter anderem in Themen wie der Überarbeitung der Erfolgsbeteiligung für tiefere Funktionsstufen sowie der Integration von Mitarbeitenden für die PRM-Services (Dienstleistungen für Personen mit reduzierter Mobilität oder anderen Beeinträchtigungen), die zuvor von einer Drittfirma übernommen worden waren.

Mit Anfang des Berichtsjahrs traten die sieben im Dezember 2024 gewählten Mitglieder der PeV – davon fünf bisherige und zwei neue – ihre vierjährige Amtsperiode an. Das ganze Jahr über besteht für Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG die Möglichkeit, mit diesen Mitgliedern mündlich, schriftlich oder vor Ort in deren Büro Kontakt aufzunehmen.

Tarifverträge

Am Standort Zürich sowie in Indien und Chile gibt es für die Mitarbeitenden der Flughafen Zürich Gruppe keine Tarifverträge. Das Mitwirkungsrecht der Mitarbeitenden wird am Standort Zürich aber durch die PeV zusätzlich gestärkt. In Brasilien haben alle Mitarbeitenden mit lokalem Arbeitsvertrag rechtlich Anspruch auf die Konditionen der jährlich durch die Gewerkschaft ausgehandelten Tarifverträge.

Mitarbeitende auf Abruf

Im Berichtsjahr waren 88 Teilzeitmitarbeitende (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 Tourguides, die mehrheitlich bereits pensioniert sind.

Attraktive Jobs anbieten

Das Arbeitsumfeld am Flughafen ist attraktiv und bietet spannende Stellen für Menschen mit verschiedensten Qualifikationen. Insgesamt sind am Flughafen Zürich rund 35'000 Mitarbeitende bei über 300 Firmen beschäftigt.

Um die Flughafen Zürich AG für Mitarbeitende noch attraktiver zu machen, wurden die im Vorjahr beschlossenen umfassenden Massnahmen zur Arbeitgeberattraktivität per 1. Januar 2025 umgesetzt. Sie beinhalten unter anderem die Reduktion der Wochenarbeitsstunden auf 41 Stunden, die Erhöhung der Zuschläge für Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit sowie die Anhebung der Gutschriften für die vergünstigte Mittagsverpflegung.

Die Flughäfen in Mehrheitsbesitz der Flughafen Zürich AG in Brasilien führen regelmässig Befragungen zur Arbeitskultur durch. Auf dieser Grundlage werden laufend Massnahmen umgesetzt, um die Attraktivität der Arbeitsplätze für die Angestellten weiter zu erhöhen.

Vergütung und Lohngleichheit

Die Flughafen Zürich Gruppe legt Wert auf eine angemessene und marktorientierte Entlohnung: Am Standort Zürich werden für Nacht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit deshalb Lohn- und Zeitzulagen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus bezahlt. Auch Arbeiten mit besonders unangenehmen, schmutzigen oder lärmigen Immissionen werden mit Zulagen entlohnt. Alle genannten Zulagen wurden per 1. Januar 2025 erhöht und es wurde gleichzeitig eine neue Pauschale zur Entschädigung von Mitarbeitenden bei Dienstverschiebungen eingeführt.

Die Flughafen Zürich Gruppe verfolgt den Grundsatz von gleichem Lohn für gleichwertige Arbeit. Aus diesem Grund vergleicht die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich jährlich die Lohnunterschiede zwischen Mann und Frau. Aktuell liegt die Differenz der Gesamtentlohnung ohne Zulagen bei 2.7 % (Vorjahr: 2.6 %) zuungunsten der Frauen. Würden die Zulagen für besonders unangenehme, schmutzige oder lärmige Tätigkeiten berücksichtigt, fiel der Unterschied grösser aus, weil der Männeranteil in den entsprechenden Berufen überwiegt.

GRI 405-2

Vergütungsquote

Im Berichtsjahr betrug am Standort Zürich das Verhältnis der Gesamtvergütung (Salär inkl. variabler Vergütungen und Vorsorge-/Sozialversicherungsbeiträge) der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden am Standort Zürich 9.0x (2024: 8.8x). Für die gesamte Gruppe betrug das Verhältnis der Gesamtvergütung der höchstbezahlten Person (CEO) im Vergleich zur durchschnittlichen Gesamtvergütung (Median) aller übrigen Mitarbeitenden der Gruppe 10.2x (2024: 9.8x). 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

GRI 2-21

Verwaltungsrat, Lernende, Praktikanten/Trainees sowie Mitarbeitende im Stundenlohn von der Berechnung ausgeschlossen. Ebenfalls wurden nur Mitarbeitende berücksichtigt, die über das ganze Jahr beschäftigt waren. Die Vergütung von Mitarbeitenden in Teilzeitarbeit wurde auf Vollbeschäftigung umgerechnet.

Pensionskasse und Krankenversicherung

Über die Pensionskasse BVK bietet die Flughafen Zürich AG am Standort Zürich eine Altersvorsorge mit überdurchschnittlichen Leistungen und individuell wählbaren Sparvarianten an. Das Unternehmen übernimmt 60% der Beiträge, 10% mehr als gesetzlich vorgeschrieben, und bietet mit Seminaren zur Pensionierung auch beim Übergang in den Ruhestand Unterstützung. Im Berichtsjahr besuchten 24 Mitarbeitende inkl. Partner oder Partnerin (Vorjahr: 29) diese Seminare, in denen finanzielle Kompetenzen vermittelt und persönliche Fragen beantwortet werden. 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 werden über das Minimum hinausgehende Einzahlungen durch die Mitarbeitenden in die private Pensionskasse in gleichem Umfang durch das Unternehmen ergänzt. Chile kennt keine Beteiligung der Arbeitgeber an der privaten Vorsorge. Der für Privatpersonen gesetzlich festgelegte Vorsorgeanteil wird jedoch dem Lohn abgezogen und durch das Unternehmen 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 Privatangelegenheit der Mitarbeitenden ist, beteiligen sich die Standorte in Lateinamerika 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. In Indien sind die Mitarbeitenden der Tochtergesellschaft durch die Arbeitgeberin bei Krankheit sowie bei Betriebs- und Nichtbetriebsunfall versichert.

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 Chile und in Brasilien Rabatte in den Geschäften an den Flughäfen. Darüber hinaus gibt es in Brasilien 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. Bis 49 Jahre liegt der generelle Anspruch bei 25 Tagen, später steigt er auf 28 Tage (50 bis 59 Jahre) und ab 60 Jahren auf 31 Tage. Lernende haben Anspruch auf 27 Tage Ferien.

Employer Branding und Rekrutierung

Die Flughafen Zürich Gruppe will auch in Zukunft die passenden Mitarbeitenden für sich gewinnen können. Beim Rekrutierungsprozess setzt das Unternehmen deshalb auf innovative Methoden, eine schnelle Kontaktaufnahme und einen unkomplizierten Bewerbungsprozess. An Berufsmessen, Karriere- 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.

Um den Flughafen Zürich als attraktiven Arbeitsort mit einer spannenden Berufsvielfalt zu stärken, fanden im Herbst zudem zum zweiten Mal und mit noch grösserem Anklang die Berufstage statt. An der gemeinsam mit zehn anderen Flughafenfirmen organisierten Veranstaltung besuchten rund 1'700 Gäste und potenzielle zukünftige Mitarbeitende die über 70 verschiedenen Angebote wie exklusive Führungen, Informationsanlässe und Livegespräche beim Job-Meet-and-Greet.

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, politische und öffentliche Ämter, Zeit für Weiterbildungen sowie soziales Engagement.

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 weiterhin wichtig.

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 deshalb bei Geburt ihres Kindes 16 Wochen bezahlten Mutterschaftsurlaub, 2 Wochen mehr, als das Gesetz verlangt, und bei voller Lohnzahlung. Auf Wunsch und sofern organisatorisch möglich, kann der Mutterschaftsurlaub durch einen zweimonatigen unbezahlten Urlaub auf sechs Monate verlängert werden. Väter und Ehefrauen von Frauen, die ein Kind geboren haben, haben Anspruch auf die gesetzlich vorgeschriebenen 10 Tage Urlaub bei vollem Lohn.

Die Teilzeitquote der unbefristet angestellten Mitarbeitenden am Standort Zürich erhöhte sich im Berichtsjahr leicht auf 35% (Vorjahr: 34%). Um Teilzeitarbeit am Standort Zürich weiter zu fördern, kann die Arbeitszeit probeweise während zwölf Monaten reduziert werden. Das Unternehmen unterstützt zudem den Bezug von unbezahltem Urlaub für längere Ausbildungen, verlängerten Mutterschafts-/Vaterschaftsurlaub sowie zur Erfüllung von Lebenswünschen wie beispielsweise einer Weltreise. Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, dass Mitarbeitende mit solch persönlichen Auszeiten ihre Kompetenzen erweitern und motivierter sowie leistungsfähiger an den Arbeitsplatz zurückkehren.

Öffentliche Ämter und Nebenbeschäftigungen

Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Übernahme von öffentlichen Ämtern durch ihre Mitarbeitenden. Denn für ein funktionierendes Milizsystem ist wesentlich, dass die Vereinbarkeit von Milizamt und beruflicher Tätigkeit seitens des Arbeitgebers

gewährleistet wird. Abhängig von der Art des öffentlichen Amtes gewährt sie beispielsweise bezahlte Absenzen. Auch Nebenbeschäftigungen sind möglich, müssen aber dem Arbeitgeber gemeldet werden, um Interessenkonflikte zu vermeiden.

Diversität

Die Vielfalt der Berufe und Mitarbeitenden sieht die Flughafen Zürich Gruppe als Stärke. Am Flughafen Zürich sind Personen aus 65 verschiedenen Nationen für das Unternehmen tätig. Dieses ist darauf bedacht, Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden zu gewährleisten und das Verständnis und die Akzeptanz für die Vielfalt an Wissen, Denkweisen, Herkunft, Alter, Lebensformen und Geschlechtern zu fördern.

Im Rekrutierungsprozess stehen stets die Qualifikation der Bewerbenden und deren Haltung in Bezug auf die Unternehmenswerte im Vordergrund. Kriterien wie Herkunft, Alter, Lebensformen und Geschlecht dürfen nicht zu einer Diskriminierung führen. Am Standort Zürich fördern überwiegend flexibel ausgeschriebene Stellen mit einem Pensum zwischen 80 und 100% zudem Arbeitsmodelle wie Teilzeit oder Jobsharing.

Diversität in Leitungsorganen und im Kader

Per Ende des Berichtsjahrs setzte sich der Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG aus vier Frauen und vier Männern zusammen, die Geschäftsleitung aus zwei Frauen und fünf Männern. Die Vorgaben für die börsenkotierten Unternehmen bezüglich Geschlechterausgewogenheit waren damit erfüllt. Am Standort Zürich lag der Frauenanteil im Kader im Berichtsjahr bei 22.5%.

Ausbildung und berufliche Entwicklung

Die Flughafen Zürich AG investiert an allen Standorten in die Weiterentwicklung ihrer Mitarbeitenden. Ihr ist es wichtig, sowohl Berufseinsteigende auszubilden als auch bestehende Mitarbeitende in beruflichen, sozialen und führungsbezogenen Kompetenzen zu fördern. Dafür haben alle Mitarbeitenden am Standort Zürich sowie in Brasilien Anspruch auf mindestens einmal jährlich eine persönliche Leistungsbeurteilung und ein Gespräch zur weiteren Entwicklung mit ihren Vorgesetzten. Bei der Mehrheitsbeteiligung in Chile ist die Einführung einer jährlichen Leistungsbeurteilung für alle Mitarbeitenden noch nicht durchgängig umgesetzt. In Indien ist das Beurteilungs- und Entwicklungsprogramm im Sinne eines freiwilligen Angebots für alle Mitarbeitenden zugänglich.

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 46 Lernende in 13 verschiedenen Lehrberufen sowie durchschnittlich 5 Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger im einjährigen Weiterbeschäftigungsprogramm (maximal zwölf Monate) nach Lehrende. Zusätzlich sammelten im Berichtsjahr insgesamt 15 Praktikantinnen und Praktikanten (studiumsbegleitend) und Trainees (Studium abgeschlossen) mehrmonatige Praxiserfahrung. Per Stichtag Ende Jahr befanden sich rund 3% 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 (mit oder ohne Berufsmatura) 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 zählt beispielsweise das Angebot von Integrationsvorlehren für berufseinsteigende Flüchtlinge oder vorläufig Aufgenommene. Im Berichtsjahr starteten beispielsweise drei Mitarbeiterinnen aus der Gebäudereinigung erfolgreich ihre Erwachsenenbildung nach Art. 32 (> [Berufsbildungsverordnung](#)) zur Fachfrau Reinigungstechnik. Dies stellt einen bedeutenden Schritt hin zu einem anerkannten Berufsabschluss in der Schweiz dar. Zudem absolvierte eine Lernende mit dem Schutzstatus Ausweis S eine Berufsausbildung im Unternehmen. Weiter beschäftigte das Unternehmen im Berichtsjahr drei Lernende mit körperlichen Einschränkungen.

Die Lernenden, Praktikantinnen und Praktikanten sowie Trainees sind in den regulären Arbeitsprozessen integriert und erhalten ihrem Ausbildungsstand entsprechende Aufgaben, Verantwortung und Kompetenzen. Wo immer möglich, wird die Weiterbeschäftigung der jungen Berufsleute innerhalb des Unternehmens mit passenden Stellenangeboten gefördert. 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. Im Berichtsjahr wurde das quartalsweise durchgeführte Format «Lunch & Learn» eingeführt, in dessen Rahmen sich die verantwortlichen Ausbildungspersonen zu ausgewählten Themen austauschen, beraten und weiterbilden können. Dadurch wird der kontinuierliche Wissenstransfer gefördert und die Qualität der beruflichen Betreuung fachlich sowie methodisch weiter gestärkt.

Berufsbildung ist auch an den internationalen Standorten wichtig. In Brasilien werden an den Flughäfen in Florianópolis und Vitória 24-monatige Praktika für Studierende angeboten. Im Berichtsjahr waren 15 Personen in diesem Programm. Auch in Noida, Indien, werden studentische Mitarbeitende für viermonatige Praktika angestellt.

Weiterbildung

Die Flughafen Zürich AG bietet eine grosse Zahl an Weiterbildungen an. In Seminaren, Schulungen und Trainings können Mitarbeitende und Führungskräfte ihre Fach-, Persönlichkeits- und Sozialkompetenzen festigen oder erweitern. Insgesamt stehen am Standort Zürich rund 570 Lernangebote zur Verfügung. Während ein beträchtlicher Teil der Weiterbildungen für gewisse Berufsgruppen verpflichtend ist, damit sie ihre Tätigkeit ausüben können, bietet eine Vielzahl anderer Angebote verschiedenste Lern- und Entwicklungsmöglichkeiten. Neben den Präsenzlernangeboten stehen rund 180 rein digitale Selbstlernmodule zur Verfügung. Mitarbeitende können sich von diesen Angeboten zwei Module pro Jahr als Arbeitszeit anrechnen lassen. Durchschnittlich absolvierten Mitarbeitende im Berichtsjahr interne Weiterbildungsangebote im Umfang von 16.1 Stunden. Zusätzlich beteiligt sich die Flughafen Zürich AG finanziell und/oder zeitlich an gezielten externen Weiterbildungen. Im Berichtsjahr wurden 65 Weiterbildungen mit einer Unternehmensbeteiligung im Wert von je mehr als CHF 3'000.– unterstützt.

GRI 404-2

Geeignete Mitarbeitende haben zudem die Möglichkeit, Jobs an einem anderen Standort des Unternehmens zu übernehmen. Sie erhalten so die Gelegenheit, sich in einem internationalen Umfeld weiterzuentwickeln.

Gesundheitsmanagement

Das betriebliche Gesundheitsmanagement am Standort Zürich schützt und fördert die Gesundheit der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz und darüber hinaus auch im Privaten. Es gliedert sich in drei Bereiche: Erstens gehört dazu der Bereich der Arbeitssicherheit (siehe Abschnitt [Arbeits- und Flugbetriebssicherheit](#)), also die Prävention von Unfällen und von anderen durch die berufliche Tätigkeit ausgelösten negativen gesundheitlichen Auswirkungen. Zweitens 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. Der dritte Bereich ist das Anwesenheits- und Case Management. Es dient dazu, Absenzen frühzeitig zu erkennen, die Rückkehr in den Arbeitsprozess zu unterstützen und durch gezielte Massnahmen die Anwesenheitsquote sowie die Gesundheit der Mitarbeitenden zu fördern.

Die Mitarbeitenden am Standort Zürich haben weiter 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 zur Prävention von Unfällen und Krankheit am Arbeitsplatz sowie zur Förderung der Gesundheit zu gewähren. Die Mitglieder dieses Gremiums werden durch die Mitarbeitenden gewählt.

Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis

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

GRI 2-8

Mitarbeitende in einem anstellungsähnlichen Verhältnis im Bereich Reinigung decken Spitzenbelastungen vor allem in den Sommermonaten ab. 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.

Mitarbeitende

Flughafen Zürich Gruppe

Zusammensetzung der Mitarbeitenden	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'915	2'105	2'163	2'376	2'746 ¹
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalenten (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Vollzeitäquivalente (FTE)	1'694	1'886	1'934	2'130	2'479
Arbeitnehmende mit nicht garantierten Arbeitszeiten	Anzahl Personen	77	85	95	92	88
Lernende	Anzahl Personen	43	49	54	61	54
Praktikanten/Trainees	Anzahl Personen	3	22	23	33	21

Mitarbeitende nach Arbeitsvertrag	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'856	1'901	2'113	2'295	2'657
Frauen	Anzahl Personen	596	613	680	728	824
Männer	Anzahl Personen	1'260	1'288	1'433	1'567	1'833
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	59	204	50	81	89
Frauen	Anzahl Personen	18	46	17	26	22
Männer	Anzahl Personen	41	158	33	55	67
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0

Unbefristete Mitarbeitende nach Beschäftigungsverhältnis	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Vollzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'378	1'420	1'584	1'764	2'046
Frauen	Anzahl Personen	271	304	349	382	443
Männer	Anzahl Personen	1'107	1'116	1'235	1'382	1'603
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0
Teilzeit (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	478	481	529	588	671
Frauen	Anzahl Personen	325	309	331	361	395
Männer	Anzahl Personen	153	172	198	227	276
Andere	Anzahl Personen	0	0	0	0	0

Belegschaft nach Region	Einheit	2021	2022	2023	2024	2025
Schweiz	Anzahl Personen	1'534	1'553	1'662	1'793	1'984
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	1'501	1'521	1'650	1'736	1'924
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	33	32	12	57	60
Lateinamerika	Anzahl Personen	330	481	401	415	428
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	309	314	369	397	406
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	21	167	32	18	22
Asien	Anzahl Personen	51	71	100	168	334
Unbefristet/Festanstellung (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	46	66	94	162	327
Befristet/Zeitarbeitsvertrag (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	5	5	6	6	7

¹ Inkl. 132 Personen aus dem Insourcing für den PRM-Service.

Fluktuation¹

GRI 401-1

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2023	2024	2025
Neu eingestellte Mitarbeitende (ohne Lernende, Praktikanten, Trainees)	Anzahl Personen	278	343	339²
davon Frauen	Anzahl Personen	94	128	116
davon Männer	Anzahl Personen	184	215	223
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen	74	113	65
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen	149	162	196
davon Mitarbeitende über 50 Jahre	Anzahl Personen	55	68	78
Fluktuationsrate³	in %	6.9	6.9	6.0
davon Frauen	Anzahl Personen	40	39	46
davon Männer	Anzahl Personen	76	71	83
davon Mitarbeitende bis 30 Jahre	Anzahl Personen	18	16	18
davon Mitarbeitende zwischen 31 und 50 Jahren	Anzahl Personen	66	74	70
davon Mitarbeitende über 50 Jahre	Anzahl Personen	32	20	41
Flughafen Florianópolis, Brasilien	Einheit	2023	2024	2025
Fluktuationsrate³	in %	n/a	n/a	9
Flughäfen Vitória/Macaé, Brasilien	Einheit	2023	2024	2025
Fluktuationsrate³	in %	n/a	n/a	5
Flughafen Natal, Brasilien	Einheit	2023	2024	2025
Fluktuationsrate³	in %	n/a	n/a	13
Flughafen Antofagasta, Chile	Einheit	2023	2024	2025
Fluktuationsrate³	in %	1	32	19
Flughafen Iquique, Chile	Einheit	2023	2024	2025
Fluktuationsrate³	in %	102	18	29
Flughafen Noida, Indien	Einheit	2023	2024	2025
Fluktuationsrate³	in %	14	12	9

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

² Inkl. 132 Personen aus dem Insourcing für den PRM-Service.

³ Anzahl Kündigungen in den letzten 12 Monaten (ohne Lernende/Praktikanten/Trainees, Pensionäre/Frühpensionäre, Mitarbeitende auf Abruf oder befristete Arbeitsverhältnisse).

Diversität

GRI 405-1

Flughafen Zürich AG, Standort Zürich	Einheit	2023	2024	2025
Prozentanteil folgender Kategorien im Verwaltungsrat				
Frauen	in %	50	50	50
Männer	in %	50	50	50
Alter				
30-50	in %	0	12	0
> 50	in %	100	88	100
Geschlechteranteile pro Kategorie				
Geschäftsleitung				
Frauen	in %	29	29	29
Männer	in %	71	71	71
Kader (FS1-3)				
Frauen	in %	21	22	23
Männer	in %	79	78	77
Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4-6)				
Frauen	in %	37	37	35
Männer	in %	63	63	65
Altersgruppenanteile pro Kategorie				
Geschäftsleitung				
< 30	in %	0	0	0
30-50	in %	57	43	43
> 50	in %	43	57	57
Kader (FS1-3)				
< 30	in %	5	5	5
30-50	in %	62	63	63
> 50	in %	33	32	32
Mitarbeitende ohne Kaderfunktion (FS4-6)				
< 30	in %	10	11	12
30-50	in %	46	45	46
> 50	in %	44	44	42

ICT-Sicherheit und Datenschutz

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

Relevanz

Die sichere Abwicklung des Flugverkehrs und aller anderen Prozesse am Flughafen ist auf das zuverlässige Funktionieren der Systeme der Informatik und Kommunikation (kurz: ICT) angewiesen. In Zürich sowie an den Standorten in Brasilien und Indien ist die Ausgangslage für die Flughafen Zürich Gruppe ähnlich: Die Flughafen Zürich AG bzw. ihre Mehrheitsbeteiligungen betreiben umfangreiche ICT-Systeme inklusive Rechenzentren, die für den Betrieb des gesamten Flughafens unabdingbar sind. In Chile hingegen beschränken sich die ICT-Systeme der Mehrheitsbeteiligung 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 Cyberangriffe für ICT-Systeme eine grosse Bedrohung. Die Flughafen Zürich Gruppe ist gefordert, 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.

Der Flughafen Zürich ist in die nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen eingebunden. Er muss Massnahmen zur Erhöhung der Resilienz ergreifen. Gleichzeitig stellt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Rahmen des «National Aviation Security Programme» (NASP) Anforderungen an die ICT-Sicherheit, die für den Flughafen Zürich verbindlich sind.

Die Sicherheit personenbezogener Daten in Zürich umfasst Bereiche wie Passagierabfertigung, Videoüberwachung, Zutritte, Fahrzeugparking und weitere Dienstleistungen. Sie 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 seit 2022 ein Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) nach ISO 27001 eingerichtet, das im Berichtsjahr rezertifiziert worden ist. Das System wurde im Berichtsjahr erweitert und erfüllt nun zusätzliche von den Behörden oder durch freiwillige Normen



vorgegebene Anforderungen. Gleichzeitig wurde der Geltungsbereich des ISMS von der grundlegenden ICT-Infrastruktur auf flugsicherheitsrelevante Systeme ausgedehnt. Des Weiteren wurde das Cyber Defence Center weiter ausgebaut und personell aufgestockt. Das Managementsystem wird auch in Zukunft stetig weiterentwickelt und an die sich verändernden Herausforderungen angepasst. Zudem erfüllt der Flughafen Zürich damit auch die Anforderungen des NASP.

Grundlage für die Weiterentwicklung von Massnahmen zur Erhöhung der ICT-Sicherheit am Standort Zürich ist die im Jahr 2023 letztmals überarbeitete Cybersecurity-Strategie. Diese orientiert sich an international anerkannten Regelwerken. Einmal jährlich wird der aktuelle Stand dem «Audit & Finance Committee» des Verwaltungsrats zur Kenntnis gebracht.

Dank der starken Vernetzung im Rahmen der nationalen Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen und der engen Orientierung an Branchenstandards ist gewährleistet, dass das Unternehmen jederzeit in der Lage ist, Cyberangriffe 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.

Wichtiger Pfeiler der Cybersecurity-Strategie ist schliesslich das Verhalten der Mitarbeitenden. Um das Bewusstsein aller ICT-Anwenderinnen und -Anwender zum rechtzeitigen Erkennen von potenziellen Bedrohungen zu erhöhen, werden Informationskampagnen und Schulungen durchgeführt.

Drei der Standorte in Brasilien sind nach ISO 27001 zertifiziert. Einzig in Natal, das seit Anfang 2024 zum Portfolio gehört, steht die Zertifizierung noch aus.

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 behandelt die Daten und schützenswerten Informationen ihrer Geschäftskunden, Leistungspartner, Konsumentinnen und Konsumenten sowie weiterer Anspruchsgruppen mit höchster Sorgfalt. Dabei werden die geltenden Geheimhaltungspflichten und Datenschutzgesetze konsequent eingehalten. Die Datenschutzbeauftragte der Flughafen Zürich AG hat die Aufgabe, die Compliance hinsichtlich des Schutzes von Personendaten sicherzustellen. Sie berät die Linienverantwortlichen zum korrekten Umgang mit Personendaten, führt ein Verzeichnis sämtlicher Datensammlungen des Unternehmens und gibt Auskunft gegenüber betroffenen Personen, externen Stellen und Behörden. Die Grundsätze für den Umgang mit Personen- und Betriebsdaten sind in der [Datenethik](#) der Flughafen Zürich AG festgehalten.

Der Umgang mit Betriebs- und Personendaten an den ausländischen Flughäfen richtet sich nach den dortigen Regularien.

Nachhaltigkeit: Bericht über nichtfinanzielle Belange

Genehmigung und Veröffentlichung des Berichts über nichtfinanzielle Belange

Der Verwaltungsrat hat den Bericht über nichtfinanzielle Belange 2025 am 6. März 2026 genehmigt und unterzeichnet. Er untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Zürich-Flughafen, 6. März 2026

Josef Felder
Präsident des Verwaltungsrats

Beatrix Frey-Eigenmann
Vorsitzende Audit & Finance Committee

GRI-Inhaltsindex

Anwendungserklärung	Die Flughafen Zürich AG hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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		Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	
		Hauptsitz	
		Gruppenstandorte	
	2-1 Organisationsprofil		
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	Konzernstruktur	
			01.01.2025–31.12.2025, jährlich
		Kontaktangaben	
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle		10.03.2026
	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	
		Ausschüsse des Verwaltungsrats	
		Diversität und Kompetenzen	
		Organisationsstruktur	
		Tätigkeiten bei anderen Unternehmen	
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	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	
		Rolle Verwaltungsrat Nachhaltigkeitsberichterstattung	
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung		
	2-15 Interessenkonflikte	Interessenkonflikte	
	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	
		Richtlinien und deren Umsetzung im Unternehmen	
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen		
		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	Nachhaltigkeitsthemen
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-2 Liste der wesentlichen Themen	Wesentliche Themen
Beitrag in der Region		Zum Abschnitt
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016	201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	Konzernerfolgsrechnung
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	Infrastrukturinvestitionen
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	Lokale Lieferanten
Lärm		Zum Abschnitt
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
Klima		Zum Abschnitt
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Klimakennzahlen
GRI 305: Emissionen 2016	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Klimakennzahlen
GRI 305: Emissionen 2016	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Klimakennzahlen
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit		Zum Abschnitt
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Safety
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2019	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Safety
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2020	403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Safety
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2021	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	Verletzungen und Erkrankungen
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2022	403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	Verletzungen und Erkrankungen
Geschäftsethik		Zum Abschnitt
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Managementansatz
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	Rechtsverfahren

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

Corporate Governance

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

Konzern- und Kapitalstruktur

Konzernstruktur

Die Flughafen Zürich AG ist eine nach schweizerischem Recht organisierte, gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Kloten, Kanton Zürich. Hinsichtlich der operativen Konzernstruktur wird auf die [Segmentberichterstattung](#) verwiesen. Ausser der an der SIX kotierten Flughafen Zürich AG (Valoren-Nr. 31941693, ISIN CH0319416936, Börsenkapitalisierung per 31. Dezember 2025: CHF 7.7 Milliarden) gehören keine weiteren börsenkotierten Gesellschaften zum Konsolidierungskreis. Hingegen werden folgende nicht börsenkotierte Konzerngesellschaften konsolidiert:

GRI 2-1

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligungsquote per 31.12.2025	Beteiligungsquote per 31.12.2024
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0%	100.0%
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0%	100.0%
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 25'892 Mio.	100.0%	100.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0%	100.0%
Zurich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0%	100.0%
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 421 Mio.	100.0%	100.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal	BRL 155 Mio.	100.0%	100.0%
A-Port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0%	100.0%
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0%	100.0%
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0%	100.0%
A-Port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0%	99.0%
A-Port Operaciones Colombia S.A.S.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0%	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:

(in Mio. CHF)	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025
Aktienkapital	307.0	307.0	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven	117.0	83.2	43.3	0.3
Gesetzliche Gewinnreserven	42.4	42.4	42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven	109.7	109.8	109.9	109.9
Eigene Aktien	-0.1	-0.9	-0.3	-0.9
Gewinnvortrag	1'699.0	1'820.2	1'980.4	2'162.3
Jahresergebnis	194.9	283.0	313.9	315.5
Total Eigenkapital	2'469.9	2'644.8	2'796.6	2'936.5

Die gesetzlichen Gewinnreserven erreichen zusammen mit den gesetzlichen Kapitalreserven nicht die erforderlichen 50% des Aktienkapitals. An den Generalversammlungen der Jahre 2023 bis 2025 wurden die im Einzelabschluss vorgesehenen Zuweisungen an die gesetzlichen Gewinnreserven nicht beantragt. Dieser formelle Fehler hat keine Auswirkung auf die Höhe des Eigenkapitals. Die Flughafen Zürich AG verfügte stets über freiwillige Gewinnreserven und ausreichende Gewinnvorträge. Die Flughafen Zürich AG bedauert diesen Fehler und hat Massnahmen ergriffen, um entsprechende Vorkommnisse in Zukunft zu verhindern. An der nächsten Generalversammlung im April wird eine entsprechende formelle Korrektur vorgelegt.

Aktionariat und Mitwirkungsrechte

Bedeutende Aktionäre und Aktionärinnen

Per Stichtag, 31. Dezember 2025, besitzt der Kanton Zürich 33.33 % plus eine Aktie und die Stadt Zürich 5 % der Aktien beziehungsweise der Stimmrechte der Gesellschaft. Es gibt keine weiteren Aktionäre und Aktionärinnen, die mit einer Beteiligung von mehr als 3 % mit stimmberechtigten Aktien im Aktienregister eingetragen sind. Informationen betreffend im Berichtsjahr publizierte Über- oder Unterschreitungen von Schwellenwerten von Art. 120 FinfraG können auf der [› Veröffentlichungsplattform](#) der [› Offenlegungsstelle der Schweizer Börse](#) eingesehen werden. Es bestehen keinerlei Kreuzbeteiligungen und keine der Gesellschaft bekannten Aktionärsbindungsverträge.

GRI 2-1

Kontrollwechsel

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

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

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

Mitwirkungsrechte an der Generalversammlung

Eintragungen ins Aktienregister werden in der Regel bis eine Woche vor der Generalversammlung vorgenommen. Betreffend Einberufung der Generalversammlung und Traktandierung von Verhandlungsgegenständen bestehen keine vom Gesetz abweichenden statutarischen Regeln. 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 (GV) werden aufgrund statutarischer Regelung grundsätzlich mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Das qualifizierte Beschlussquorum gemäss Art. 704 OR ist gestützt auf Art. 20 der Statuten 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 (VR) 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 die Mitglieder des Verwaltungsrats abgestimmt und koordiniert.

GRI 2-10

Der Verwaltungsrat erstellt eine Analyse zu ergänzender Fach- und Erfahrungskompetenzen anhand der Kompetenzmatrix und des generellen Anforderungsprofils hinsichtlich Diversität, Persönlichkeit und Führungsverständnis. In der Regel beauftragt der Verwaltungsrat eine externe 'Executive Search', die 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 selektierten Kandidatinnen und Kandidaten der Liste kontaktiert. Die 'Executive Search' und anschliessend das Nomination & Compensation Committee führen mit den Kandidatinnen und Kandidaten 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 teilweise unter Beizug eines externen Beraters, in einem vergleichbaren Prozess und unter engem Einbezug des Präsidenten des Verwaltungsrats. Der geschilderte Prozess kommt nicht zum Tragen für die von der Generalversammlung gewählten Vertretung im Verwaltungsrat, die auf Basis des Vorschlagsrechts der Stadt Zürich gemäss Artikel 21 der Statuten zur Wahl vorgeschlagen wird.

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

Im Berichtsjahr hat das Nomination & Compensation Committee im Rahmen der ordentlichen Nachfolgeplanung ein Profil für die Suche eines unabhängigen Mitglieds

des Verwaltungsrats unter Beizug eines externen Executive Search erstellt. Dieses Suchprofil ist vom Verwaltungsrat verabschiedet worden. Dabei wurden einerseits Anforderungen zu Erfahrung, Persönlichkeit und Werten definiert. Andererseits werden Kenntnisse verlangt, welche für die Flughafen Zürich AG im Zuge der Nachfolgeplanung ersetzt werden müssen und neu nachgefragt werden.

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	G. Brentel	J. Felder	B. Frey-Eigenmann	S. Gemkow	C. Mauch	C. Pletscher	B. Schwab	C. Walker Späh
Alter	70	64	59	65	65	51	59	67
Geschlecht	m	m	w	m	w	w	m	w
Nationalität	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Deutschland	Schweiz	Schweiz	Schweiz	Schweiz
Amtsdauer ¹	12	9	3	9	15	3	1	11
Auswahlprozess	gewählt	gewählt	delegiert	gewählt	gewählt	gewählt	delegiert	delegiert
Exekutiv	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein

¹ Das angefangene Amtsjahr 2025/2026 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 strategischen Frage zum internationalen Geschäft und mit dem Risikomanagement des Unternehmens befasst und dabei interne und externe Fachexperten beigezogen. Für das Strategiemanagement nutzt der Verwaltungsrat gezielt Foresight-Management und Trendradar zur Trendanalyse. Der Verwaltungsrat hat sich gezielt weitergebildet zu Fragen der Auswirkungen von Künstlicher Intelligenz (KI) und der Anwendung von KI im Unternehmen.

GRI 2-17

Mitglieder

Josef Felder

- Präsident des Verwaltungsrats seit GV 2023, Verwaltungsrat seit GV 2017, nicht exekutiv
- 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 Geschäftsleitungspositionen, 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 und Präsident des Verwaltungsrats der SGV Holding AG

Guglielmo Brentel

- Verwaltungsrat seit GV 2014, nicht exekutiv
- 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), nicht exekutiv
- 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, nicht exekutiv
- 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; Finanzverantwortlicher und Mitglied des Vorstands (2006 bis 2012), dann Vorstandsvorsitzender Franz Haniel & Cie. GmbH (2012 bis 2019)
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats der Airbus SE, Leiden, Niederlande; Vizepräsident des Verwaltungsrats der Amadeus IT Group S.A., Madrid, Spanien; sowie Mitglied des Stiftungsrats der C. D. Waelzholz GmbH & Co. KG, Hagen, Deutschland

Corine Mauch

- Verwaltungsrätin seit GV 2011, nicht exekutiv
- 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 Gemeindepräsidien 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, nicht exekutiv
- 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 bis 2021 als Geschäftsleiterin der digitalen Geschäfte, ab 2017 erweiterte 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

Beat Schwab

- Verwaltungsrat seit Mai 2025 (Delegation), nicht exekutiv
- Schweizer, Jahrgang 1966, Dr. rer. pol. Universität Bern, MBA Columbia University, N.Y. (USA); Tätigkeiten im Research der UBS und Credit Suisse First Boston (1992 bis 1998), als Mitglied der Geschäftsleitung der SEVIS AG und nach dem Verkauf der ISS Schweiz AG (1999 bis 2006), als CEO der Wincasa AG (2006 bis 2012) sowie als Managing Director und Global Head Real Estate bei der Credit Suisse AG (2012 bis 2017). Seit 2017 selbständiger Unternehmer und unabhängiger Verwaltungs- und Stiftungsrat in verschiedenen Gesellschaften
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Präsident des Verwaltungsrats der Zug Estates Holding AG; Mitglied des Verwaltungsrats von Varia US Properties AG, Mitglied des Verwaltungsrats von Raiffeisen Schweiz Genossenschaft, Vizepräsident des Stiftungsrats der Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte (SKKG)

Carmen Walker Späh

- Verwaltungsrätin seit Juli 2015 (Delegation), nicht exekutiv
- 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, Beat Schwab, 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 börsen-kotierten 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 Abschnitt [› Aktionariat](#)).

Interne Organisation

Präsident des Verwaltungsrats ¹	Josef Felder
Vizepräsidentin des Verwaltungsrats	Claudia Pletscher

¹ Wird von der Generalversammlung für eine jeweils einjährige Amtsdauer gewählt.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr folgende Ausschüsse fortgeführt:

GRI 2-9

Audit & Finance Committee (AFC)

Mitglieder

Beatrix Frey-Eigenmann (Vorsitz), Vincent Albers (bis Ende April 2025), Stephan Gemkow, Claudia Pletscher (ab Mai 2025), Josef Felder (Gast)

Aufgaben

Das Committee befasst sich mit der finanziellen Berichterstattung und der nichtfinanziellen Berichterstattung zur Nachhaltigkeit (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmerbelange, die Achtung der Menschenrechte sowie die Bekämpfung der Korruption) sowie mit dem Internen Kontrollsystem (IKS) und dem Risiko- und Compliance Management. Zusätzlich umfasst deren Aufgabe vertiefte Analysen zur Jahresrechnung und Rechnungslegungsgrundsätzen, die Beurteilung des Finanzreports, 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.

Investment Committee (IC)

Mitglieder

Stephan Gemkow (Vorsitz), Vincent Albers (bis Ende April 2025), Guglielmo Brentel, Beat Schwab (ab Mai 2025), Josef Felder (Gast)

Aufgaben

Das Committee ist zuständig für die Begleitung und das Monitoring sowie die finanzielle Prüfung 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 Investitionsoportunitäten 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 (bis GV 2025), Guglielmo Brentel, Beat Schwab (ab Mai 2025), Josef Felder (Gast); werden von der GV 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 im Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung. Das NCC ist zuständig für die Ausgestaltung des Vergütungsberichts. Es formuliert die Grundsätze der Personal- und Vergütungspolitik des Unternehmens, definiert das Vergütungssystem von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung 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. Das PAC befasst sich sodann mit strategisch relevanten Entwicklungen in der Gesetzgebung und Regulierung und mit der Beziehungspflege mit Anspruchsgruppen.

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 fünf Sitzungen von durchschnittlich drei Stunden, das Investment Committee fünf Sitzungen von durchschnittlich je drei Stunden und einen eintägigen Workshop, das Nomination & Compensation Committee sieben Sitzungen von durchschnittlich zwei Stunden und das Public Affairs Committee zwei Sitzungen von zwei Stunden abgehalten.

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

Als regelmässige Teilnehmer werden zu den Sitzungen des Verwaltungsrats der Vorsitzende und die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie die Generalsekretärin beigezogen. Die Generalsekretärin nimmt grundsätzlich an allen Sitzungen der Committees teil. Zu den Sitzungen des Audit & Finance Committee werden der CEO, der

CFO, zu den Sitzungen des Investment Committee der CEO, der CFO, der MD Zurich Airport International, die Chief Real Estate Officer, zu den Sitzungen des Nomination & Compensation Committee der CEO, die Chief People & Communications Officer und zu den Sitzungen des Public Affairs Committee der CEO, der COO und der Leiter Public Affairs 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	5/5	6/6	7/7	2/2
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin	8/8	4/4 ³		7/7	
Guglielmo Brentel	Mitglied	8/8		6/6	7/7	
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied	8/8	5/5			2/2
Stephan Gemkow	Mitglied	8/8	5/5	6/6		
Corine Mauch	Mitglied	6/8				2/2
Beat Schwab ⁴	Mitglied	5/5		4/5	6/6	
Carmen Walker Späh	Mitglied	6/8				2/2
Vincent Albers ⁵	Mitglied	3/3	1/1	1/1	1/1	

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

³ Mitglied Committee seit GV 2025

⁴ Mitglied VR und Committees seit Mai 2025

⁵ Mitglied bis April 2025

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 Abschnitt [› 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 jährlich mittels zwei Umfragen 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 Abschnitt [› 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, welcher diese in engem Austausch mit der Abteilung Sustainability & Public Affairs ausarbeitet. Der Bereich People & Communications verantwortet wichtige Elemente hinsichtlich des Managements der Auswirkungen auf soziale Aspekte (Menschen resp. Mitarbeitende). Die Berichterstattung zur Governance erfolgt unter Einbezug der Generalsekretärin.

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.

Vorschlagsrecht der Stadt Zürich

Die Stadt Zürich hat gemäss Artikel 21 der Statuten der Gesellschaft ein Vorschlagsrecht für die Ernennung eines Mitglieds des Verwaltungsrats. Die Vertretung der Stadt Zürich übt das Mandat mit den gleichen Rechten und Pflichten wie jedes andere Mitglied des Verwaltungsrats aus und ist einzig den Interessen des Unternehmens verpflichtet.

Informations- und Kontrollinstrumente des Verwaltungsrats gegenüber der Geschäftsleitung

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

GRI 2-16

In Abstimmung mit dem Audit & Finance Committee hat die externe Revisionsstelle EY (Ernst & Young AG) während der Zwischenrevision gezielte Prüfungen zum internen Kontrollsystem, dabei insbesondere hinsichtlich Investitions- und Sachanlageprozess- sowie IT-Kontrollen, durchgeführt. Die Interne Revision, die als vom Management unabhängiges Instrument des Verwaltungsrats beziehungsweise des Audit & Finance Committees zur Wahrnehmung der Oberaufsicht ausgestaltet ist, hat im Berichtsjahr Überprüfungen zu baulichen Unterhaltsprojekten, zum Beschaffungswesen und zur Vermietung erworbener Liegenschaften am Standort Zürich durchgeführt. Bei den Tochtergesellschaften in Lateinamerika wurden die Flughafengebühren der Flughäfen in Brasilien überprüft. Am Standort Noida betraf die Prüfung das Berechtigungsmanagement im ERP-System und den Lohnabrechnungsprozess. 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 Verwaltungsrats der Mobimo Holding AG, 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: Präsident des Vorstandes des Musikkollegiums Winterthur

Kevin Fleck

- Chief Financial Officer (CFO)
- schweizerisch-kanadischer Doppelbürger, Jahrgang 1984, M.A. HSG in Economics; Berufstätigkeit im Asset Management und Derivathandel bei einer Schweizer und amerikanischen Bank (2006–2013); CFO beim Ground-Handling-Unternehmen Airline Assistance Switzerland (2015–2017); verschiedene CFO-Rollen im Vebego-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 Fluginstructor für Swissair (von 1997 bis 2002) und als juristischer Berater bei PFS Pensions Fund Services (von 2002 bis 2006); Eintritt in die Flughafen Zürich AG im Jahr 2007 als für Bewilligungsverfahren verantwortlicher Jurist und Aviatikspezialist
- Übernahme der COO- und damit Geschäftsleitungsfunktion im Oktober 2017
- wesentliche Tätigkeiten und Interessenbindungen: Mitglied des Verwaltungsrats der UBAG – Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG; Arbeitgebervertreter und Mitglied des Stiftungsrats der BVK (Pensionskasse)



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

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

Angaben zu Tätigkeiten in Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und 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.

Veränderung in der Geschäftsleitung im Jahr 2026

In der Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG kommt es aufgrund der Auflösung des Geschäftsleitungsbereichs People & Communication zu einer Veränderung. Manuela Staub, Chief People & Communication Officer, wird das Unternehmen per Ende Juli 2026 verlassen. Die Verantwortungsbereiche werden im Zuge der Neuausrichtung neu verteilt. Weitere Informationen sind im Artikel [Organisationsstruktur](#) zu finden.

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, André Schaub, ist seit dem 1. Januar 2025 im Amt, das von Gesetzes wegen auf sieben Jahre beschränkt ist.

Die von der aktuellen Revisionsstelle im Berichtsjahr für das Revisionsmandat (Audit) in Rechnung gestellten Honorare belaufen sich konzernweit auf CHF 537'977 (Vorjahr: CHF 505'141). Die Honorare für zusätzliche prüfungsnahe Dienstleistungen (Audit-Related Services) betrugen CHF 55'610 (Vorjahr: CHF 67'000) und für andere Dienstleistungen CHF 40'000 (Vorjahr: CHF 0).

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. Das Audit & Finance Committee unterstützt den Antrag zur Wiederwahl der gegenwärtigen Revisionsstelle Ernst & Young AG für das Geschäftsjahr 2026.

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

Informationspolitik

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

Einleitende Worte zum Vergütungsbericht	155
Vergütungen im Überblick	157
Vergütungspolitik der Flughafen Zürich AG	158
Grundlagen und Grundsätze	158
Vergütungsphilosophie	159
Nomination & Compensation Committee	160
Genehmigung durch die Generalversammlung	161
Vergütungssystem des Verwaltungsrats	162
Vergütungssystem der Geschäftsleitung	163
Ausgerichtete Vergütungen	167
Vergütungen des Verwaltungsrats	167
Vergütungen der Geschäftsleitung	169
Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen	170
Beteiligungsrechte und Optionen	171
Tätigkeiten bei anderen Unternehmen	172
Bericht der Revisionsstelle	175

Vergütungsbericht

Einleitende Worte zum Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG für das Geschäftsjahr 2025 bietet einen transparenten und detaillierten Überblick über die Vergütungen der Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung im Berichtsjahr. Unser Vergütungssystem ist marktfähig ausgestaltet, fokussiert auf die nachhaltige Leistung und ist darauf ausgerichtet, qualifizierte Talente zu gewinnen, zu motivieren und langfristig zu binden. Zugleich fördert es den Unternehmenserfolg und wahrt die Interessen unserer Aktionärinnen und Aktionäre.

Jahresrückblick

Insgesamt konnte die Flughafen Zürich AG ihren profitablen Wachstumskurs auch im Jahr 2025 fortsetzen. Für weitere Details zu der Zielsetzung sowie Zielerreichung der Kennzahlen verweisen wir gerne auf den [Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre](#).

Änderungen in der Komposition des Verwaltungsrats sowie der Geschäftsleitung

Per 1. Mai 2025 wurde Beat Schwab als mandatierter Vertreter des Kantons Zürich (neben Carmen Walker Späh und Beatrix Frey-Eigenmann) in den Verwaltungsrat delegiert. In dieser Rolle wurde er an der Generalversammlung (GV) vom 14. April 2025 neu zum Mitglied des Nomination & Compensation Committee (NCC) gewählt, da das Verwaltungsratsmandat von Vincent Albers endete und er somit auch seinen Sitz im NCC abgab.

In der Zusammensetzung der Geschäftsleitung ergaben sich im Berichtsjahr keine Änderungen.

Engagement der Aktionärinnen und Aktionäre

GRI 2-20

An der Generalversammlung 2025 erhielt der Vergütungsbericht eine Zustimmungsrate von unter 80%. Die Flughafen Zürich AG nahm dieses Resultat zum Anlass, das Anliegen der Aktionärinnen und Aktionäre sowie Stimmrechtsberater besser zu verstehen und führte eine vertiefte Analyse des bestehenden Vergütungssystems im Vergleich zur Schweizer Marktpraxis durch. Nachfolgend werden die kritisierten Punkte betreffend Umfang der Offenlegung sowie der Ausgestaltung des Vergütungssystems aufgezeigt und die Überlegungen der Flughafen Zürich AG dargelegt.

Bedenken der Aktionäre zur Offenlegung der Vergütung	Überlegungen der Flughafen Zürich AG sowie geplante Massnahmen
Keine Offenlegung des Leistungsziels und Zielerreichung in der variablen Vergütung	Wir haben die Offenlegung des Leistungsziels deutlich verbessert, indem wir die Auszahlungskurve (inkl. Ziel, Minimum und Maximum) für die EBITDA-Marge aufzeigen und in einem Text detaillierter beschreiben. Dasselbe gilt für die Zielerreichung , welche wir anhand einer Grafik darstellen und in einem Text erläutern.
Keine Offenlegung der Aufteilung zwischen gesamter Verwaltungsrats-Vergütung und Sozialversicherungsbeiträgen	Die Sozialversicherungsbeiträge werden separat von der Verwaltungsrats-Gesamtvergütung in der Vergütungstabelle gezeigt.
Keine Offenlegung des annualisierten fixen Grundgehalts für den CEO	Aktuell liegt kein CEO-Eintritt unterhalb des Jahres vor, deshalb bleibt die Tabelle wie bisher. Sollte zukünftig ein CEO während des Jahres eintreten, wird sein annualisiertes Grundgehalt in einer Fussnote zur Vergütungstabelle der Geschäftsleitung vermerkt.
Keine individuelle Offenlegung der Vergütung für übrige Geschäftsleitungsmitglieder	Die Flughafen Zürich AG folgt der Marktpraxis der Schweiz und verzichtet auf die individuelle Offenlegung.
Vollständige Auszahlung des Verwaltungsrats honorars in bar	Die Auszahlung der Verwaltungsrats honorare an die Verwaltungsräte, welche gleichzeitig ein Exekutivamt beim Kanton Zürich, respektive der Stadt Zürich ausüben, erfolgt nicht an die individuellen Personen, sondern direkt an den Kanton Zürich respektive die Stadt Zürich (teilweise). Zur Wahrung der Beteiligungsverhältnisse sowie unter Berücksichtigung der politischen Rahmenbedingungen und im Sinne der Gleichbehandlung erfolgt die Entschädigung der Verwaltungsrats honorare entsprechend vollumfänglich in bar.
Kein langfristiges variables Vergütungselement ("long-term incentive")	Die variable Vergütung setzt sich aus einem kurzfristigen und einer langfristigen Komponente zusammen. Während die kurzfristige Komponente in bar entrichtet wird, besteht die langfristige Komponente in Form von über 4 Jahre gesperrten Aktien. Die Flughafen Zürich AG wird im Verlaufe des Jahres 2026 eine Überprüfung der variablen Komponente vornehmen.
Verwendung von ausschliesslich einer finanziellen Leistungskennzahl in der kurzfristigen variablen Vergütung	Im Jahr 2025 wurden im Rahmen der variablen Vergütung neben der finanziellen Kennzahl EBITDA-Marge zusätzliche qualitative Leistungskennzahlen (KPIs) eingeführt. Für das Jahr 2025 wurden die folgenden KPIs definiert: Nachhaltigkeit, Kunden- und Passagierzufriedenheit sowie Weiterempfehlungsrate/Mitarbeiterzufriedenheit. Die qualitativen Ziele und die Zielwerte werden vom Verwaltungsrat jährlich überprüft und gegebenenfalls neu festgelegt.
Keine Clawback-Klauseln vorhanden	Im Jahr 2025 wurden Clawback-Klauseln für die variable Vergütung eingeführt.
Keine Aktienhaltevorschriften vorhanden	Im Jahr 2025 wurden Aktienhaltevorschriften für die Geschäftsleitung eingeführt. Die Vorgaben der Aktienhaltevorschriften beinhalten den Aktienbestand in der Höhe von mind. 200 % des Grundgehalts für den CEO und von mind. 100 % des Grundgehalts für die übrigen Geschäftsleitungsmitglieder.
Diskretionärer Entscheid des Verwaltungsrats bei Zielerreichung der variablen Vergütung	Die Zielerreichung der variablen Vergütung wird basierend auf der effektiven Leistung gegenüber den gesetzten Zielen gemessen und beurteilt.

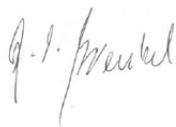
Nomination & Compensation Committee der Flughafen Zürich AG



Claudia Pletscher



Beat Schwab



Guglielmo Brentel



Josef Felder

Vergütungen im Überblick

1. Vergütungssystem des Verwaltungsrats

Die Vergütung des Verwaltungsrats (VR) besteht grundsätzlich aus einer fixen Vergütung mit Jahrespauschalen. Die Mitglieder des VR erhalten keine erfolgsabhängige Vergütung.

	VR-Präsidium ¹	VR-Vize-Präsidium	VR-Mitglied
Verwaltungsrats honorar	430'000	150'000	135'000

¹ Keine weitere Entschädigung für Teilnahmen als Gast in Committees und andere Verpflichtungen als Präsident des Verwaltungsrats.

Für Committee-Funktionen bestehen folgende Jahrespauschalen:

	Vorsitz	Mitglied
Audit & Finance Committee (AFC)	35'000	25'000
Investment Committee (IC)	30'000	25'000
Nomination & Compensation Committee (NCC)	30'000	25'000
Public Affairs Committee (PAC)	15'000	10'000

Für ausserordentliche VR-Sitzungen werden Sitzungsgelder in der Höhe von CHF 1'500 pro Sitzung und Teilnahme ausbezahlt.

2. Vergütungssystem der Geschäftsleitung

Die Vergütung der Geschäftsleitung setzt sich aus einem festen Grundgehalt (Basisvergütung und Sachleistungen) sowie einer erfolgsabhängigen, variablen Vergütung, zuzüglich arbeitgeberseitiger Sozialversicherungs- und beruflicher Vorsorgebeiträge zusammen. Die variable Vergütung besteht aus einer kurzfristigen Komponente, welche zu zwei Dritteln in bar ausbezahlt wird, und einer langfristigen Komponente, welche zu einem Drittel in gesperrten Aktien entrichtet wird.

Vergütungselement	Zweck	Instrument
Grundgehalt inklusive arbeitgeberseitiger Sozialversicherungs- und beruflicher Vorsorgebeiträge	Bezahlung für die Funktion und die relevante Erfahrung	Bar
Kurzfristige Komponente der variablen Vergütung (2/3)	Vergütung basierend auf der Zielerreichung der definierten Leistungskennzahlen	Bar
Langfristige Komponente der variablen Vergütung in Aktien (1/3)		Aktien mit einer Sperrfrist von 4 Jahren

3. Entrichtete Vergütungen 2025 und genehmigte Gesamtbeträge

Die dem VR für das Geschäftsjahr 2025 zugesprochene Vergütung liegt innerhalb der von den Aktionärinnen und Aktionären an der Generalversammlung 2024 genehmigten Vergütung.

Die der Geschäftsleitung für das Geschäftsjahr 2025 zugesprochene Vergütung liegt innerhalb der von den Aktionärinnen und Aktionären an der Generalversammlung 2024 genehmigten Vergütung.

	Entrichtete Gesamtvergütung für das Geschäftsjahr 2025 (CHF)	Von der GV genehmigter Gesamtbetrag für das Geschäftsjahr 2025 (CHF)
Vergütung des Verwaltungsrats	1'699'661	1'900'000
Vergütung der Geschäftsleitung	5'206'515	6'500'000

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 zuhänden der Generalversammlung (GV) beantragt.

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 zuhänden GV	genehmigt
Vergütungen der Mitglieder des Verwaltungsrats gemäss Vergütungsreglement	beantragt	beschliesst (innerhalb des von der GV genehmigten Gesamtbetrages)	
Maximaler Gesamtbetrag der Vergütung für die Geschäftsleitung	schlägt vor	beantragt zuhänden GV	genehmigt
Individuelle Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsleitung	schlägt vor	beschliesst (innerhalb des von der GV genehmigten Gesamtbetrages)	
Festsetzung der jährlichen Zielwerte zu Leistungskennzahlen (KPI) für die variable Vergütung		beschliesst	

2. Vergütungsphilosophie

Die Vergütungsphilosophie der Flughafen Zürich AG orientiert sich an einer auf nachhaltigen Erfolg ausgerichteten Unternehmensstrategie. Sie 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 nachvollziehbar und transparent ausgestaltet. Die Vergütungssystematik basiert auf regelmässig extern überprüften Funktionsbewertungen, sodass diese marktgerecht ausgerichtet bleibt und Ungleichbehandlungen vorbeugt.



3. Nomination & Compensation Committee (NCC)

Aufgaben des Nomination & Compensation Committees

GRI 2-20

Das Nomination & Compensation Committee befasst sich grundsätzlich mit allen strategischen Themen des Human Resource Management (HR) der Unternehmung. Es wird regelmässig zu den Entwicklungen im Human Resource Management durch die Geschäftsleitung informiert. Insbesondere befasst sich das NCC mit der HR-Governance und -Kultur sowie sämtlichen Fragen der Vergütung, sowie Ernennung und Abberufung von Mitgliedern der Geschäftsleitung und mit Fragen der Nachfolgeplanung von Verwaltungsrat, Geschäftsleitung sowie der Personalentwicklung der obersten Führungsebenen. Es formuliert die Grundsätze der Personal- und Vergütungspolitik des Unternehmens, legt die Anstellungsbedingungen der Geschäftsleitung fest und kontrolliert die Zielerreichung der vom Verwaltungsrat gesetzten Jahresziele.

Ferner beurteilt das Committee die Situation betreffend mögliche Interessenkonflikte von Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern und die Zulässigkeit von Nebenbeschäftigungen der Mitglieder der Geschäftsleitung.

Das NCC befasst sich mit den Ergebnissen der jährlich durchgeführten Selbstevaluation des Verwaltungsrats, evaluiert dazu auch die Rückmeldungen der Geschäftsleitung und schlägt dem Verwaltungsrat aus den Ergebnissen der Selbstevaluation Massnahmen vor.

Darüber hinaus überwacht das NCC die Spesenregelung und Vergütungen der Mitglieder des Verwaltungsrats und die Vergütung der Geschäftsleitung, prüft die Einhaltung der Compliance-Vorgaben für Geschenke und Einladungen und verantwortet die Erstellung des Vergütungsberichts.

Das NCC bereitet die erforderlichen Beschlüsse des Verwaltungsrats vor und überprüft die Vergütungsmodelle im Grundsatz jährlich. Besteht ein Bedarf für eine Anpassung, werden vom NCC die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen aufbereitet und zusammen mit einem Vorschlag bei dem Verwaltungsrat beantragt.

Zusammensetzung

Das NCC besteht aus vier Mitgliedern. Die Mitglieder des NCC werden von der Generalversammlung aus dem Kreis der Mitglieder des Verwaltungsrats jeweils für eine einjährige Amtsdauer gewählt.

Mitglieder des NCC im Berichtsjahr

- Claudia Pletscher | Vorsitz
- Guglielmo Brentel
- Vincent Albers | bis GV 2025
- Beat Schwab | ab Mai 2025
- Josef Felder | Präsident des Verwaltungsrats, ohne Stimmrecht

Durchführung von Sitzungen

Im Berichtsjahr hat das NCC sieben Sitzungen abgehalten, die in der Regel zwei Stunden dauerten. Die Präsenz liegt für alle NCC-Mitglieder bei 100%.

4. 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 nommierter 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 2025 und genehmigte Gesamtbeträge

	Entrichtete Gesamtvergütung für das Geschäftsjahr 2025 (CHF)	Von der GV genehmigter Gesamtbetrag für das Geschäftsjahr 2025 (CHF)
Vergütung des Verwaltungsrats	1'699'661	1'900'000
Vergütung der Geschäftsleitung	5'206'515	6'500'000

5. Vergütungssystem des Verwaltungsrats

GRI 2-19

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.

	VR-Präsidium ¹	VR-Vize-Präsidium	VR-Mitglied
Verwaltungsrats honorar	430'000	150'000	135'000

1 Keine weitere Entschädigung für Teilnahmen als Gast in Committees und andere Verpflichtungen als Präsident des Verwaltungsrats.

	Vorsitz	Mitglied
Audit & Finance Committee (AFC)	35'000	25'000
Investment Committee (IC)	30'000	25'000
Nomination & Compensation Committee (NCC)	30'000	25'000
Public Affairs Committee (PAC)	15'000	10'000

Für ausserordentliche VR-Sitzungen werden Sitzungsgelder in der Höhe von CHF 1'500 pro Sitzung und Teilnahme ausbezahlt.

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 erfolgen in bar. Auf die Vergütung in Form von Aktien wird verzichtet, da diese Form für die Vertretung von Kanton und Stadt Zürich wenig geeignet ist, zumal die Aktien dem Kanton oder der Stadt zugeteilt würden und nicht dem entsprechenden Mitglied des Verwaltungsrats. Wechselnde Beteiligungen sind für die staatlichen Strukturen ungeeignet. Es wird eine einheitliche Handhabung des Verwaltungsrats honorars angestrebt. Weitere Ausführungen zu den Delegierten des Kantons finden sich im Abschnitt [Verwaltungsrat](#).

Die Verwaltungsrats-Vergütung wird regelmässig gegenüber dem Markt überprüft. Zur Überprüfung wurde eine Vergleichsgruppe aus dem SMIM[®] (SMI Mid) definiert, da die Flughafen Zürich AG ebenfalls Teil dieses Index ist. Dabei wurden Unternehmen u. a. aus dem Finanzsektor ausgeschlossen und diejenigen berücksichtigt, welche hinsichtlich Marktkapitalisierung, Erträgen und Anzahl Mitarbeitenden vergleichbar sind. Die Vergleichsgruppe für das Vergütungsmodell besteht somit aus folgenden Unternehmen:

Unternehmen der Vergleichsgruppe	
Adecco	PSP Swiss Property
Avolta	SIG Combibloc
Bachem	Swiss Prime Site
Barry Callebaut	Tecan
Belimo	Temenos
Galenica	VAT Group
Georg Fischer	

Die VR-Pauschalen orientieren sich am Median der Vergütungen der Vergleichsgruppe. Der Einsitz des Präsidenten in einzelnen Ausschüssen erfolgt als Gast, ohne Stimmrecht und ohne zusätzliche Vergütung. Die pauschalen Honorare reflektieren den zeitlichen Aufwand und das erforderliche Risikomanagement der verschiedenen Ausschüsse und der einzelnen Funktionen, zudem berücksichtigen sie den Marktvergleich.

Die Übersicht zur Anzahl der im Berichtsjahr abgehaltenen Sitzungen des Verwaltungsrats und der Committees finden sich im Abschnitt [Organisation und Teilnehmer](#). Das Honorarmodell wird vom NCC jährlich daraufhin geprüft, ob die gewählten Kriterien weiterhin sinnvoll sind und adäquat abgebildet werden.

6. Vergütungssystem der Geschäftsleitung

Die Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung basieren auf Einzelarbeitsverträgen und setzen sich zusammen aus einem festen Grundgehalt (Basisvergütung und Sachleistungen) sowie einer erfolgsabhängigen, variablen Vergütung, zuzüglich arbeitgeberseitiger Sozialversicherungs- und beruflicher Vorsorgebeiträge.

Vergütungselement	Zweck	Struktur	Ziel und Maximalbetrag	Leistungsmessung
Grundgehalt	reflektiert die Funktion und die relevante Erfahrung	bar, monatliche Auszahlung	fix	
Sozialversicherungsbeiträge und Mitarbeitervorteile	beinhaltet die Absicherung von Altersvorsorge, Todesfall und Invaliditätsrisiken	Pensionskasse und Sozialversicherungsbeiträge	fix	
Variable Vergütung (kurzfristige und langfristige Komponente)	reflektiert die Unternehmensleistung	jährliche variable Vergütung kurzfristige Komponente: Auszahlung in bar (2/3) langfristige Komponente: Entrichtung in Form von gesperrten Aktien mit einer Sperrfrist von 4 Jahren (1/3)	CEO Ziel: 100% des Grundgehalts Maximum: 150% des Grundgehalts Mitglieder der Geschäftsleitung Ziel: 50% des Grundgehalts Maximum: 75% des Grundgehalts	finanzielle und qualitative Ziele: • EBITDA-Marge • Nachhaltigkeit • Kunden- und Passagierzufriedenheit • Weiterempfehlungsrates/Mitarbeiterzufriedenheit

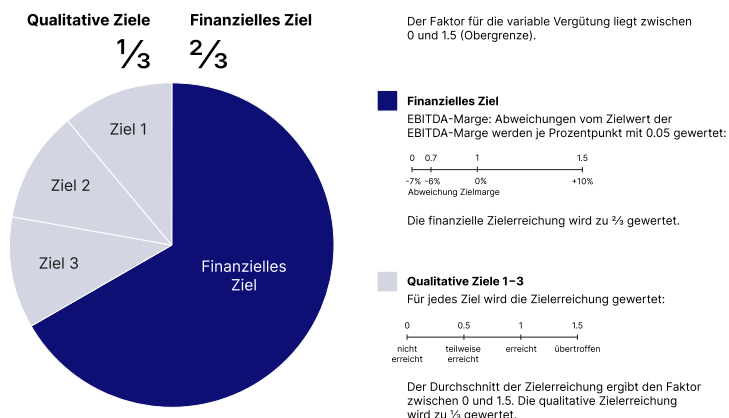
Grundgehalt

Die Bemessung des festen Grundgehalts 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 NCC für die Bemessung des festen Grundgehalts der übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung. Ein Mitspracherecht steht den Geschäftsleitungsmitgliedern bei diesen Beschlüssen des Verwaltungsrats nicht zu.

Variable Vergütung

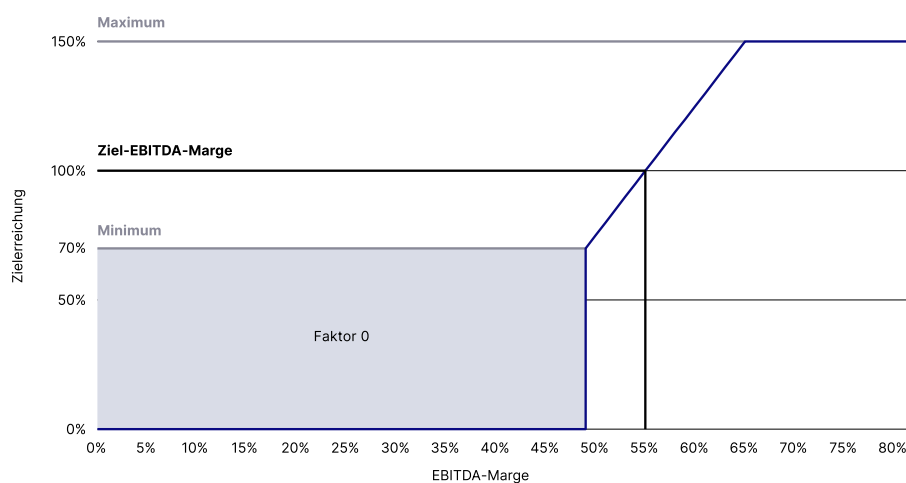
Für das Berichtsjahr erfolgt die Bemessung der variablen Vergütung gemäss der neuen Ausgestaltung:

Die variable Vergütung umfasst die Zielerreichung eines finanziellen Ziels, das zu zwei Dritteln gewichtet wird, und die Zielerreichung dreier qualitativer Ziele, die gemeinsam zu einem Drittel gewichtet werden. Das finanzielle Ziel und die drei qualitativen Ziele und die Zielwerte werden vom Verwaltungsrat im Rahmen des gegebenen Handlungsspielraums jährlich überprüft und gegebenenfalls neu festgelegt.



Die finanzielle Leistungskennzahl entspricht der EBITDA-Marge. Die qualitativen Ziele für das Jahr 2025 betreffen konkrete Leistungskennzahlen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Kunden- und Passagierzufriedenheit sowie Weiterempfehlungsrate/ Mitarbeiterzufriedenheit.

Auszahlungskurve zur Ziel-EBITDA-Marge (allgemeines Konzept)



Die variable Vergütung beträgt bei vollständiger Zielerreichung für den CEO 100% und für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung 50% des Grundgehalts. Die variable Vergütung unterliegt einer Obergrenze von 150%, wenn die Ziele übertroffen werden. Im Falle der Nichterreichung einer definierten Schwelle von 70% für die EBITDA-Marge (quantitatives Ziel) und für die qualitativen Ziele entfällt die variable Vergütung. Der Verwaltungsrat kann im Rahmen der statutarischen und reglementarischen Vorgaben den variablen Lohnanteil bis maximal zum Faktor 1.5 vom Grundgehalt gewähren.



Die variable Vergütung setzt sich aus einer kurzfristigen und einer langfristigen Komponente zusammen: die kurzfristige Komponente wird nach Ablauf des Geschäftsjahres zu zwei Dritteln in bar ausbezahlt, während die langfristige Komponente zu einem Drittel in Form von gesperrten Aktien entrichtet wird. Die Aktien unterliegen einer vierjährigen Sperrfrist, um die Ausrichtung auf den nachhaltigen und langfristigen Erfolg der Flughafen Zürich AG zu unterstreichen.

Verhältnis der variablen Vergütung zum Grundgehalt

	CEO	Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung
100 % Zielerreichung	100 % des Grundgehalts	50 % des Grundgehalts
Maximale Limite	150 % des Grundgehalts	75 % des Grundgehalts
Finanzielle Zielerreichung < 70 % und qualitative Ziele nicht erreicht	0 % des Grundgehalts	0 % des Grundgehalts

Der effektive Wert der Zielerreichung wird vom Verwaltungsrat überprüft und festgelegt.

Vorsorgebeiträge

Das System der Vorsorgebeiträge für die Geschäftsleitung stimmt im Grundsatz mit demjenigen der übrigen Mitarbeitenden am Standort Zürich überein. Der Unterschied darin ist, dass die Vorsorgebeiträge für die Pensionskasse auf dem variablen Lohnanteil der Geschäftsleitung vollumfänglich vom Arbeitgeber bezahlt werden. Weitere Informationen zur Regelung der Pensionsplanung finden sich im Abschnitt [Verantwortungsvolle Arbeitgeberin](#).

Rückforderung von variabler Vergütung (Malus und Clawback Regelung)

Bei einem Restatement aufgrund von materiellen Verstössen gegen anwendbare Rechnungslegungsvorschriften oder bei falsch berechneter Auszahlung der variablen Vergütung kann der Verwaltungsrat die Berechnung der variablen Vergütung neu vornehmen und ausstehende Ansprüche auf die variable Vergütung reduzieren (Malus) oder die Geschäftsleitungsmitglieder auffordern, bereits ausbezahlte Beträge der variablen Vergütung teilweise oder vollständig zu erstatten (Clawback). Zudem kann der Verwaltungsrat die variable Vergütung reduzieren bzw. bis auf drei Jahre zurückfordern bei vorsätzlichen, zum Schaden der Gesellschaft erfolgten schweren Pflichtverletzungen durch Mitglieder der Geschäftsleitung, die zu arbeitsvertraglichen Konsequenzen oder einer Kündigung führen.

Aktienhaltevorschriften

Jedes Geschäftsleitungsmitglied ist verpflichtet, innerhalb von fünf Jahren ab Amtsantritt mindestens 200% des Grundgehalts (CEO), respektive mindestens 100% für die übrigen Geschäftsleitungsmitglieder, in Aktien zu halten. Die Aktienhaltevorschriften wurden im Berichtsjahr eingeführt. Die Frist für den Aufbau beträgt fünf Jahre ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens. Die Einhaltung der Aktienhaltevorschriften wird jährlich durch das NCC überprüft.

Ausgerichtete Vergütungen

Die tatsächlich pro Geschäftsjahr ausgerichteten Vergütungen sind die folgenden:

1. Vergütungen des Verwaltungsrats

a) für das Berichtsjahr (2025):

(in CHF, brutto)						Verwaltungs- ratsent- schädigung	Sitzungsgelder für a.o. VR- Sitzungen	Committee- Entschädi- gungen	Arbeitgeber- beiträge Sozial- versicherung	Total
Name	Funktion	AFC 1	IC 1	NCC 1	PAC 1					
Josef Felder	Präsident	(M)	(M)	(M)	(M)	2025	430'000	0	0	430'000
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin	M 2		V		2025	150'000	0	47'877	197'877
Guglielmo Brentel	Mitglied		M	M		2025	135'000	0	50'000	185'000
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied	V			M	2025	135'000	0	45'000	193'054
Stephan Gemkov	Mitglied	M	V			2025	135'000	0	55'000	201'216
Corine Mauch 3	Mitglied				M	2025	135'000	0	10'000	145'214
Beat Schwab 4	Mitglied		M	M		ab Mai 2025	90'616	0	33'562	124'178
Carmen Walker Späh 5	Mitglied				V	2025	135'000	0	15'000	150'000
Vincent Albers 6	Mitglied	M	M	M		bis April 2025	44'384	0	24'658	73'122
Total							1'390'000	0	281'097	1'699'661

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 Mitglied im AFC seit der Generalversammlung 2025.
- 3 Vom Gesamtbetrag von CHF 145'214 wurden CHF 20'000 an Corine Mauch ausbezahlt. Der verbleibende Betrag wird nach Abzug der Sozialversicherungsbeiträge an die Stadt Zürich ausgerichtet.
- 4 Im Amt seit Mai 2025.
- 5 Vom Gesamtbetrag von CHF 150'000 wurden CHF 150'000 an den Kanton Zürich und CHF 0 an das Mitglied ausgerichtet.
- 6 Im Amt bis April 2025; Totalbetrag exkl. Abschiedsgeschenk (Gegenwert: CHF 10'063).

Im Berichtsjahr fanden keine ausserordentlichen Sitzungen des Verwaltungsrats statt.

b) für das Vorjahr (2024):

(in CHF, brutto)							Verwaltungs- ratsent- schädigung	Sitzungsgelder für VR- Sitzungen (ab GV 2024 nur a. o. Sitzungen)	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	
Total							1'273'066	67'346	228'078	44'778	36'974	1'650'242

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.

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

Weder im Jahr 2025 noch im Jahr 2024 wurden langfristige Vergütungen ausgerichtet, noch wurden Abgangsentschädigungen oder Antrittsprämien bezahlt.

2. Vergütungen der Geschäftsleitung

a) für das Berichtsjahr (2025):

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) ¹	Variable Vergütung (Aktienanteil) ¹	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge ²	Diverses ³	Total CHF	Aktien in Stück ⁴	CHF je Aktie ⁴
Name								
Lukas Brosi (CEO)	424'200	285'671	142'771	242'151	27'844	1'122'637	567	251.8
Übrige Mitglieder der Geschäftsleitung	2'055'252	693'193	344'714	854'163	136'556	4'083'878	1'369	251.8
Total	2'479'452	978'864	487'485	1'096'314	164'400	5'206'515	1'936	

Von der Generalversammlung genehmigter Gesamtbetrag

6'500'000

- 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.
- Sozialversicherungen exkl. Pensionskasse mit Pauschalsatz gerechnet.
- Unter Diverses werden Repräsentationsspesen und das Geschäftsauto zusammengefasst, in Einzelfällen umfasst dies weitere Leistungen wie z.B. Dienstaltersgeschenk.
- 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.

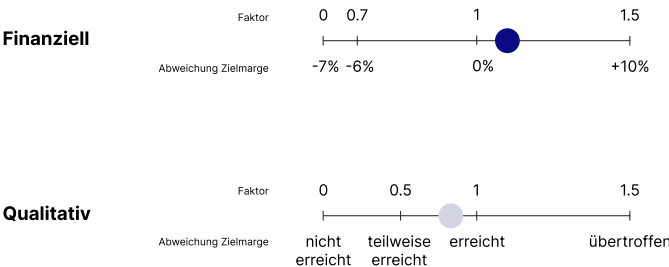
Die Vergütungen an die Geschäftsleitung setzen sich gemäss vorstehender Tabelle zusammen. Das Grundgehalt des CEO und der Mitglieder der Geschäftsleitung ist im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 1 % erhöht worden. Es gab keine strukturellen Anpassungen bei der Vergütung der Geschäftsleitung.

Faktor der Zielerreichung im Berichtsjahr

Der ermittelte Faktor der Zielerreichung liegt für das Berichtsjahr bei 1.01. Entsprechend beläuft sich die gesamte variable Vergütung auf 101 % des Grundgehalts für den CEO und auf 50.5 % des Grundgehalts für die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung.

Zielwerte und Zielerreichung im Berichtsjahr

Dimension	Ziele	Ziel	Gewichtung	Faktor Zielerreichung
Finanzen	EBITDA-Marge	54%	2/3	1.1
Nachhaltigkeit	MSCI-Rating	AA-Rating		
Kunden- und Passagierzufriedenheit	ASQ-Passagierzufriedenheit	4.0-4.1	1/3	0.83
Weiterempfehlungsrate/Mitarbeiterzufriedenheit	ENPS	69-73		
	Total		1	1.01 (1 = 100%)



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 2025 wurden keine langfristigen Vergütungen und auch keine Abgangsentschädigungen oder Antrittsprämien ausgerichtet.

geprüft

b) für das Vorjahr (2024):

(in CHF)	Salär	Variable Vergütung (Baranteil) ¹	Variable Vergütung (Aktienanteil) ¹	Vorsorge- und Sozialversicherungsbeiträge ²	Diverses ³	Total CHF	Aktien in Stück ⁴	CHF je Aktie ⁴
Name								
Lukas Brosi (CEO)	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
Total	2'430'400	951'267	473'933	1'064'706	182'099	5'102'405	2'178	

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.

3. Darlehen, Kredite, nicht marktübliche Vergütungen

geprüft

Weder im Jahr 2025 noch im Jahr 2024 wurden Darlehen oder Kredite an Mitglieder des Verwaltungsrats oder der Geschäftsleitung gewährt oder nicht marktübliche Vergütungen an den Verwaltungsrats- oder Geschäftsleitungsmitgliedern nahestehende Personen ausgerichtet.

Beteiligungsrechte und Optionen

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2025	31.12.2024
Josef Felder	Präsident	26'000	25'200
Claudia Pletscher	Vizepräsidentin; Vorsitz Nomination & Compensation Committee	200	50
Vincent Albers	Mitglied	n/a	2'517
Guglielmo Brentel	Mitglied	309	309
Beatrix Frey-Eigenmann	Mitglied; Vorsitz Audit & Finance Committee	200	200
Stephan Gemkow	Mitglied; Vorsitz Investment Committee	100	100
Corine Mauch	Mitglied	0	0
Beat Schwab	Mitglied	200	n/a
Carmen Walker Späh	Mitglied; Vorsitz Public Affairs Committee	5	5
Total		27'014	28'381

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

Name	Funktion	Stück	Stück
		31.12.2025	31.12.2024
Lukas Brosi	Chief Executive Officer (CEO)	3'923	3'242
Daniel Bircher	Managing Director Zurich Airport International	1'542	1'661
Kevin Fleck	Chief Financial Officer (CFO)	510	249
Stefan Gross	Chief Commercial Officer (CCO)	2'438	2'242
Lydia Naef	Chief Real Estate Officer (CREO)	1'237	970
Manuela Staub	Chief People & Communications Officer (CPCO)	984	703
Stefan Tschudin	Chief Operation Officer (COO)	1'681	2'250
Total		12'315	11'317

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

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 2024 und 2025:

GRI 2-9

Verwaltungsrat	Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstige im Handelsregister eingetragene Rechtseinheiten	Funktionen
Vincent Albers (Geschäftsjahr 2024)	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
	Niklaus Ming Holding AG, Vevey	VR-Präsident ²
	Zürich Tourismus	Präsident
Josef Felder	AMAG Group AG und Tochtergesellschaften	VR-Vizepräsident
	Avenir Suisse	Mitglied Stiftungsrat
	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 ²
	SGV Holding AG (Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee)	VR-Präsident
	Stiftung Martin+Marianne Haefner	Präsident Stiftungsrat ³
	Stiftung Musik Hug	Präsident Stiftungsrat ²
Beatrix Frey-Eigenmann	Ambulante Klinik Meilen AG	VR-Präsidentin ³
	Careum AG Bildungszentrum für Gesundheitsberufe	Mitglied VR
	Careum Stiftung	Mitglied Stiftungsrat
	Federas Beratung AG	Partnerin und Mitglied der Geschäftsleitung
	Kyria Dachstiftung	Mitglied Stiftungsrat
	MRI Zentrum Männedorf AG	VR-Präsidentin
	Spital Männedorf AG	VR-Präsidentin
	Stiftung Forel Klinik	Mitglied Stiftungsrat
	Stiftung Hohenegg, Meilen	Präsidentin Stiftungsrat
Stephan Gemkow	Airbus SE, Leiden, Niederlande ¹	Mitglied VR
	Airbus Defence and Space GmbH, Ottobrunn, Deutschland	Mitglied Aufsichtsrat
	Amadeus IT Group S.A., Madrid, Spanien ¹	VR-Vizepräsident
	BNP Paribas Group, Niederlassung Deutschland, Frankfurt, Deutschland	Senior Advisor ²
	C.D. Waelholz 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
	Zoo Zürich	Mitglied Stiftungsrat
	Zürcher Filmstiftung	Präsidentin Stiftungsrat
	Zürcher Kunstgesellschaft	Mitglied Vorstand
Claudia Pletscher	Artifact AG	Vorsitz Digital Advisory Board ³
	beUnity AG	Mitglied Digital Advisory Board
	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 ²
Beat Schwab (Geschäftsjahr 2025)	Casino Theater AG, Winterthur	VR-Präsident
	House of Winterthur	Vereinspräsident
	Raiffeisen Schweiz Genossenschaft	Mitglied VR
	Raiffeisenbank Winterthur Genossenschaft	VR-Präsident
	Schwab & Kuster AG	VR-Präsident
	Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte (SKKG)	Vizepräsident Stiftungsrat (und weitere Mandate in dieser Gruppe)
	Varia US Properties AG ¹	Mitglied VR
	Zug Estates Holding AG ¹	VR-Präsident
Carmen Walker Späh	Kanton Zürich	Regierungsrätin
	Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing	Präsidentin Stiftungsrat

¹ Börsenkotiert.

² Stand per 31.12.2024: während des Berichtsjahrs Funktion abgegeben.

³ Funktion während des Berichtsjahrs neu aufgenommen, Stand per 31.12.2025.

Geschäftsleitung	Unternehmen mit wirtschaftlichem Zweck und sonstige im Handelsregister eingetragene Rechtseinheiten	
	Funktionen	
Lukas Brosi	ACI Europe (Airports Council International Europe, Brüssel)	Mitglied des Boards
	Mobimo Holding AG ¹	Mitglied VR ³
Daniel Bircher	Musikkollegium Winterthur	Präsident des Vorstands ³
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
	BVK	Mitglied Stiftungsrat (Arbeitgebervertreter) ³

¹ Börsenkotiert.

² Stand per 31.12.2024: während des Berichtsjahrs Funktion abgegeben.

³ Funktion während des Berichtsjahrs neu aufgenommen, Stand per 31.12.2025.

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% Männern zusammen (siehe auch [› Diversität und Kompetenzen](#)). Die Geschäftsleitung besteht aus 29% Frauen und 71% Männern.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 6. März 2026

Bericht der Revisionsstelle zur Prüfung des Vergütungsberichts



Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Flughafen Zürich AG (die Gesellschaft) für das am 31. Dezember 2025 endende Jahr geprüft. Die Prüfung beschränkte sich auf die Angaben nach Art. 734a-734f OR in den als „geprüft“ gekennzeichneten Abschnitten auf den Seiten 155 bis 174 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 Informationen 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 für die Prüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen 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 in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung identifizieren.

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

Ernst & Young AG

André Schaub
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Patrick Meier
Zugelassener Revisionsexperte

Konzernrechnung

Konzernrechnung gemäss IFRS Accounting Standards

Konzernerfolgsrechnung	179
Konzerngesamtergebnisrechnung	180
Konzernbilanz	181
Konzerngeldflussrechnung	182
Konzerneigenkapitalnachweis	183
Anhang zur Konzernrechnung	184
Bericht der Revisionsstelle	248

Konzernerfolgsrechnung

in Mio. CHF	Erläuterungen	2025	2024
Aviation-Erträge	(2)	709.1	672.8
Non-Aviation-Erträge	(2)	652.0	653.5
Total Erträge		1'361.1	1'326.3
Personalaufwand	(3)	-270.5	-244.9
Polizei und Sicherheit		-133.3	-129.9
Energie und Abfall		-36.0	-44.4
Unterhalt und Material		-50.4	-47.3
Andere Betriebskosten	(4)	-49.5	-60.5
Verkauf, Marketing und Verwaltung		-62.9	-58.0
Aktiviert Eigenleistungen und übrige Erträge	(5)	24.0	23.0
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	(5)	-10.4	-26.8
Übrige Aufwendungen	(5)	-9.9	-4.4
Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisationen (EBITDA)		762.2	733.0
Abschreibungen und Amortisationen		-311.4	-299.5
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		450.8	433.6
Finanzaufwand	(6)	-31.0	-30.3
Finanzertrag	(6)	14.9	10.2
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	0.0
Ergebnis vor Steuern		434.7	413.5
Ertragssteuern	(7)	-88.2	-86.8
Konzernergebnis		346.5	326.7
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Konzernergebnis		346.5	326.7
Anteil Minderheitsaktionäre am Konzernergebnis		0.0	0.0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	11.29	10.64
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	(17)	11.28	10.64

Konzerngesamtergebnisrechnung

in Mio. CHF	Erläuterungen	2025	2024
Konzernergebnis		346.5	326.7
Sonstiges Gesamtergebnis			
Umrechnungsdifferenzen		-40.5	-21.8
Posten, die später in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		-40.5	-21.8
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	(22)	52.2	20.3
Posten, die nie in die Erfolgsrechnung umgegliedert werden		52.2	20.3
Sonstiges Gesamtergebnis nach Steuern		11.7	-1.5
Gesamtergebnis		358.2	325.2
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Gesamtergebnis		358.2	325.2
Anteil Minderheitsaktionäre am Gesamtergebnis		0.0	0.0

Konzernbilanz

in Mio. CHF	Erläuterungen	31.12.2025	31.12.2024
Aktiven			
Sachanlagen	(8)	3'340.6	3'097.3
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(9)	100.1	132.9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(10)	668.3	541.4
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	(11)	331.6	342.8
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	(11)	32.5	28.8
Übrige immaterielle Vermögenswerte	(11)	22.8	28.3
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	(12)	0.0	0.0
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	274.2	280.7
Langfristige Festgelder	(16)	8.5	5.3
Übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte		1.1	1.6
Latente Steuerguthaben	(21)	1.5	4.4
Vermögenswert für Leistungen an Arbeitnehmende	(22)	30.4	0.0
Total Anlagevermögen		4'811.7	4'463.5
Warenlager		15.7	19.0
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	(13)	42.6	39.5
Übrige kurzfristige Finanzanlagen		37.7	34.9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	134.9	118.7
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	(15)	146.0	199.7
Laufende Steuerguthaben		5.1	4.0
Kurzfristige Festgelder	(16)	220.0	0.0
Flüssige Mittel	(16)	159.6	323.2
Total Umlaufvermögen		761.6	739.0
Total Aktiven		5'573.3	5'202.5
Passiven			
Aktienkapital	(17)	307.0	307.0
Eigene Aktien		-0.9	-0.3
Übrige Reserven		83.3	126.3
Umrechnungsdifferenzen		-196.3	-155.8
Gewinnreserven		2'955.8	2'689.1
Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital		3'148.9	2'966.3
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital		0.1	0.1
Total Eigenkapital		3'149.0	2'966.4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	1'694.4	1'481.4
Langfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	250.7	265.5
Latente Steuerverbindlichkeiten	(21)	82.5	69.0
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	(22)	10.1	41.7
Vertragsverbindlichkeiten		30.9	39.8
Langfristiges Fremdkapital		2'068.6	1'897.4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		71.8	63.4
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(18)	25.6	28.3
Kurzfristige Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	(19)	29.1	18.8
Laufende Steuerverbindlichkeiten		29.0	27.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	(23)	200.2	201.2
Kurzfristiges Fremdkapital		355.7	338.7
Total Fremdkapital		2'424.3	2'236.1
Total Passiven		5'573.3	5'202.5

Konzerngeldflussrechnung

in Mio. CHF	Erläuterungen	2025	2024
Konzernergebnis		346.5	326.7
Finanzergebnis	(6)	16.1	20.1
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften		0.0	0.0
Ertragssteuern	(7)	88.2	86.8
Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen auf			
Sachanlagen (nach Auflösung von Zuwendungen der öffentlichen Hand)	(8)	238.4	230.6
Nutzungsrechten an geleasteten Vermögenswerten	(9)	6.9	8.8
Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	(10)	33.9	27.3
Immateriellen Vermögenswerten	(11)	32.3	32.8
Buchgewinne (–)/–verluste (+) netto aus Abgängen von Sachanlagen		3.5	1.1
Aufwand aktienbasierte Vergütungen		1.2	1.2
Zu- (–)/Abnahme (+) Warenlager, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		48.2	–17.0
Zu- (+)/Abnahme (–) kurzfristiges Fremdkapital ohne kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		–24.3	22.4
Zu- (+)/Abnahme (–) Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende		1.3	2.4
Zu- (+)/Abnahme (–) Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Wohnerschutz		–13.2	–19.4
Zu- (+)/Abnahme (–) Vertragsverbindlichkeiten		–8.9	1.4
Bezahlte Ertragssteuern		–81.7	–83.7
Geldfluss aus operativer Geschäftstätigkeit		688.4	641.6
Investitionen in Sachanlagen		–539.1	–476.4
Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		–159.6	–4.7
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte		–17.8	–89.8
Investitionen in Finanzanlagen		–46.2	–286.0
Investitionen in Festgelder		–280.0	–1.5
Rückzahlungen von Finanzanlagen		39.8	264.8
Rückzahlungen von Festgeldern		59.9	239.0
Erlös aus Verkauf von Sachanlagen		2.4	0.9
Zinseinnahmen		12.6	9.5
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		–928.0	–344.1
Rückzahlung von ausstehenden Anleihen	(18)	0.0	–300.0
Ausgabe von neuen Anleihen	(18)	150.0	0.0
Aufnahme von Bankverbindlichkeiten	(18)	139.0	270.4
Rückzahlung von Bankverbindlichkeiten	(18)	–11.2	–53.0
Aufnahme von übrigen Finanzverbindlichkeiten	(18)	0.4	4.3
Rückzahlung von übrigen Finanzverbindlichkeiten	(18)	–0.5	–0.6
Rückzahlung von Leasingverbindlichkeiten	(18)	–7.0	–9.0
Rückzahlung von Verbindlichkeiten aus Konzessionszahlungen	(18)	–0.4	–0.4
Erwerb von eigenen Aktien		–1.8	–0.9
Dividendenzahlungen		–175.0	–162.7
Zinszahlungen		–17.4	–15.3
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		76.1	–267.2
Zu- (+)/Abnahme (–) flüssige Mittel		–163.4	30.3
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	(16)	323.2	300.4
Umrechnungsdifferenzen aus flüssigen Mitteln		–0.2	–7.5
Bestand flüssige Mittel per Bilanzstichtag	(16)	159.6	323.2

Konzerneigenkapitalnachweis

in Mio. CHF	Aktienkapital	Eigene Aktien	Übrige Reserven	Umrechnungs-differenzen	Gewinnreserven	Anteil Aktionäre der Flughafen Zürich AG am Eigenkapital	Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	Total Eigenkapital
Bestand per 1. Januar 2025	307.0	-0.3	126.3	-155.8	2'689.1	2'966.3	0.1	2'966.4
Konzernergebnis	0.0	0.0	0.0	0.0	346.5	346.5	0.0	346.5
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.0	-40.5	0.0	-40.5	0.0	-40.5
Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	0.0	52.2	52.2	0.0	52.2
Sonstiges Gesamtergebnis, nach Steuern	0.0	0.0	0.0	-40.5	52.2	11.7	0.0	11.7
Gesamtergebnis	0.0	0.0	0.0	-40.5	398.7	358.2	0.0	358.2
Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2024	0.0	0.0	0.0	0.0	-132.0	-132.0	0.0	-132.0
Zusätzliche Ausschüttung aus den Kapitaleinlagereserven für das Geschäftsjahr 2024	0.0	0.0	-43.0	0.0	0.0	-43.0	0.0	-43.0
Erwerb eigene Aktien	0.0	-1.8	0.0	0.0	0.0	-1.8	0.0	-1.8
Aktienbasierte Vergütungen	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	1.2
Bestand per 31. Dezember 2025	307.0	-0.9	83.3	-196.3	2'955.8	3'148.9	0.1	3'149.0
Bestand per 1. Januar 2024	307.0	-0.9	166.5	-134.0	2'464.9	2'803.5	0.1	2'803.6
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
Gesamtergebnis	0.0	0.0	0.0	-21.8	347.0	325.2	0.0	325.2
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
Bestand per 31. Dezember 2024	307.0	-0.3	126.3	-155.8	2'689.1	2'966.3	0.1	2'966.4

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 2025, erstmals angewendet werden müssen.

- Änderungen an IAS 21: Fehlende Umtauschbarkeit

Die genannten Änderungen hatten für das Geschäftsjahr 2025 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 2025 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 oder neue Standards		Inkraftsetzung	Geplante Anwendung
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	*	1. Januar 2026	Geschäftsjahr 2026
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.

** Die Flughafen Zürich Gruppe ist weit fortgeschritten bei der Beurteilung der Auswirkungen von IFRS 18. Die Analyse hat gezeigt, dass bestimmte Ertrags- und Aufwandsposten in der Konzernerfolgsrechnung ohne Änderungen des gemeldeten Konzernergebnisses neu klassifiziert werden sollen. Zudem wird sich die Präsentation der Konzerngeldflussrechnung ändern, da bestimmte Geldflüsse neu in die Kategorien Betriebs-, Investitions- und Finanzierungstätigkeiten eingeteilt werden. Diese Änderungen beeinflussen die Nettoänderung der flüssigen Mittel nicht.

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.

Rendite auf das investierte Kapital (ROIC)

Der ROIC ist eine Rentabilitätskennzahl und gibt den prozentualen Anteil des operativen Gewinns nach Steuern (NOPAT) im Verhältnis zum durchschnittlich investierten Kapital an. Der NOPAT entspricht dabei dem EBIT abzüglich kalkulierter Steuern.

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 Landegebühen und die Erträge im Segment «Lärm» die Lärmgebühren. Die Erträge werden dabei unmittelbar mit der Erbringung der entsprechenden Leistung realisiert. Die Landegebühen 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 Benutzung 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. Dabei werden regulierte Dienstleistungen (Luftfahrtdienste) direkt mit der Erbringung der entsprechenden Leistungen erfasst, wobei die Erträge hauptsächlich aus Passagier- und Landegebühen 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 40 Jahre
- Tiefbauten: bis maximal 50 Jahre
- Mobile Sachanlagen: bis maximal 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.

Investitionsförderbeiträge 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 Investitionsförderbeiträge 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, abgeschrieben. Das Nutzungsrecht unterliegt einer

Wertbeeinträchtigungsprüfung, sofern Hinweise auf eine Wertbeeinträchtigung vorliegen. Umfasst das Leasingverhältnis eine Verlängerungs- oder eine Kaufoption, die die Gesellschaft ihrer Auffassung nach mit hinreichender Sicherheit ausüben wird, werden die Kosten der Option in den Leasingzahlungen mitberücksichtigt.

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

- Hochbauten: bis maximal 40 Jahre
- Tiefbauten: bis maximal 50 Jahre
- Mobile Sachanlagen: bis maximal 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 Effektivzinismethode. 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.

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 Personalfluktuations- und die Lebenserwartung. Die Bewertungen werden jährlich von unabhängigen Versicherungsmathematikern durchgeführt. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt jährlich zu Marktwerten. Das Planvermögen wird von der Vorsorgeverpflichtung abgezogen.

Die Vorsorgekosten setzen sich aus drei Komponenten zusammen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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 2025 noch etwas über 5'000 Begehren offen waren. Davon sind rund 450 Fälle bei der Eidgenössischen Schätzungskommission pendent.

Die durch das Bundesgericht im ersten Halbjahr 2008 entschiedenen Grundsatzfragen hinsichtlich formeller Enteignungen ermöglichten es der Flughafen Zürich AG erstmals – mit allen nach wie vor verbleibenden Unsicherheiten in der Schätzgenauigkeit – eine Schätzung der Gesamtkosten für formelle Enteignungsschädigungen vorzunehmen. Mit weiteren Urteilen setzte das Bundesgericht im Jahr 2010 den Stichtag für die Vorhersehbarkeit der Ostanflüge definitiv auf den 1. Januar 1961 fest und entschied im Jahr 2011 abschliessend über die anzuwendende Berechnungsmethode für Minderwerte bei Ertragsliegenschaften. Im Jahr 2016 fällte das Bundesgericht zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend Entschädigungsforderungen aufgrund von Ost- und Südanflügen und im Jahr 2018 zwei Entscheide in Pilotverfahren betreffend genossenschaftliches Eigentum. Im November 2019 fällte das Bundesgericht einen Entscheid in Pilotverfahren betreffend die Verjährung von Entschädigungsforderungen in Oberglatt. Gestützt auf diese Bundesgerichtsentscheide und weitere entschiedene Grundsatzfragen nahm die 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 90.7 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind per 31. Dezember 2025 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 342.8 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten in der Höhe sind per 31. Dezember 2025 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 2025 wurde auf Basis von Nutzungswertberechnungen unter Verwendung von Cashflow-Prognosen aus den Finanzplänen für die Restlaufzeiten der vertraglich vereinbarten Konzessionen (17 bis 29 Jahre) ermittelt. Der auf die Cashflow-Prognosen angewandte länderspezifische WACC liegt zwischen 9.7 % und 11.3 % (Vorjahr: 6.2 % und 10.7 %).

Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit

Die Überprüfung der Werthaltigkeit der CGUs und der nicht finanziellen Vermögenswerte, für welche Anhaltspunkte für eine mögliche Wertminderung vorlagen, ergab per 31. Dezember 2025 für die CGU Flughafen Iquique (Chile) einen Wertminderungsbedarf von CHF 6.1 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 2025 wie folgt dar:

in Mio. CHF	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	International	Eliminationen	Konsolidiert
2025						
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	708.9	0.0	189.5	124.8	0.0	1'023.2
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	337.7	0.0	0.0	337.9
Total Erträge mit Dritten	709.1	0.0	527.2	124.8	0.0	1'361.1
Intersegmentäre Erträge	36.6	0.0	121.4	0.0	-158.0	0.0
Total Erträge	745.7	0.0	648.6	124.8	-158.0	1'361.1
Personalkosten	-105.8	-1.8	-149.7	-13.2	0.0	-270.5
Übrige Betriebskosten	-179.0	-2.7	-104.5	-42.2	0.0	-328.4
Intersegmentäre Betriebskosten	-120.7	-0.7	-35.2	-1.4	158.0	0.0
Segmentergebnis (EBITDA)	340.3	-5.2	359.2	68.0	0.0	762.2
Abschreibungen und Amortisationen	-159.6	-2.5	-130.1	-19.3	0.0	-311.4
Segmentergebnis (EBIT)	180.7	-7.7	229.1	48.7	0.0	450.8
Finanzergebnis						-16.1
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						0.0
Ertragssteuern						-88.2
Konzernergebnis						346.5
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2025	1'849.5	62.5	1'915.8	1'041.3		4'869.1
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹						374.3
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²						329.9
Total Aktiven per 31. Dezember 2025						5'573.3
ROIC (in %)	8.1	-9.0	10.3	4.0		7.8
Investitionen	204.3	1.0	336.2	219.2		760.7

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 6.1 Mio. enthalten, welcher aufgrund von Werthaltigkeitsberechnungen auf Investitionen in internationale Flughafenbetreiberprojekte resultierte (siehe auch Abschnitt [Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

in Mio. CHF

2025	Flugverkehr	PRM	Nutzungsentgelte	Luftsicherheit ⁴	Zugangsentgelte ⁴	Eliminationen	Total regulierter Geschäftsbereich
Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	415.5	16.2	89.9	185.4	1.8	0.0	708.9
Andere Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Total Erträge mit Dritten	415.7	16.2	89.9	185.4	1.8	0.0	709.1
Intersegmentäre Erträge	43.6	0.1	6.2	10.9	3.2	-27.4	36.6
Total Erträge	459.3	16.3	96.1	196.3	5.0	-27.4	745.7
Personalkosten	-77.1	-11.5	-12.4	-3.3	-1.4	0.0	-105.8
Übrige Betriebskosten	-43.5	0.0	-6.6	-77.7	-51.2	0.0	-179.0
Intersegmentäre Betriebskosten	-81.0	-3.8	-28.1	-22.5	-12.7	27.4	-120.7
EBITDA	257.7	1.1	48.9	92.8	-60.3	0.0	340.3
Abschreibungen und Amortisationen	-107.9	-0.4	-41.7	-7.1	-2.5	0.0	-159.6
EBIT	149.8	0.7	7.3	85.7	-62.8	0.0	180.7
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2025	1'251.7	7.4	482.8	87.1	20.6		1'849.5
ROIC (in %)	9.9	9.5	1.2	89.6	-253.5		8.1
Betriebsnotwendiges Vermögen nach FGV ³	1'216.6	5.4	472.1	73.7	12.5		1'780.3
ROIC (in %) nach FGV	12.4	13.4	1.3	105.7	-390.5		9.9

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» 23.5%.

Die Segmentberichterstattung stellt sich für das Vorjahr wie folgt dar:

in Mio. CHF	Regulierter Geschäftsbereich	Lärm	Nicht regulierter Geschäftsbereich	International	Eliminationen	Konsolidiert
2024						
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
Total Erträge mit Dritten	672.8	0.0	522.6	130.9	0.0	1'326.3
Intersegmentäre Erträge	29.5	0.0	114.3	0.0	-143.8	0.0
Total Erträge	702.3	0.0	636.9	130.9	-143.8	1'326.3
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
Segmentergebnis (EBITDA)	317.5	-5.4	361.7	59.3	0.0	733.0
Abschreibungen und Amortisationen	-152.3	-2.1	-124.8	-20.2	0.0	-299.5
Segmentergebnis (EBIT)	165.2	-7.6	236.9	39.0	0.0	433.6
Finanzergebnis						-20.1
Anteil am Ergebnis von assoz. Gesellschaften						0.0
Ertragssteuern						-86.8
Konzernergebnis						326.7
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2024	1'752.5	75.9	1'713.8	934.0		4'476.1
Nicht verzinsliches langfristiges Fremdkapital ¹						416.6
Nicht verzinsliches kurzfristiges Fremdkapital ²						309.8
Total Aktiven per 31. Dezember 2024						5'202.5
ROIC (in %)	7.5	-7.6	10.9	3.8		7.9
Investitionen	200.3	0.6	120.6	289.7		611.2

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».

in Mio. CHF

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
Total Erträge mit Dritten	393.9	15.5	85.4	176.0	2.0	0.0	672.8
Intersegmentäre Erträge	32.8	0.0	6.1	9.6	3.3	-22.4	29.5
Total Erträge	426.7	15.5	91.6	185.6	5.3	-22.4	702.3
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
EBITDA	239.3	1.4	47.7	87.0	-57.9	0.0	317.5
Abschreibungen und Amortisationen	-103.9	-0.2	-38.3	-6.7	-3.1	0.0	-152.3
EBIT	135.4	1.2	9.3	80.2	-61.0	0.0	165.2
Investiertes Kapital per 31. Dezember 2024	1'194.8	4.6	465.1	68.3	19.7		1'752.5
ROIC (in %)	9.1	17.5	1.7	80.4	-234.0		7.5
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 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 «Nutzungsentgelte» 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 Flugzeuglärmböhen 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 Fluglärmmematik dargestellt. Diese Rechnung zeigt per Bilanzstichtag die kumulierte liquiditätsmässige Über- oder Unterdeckung aus den verursachergerecht erhobenen Lärmböhen 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 2025 CHF 25.7 Mio. (Vorjahr: CHF 25.1 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

Von den Gesamterträgen in der Höhe von CHF 1'361.1 Mio. (Vorjahr: CHF 1'326.3 Mio.) wurden CHF 1'236.3 Mio. (Vorjahr: CHF 1'195.4 Mio.) in der Schweiz erwirtschaftet und CHF 124.8 Mio. (Vorjahr: CHF 130.9 Mio.) fielen im Ausland an.

Mit der Lufthansa-Gruppe erzielte die Gesellschaft in den berichtspflichtigen Segmenten im abgelaufenen Berichtsjahr Erträge im Umfang von CHF 482.6 Mio. (Vorjahr: CHF 470.0 Mio.).

Von den langfristigen Vermögenswerten gemäss IFRS 8.33 in der Höhe von CHF 4'495.9 Mio. (Vorjahr: CHF 4'071.5 Mio.) sind CHF 3'586.0 Mio. (Vorjahr: CHF 3'359.9 Mio.) der Schweiz und CHF 909.9 Mio. (Vorjahr: CHF 711.6 Mio.) den ausländischen Gruppengesellschaften zuzurechnen. Davon entfallen CHF 577.4 Mio. (Vorjahr: CHF 368.0 Mio.) auf Indien.

2 Erträge

in Mio. CHF	2025	2024
Passagiergebühren	262.5	248.4
Sicherheitsgebühren	183.1	173.8
PRM-Gebühren	16.2	15.5
Passagierbezogene Flugbetriebsgebühren	461.9	437.7
Landegebühren	89.1	84.3
Flugzeuglärmgebühren	15.3	16.0
Emissionsgebühren	4.2	4.0
Flugzeugabstellgebühren	32.1	28.7
Frachtgebühren	9.5	9.3
Andere Flugbetriebsgebühren	150.2	142.4
Total Flugbetriebsgebühren	612.0	580.1
Gepäcksortier- und Gepäckförderanlage	66.4	63.2
Deicing	8.9	8.4
Check-in	5.4	5.1
Flugzeugenergieversorgungsanlage	5.1	4.5
Übrige Entgelte	5.9	6.2
Total Aviation-Entgelte	91.8	87.4
Rückerstattung Sicherheitskosten	2.3	2.2
Übrige Erträge	3.0	3.2
Total übrige Aviation-Erträge	5.3	5.3
Total Aviation-Erträge	709.1	672.8
Retail, Tax & Duty Free	116.2	118.7
Food & Beverage	26.8	26.5
Werbeflächen und Promotion	18.5	19.2
Parkingserträge	95.3	93.6
Übrige Kommerzerträge	20.3	18.6
Total Kommerz- und Parkingserträge	277.0	276.5
Mieterträge	153.5	146.8
Energie- und Nebenkostenverrechnung	38.5	45.1
Reinigung	3.5	2.8
Übrige Immobilienenerträge	2.4	2.7
Total Immobilienenerträge	197.9	197.4
Kommunikationsdienstleistungen	14.0	14.6
Treibstoffgebühren	7.8	7.4
Catering	2.2	2.0
Übrige Dienstleistungserträge	28.3	24.8
Total Dienstleistungserträge	52.3	48.7
Erträge aus internationalen Flughafenkonzessionen	111.6	100.9
Consultingerträge	2.7	3.2
Erträge aus Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	10.5	26.9
Total Erträge aus dem internationalen Geschäft	124.8	130.9
Total Non-Aviation-Erträge	652.0	653.5
Total Erträge	1'361.1	1'326.3

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

in Mio. CHF	2025	2024
Flugbetriebsgebühren	612.0	580.1
Aviation-Entgelte	91.8	87.4
Übrige Aviation-Erträge	5.1	5.1
Total Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	708.9	672.6
Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	0.2	0.2
Total Aviation-Erträge	709.1	672.8
Kommerz- und Parkerträge	95.3	94.1
Immobilienenerträge	43.4	50.0
Dienstleistungserträge	50.8	47.3
Erträge aus dem internationalen Geschäft	124.8	130.9
Total Non-Aviation-Erträge aus Verträgen mit Kunden (IFRS 15)	314.3	322.3
Non-Aviation-Erträge (nicht IFRS 15)	337.7	331.2
Total Non-Aviation-Erträge	652.0	653.5
Total Erträge	1'361.1	1'326.3

3 Personalaufwand

in Mio. CHF	2025	2024
Löhne und Gehälter	203.8	183.7
Personalvorsorgekosten für leistungsorientierte Vorsorgepläne ¹	23.9	22.1
Sozialversicherungsbeiträge	17.3	15.8
Übriger Personalaufwand und andere Leistungen an Arbeitnehmende	25.4	23.4
Total Personalaufwand	270.5	244.9
Personalbestand per Bilanzstichtag (Vollzeitäquivalente) ²	2'479	2'130
Durchschnittliche Zahl der beschäftigten Mitarbeitenden (Vollzeitäquivalente) ²	2'305	2'032
Durchschnittliche Personalkosten pro Vollzeitäquivalent per 31. Dezember (in CHF)	109'106	114'999

¹ Siehe Ziffer 22.1 a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

² Ohne Lernende, Praktikanten und Trainees

Variable Vergütung für Geschäftsleitung und Kader

Die Summe aller jährlichen Vergütungen an die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie des Kaders setzt sich aus einem festen Lohnanteil und einer variablen Vergütung zusammen. Die variable Vergütung umfasst die Zielerreichung eines finanziellen Ziels, das zu zwei Dritteln gewichtet wird, und die Zielerreichung dreier qualitativer Ziele, die gemeinsam zu einem Drittel gewichtet werden. Das finanzielle Ziel und die drei qualitativen Ziele und die Zielwerte werden vom Verwaltungsrat jährlich überprüft und gegebenenfalls neu festgelegt.

Die finanzielle Leistungskennzahl entspricht der EBITDA-Marge. Die qualitativen Ziele für das Jahr 2025 betreffen konkrete Leistungskennzahlen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Kunden- und Passagierzufriedenheit sowie Weiterempfehlungsrate/ Mitarbeiterzufriedenheit.

Der Entscheid bezüglich Erreichungsgrad des massgebenden Zielwerts wird im neuen Geschäftsjahr gefällt (Gewährungszeitpunkt). Die variable Vergütung an die Mitglieder

der Geschäftsleitung und die Mitarbeitenden der obersten Kaderstufe wird basierend auf der Zielerreichung als Gesamtbetrag festgelegt und zu zwei Dritteln bar ausbezahlt sowie zu einem Drittel in Aktien vergütet.

Die Aufwendungen für aktienbasierte Vergütungen betragen für das Berichtsjahr CHF 1.2 Mio. (Vorjahr: CHF 1.2 Mio.). Die Bestimmung der effektiv zu gewährenden Anzahl Aktien basiert auf dem Börsenkurs im Ausrichtungszeitpunkt (April 2026), entsprechend kann die Anzahl Aktien per Bilanzstichtag noch nicht abschliessend beurteilt werden. Wären die Aktien per Jahresende gewährt worden, so hätten 4'719 Aktien (Vorjahr: 5'555 Aktien) vergütet werden müssen.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG, die das erste Dienstjahr beendet haben, erhalten einmalig eine Gratisaktie als geldwerte Leistung. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 247 Aktien (Vorjahr: 260 Aktien) im Wert von CHF 0.1 Mio. (Vorjahr: CHF 0.1 Mio.) abgegeben.

4 Andere Betriebskosten

in Mio. CHF	2025	2024
Dienstleistungen Schutz & Rettung Zürich	22.6	22.5
Aufwendungen für PRM-Dienstleistungen (Servicekosten Dienstleistungsanbieter)	0.0	12.4
Versicherungen und Selbstbehalte	6.1	5.7
Reinigung durch Dritte inkl. Schneeräumung	4.5	4.8
Kosten eigener Fahrzeugpark	4.4	3.4
Kommunikationskosten	1.8	1.7
Passagierdienste	0.8	0.8
Weitere Betriebskosten	9.2	9.2
Total andere Betriebskosten	49.5	60.5

5 Übrige Erträge und Aufwendungen

in Mio. CHF	2025	2024
Aktivierte Eigenleistungen	21.7	21.0
Übrige Erträge	2.3	2.0
Aktivierte Eigenleistungen und übrige Erträge	24.0	23.0
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-10.4	-26.8
Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen	-10.4	-26.8
Übrige Aufwendungen	-9.9	-4.4
Übrige Aufwendungen	-9.9	-4.4

Bei den aktivierten Eigenleistungen in der Höhe von CHF 21.7 Mio. (Vorjahr: CHF 21.0 Mio.) handelt es sich um Honorare betriebseigener Architekten und Ingenieure sowie internen Projektleitern und Projektmitarbeitenden.

Die Aufwendungen für Bauvorhaben im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen in der Höhe von CHF -10.4 Mio. (Vorjahr: CHF -26.8 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 neben dem Effekt aus der Anpassung des Diskontierungssatzes betreffend die Barwertberechnung der Rückstellungen für Lärm- und Anwohnerschutz sowohl im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr Buchverluste aus Anlageabgängen sowie Debitorenverluste enthalten.

6 Finanzergebnis

in Mio. CHF	2025	2024
Zinsaufwand auf Anleihen	-4.0	-4.1
Zinsaufwand auf Bankverbindlichkeiten	-17.8	-13.0
Zinsaufwand auf Nettovorsorgeverpflichtungen	-0.2	-0.6
Zinsaufwand auf Leasingverbindlichkeiten	-0.2	-0.1
Zinsaufwand auf Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.0	-0.5
Barwertanpassung auf Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz	-3.8	-5.8
Fremdwährungsverluste	0.0	-1.0
Übriger Finanzaufwand	-5.0	-5.2
Total Finanzaufwand	-31.0	-30.3
Zinsertrag auf Call- und Festgelder sowie übrige finanzielle Vermögenswerte	8.0	6.8
Zinsertrag auf Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	3.2	3.0
Fremdwährungsgewinne	1.0	0.0
Übriger Finanzertrag	2.7	0.4
Total Finanzertrag	14.9	10.2
Finanzergebnis	-16.1	-20.1

Der gestiegene Zinsaufwand auf Bankschulden von CHF -17.8 Mio. (Vorjahresperiode: CHF -13.0 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 erhöhte sich gegenüber der Vorjahresperiode aufgrund höherer angelegter freier Mittel auf CHF 8.0 Mio. (Vorjahresperiode: CHF 6.8 Mio.).

7 Ertragssteuern

in Mio. CHF	2025	2024
Steuern des laufenden Jahres	-84.1	-80.5
Steuern der Vorjahre	0.1	-1.6
Total laufende Ertragssteuern	-83.9	-82.2
Latente Ertragssteuern auf der Veränderung von temporären Differenzen	-5.5	-4.6
Veränderung Steuersatz	1.2	0.0
Total latente Ertragssteuern	-4.3	-4.6
Total Ertragssteuern	-88.2	-86.8

Die Ertragssteuern lassen sich wie folgt analysieren:

in Mio. CHF	2025	2024
Ergebnis vor Ertragssteuern	434.7	413.5
Ertragssteuern zum erwarteten Steuersatz der Muttergesellschaft von 18.8% (2024: 18.9%)	-81.7	-78.2
Effekt aus Anwendung unterschiedlicher Ertragssteuersätze	-6.6	-4.6
Steuereffekte aus Vorperioden	0.1	-1.6
Effekt aus Steuersatzänderungen auf latenten Ertragssteuern	1.2	0.0
Effekt aus Quellensteuern	-0.4	-1.2
Nicht abzugsfähige Aufwände	-1.9	-0.0
Effekt aus ausschliesslich steuerlich abzugsfähigen Aufwendungen und Erträgen	1.1	2.3
Effekt aus Wertanpassung nicht erfasster Verluste	-1.0	0.0
Effekt aus latenten Steuern auf Beteiligungen	-0.2	-0.3
Verluste des laufenden Jahres, für die kein latenter Steueranspruch angesetzt wurde	0.0	-3.4
Steuervergünstigungen	0.9	0.6
Verschiedene Überleitungsposten	0.2	-0.3
Total Ertragssteuern	-88.2	-86.8

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 2025 in jedem Land mindestens einer der drei «Transitional Safe Harbor-Tests» erfüllt ist und somit im Jahr 2025 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

in Mio. CHF	Grundstücke	Tiefbauten	Hochbauten	Mobile Sachanlagen	Projekte in Arbeit	Total Sachanlagen
Ansaffungswerte						
Bestand per 1. Januar 2024	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
Bestand per 31. Dezember 2024	138.1	1'834.6	4'979.9	281.1	821.8	8'055.5
Bestand per 1. Januar 2025	138.1	1'834.6	4'979.9	281.1	821.8	8'055.5
Zugänge	12.3	0.0	0.0	0.5	568.9	581.7
Abgänge	-0.7	-6.3	-59.1	-19.0	0.0	-85.1
Transfers und Reklassifizierungen	-1.1	53.1	104.7	23.2	-198.3	-18.4
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	-0.7	-0.2	-81.5	-82.4
Bestand per 31. Dezember 2025	148.6	1'881.4	5'024.8	285.6	1'110.9	8'451.3
Abschreibungen und Wertminderungen						
Bestand per 1. Januar 2024	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
Bestand per 31. Dezember 2024	0.0	-1'167.2	-3'567.4	-212.8	0.0	-4'947.4
Bestand per 1. Januar 2025	0.0	-1'167.2	-3'567.4	-212.8	0.0	-4'947.4
Abschreibungen	0.0	-68.8	-152.5	-18.3	0.0	-239.6
Abgänge	0.0	6.3	54.6	18.8	0.0	79.7
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	9.9	0.0	0.0	9.9
Umrechnungsdifferenzen	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.3
Bestand per 31. Dezember 2025	0.0	-1'229.7	-3'655.2	-212.2	0.0	-5'097.1
Investitionsförderbeiträge						
Bestand per 1. Januar 2024	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
Auflösungen	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
Bestand per 31. Dezember 2024	0.0	-5.9	-3.8	-0.2	-0.9	-10.8
Bestand per 1. Januar 2025	0.0	-5.9	-3.8	-0.2	-0.9	-10.8
Zugänge	0.0	0.0	0.0	0.0	-4.0	-4.0
Auflösungen	0.0	0.5	0.6	0.1	0.0	1.2
Transfers	0.0	0.0	-2.6	-0.2	2.8	0.0
Bestand per 31. Dezember 2025	0.0	-5.4	-5.8	-0.3	-2.1	-13.6
Nettobuchwert per 31. Dezember 2024	138.1	661.5	1'408.7	68.1	820.9	3'097.3
Nettobuchwert per 31. Dezember 2025	148.6	646.3	1'363.8	73.1	1'108.8	3'340.6

Projekte in Arbeit

Im abgelaufenen Geschäftsjahr investierte die Flughafen Zürich Gruppe insgesamt CHF 568.9 Mio. in Projekte in Arbeit (Vorjahr: CHF 506.4 Mio.). Die grössten Investitionen am Flughafen Zürich entfallen dabei auf die folgenden Projekte:

- Vorbereitungsarbeiten Entwicklung Flughafenkopf (CHF 99.0 Mio.)
- Erweiterung und Erneuerung Gepäcksortieranlage (CHF 36.5 Mio.)
- Entwicklung landseitige Passagierflächen (CHF 36.3 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 203.7 Mio. (Vorjahr: CHF 195.2 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 –239.6 Mio. wurden Auflösungen von Investitionsförderbeiträgen von CHF 1.2 Mio. verrechnet.

9 Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten

Flughafen Zürich Gruppe als Leasingnehmerin

in Mio. CHF	Land	Immobilien	Mobile Sachanlagen	Total Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2024	68.8	106.3	0.5	175.6
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
Bestand per 31. Dezember 2024	72.0	111.6	0.0	183.6
Bestand per 1. Januar 2025	72.0	111.6	0.0	183.6
Zugänge	0.0	4.5	0.5	5.0
Abgänge	0.0	-42.0	0.0	-42.0
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Umrechnungsdifferenzen	-12.0	0.0	0.0	-12.0
Bestand per 31. Dezember 2025	60.0	74.1	0.5	134.6
Abschreibungen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2024	-4.2	-36.9	-0.2	-41.3
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
Bestand per 31. Dezember 2024	-5.8	-44.9	0.0	-50.7
Bestand per 1. Januar 2025	-5.8	-44.9	0.0	-50.7
Abschreibungen	0.0	-6.9	0.0	-6.9
Abgänge	0.0	23.7	0.0	23.7
Transfers und Reklassifizierungen	-1.7	0.0	0.0	-1.7
Umrechnungsdifferenzen	1.1	0.0	0.0	1.1
Bestand per 31. Dezember 2025	-6.4	-28.1	0.0	-34.5
Nettobuchwert per 31. Dezember 2024	66.2	66.7	0.0	132.9
Nettobuchwert per 31. Dezember 2025	53.6	46.0	0.5	100.1

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

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.

Mit dem Kauf des Radisson-Blu-Gebäudes (siehe [› Ziffer 10, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien](#)) entfiel das bisher in diesem Zusammenhang bilanzierte Nutzungsrecht (Anschaffungswert in Höhe von CHF 42.0 Mio. sowie aufgelaufene kumulierte Abschreibungen in Höhe von CHF 23.7 Mio.) der Flughafen Zürich AG an Räumlichkeiten im entsprechenden Gebäude.

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:

in Mio. CHF	2025	2024
Bestand per 1. Januar	-164.1	-155.1
Zugänge	-5.0	-6.1
Abgänge	18.3	0.0
Zahlungen	7.0	9.0
Zinsaufwand Leasing	-7.7	-7.8
Umrechnungsdifferenzen	16.5	-4.1
Bestand per 31. Dezember	-135.1	-164.1
davon kurzfristig (Zahlung innerhalb 1 Jahr)	-5.8	-8.8
davon langfristig (Zahlung ab 1 Jahr)	-129.3	-155.3

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:

in Mio. CHF	2025	2024
Abschreibungen Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	-6.9	-8.8
Zinsaufwand Leasing	-0.2	-0.1
Erfolgswirksam erfasster Gesamtbetrag für Leasingverhältnisse	-7.1	-8.9

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen belief sich im Berichtsjahr auf CHF 7.0 Mio. (Vorjahr: CHF 9.0 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 25.3 Mio. (Vorjahr: CHF 25.8 Mio.).

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

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Fälligkeit bis 1 Jahr	287.8	270.2
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	849.3	715.4
Fälligkeit über 5 Jahre	351.5	245.2
Total	1'488.5	1'230.8

10 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio. CHF	Land	Projektkosten	Hoch- und Tiefbauten sowie mobile Sachanlagen	Total als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Anschaffungswerte				
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
Bestand per 1. Januar 2025	1.0	2.4	643.2	646.6
Zugänge	0.0	3.9	155.1	159.0
Abgänge	0.0	0.0	-0.1	-0.1
Transfers und Reklassifizierungen	1.1	-5.9	17.3	12.5
Bestand per 31. Dezember 2025	2.1	0.4	815.5	818.0
Abschreibungen und Wertminderungen				
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
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	0.0	0.0
Bestand per 31. Dezember 2024	0.0	0.0	-105.2	-105.2
Bestand per 1. Januar 2025	0.0	0.0	-105.2	-105.2
Abschreibungen	0.0	0.0	-33.9	-33.9
Abgänge	0.0	0.0	0.0	0.0
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	-10.6	-10.6
Bestand per 31. Dezember 2025	0.0	0.0	-149.7	-149.7
Nettobuchwert per 31. Dezember 2024	1.0	2.4	538.0	541.4
Nettobuchwert per 31. Dezember 2025	2.1	0.4	665.8	668.3

The Circle

An der Immobilie des Circle besteht eine Miteigentümergeinschaft, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt ist. Aufgrund der vertraglichen Ausgestaltung wird diese Miteigentümergeinschaft 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 722.2 Mio. (Vorjahr: CHF 744.6 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.

Kauf Radisson-Blu-Gebäude

Im Mai 2025 hat die Flughafen Zürich AG von der Vorbesitzerin Al Maha Real Estate AG das Radisson-Blu-Gebäude am Flughafen Zürich für CHF 155.0 Mio. erworben. Das ab 2005 im Baurecht errichtete Gebäude unterstand bisher einem Baurechtsvertrag bis 2080 und das Hotel Radisson Blu wurde nach Fertigstellung des Gebäudes im Jahr 2008 eröffnet. Der Baurechtsvertrag wurde nun – durch vorzeitigen Heimfall an die Flughafen Zürich AG – aufgelöst (siehe [› Ziffer 9, Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten](#)).

Der Vermögenswert 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 aktuelle Marktwert (Fair Value) der Radisson-Blu-Immobilie beträgt per Bilanzstichtag CHF 243.6 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»).

11 Immaterielle Vermögenswerte

in Mio. CHF	Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung	Übrige immaterielle Vermögenswerte	Total immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungswerte				
Bestand per 1. Januar 2024	354.4	91.4	89.1	534.8
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
Bestand per 31. Dezember 2024	396.5	101.2	114.6	612.2
Bestand per 1. Januar 2025	396.5	101.2	114.6	612.2
Zugänge	13.3	4.9	1.0	19.2
Abgänge	0.0	0.0	-8.8	-8.8
Transfers und Reklassifizierungen	0.0	0.0	6.0	6.0
Umrechnungsdifferenzen	-7.4	0.0	0.0	-7.4
Bestand per 31. Dezember 2025	402.4	106.1	112.8	621.2
Amortisationen und Wertminderungen				
Bestand per 1. Januar 2024	-39.4	-71.5	-75.1	-186.1
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
Bestand per 31. Dezember 2024	-53.6	-72.4	-86.3	-212.4
Bestand per 1. Januar 2025	-53.6	-72.4	-86.3	-212.4
Amortisationen	-12.9	-1.2	-12.1	-26.2
Wertminderungen	-6.1	0.0	0.0	-6.1
Abgänge	0.0	0.0	8.4	8.4
Umrechnungsdifferenzen	1.9	0.0	0.0	1.9
Bestand per 31. Dezember 2025	-70.7	-73.6	-90.0	-234.4
Nettobuchwert per 31. Dezember 2024	342.8	28.8	28.3	399.9
Nettobuchwert per 31. Dezember 2025	331.6	32.5	22.8	386.9

Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte

Bei den Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte in Höhe von CHF 331.6 Mio. (Vorjahr: CHF 342.8 Mio.) handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie getätigte Investitionen beinhalten. Sie betreffen mit CHF 107.7 Mio. (Vorjahr: CHF 110.1 Mio.) den Ausbau und den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Florianópolis, mit CHF 116.3 Mio. (Vorjahr: CHF 117.1 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der brasilianischen Flughäfen in Vitória und Macaé, mit CHF 56.0 Mio. (Vorjahr: CHF 53.2 Mio.) den Betrieb des brasilianischen Flughafens in Natal sowie mit CHF 51.6 Mio. (Vorjahr: CHF 62.4 Mio.) den Ausbau und den Betrieb der chilenischen Flughäfen in Iquique und Antofagasta.

Die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den entsprechenden Konzessionen in Höhe von CHF 4.9 Mio. (Vorjahr: CHF 6.7 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 2025 weist die Flughafen Zürich Gruppe immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 32.5 Mio. (Vorjahr: CHF 28.8 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 6.1 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 (bis 2042) unter Anwendung eines länderspezifischen WACC von 9.7% ermittelt. (siehe [› Wertminderungen von Vermögenswerten nach IAS 36](#)).

12 Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A., Belo Horizonte (Brasilien)		
Kapital: BRL 474 Mio. (Vorjahr BRL 474 Mio.) – Beteiligungsquote: 25.0% (Vorjahr 25.0%)	0.0	0.0
Administradora Unique IDC C.A., Porlamar (Venezuela)		
Kapital: VEB 25 Mio. (Vorjahr VEB 25 Mio.) – Beteiligungsquote: 49.5% (Vorjahr 49.5 %)	0.0	0.0
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A., Porlamar (Venezuela)		
Kapital: VEB 10 Mio. (Vorjahr VEB 10 Mio.) – Beteiligungsquote: 49.5% (Vorjahr 49.5%)	0.0	0.0
Total Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	0.0	0.0

Brasilien

Die Flughafen Zürich Gruppe ist neben der brasilianischen Flughafenbetreiberin CCR mit 25 % am privaten Konsortium Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A. beteiligt, das wiederum 51 % der Flughafenbetreibergesellschaft Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. kontrolliert – die restlichen 49 % der Aktien werden von der staatlichen Infraero gehalten. Die Flughafen Zürich Gruppe hält somit indirekt 12.75 % an der Gesellschaft, die die 30-jährige Konzession (2014-2044) für die Entwicklung und den Betrieb des Flughafens Belo Horizonte im Bundesstaat Minas Gerais verantwortet.

CCR hat seinen Flughafenbereich organisatorisch neu ausgerichtet und firmiert diesen Geschäftsbereich seit einiger Zeit als Motiva Infraestrutura de Mobilidade, welchen sie 2025 gesamthaft an den mexikanischen Flughafenbetreiber ASUR (Grupo Aeroportuario del Sureste) verkaufte. Vorbehältlich behördlicher Genehmigungen wird der Abschluss dieser Transaktion im ersten Halbjahr 2026 erwartet. Für die Flughafen Zürich Gruppe resultiert daraus ausschliesslich eine Anpassung der Aktionärsstruktur, ohne Auswirkungen auf Rolle oder Beteiligung.

In der nachfolgenden Tabelle sind die zusammengefassten Finanzinformationen hinsichtlich der assoziierten Gesellschaft Sociedade de Participação do 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.

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Erträge	98.9	91.0
Verlust	–9.0	–10.7
Gesamtergebnis	–9.0	–10.7
Anlagevermögen	411.4	415.3
Umlaufvermögen	30.8	23.9
Langfristiges Fremdkapital	–449.0	–416.8
Kurzfristiges Fremdkapital	–31.0	–51.7
Anteil Minderheitsaktionäre am Eigenkapital	18.6	14.4
Nettoreinvermögen	–19.2	–14.9
Beteiligungsquote	25.0%	25.0%
Buchwert der assoziierten Beteiligung Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A.	0.0	0.0

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 sowie die damit zusammenhängenden Forderungen sind vollständig wertberichtigt.

13 Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	42.6	39.5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	274.2	280.7
Total Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	316.8	320.3

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 (siehe [Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund](#)). Die Coupons der Obligationen liegen per Bilanzstichtag zwischen 0.00% und 2.25% (Vorjahr: 0.00% und 2.25%).

14 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	136.2	119.3
Wertberichtigung für erwarteten Kreditverlust	-1.3	-0.6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	134.9	118.7

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

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Schweiz	58.4	52.1
Europa	7.0	5.2
Andere	2.3	2.4
Total Aviation	67.6	59.7
Schweiz	47.8	42.3
Europa	0.2	0.0
Lateinamerika	20.4	16.8
Andere	0.3	0.5
Total Non-Aviation	68.7	59.6
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	136.2	119.3

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

in Mio. CHF	31.12.2025				
	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	109.1	10.1	2.1	14.9	136.2
Erwarteter Kreditverlust	-0.3	-0.2	-0.1	-0.7	-1.3

in Mio. CHF	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	4.2	5.0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	107.8	8.5	1.3	1.6	119.3
Erwarteter Kreditverlust	-0.3	-0.1	-0.1	-0.1	-0.6

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

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Aktive Rechnungsabgrenzungen	76.7	86.6
Marchzinsen verzinssliche Fremdkapitalinstrumente Airport Zurich Noise Fund	1.4	1.3
Vorausbezahlte Leistungen	25.2	67.8
Steuerrückforderungen (Mehrwert- und Verrechnungssteuer)	40.9	40.3
Übrige Forderungen	1.7	3.7
Total übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	146.0	199.7
davon Finanzinstrumente	78.1	87.9
davon übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	67.9	111.7

In der Position «Aktive Rechnungsabgrenzungen» sind per Stichtag Abgrenzungen für Mietkonzessionen in der Höhe von CHF 25.8 Mio. (Vorjahr: CHF 34.2 Mio.) enthalten (siehe auch [Ziffer 2, Erträge](#)).

In der Position «Vorausbezahlten Leistungen» sind per Bilanzstichtag Vorauszahlungen in der Höhe von CHF 23.9 Mio. (Vorjahr: CHF 56.3 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

in Mio. CHF	31.12.2025		31.12.2024	
	Total	davon AZNF	Total	davon AZNF
Bargeld	0.2	0.0	0.2	0.0
Post- und Bankguthaben	133.6	4.2	136.0	18.8
Call- und Festgelder ¹	25.7	0.0	187.0	0.8
Total flüssige Mittel	159.6	4.2	323.2	19.6
Kurzfristige Festgelder ²	220.0	0.0	0.0	0.0
Langfristige Festgelder ³	8.5	0.0	5.3	0.0
Total Festgelder	228.5	0.0	5.3	0.0

1 Fälligkeit innerhalb von 90 Tagen ab Erwerbszeitpunkt

2 Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt, Restlaufzeit kleiner als 1 Jahr per Bilanzstichtag

3 Fälligkeit grösser als 90 Tage ab Erwerbszeitpunkt, Restlaufzeit grösser als 1 Jahr per Bilanzstichtag

17 Aktienkapital und eigene Aktien

(Anzahl Aktien)	Ausgegebene Namenaktien (Nominalwert CHF 10)	Eigene Aktien	Total Aktien im Umlauf
Bestand per 1. Januar 2024	30'701'875	-5'373	30'696'502
Erwerb von eigenen Aktien		-4'773	-4'773
Abgabe an Mitarbeitende		8'301	8'301
Bestand per 31. Dezember 2024	30'701'875	-1'845	30'700'030
Erwerb von eigenen Aktien		-8'170	-8'170
Abgabe an Mitarbeitende		6'100	6'100
Bestand per 31. Dezember 2025	30'701'875	-3'915	30'697'960

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 erfolgt im Rahmen der variablen Vergütung an die Geschäftsleitung und obersten Kaderstufe sowie des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms, siehe dazu > [Ziffer 3, Personalaufwand](#), sowie > [Ziffer 24.4, Nahestehende Personen und Gesellschaften](#).

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:

	2025	2024
Den Aktionären der Flughafen Zürich AG zustehendes Ergebnis in CHF	346'460'896	326'716'081
Gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'699'444	30'699'131
Einfluss der verwässernden Aktien	4'719	5'555
Angepasster gewichteter Durchschnitt Anzahl ausstehender Aktien	30'704'163	30'704'686
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	11.29	10.64
Verwässertes Ergebnis je Aktie in CHF	11.28	10.64

Bedeutende Aktionäre und Aktionärsaufteilung

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

	2025	2024
Öffentliche Hand	38.6%	38.6%
Private	6.9%	7.0%
Unternehmungen	4.2%	4.1%
Pensionskassen	1.2%	1.2%
Finanzinstitute (inkl. Nominee-Beständen)	13.5%	14.0%
Dispobestand und nicht eingetragene Aktionäre	35.6%	35.1%
Total	100.0%	100.0%

Anzahl eingetragene Aktionäre	17'173	15'803
--------------------------------------	---------------	---------------

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

	2025	2024
Kanton Zürich	33.3%	33.3%
Stadt Zürich	5.0%	5.0%

18 Finanzverbindlichkeiten

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Anleihen	1'064.4	914.6
Langfristige Bankverbindlichkeiten	474.2	383.0
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	129.3	155.3
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	4.3	6.1
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.3	22.3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'694.4	1'481.4
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	19.1	18.1
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	5.8	8.8
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.6	0.6
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.1	0.8
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	25.6	28.3
Total Finanzverbindlichkeiten	1'720	1'509.6

Im Juni 2025 platzierte die Flughafen Zürich AG eine Anleihe über CHF 150.0 Mio. mit einem Coupon von 1.1775 % und einer Laufzeit von 15 Jahren.

Der Anstieg der langfristigen Bankschulden auf CHF 474.2 Mio. (31. Dezember 2024: CHF 383.0 Mio.) ist auf die Bautätigkeiten durch die Konzessionsgesellschaften an den entsprechenden Flughäfen in Chile, Brasilien und Indien zurückzuführen.

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Finanzverbindlichkeiten	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	Nominalbetrag in Mio. CHF	Buchwert in Mio. CHF	Buchwert in Mio. CHF			
Anleihe (2027)	200.0	199.9	199.8	2020-2027	0.1000%	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.2	350.3	2017-2029	0.6250%	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	364.6	364.6	2020-2035	0.2000%	26.2.
Anleihe (2040)	150.0	149.7	0.0	2025-2040	1.1775%	25.6.
Langfristige Bankverbindlichkeiten	482.4	474.2	383.0	n/a	n/a	n/a
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	424.8	129.3	155.3	bis 2061	0.0% – 9.0%	n/a
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	5.4	4.3	6.1	bis 2042	n/a	n/a
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.3	22.3	22.3	n/a	n/a	n/a
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten		1'694.4	1'481.4			

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

Zusätzlich bestehen per Bilanzstichtag unbenützte Kreditlimiten (siehe > Ziffer 24.1 a), [Finanzielles Risk Management, ii](#)), [Liquiditätsrisiko](#)) in der Höhe von total CHF 291.1 Mio. (31. Dezember 2024: CHF 289.3 Mio.).

Die Fälligkeiten der Finanzverbindlichkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Fälligkeit bis 1 Jahr	25.6	28.3
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	550.1	550.1
Fälligkeit über 5 Jahre	1'144.3	931.3
Total Finanzverbindlichkeiten	1'720.0	1'509.6

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

in Mio. CHF	31.12.2024	Cash Flows (+)	Cash Flows (-)	Nicht liquiditätswirksame Veränderungen			31.12.2025
				Zu-(+)/ Abgänge(-)	Umrechnungs- differenzen	Wert- veränderungen	
Anleihen	914.6	150.0	0.0	0.0	-0.0	-0.3	1'064.4
Langfristige Bankverbindlichkeiten	383.0	139.0	0.0	-2.1	-46.9	1.2	474.2
Langfristige Leasingverbindlichkeiten	155.3	0.0	0.0	-17.3	-16.5	7.7	129.3
Langfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	6.1	0.0	0.0	-1.8	-0.2	0.2	4.3
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	22.3	0.4	0.0	-0.0	-0.3	0.0	22.3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'481.4	289.4	0.0	-21.3	-63.9	8.8	1'694.4
Anleihen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	18.1	0.0	-11.2	12.6	-0.6	0.1	19.1
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	8.8	0.0	-7.0	4.0	-0.0	0.0	5.8
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	0.6	0.0	-0.4	0.4	-0.0	0.0	0.6
Übrige kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	0.8	0.1	-0.6	0.0	-0.1	0.0	0.1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	28.3	0.1	-19.2	17.0	-0.7	0.2	25.6
Total Finanzverbindlichkeiten	1'509.6	289.5	-19.2	-4.3	-64.6	9.0	1'720.0

in Mio. CHF	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 Bankverbindlichkeiten	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
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	1'264.0	267.9	–38.0	–6.0	–16.1	9.5	1'481.4
Anleihen	299.9	0.0	–300.0	0.0	–0.0	0.1	0.0
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	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
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	329.5	6.7	–324.9	17.5	–1.5	0.9	28.3
Total Finanzverbindlichkeiten	1'593.5	274.7	–362.9	11.5	–17.6	10.4	1'509.6

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.

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Fällig innerhalb 1 Jahr	5.8	8.8
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	21.1	35.2
Fällig nach 5 Jahren	403.7	482.5
Total zukünftige Minimumleasingzahlungen	430.6	526.5
Zukünftige Zinsen	295.5	362.4
Barwert der Leasingverbindlichkeiten	135.1	164.1
Fällig innerhalb 1 Jahr	5.8	8.8
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	21.0	35.2
Fällig nach 5 Jahren	108.3	120.1

19 Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz

in Mio. CHF	2025	2024
Rückstellung für formelle Enteignungen per 1. Januar	216.0	204.4
Auszahlung ¹	-0.5	-2.4
Bildung/Auflösung Rückstellung	4.9	9.8
Barwertanpassung	3.1	4.2
Rückstellung für formelle Enteignungen per 31. Dezember	223.5	216.0
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 1. Januar	68.3	81.6
Auszahlung ¹	-13.5	-16.9
Bildung/Auflösung Rückstellung	0.8	2.0
Barwertanpassung	0.7	1.6
Rückstellung für Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember	56.3	68.3
Total Rückstellung für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz per 31. Dezember	279.8	284.3
davon kurzfristig	29.1	18.8
davon langfristig	250.7	265.5

¹ Im Auszahlungsbetrag bei den formellen Enteignungen sind nur die effektiven Zahlungen von Minderwerten berücksichtigt, nicht aber die gemäss Reglement des Airport Zurich Noise Fund weiteren damit verbundenen externen Kosten (siehe Ziffer 20, Airport Zurich Noise Fund).

Rückstellung für formelle Enteignungen

Per Bilanzstichtag betragen die geschätzten Kosten für formelle Enteignungen unverändert CHF 330.0 Mio. (siehe [Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik](#)), wovon CHF 90.7 Mio. bis zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2025 zum Barwert (CHF 223.5 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 1.0% (Vorjahr: 1.6%). 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 342.8 Mio. zu diesem Zeitpunkt bereits ausbezahlt worden sind. Die noch ausstehenden Kosten sind in der Konzernrechnung per 31. Dezember 2025 zum Barwert (CHF 56.3 Mio.) zurückgestellt. Der Diskontierungssatz für die Barwertberechnung der nominellen Zahlungsströme beträgt 0.6% (Vorjahr: 1.1%). Es wird damit gerechnet, dass die Auszahlungen bis Ende 2030 abgeschlossen werden können.

20 Airport Zurich Noise Fund

Der Airport Zurich Noise Fund (AZNF) 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 Fund 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.

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

in Mio. CHF	2025	2024
Airport Zurich Noise Fund per 1. Januar	328.5	348.5
Kosten für Lärm- und Anwohnerschutz	-13.5	-16.9
Kosten für formelle Enteignungen ¹	-0.5	-2.6
Bestand vor operativen Kosten und Finanzergebnis	314.4	328.9
Operative Kosten	-3.7	-3.3
Finanzergebnis	3.3	2.9
Airport Zurich Noise Fund per 31. Dezember	314.0	328.5

¹ Neben den Zahlungen für formelle Enteignungsentschädigungen 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:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	4.2	19.6
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	42.6	39.5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	274.2	280.7
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG ¹	-7.0	-11.4
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	314.0	328.5

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:

in Mio. CHF	2026	2027	2028	2029	2030ff.	Total
Flüssige Mittel	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2
AAA	27.0	29.6	37.1	35.4	79.5	208.6
AA+/AA/AA-	0.0	13.6	13.8	5.0	34.8	67.2
A+/A/A-	15.5	9.0	3.0	3.0	10.5	41.0
Abgrenzung gegenüber der Flughafen Zürich AG	-7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-7.0
Total investierte Mittel Airport Zurich Noise Fund	39.7	52.2	53.9	43.4	124.8	314.0
in %	12.7	16.6	17.2	13.8	39.7	100.0

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:

in Mio. CHF	2025	2024
Latente Steuerguthaben und –verbindlichkeiten netto, per 1. Januar	-64.6	-55.0
Veränderung Steuersatz, über Erfolgsrechnung berücksichtigt	1.2	0.0
Latente Steuern auf Neubewertung der leistungsorientierten Nettovorsorgeverpflichtungen, über OCI gebucht	-12.1	-4.7
Veränderung gemäss Erfolgsrechnung	-5.5	-4.7
Umrechnungsdifferenzen	-0.0	-0.3
Latente Steuerguthaben und –verbindlichkeiten, netto, per 31. Dezember	-81.0	-64.6
davon latente Steuerguthaben	1.5	4.4
davon latente Steuerverbindlichkeiten	-82.5	-69.0

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

	31.12.2025		31.12.2024	
	Aktiven	Passiven	Aktiven	Passiven
Sachanlagen und übrige immaterielle Anlagen	0.0	-3.4	0.0	-4.2
Beteiligungen und Finanzanlagen	0.0	-4.2	0.0	-4.1
Erneuerungsfonds	0.0	-39.5	0.0	-39.0
Fluglärmthematik	0.0	-29.7	0.0	-28.2
Emissionskosten Finanzverbindlichkeiten	0.0	-0.1	0.0	-0.1
Vorsorgeverpflichtung	0.0	-3.8	7.9	0.0
Diverse Positionen	1.5	-1.9	4.4	-1.3
Latente Steuerguthaben und –verbindlichkeiten, brutto	1.5	-82.5	12.3	-76.9
Verrechnung von Guthaben und Verbindlichkeiten	0.0	0.0	-7.9	7.9
Latente Steuerguthaben und –verbindlichkeiten, netto	1.5	-82.5	4.4	-69.0

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

Per 31. Dezember 2025 verfügt die Flughafen Zürich Gruppe über steuerlich verrechenbare Verlustvträge in Höhe von CHF 8.6 Mio. (Vorjahr: CHF 12.2 Mio.), bei denen die Voraussetzungen für eine Aktivierung von latenten Steuern nicht erfüllt sind, da eine künftige Realisierung nicht gesichert ist.

22 Leistungen an Arbeitnehmende

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Nettovorsorgeguthaben	30.4	0.0
Vermögenswert für Leistungen an Arbeitnehmende	30.4	0.0
Nettovorsorgeverpflichtungen	0.0	-31.7
Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende	-10.1	-10.0
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmende	-10.1	-41.7

22.1 Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Die Flughafen Zürich Gruppe unterhält die nachfolgenden Vorsorgepläne:

a) Leistungsorientierte Vorsorgepläne

Anschlussvertrag mit der 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 2025 einen Deckungsgrad von 113.6% (Vorjahr: 109.3%) 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 2025 und des Dienstzeitaufwands wurde von unabhängigen Aktuaren gemäss der Methode der laufenden Einmalprämie durchgeführt. Der Marktwert des Planvermögens wurde per 31. Dezember 2025 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:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Barwert der kapitalgedeckten Vorsorgeverpflichtungen	-737.7	-723.6
Marktwert des Planvermögens	768.1	691.9
In der Bilanz erfasste Nettovorsorgeguthaben/-verpflichtungen	30.4	-31.7

Die Vorsorgeverpflichtungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. CHF	2025	2024
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 1. Januar	-723.6	-652.3
Laufender Dienstzeitaufwand	-23.9	-18.8
Vergangener Dienstzeitaufwand	0.0	-3.3
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-7.1	-8.9
Arbeitnehmerbeiträge	-15.3	-14.1
Übernahmen	-8.8	0.0
Ausbezahlte Leistungen	18.7	15.3
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-7.7	-6.6
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	30.1	-35.0
Barwert der Vorsorgeverpflichtungen per 31. Dezember	-737.7	-723.6

Per 31. Dezember 2025 beträgt die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Vorsorgeverpflichtung 14.3 Jahre (Vorjahr: 14.8 Jahre).

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

in Mio. CHF	2025	2024
Planvermögen zu Marktwerten per 1. Januar	691.9	597.4
Arbeitgeberbeiträge	22.7	20.8
Arbeitnehmerbeiträge	15.3	14.1
Ausbezahlte Leistungen	-18.7	-15.3
Übernahmen	8.0	0.0
Zinserträge auf Planvermögen	7.0	8.3
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	41.9	66.6
Planvermögen zu Marktwerten per 31. Dezember	768.1	691.9

Die Entwicklung der Nettovorsorgeverpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

in Mio. CHF	2025	2024
Nettovorsorgeguthaben/-verpflichtungen per 1. Januar	-31.7	-54.9
Total Aufwand in der Erfolgsrechnung erfasst	-24.1	-22.6
Total Bewertungsänderungen im sonstigen Gesamtergebnis erfasst	64.3	25.0
Übernahmen	-0.8	0.0
Arbeitgeberbeiträge	22.7	20.8
Nettovorsorgeguthaben/-verpflichtungen per 31. Dezember	30.4	-31.7

Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet die Gesellschaft mit Arbeitgeberbeiträgen in der Höhe von CHF 23.9 Mio.

Analyse der in der Erfolgsrechnung erfassten Beträge:

in Mio. CHF	2025	2024
Laufender Dienstzeitaufwand	-23.9	-18.8
Vergangener Dienstzeitaufwand	0.0	-3.3
Nettozinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen	-0.2	-0.5
In der Erfolgsrechnung erfasster Betrag	-24.1	-22.5

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

Analyse der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Neubewertungen der Nettovorsorgeverpflichtungen:

in Mio. CHF	2025	2024
Erfahrungsbezogene Gewinne/(Verluste)	-7.7	-6.6
Gewinne/(Verluste) aufgrund veränderter finanzieller Annahmen	30.1	-35.0
Ertrag aus Planvermögen ohne Zinserträge	41.9	66.6
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasste Neubewertungen (vor Steuern)	64.3	25.0
Latente Steuern auf im sonstigen Gesamtergebnis erfassten Neubewertungen	-12.1	-4.7
Im sonstigen Gesamtergebnis erfasste Neubewertungen (nach Steuern)	52.2	20.3

Im Berichtsjahr resultierte ein versicherungstechnischer Gewinn aufgrund veränderter finanzieller Annahmen (insbesondere Erhöhung Diskontierungssatz von 1.00% auf 1.30%) in der Höhe von CHF 30.1 Mio., welcher im sonstigen Gesamtergebnis erfasst wurde. Der Verlust des Vorjahres in der Höhe von CHF -35.0 Mio. begründete sich im Wesentlichen mit der damaligen Abnahme des Diskontierungssatzes von 1.40% auf 1.00%.

Die effektive Performance der Vermögensanlagen lag im Berichtsjahr wiederum höher als angenommen. Der entsprechende Effekt in der Höhe von CHF 41.9 Mio. (Vorjahr: CHF 66.6 Mio.) wurde im sonstigen Gesamtergebnis erfasst.

Annahmen zu versicherungstechnischen Berechnungen:

(in % oder Jahren)	2025	2024
Diskontierungssatz per 31. Dezember	1.30	1.00
Inflation	0.90	1.10
Künftige Lohnerhöhungen (inklusive Inflation)	1.40	1.60
Künftige Rentenerhöhungen	0.00	0.00
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	2.00	2.00
Annahme Lebenserwartung	BVG 2020 – CMI 1.50%	BVG 2020 – CMI 1.50%

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.

Verteilung der Vermögenswerte auf Anlagekategorien:

(in %)	31.12.2025	31.12.2024
Anlagekategorie		
Flüssige Mittel	4.2	1.1
Aktien	38.4	38.2
Obligationen	31.5	35.1
Immobilien	18.3	20.0
Andere	7.6	5.6
Total	100.0	100.0

Sensitivitäten

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

in Mio. CHF	2025 Effekt auf DBO		2024 Effekt auf DBO	
	+0.25%	–0.25%	+0.25%	–0.25%
Diskontierungssatz	–21.4	22.9	–23.2	24.6
Künftige Lohnerhöhungen	1.5	–1.5	2.2	–2.2
Zinssatz für die Verzinsung der Altersguthaben	3.0	–2.2	4.3	–3.6

Die oben stehenden Sensitivitätsberechnungen basieren darauf, dass sich jeweils eine Annahme verändert, während die anderen Annahmen konstant bleiben. In der Praxis bestehen jedoch gewisse Korrelationen zwischen den einzelnen Annahmen. Für die Berechnung der Sensitivitäten wurde die gleiche Methode angewendet, mit der auch die per Bilanzstichtag erfassten Vorsorgeverpflichtungen berechnet wurden.

b) Beitragsorientierter Vorsorgeplan

Es besteht ein Anschlussvertrag mit der Zürich Versicherungsgesellschaft zugunsten der Rentner der ehemaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Diese Versichertengruppe ist nicht in die BVK übergetreten. Es handelt sich um einen beitragsorientierten Plan, der voll ausfinanziert ist. Die Zürich Versicherungsgesellschaft übernimmt alle zukünftigen Leistungen.

22.2 Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmende

Die Flughafen Zürich AG entrichtet ihren Mitarbeitenden gemäss Anstellungsreglement vom 1. Januar 2016 Treueprämien auf Basis der geleisteten Dienstjahre. Die entsprechende Rückstellung in der Höhe von CHF 10.1 Mio. (Vorjahr: CHF 10.0 Mio.) wurde aufgrund der Anzahl mittlerweile erworbener Dienstjahre berechnet, die per Bilanzstichtag 9.1 Jahre (Vorjahr: 9.3 Jahre) beträgt.

23 Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Passive Rechnungsabgrenzungen	160.8	170.9
Marchzinsen Finanzverbindlichkeiten	2.8	1.9
An- und Vorauszahlungen von Kunden	10.7	6.8
Rückstellungen für Ferien und Überzeit	7.3	6.2
Andere Verpflichtungen	18.6	15.4
Total übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	200.2	201.2
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	163.7	172.8
davon übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen ohne Finanzinstrumente	36.6	28.4

24 Weitere Angaben

24.1 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Das Risikomanagement 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 Risikomanagement. Das Audit & Finance Committee überwacht ergänzend die Wirksamkeit des Risiko-Management-Systems. Der Chief Financial Officer (CFO) ist der Risikomanagement-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. Darüber hinaus ist das Group Risk Office für die Risikoberichterstattung sowie für den Betrieb und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Risiko-Management-Systems verantwortlich.

Die jeweiligen Geschäftsleitungsmitglieder sind verantwortlich für die Risiken, die primär in ihrem Bereich entstehen können. Sie tragen die Verantwortung für die Identifikation, Bewertung und Steuerung der entsprechenden Risiken (Risk-Ownership-Konzept).

In Abstimmung mit dem Group Risk Office wird das dezentrale Risikomanagement durch spezialisierte Fachstellen, zum Beispiel Safety Management, Liquiditätsmanagement, Arbeitssicherheit, Informationssicherheit, Brandschutz, Notfallplanung und die Tochtergesellschaften, wahrgenommen. Die wesentlichen Risiken werden in der zentralen Risikoberichterstattung konsolidiert, inklusive Verantwortlichkeiten und

Massnahmen, und nach Eintrittswahrscheinlichkeit sowie Auswirkung auf die Risikotragfähigkeit beurteilt. Die Umsetzung der Massnahmen wird laufend überwacht. Das Risiko-Reporting wird einmal jährlich der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat vorgelegt. Ergänzend zum jährlichen Risiko-Reporting wird zweimal jährlich ein strukturiertes Risk Self Assessment durchgeführt; die Resultate werden zentral konsolidiert. Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung werden regelmässig externe Benchmarks eingesetzt. Ergänzend findet eine jährliche unternehmensweite Befragung zur Risikolandschaft statt.

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 Carriers SWISS am Flughafen Zürich bestehen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber einer grossen Anzahl verschiedener Schuldner. Das Ausmass des Ausfallrisikos wird hauptsächlich durch die individuellen Charakteristiken jedes einzelnen Kunden bestimmt. Die Risikobeurteilung beinhaltet eine Einschätzung der Kreditwürdigkeit unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Kunden, der Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie weiterer Faktoren. Die Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird in der Regel wöchentlich überwacht. Wo notwendig, werden risikomindernde Zahlungskonditionen (hauptsächlich Vorausfakturierung) eingesetzt respektive Sicherheiten (hauptsächlich Bankgarantien) eingefordert.

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden von professionellen Finanzinstituten 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 ähnliche Verpflichtungen, die zu einer Erhöhung des Risikos über die Buchwerte hinausführen könnten. Das maximale Ausfallrisiko per Bilanzstichtag war wie folgt:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Flüssige Mittel (ohne Bargeld)	159.4	323.0
Festgelder (kurz- und langfristig)	228.5	5.3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (netto)	134.9	118.7
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	42.6	39.5
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	274.2	280.7
Übrige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzungen	78.1	87.9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	38.9	36.5
Total maximales Ausfallrisiko	956.6	891.7

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:

in Mio. CHF	Laufzeit bis	31.12.2025	31.12.2024
Betriebskreditlimiten (zugesagte Kreditlinien)	31.12.2026	300.0	300.0
Total Kreditlimiten		300.0	300.0
Beanspruchung: Bankgarantien		-8.9	-10.7
Total nicht beanspruchte Kreditlimiten		291.1	289.3

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

in Mio. CHF					
31. Dezember 2025	Buchwert	Vertragliche Cashflows	Innerhalb 1 Jahr	Zwischen 1 und 5 Jahren	Über 5 Jahre
Anleihen	1'064.4	1'107.9	4.9	566.7	536.3
Bankverbindlichkeiten	493.3	500.7	18.3	157.7	324.7
Leasingverbindlichkeiten	135.1	430.6	5.8	21.1	403.7
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	4.8	6.0	0.6	1.7	3.7
Übrige Finanzverbindlichkeiten	22.4	26.2	0.1	0.8	25.3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	71.8	71.8	71.8	0.0	0.0
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen	163.7	163.7	163.7	0.0	0.0
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'955.5	2'306.9	265.1	748.1	1'293.7
Total	1'955.5	2'306.9	265.1	748.1	1'293.7

in Mio. CHF					
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
Bankverbindlichkeiten	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
Total nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten	1'745.9	2'139.8	261.8	689.3	1'188.6
Total	1'745.9	2'139.8	261.8	689.3	1'188.6

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 10% gegenüber den entsprechenden Währungen per 31. Dezember 2025 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.

in Mio. CHF	Verteuerung CHF plus 10%		Abwertung CHF minus 10%	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
BRL	-12.6	0.0	12.6	0.0
CLP	0.1	0.0	-0.1	0.0
INR	-18.6	0.0	18.6	0.0
31. Dezember 2025	-31.1	0.0	31.1	0.0
BRL	-13.2	0.0	13.2	0.0
CLP	-0.5	0.0	0.5	0.0
INR	-17.3	0.0	17.3	0.0
31. Dezember 2024	-30.9	0.0	30.9	0.0

iiib) Zinssatzrisiko

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

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund werden hauptsächlich in festverzinslichen Obligationen 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:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Festgelder (kurz- und langfristig)	228.5	5.3
Festverzinsliche Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund	316.8	320.2
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	545.4	325.5
Flüssige Mittel	155.4	303.7
Flüssige Mittel Airport Zurich Noise Fund	4.2	19.6
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Aktiven)	159.6	323.3
Total verzinsliche Aktiven	705.0	648.8
Anleihen (kurz- und langfristig)	-1'064.4	-914.6
Leasingverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-135.1	-164.1
Übrige Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-22.4	-23.1
Festverzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-1'221.9	-1'101.8
Bankverbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	-493.3	-401.1
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente (Passiven)	-493.3	-401.1
Total verzinsliche Passiven	-1'715.2	-1'502.9

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

in Mio. CHF	Anstieg Zinsniveau um 0.5%		Rückgang Zinsniveau um 0.5%	
	Eigenkapital	Ergebnis	Eigenkapital	Ergebnis
Festverzinsliche Finanzinstrumente	-0.9	0.0	0.9	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	0.6	0.0	-0.6
31. Dezember 2025	-0.9	0.6	0.9	-0.6
Festverzinsliche Finanzinstrumente	0.0	0.0	0.0	0.0
Variabel verzinsliche Finanzinstrumente	0.0	1.2	0.0	-1.2
31. Dezember 2024	0.0	1.2	0.0	-1.2

b) Kategorien von Finanzinstrumenten

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

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Flüssige Mittel (ohne Bargeld) und kurzfristige Geldanlagen	159.4	323.0
Festgelder (kurz- und langfristig)	228.5	5.3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, netto	134.9	118.7
Übrige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen	78.1	87.9
Kurz- und langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund (Obligationen)	316.8	320.2
Übrige Finanzanlagen	38.9	36.5
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzanlagen	956.6	891.6
Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	-4.8	-6.7
Bankverbindlichkeiten	-493.3	-401.1
Leasingverbindlichkeiten	-135.1	-164.1
Übrige Finanzverbindlichkeiten	-22.4	-23.1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-71.8	-63.4
Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen (ohne Derivate und Nicht-Finanzinstrumente)	-163.7	-172.8
Anleihen	-1'064.4	-914.6
Total zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-1'955.5	-1'745.9

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).

in Mio. CHF	31.12.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Obligationen des Airport Zurich Noise Fund (Stufe 1)	316.8	323.5	320.2	328.3
Total Finanzanlagen	316.8	323.5	320.2	328.3
Anleihen (Stufe 1)	-1'064.4	-1'039.6	-914.6	-891.9
Total Finanzverbindlichkeiten	-1'064.4	-1'039.6	-914.6	-891.9

d) Kapitalmanagement

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

Die Flughafen Zürich Gruppe überwacht primär die folgende finanzielle Kennzahl: Nettoverschuldung zu EBITDA. Als wichtigster Grundsatz gilt dabei, dass das Verhältnis zwischen Fremd- und Eigenkapital auf die planbaren Cashflows und Investitionen abgestimmt und eher konservativ geprägt ist. Damit wird sichergestellt, dass die hohe unternehmerische Flexibilität zu jedem Zeitpunkt, also auch bei zukünftigen unvorhersehbaren Ereignissen, sichergestellt ist.

Für den Zweck von Mitarbeiterbeteiligungs- und Bonusprogrammen können jeweils eigene Aktien im benötigten Umfang gehalten werden. Es dürfen jedoch keine Mehrjahresvorräte an eigenen Aktien für Beteiligungsprogramme angelegt werden. Das Halten von eigenen Aktien als Akquisitionswährung (Aktientausch bei möglichen Unternehmensübernahmen) ist nicht gestattet. Ebenso wenig dürfen eigene Aktien zwecks Spekulation auf höhere Verkaufspreise gehalten werden. Der kumulierte Anteil an eigenen Aktien darf in keinem Fall 10% der gesamten herausgegebenen Aktien übersteigen.

24.2 Investitionsverpflichtungen

Per Bilanzstichtag bestehen am Standort Zürich Investitionsverpflichtungen für verschiedene Hoch- und Tiefbauten in der Höhe von insgesamt rund CHF 127 Mio. Die wesentlichsten Investitionsverpflichtungen betreffen aktuell die Entwicklung der landseitigen Passagierflächen (CHF 46 Mio.) und die Vorfelderweiterung Zone West (CHF 39 Mio.). Für die Entwicklung und Realisierung des Noida International Airport im indischen Neu-Delhi betragen die entsprechenden Verpflichtungen rund CHF 56 Mio.

24.3 Eventualverbindlichkeiten und Garantien

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 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 16.6 Mio. (Vorjahr: CHF 14.7 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	2025	2024
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis, Brasilien	Erfüllungsgarantie	12.7	12.2
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória/Macaé, Brasilien	Erfüllungsgarantie	8.8	8.4
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal, Brasilien	Erfüllungsgarantie	4.0	3.1
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte, Brasilien	Erfüllungsgarantie	8.9	7.9
Betreibergesellschaften Iquique and Antofagasta	Iquique/Antofagasta, Chile	Erfüllungsgarantie	4.5	3.6
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi, Indien	Erfüllungsgarantie	8.8	10.6
Total			47.7	45.8

24.4 Nahestehende Personen und Gesellschaften

Nahestehende Personen und Gesellschaften sind:

- Kanton Zürich
- BVK (Pensionskasse)
- 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 107.3 Mio. (Vorjahr: CHF 104.2 Mio.). In diesem Zusammenhang bestehen per Bilanzstichtag passive Rechnungsabgrenzungen in der Höhe von CHF 27.4 Mio. (Vorjahr: CHF 26.6 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 22.7 Mio. (Vorjahr: CHF 20.8 Mio.) an die BVK entrichtet (siehe [› Ziffer 22, Leistungen an Arbeitnehmende](#)). Davon sind per Bilanzstichtag noch CHF 3.2 Mio. (Vorjahr: CHF 2.5 Mio.) in der Position [› Ziffer 23, Übriges kurzfristiges Fremdkapital und Rechnungsabgrenzungen](#) enthalten.

Die Consultingenerträge aus den Operations- und Management-Verträgen beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 für die Flughäfen in Bogotá und auf Curaçao auf CHF 2.7 Mio. (Vorjahr: CHF 3.2 Mio.).

b) Vergütungen an Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

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

in Mio. CHF	2025	2024
Kurzfristig fällige Leistungen	5.3	5.2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Vorsorgeleistungen)	0.8	0.8
Anteilbasierte Vergütung	0.5	0.5
Total	6.6	6.5

24.5 Konzerngesellschaften

Der Konsolidierungskreis umfasst per Bilanzstichtag die folgenden Gesellschaften:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligungsquote per 31.12.2025	Beteiligungsquote per 31.12.2024
Flughafen Zürich AG	Kloten	CHF 307'018'750	Muttergesellschaft	Muttergesellschaft
Airport Ground Services AG	Kloten	CHF 100'000	100.0%	100.0%
Zurich Airport International AG	Kloten	CHF 100'000	100.0%	100.0%
Yamuna International Airport Private Ltd.	Neu-Delhi	INR 25'892 Mio.	100.0%	100.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0%	100.0%
Zurich Airport Latin America Ltda.	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0%	100.0%
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.	Vitória	BRL 421 Mio.	100.0%	100.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A.	Natal	BRL 155 Mio.	100.0%	100.0%
A-Port S.A.	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0%	100.0%
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A.	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0%	100.0%
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A.	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0%	100.0%
A-Port Operaciones S.A.	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0%	99.0%
A-Port Operaciones Colombia S.A.S.	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0%	99.0%

Weiter werden folgende assoziierte Gesellschaften mittels der Equitymethode erfasst:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligungsquote per 31.12.2025	Beteiligungsquote per 31.12.2024
Sociedade de Participação do Aeroporto de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0%	25.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8%	12.8%
Administradora Unique IDC C.A.	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5%	49.5%
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A.	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5%	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 2025 mit einer Laufzeit bis Ende November 2032 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

Betreibergesellschaft	Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A.
Konzessionsdauer	31. August 2017 – 30. August 2047
Bedingungen	Als Gegenleistung für das Recht zum Betrieb des Flughafens war bei Übernahme der Konzession eine Einmalzahlung von BRL 83 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

Betreibergesellschaft	Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A.
Konzessionsdauer	3. Oktober 2019 – 2. Oktober 2049
Bedingungen	Die Konzession umfasst den Betrieb und den Ausbau beider Flughäfen (Cluster). Eine Konzessionsgebühr von insgesamt BRL 437 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 verkehrsabhängige Laufzeit auf. Mit aktueller Verkehrsentwicklung wird von einem Konzessionsende im Jahr 2042 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 endete 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 2026 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

Nach dem Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2025 sind die nachstehenden Ereignisse eingetreten.

Am 16. Februar 2026 hat die Flughafen Zürich AG die Verhandlungen über die Flugbetriebsgebühren mit den grössten Fluggesellschaften und Interessenvertretungen mit einer Einigung abgeschlossen. Die Flugbetriebsgebühren werden für die Nutzer des Flughafens Zürich künftig rund 10 % tiefer ausfallen. Gleichzeitig wird die Kapitalverzinsung per 1. Oktober 2026 um 0.5 Prozentpunkte auf 5.5 % erhöht. Sofern keine Änderungsanträge eingehen, gilt das neue Gebührenreglement wie vereinbart ab 1. Oktober 2026.

Der Verwaltungsrat hat die Konzernrechnung 2025 am 6. März 2026 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 6. März 2026

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 2025, der Konzern-erfolgsrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngeldflussrechnung und dem Konzerneigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang zur Konzernrechnung, einschliesslich wesentlicher Angaben zu den Rechnungslegungs-methoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung (Seiten 179 bis 247) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 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 vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den für Abschlussprüfungen von Gesellschaften des öffentlichen Interesses relevanten Anforderungen des Berufsstands sowie dem *International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code), wie er bei Abschlussprüfungen von Gesellschaften des öffentlichen Interesses anwendbar ist. Wir haben auch 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 beigefügten 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 2025 rund 60% der Bilanzsumme. Die Sachanlagen-zugänge beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 582 Millionen. Aufgrund der absoluten Grösse dieser Position, der Vielzahl an heterogenen und teilweise langjährigen Anlagen sowie der erheblichen Investitions- und Unterhaltsausgaben besteht ein erhöhtes Risiko hinsichtlich des Vorliegens und der korrekten Bewertung der bilanzierten Anlagen und Projekte in Arbeit. Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Konzernrechnung unter Ziffer 8 enthalten.
Unser Prüfverfahren	Wir führten im Wesentlichen die folgenden Prüfungshandlungen durch: ▪ Evaluation der Ausgestaltung, Umsetzung und Wirksamkeit von im Investitionsprozess eingebetteten internen Kontrollen sowie von Kontrollen zur Sicherstellung der Existenz und Bewertung der Sachanlagen. ▪ Würdigung der Aktivierung von Ausgaben von im Bau befindlichen Vermögenswerten und Überleitung der aktivierten Ausgaben zu den entsprechenden 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, die «geprüft» gekennzeichneten Informationen im 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 den 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.

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

André Schaub
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Patrick Meier
Zugelassener Revisionsexperte

Jahresrechnung

Jahresrechnung gemäss Schweizer

Obligationenrecht (OR)

Erfolgsrechnung	253
Bilanz	254
Anhang zur Jahresrechnung	255
Anträge über die Verwendung der freiwilligen Gewinnreserven und des Bilanzgewinns	264
Bericht der Revisionsstelle	265

Erfolgsrechnung

in Mio. CHF	Erläuterungen	2025	2024
Aviation-Erträge		709.1	672.8
Non-Aviation-Erträge		507.0	502.4
Aktiviert Eigenleistungen		20.8	19.8
Übrige betriebliche Erträge		1.8	0.0
Total Erträge		1'238.7	1'195.0
Personalaufwand		-256.0	-229.9
Polizei und Sicherheit		-129.7	-126.4
Energie und Abfall		-33.0	-41.5
Unterhalt und Material		-42.4	-40.6
Andere Betriebskosten		-41.2	-53.3
Verkauf, Marketing, Verwaltung		-48.1	-43.2
Aufwendungen für formelle Enteignungen sowie Lärm- und Anwohnerschutz		-15.5	-16.4
Einlage in den Erneuerungsfonds		-5.5	-5.5
Übrige betriebliche Aufwendungen		-6.4	0.0
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Amortisationen, Zinsen und Steuern		660.8	638.3
Abschreibungen und Amortisationen		-266.2	-250.6
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern		394.7	387.6
Finanzaufwand		-7.3	-6.7
Finanzertrag		4.6	8.6
Ausserordentliches Ergebnis		0.0	0.8
Ergebnis vor Steuern		392.0	390.4
Direkte Steuern		-76.5	-76.5
Jahresergebnis		315.5	313.9

Bilanz

in Mio. CHF	Erläuterungen	31.12.2025	31.12.2024
Aktiven			
Flüssige Mittel		63.0	225.6
Kurzfristige Festgelder		220.0	0.0
Kurzfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		42.6	39.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(1)	115.5	102.7
Übrige kurzfristige Forderungen		7.9	24.8
Warenlager		15.5	18.8
Aktive Rechnungsabgrenzungen		69.3	87.4
Umlaufvermögen		533.8	498.8
Langfristige Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund		274.5	281.2
Beteiligungen	(2)	161.5	161.5
Darlehen	(2)	395.0	349.5
Übrige langfristige Finanzanlagen		0.0	0.5
Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	(3)	515.0	536.0
Sachanlagen	(4)	2'965.8	2'690.5
Nutzungsrechte an geleasteten Vermögenswerten	(5)	88.3	110.0
Immaterieller Vermögenswert aus Recht zur formellen Enteignung		20.8	21.5
Übrige immaterielle Anlagen		21.5	28.2
Anlagevermögen		4'442.3	4'178.8
Total Aktiven		4'976.1	4'677.6
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		55.6	47.0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(6)	51.3	49.1
Kurzfristige Rückstellung für Fluglärm	(8)	29.1	18.8
Übrige kurzfristige Rückstellungen		6.7	5.6
Passive Rechnungsabgrenzungen		138.3	129.4
Kurzfristiges Fremdkapital		281.0	249.9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(7)	1'065.0	915.0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten		82.4	101.5
Langfristige Rückstellung für Fluglärm	(8)	399.1	408.0
Erneuerungsfonds		212.1	206.6
Langfristiges Fremdkapital		1'758.6	1'631.1
Total Fremdkapital		2'039.6	1'881.0
Aktienkapital	(9)	307.0	307.0
Gesetzliche Kapitalreserven: Kapitaleinlagereserven		0.3	43.3
Gesetzliche Gewinnreserven		42.4	42.4
Freiwillige Gewinnreserven		109.9	109.9
Eigene Aktien	(10)	-0.9	-0.3
Gewinnvortrag		2'162.3	1'980.4
Jahresergebnis		315.5	313.9
Eigenkapital		2'936.5	2'796.6
Total Passiven		4'976.1	4'677.6

Anhang zur Jahresrechnung

I. Grundsätze der Jahresrechnung

Allgemeines

Die Jahresrechnung 2025 der Flughafen Zürich AG, mit Sitz in Kloten, wurde nach den Rechnungslegungsvorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt.

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.

Die aktivierten Eigenleistungen werden neu als Teil der Gesamterträge ausgewiesen. Die entsprechenden Vorjahresangaben wurden angepasst.

Die wesentlichen angewandten Bewertungsgrundsätze, die nicht vom Gesetz vorgeschrieben sind, werden nachfolgend beschrieben.

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.

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 8, Rückstellung für Fluglärm](#)).

Bei der Flughafen Zürich AG sind rund 20'000 Lärmentschädigungsbegehren eingegangen, wovon Ende 2025 noch etwas über 5'000 Begehren offen waren. Davon sind rund 450 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 2025 weist die Flughafen Zürich AG im handelsrechtlichen Abschluss im Zusammenhang mit der Lärmthematik immaterielle Vermögenswerte aus Recht zur formellen Enteignung von CHF 20.8 Mio. (Vorjahr: CHF 21.5 Mio.) und eine Rückstellung für Fluglärm in der Höhe von insgesamt CHF 428.2 Mio. (Vorjahr: CHF 426.8 Mio.) aus.

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 Methode des gewichteten Durchschnitts angewendet.

Finanzanlagen Airport Zurich Noise Fund

Die Finanzanlagen des Airport Zurich Noise Fund enthalten im Wesentlichen börsenkotierte 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. Die Nutzungsdauer der einzelnen Kategorien beträgt:

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

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 geleasten Vermögenswert aktiviert und in gleicher Höhe als Leasingverbindlichkeit passiviert. Die Abschreibung des Nutzungsrechts an einem geleasten 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 immateriellen Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisation bilanziert. Die Amortisation erfolgt linear über die geschätzte Nutzungsdauer (drei bis fünf Jahre). 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 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	115.2	101.6
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	-1.1	-0.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Beteiligungen	1.4	1.6
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	115.5	102.7

2 Beteiligungen und Darlehen

Die Beteiligungen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Gesellschaft	Domizil	Aktienkapital	Beteiligungsquote per 31.12.2025	Beteiligungsquote per 31.12.2024
Airport Ground Services AG ¹	Kloten	CHF 100'000	100.0%	100.0%
Zurich Airport International AG ¹	Kloten	CHF 100'000	100.0%	100.0%
Yamuna International Airport Private Ltd. ²	Neu-Delhi	INR 25'892 Mio.	100.0%	100.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Florianópolis S.A. ²	Florianópolis	BRL 304 Mio.	100.0%	100.0%
Zurich Airport Latin America Ltda. ²	Rio de Janeiro	BRL 581 Mio.	100.0%	100.0%
Aeroportos do Sudeste do Brasil S.A. ²	Vitória	BRL 421 Mio.	100.0%	100.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Natal S.A. ²	Natal	BRL 155 Mio.	100.0%	100.0%
A-port S.A. ²	Santiago de Chile	CLP 16'139 Mio.	100.0%	100.0%
Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Antofagasta S.A. ²	Santiago de Chile	CLP 3'600 Mio.	100.0%	100.0%
Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena S.A. ²	Santiago de Chile	CLP 10'700 Mio.	100.0%	100.0%
A-port Operaciones S.A. ²	Santiago de Chile	CLP 1'352 Mio.	99.0%	99.0%
A-port Operaciones Colombia S.A.S. ²	Bogotá	COP 100 Mio.	99.0%	99.0%
Sociedade de Participação no Aeroporto de Confins S.A. ²	Belo Horizonte	BRL 474 Mio.	25.0%	25.0%
Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A. ²	Belo Horizonte	BRL 907 Mio.	12.8%	12.8%
Administradora Unique IDC C.A. ¹	Porlamar	VEB 25 Mio.	49.5%	49.5%
Aeropuertos Asociados de Venezuela C.A. ²	Porlamar	VEB 10 Mio.	49.5%	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 sowie die damit zusammenhängenden Forderungen sind vollständig wertberichtigt.

Die Darlehen setzen sich per Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Darlehen an Beteiligungen	395.0	349.5
Total Darlehen	395.0	349.5

Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden für die Finanzierung der internationalen Flughafenbetreiberprojekte weitere Darlehen in Höhe von CHF 45.5 Mio. an die Zurich Airport International AG gewährt.

3 Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Anteil Vermögenswerte Miteigentümergeinschaft The Circle	523.5	544.6
Anteil Verbindlichkeiten Miteigentümergeinschaft The Circle	-8.5	-8.6
Total Kapitalanteil Miteigentümergeinschaft The Circle	515.0	536.0

An der Immobilie des Circle besteht eine Miteigentümergeinschaft, bei der die Flughafen Zürich AG mit 51 % und die Swiss Life AG mit 49 % beteiligt ist. In der Jahresrechnung der Flughafen Zürich AG werden die anteiligen Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten an der Miteigentümergeinschaft erfasst und als Kapitalanteil ausgewiesen.

4 Sachanlagen

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Grundstücke	150.6	139.0
Hoch- und Tiefbauten	2'154.5	2'061.2
Mobile Sachanlagen	71.8	67.1
Projekte in Arbeit	588.8	423.1
Total Sachanlagen	2'965.8	2'690.5

5 Leasingverhältnisse

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

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Anschaffungswerte bilanzierte Nutzungsrechte an geleasten Vermögenswerten	137.6	172.1
Kumulierte Abschreibungen auf Nutzungsrechten an geleasten Vermögenswerten	-49.3	-62.1
Total Nutzungsrechte an geleasten Vermögenswerten	88.3	110.0

Die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Fällig innerhalb 1 Jahr	10.0	12.8
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	37.3	51.2
Fällig nach 5 Jahren	45.1	50.3
Total bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	92.4	114.3

6 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in Mio. CHF	31.12.2025	31.12.2024
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	48.1	46.6
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	3.2	2.5
Total übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	51.3	49.1

7 Finanzverbindlichkeiten

	31.12.2025	31.12.2024			
	Nominalbetrag	Nominalbetrag	Laufzeit	Zinssatz	Zinszahlungstermin
	in Mio. CHF	in Mio. CHF			
Anleihe (2027)	200.0	200.0	2020-2027	0.1000%	30.12.
Anleihe (2029)	350.0	350.0	2017-2029	0.6250%	24.5.
Anleihe (2035)	365.0	365.0	2020-2035	0.2000%	26.2.
Anleihe (2040)	150.0	0.0	2025-2040	1.1775%	25.6.
Total Finanzverbindlichkeiten	1'065.0	915.0			
davon kurzfristig	0.0	0.0			
davon langfristig	1'065.0	915.0			

Im Juni 2025 platzierte die Flughafen Zürich AG eine Anleihe über CHF 150.0 Mio. mit einem Coupon von 1.1775 % und einer Laufzeit von 15 Jahren.

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

8 Rückstellung für Fluglärm

in Mio. CHF	2025	2024
Bestand per 1. Januar	426.8	427.8
Veränderung der Rückstellung für Fluglärm	1.4	-1.0
Bestand per 31. Dezember	428.2	426.8
davon kurzfristig	29.1	18.8
davon langfristig	399.1	408.0

Zur Behandlung der Lärmthematik im handelsrechtlichen Abschluss siehe auch

› [Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik.](#)

9 Aktienkapital

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.

10 Eigene Aktien

(Anzahl Aktien)	2025	2024
Bestand per 1. Januar	1'845	5'373
Erwerb (zum jeweiligen Börsenkurs)	8'170	4'773
Abgabe an Mitarbeitende	-6'100	-8'301
Bestand per 31. Dezember	3'915	1'845

1 Siehe Ziffer 11, Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende

Im Berichtsjahr wurden 8'170 Namenaktien zum jeweiligen Börsenkurs erworben (Vorjahr: 4'773 Namenaktien). Die Abgabe von eigenen Aktien an die Mitglieder der Geschäftsleitung und an Mitarbeitende der obersten Kaderstufe erfolgt im Rahmen des Bonusprogramms. Zudem gibt die Flughafen Zürich AG denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben.

11 Beteiligungsrechte für Geschäftsleitung, Kader und Mitarbeitende

Im Rahmen der erfolgsabhängigen variablen Vergütung wurden den Mitgliedern der Geschäftsleitung für das Berichtsjahr 1'936 Aktien (Vorjahr: 2'178 Aktien) im Wert von CHF 0.5 Mio. (Vorjahr: CHF 0.5 Mio.) zugeteilt und Mitarbeitenden der obersten Kaderstufe 2'783 Aktien (Vorjahr: 3'377 Aktien) im Wert von CHF 0.7 Mio. (Vorjahr: CHF 0.7 Mio.).

Die Flughafen Zürich AG gibt zusätzlich denjenigen Mitarbeitenden einmalig eine Gratisaktie ab, die das erste Dienstjahr beendet haben. Im Berichtsjahr wurden in diesem Zusammenhang 247 Aktien (Vorjahr: 260 Aktien) im Wert von CHF 0.1 Mio. (Vorjahr: CHF 0.1 Mio.) abgegeben.

12 Nettoauflösung stille Reserven

Es wurden weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr stille Reserven aufgelöst.

13 Garantien

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 16.6 Mio. (Vorjahr: CHF 14.7 Mio.).

14 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 (siehe [› Bilanzierung der Kosten im Zusammenhang mit der Lärmthematik](#)) 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 gegenüber Dritten solidarisch mit der Swiss Life AG.

15 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag vom 31. Dezember 2025 sind die nachstehenden Ereignisse eingetreten.

Am 16. Februar 2026 hat die Flughafen Zürich AG die Verhandlungen über die Flugbetriebsgebühren mit den grössten Fluggesellschaften und Interessenvertretungen mit einer Einigung abgeschlossen. Die Flugbetriebsgebühren werden für die Nutzer des Flughafens Zürich künftig rund 10% tiefer ausfallen. Gleichzeitig wird die Kapitalverzinsung per 1. Oktober 2026 um 0.5 Prozentpunkte auf 5.5% erhöht. Sofern keine Änderungsanträge eingehen, gilt das neue Gebührenreglement wie vereinbart ab 1. Oktober 2026.

Der Verwaltungsrat hat die Jahresrechnung 2025 gemäss Schweizerischem Obligationenrecht (OR) am 6. März 2026 zur Veröffentlichung genehmigt. Sie untersteht zudem der Genehmigung durch die Generalversammlung.

Anträge über die Verwendung der freiwilligen Gewinnreserven und des Bilanzgewinns

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, einen Teil der freiwilligen Gewinnreserven den gesetzlichen Gewinnreserven zuzuweisen:

in Mio. CHF	31.12.2025
Freiwillige Gewinnreserven	109.9
Zuweisung von freiwilligen Gewinnreserven an die gesetzlichen Gewinnreserven	–108.0
Freiwillige Gewinnreserven	1.9

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung anschliessend vor, den verfügbaren Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

in Mio. CHF	31.12.2025
Gewinnvortrag	2'162.3
Jahresergebnis	315.5
Verfügbarer Bilanzgewinn	2'477.8
Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven ¹	–3.1
Auszahlung einer ordentlichen Dividende von brutto CHF 8.50 ²	–261.0
Vortrag auf neue Rechnung	2'213.7

¹ Zuweisung an die gesetzlichen Gewinnreserven, bis diese 50% des Aktienkapitals betragen (Artikel 672 des Schweizerischen Obligationenrechts).

² Der Dividendenvorschlag deckt alle ausstehenden Namenaktien ab. Die sich zum Zeitpunkt der Dividendenerklärung im Eigentum der Gesellschaft befindenden Titel sind jedoch nicht dividendenberechtigt. Damit kann sich die Dividendensumme entsprechend reduzieren.

An die Generalversammlung der
Flughafen Zürich AG, Kloten

Zürich, 6. März 2026

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 2025 und der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung (Seiten 253 bis 263) 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 für Abschlussprüfungen von Gesellschaften des öffentlichen Interesses relevanten Anforderungen des Berufsstands. Wir haben auch 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 beigefügten 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 2025 rund 60% der Bilanzsumme. Die Sachanlagenzugänge beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 501 Millionen.

Aufgrund der absoluten Grösse dieser Position, der Vielzahl an heterogenen und teilweise langjährigen Anlagen sowie der erheblichen Investitions- und Unterhaltsausgaben besteht ein erhöhtes Risiko hinsichtlich des Vorliegens und der korrekten Bewertung der bilanzierten Anlagen und Projekte in Arbeit.

Weitere Informationen zu Sachanlagen sind im Anhang zur Jahresrechnung unter Ziffer 4 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 entsprechenden 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, die «geprüft» gekennzeichneten Informationen im 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.

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

André Schaub
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Patrick Meier
Zugelassener Revisionsexperte

Zusätzliche Informationen

Kontakte

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon: +41 43 816 22 11

Investor Relations

Telefon: +41 43 816 71 61
> investor.relations@zurich-airport.com
> www.flughafen-zuerich.ch/newsroom/investoren

Corporate Communication

Telefon: +41 43 816 99 99
> medien@zurich-airport.com
> www.flughafen-zuerich.ch/newsroom

Aktienregister (Adressänderungen)

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

Integrierter Bericht 2025

Der Integrierte Bericht 2025 der Flughafen Zürich AG erscheint in Deutsch und Englisch und ist online unter folgendem Link zu finden:
> <https://report.flughafen-zuerich.ch/2025/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 2026

17. April 2026

Halbjahresabschluss 2026

28. August 2026