

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 5. November 2025

### **1118. Bericht über die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG und zum Monitoringwert des Zürcher Fluglärm-Indexes (Flughafenbericht 2025)**

#### **I. Allgemeines**

§ 1 des Flughafengesetzes (LS 748.1) verpflichtet den Regierungsrat einerseits, den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen zu fördern, andererseits ist er aber auch gehalten, den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs zu berücksichtigen. Mit dem Flughafenbericht soll im Sinne von § 1 des Flughafengesetzes eine gesamtheitliche Berichterstattung über die Entwicklungen der Themen erreicht werden, die den Flughafen Zürich betreffen.

Der Flughafenbericht umfasst die Berichterstattung gemäss RRB Nr. 1003/2015 betreffend Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG, mit welcher der Kanton seine Erwartungen gegenüber der Flughafen Zürich AG bezüglich verschiedener Themenfelder definiert. Diese Berichterstattung umfasst u. a. die Entwicklung der Umfeldfaktoren (nachfolgend Ziff. II) und das Strategiecontrolling. Zum Strategiecontrolling gehören sowohl die Beurteilung über die Umsetzung der Eigentümerstrategie 2024 in verschiedenen strategischen Zielen (nachfolgend Ziff. III) als auch der Bericht zur Flughafen Zürich AG aus Eignersicht (nachfolgend Ziff. IV). Schliesslich umfasst der Flughafenbericht die Berichterstattung über den Monitoringwert des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) gemäss § 3 Abs. 6 des Flughafengesetzes (nachfolgend Ziff. V). Vorliegend wird die Berichterstattung zum Jahr 2024 zusammengefasst. Einzelheiten sind dem «Flughafenbericht 2025» zu entnehmen.

#### **II. Bericht über die Entwicklung der Umfeldfaktoren**

Verschiedene Faktoren wie Politik, die volkswirtschaftliche und flugbetriebliche Entwicklung oder die Raumentwicklung beeinflussen das Umfeld des Flughafens Zürich, weshalb deren Auswirkungen auf den Flughafen Zürich im Flughafenbericht im Detail dargelegt werden.

2024 wurden am Flughafen Zürich 31,2 Mio. Passagiere gezählt (2023: 28,9 Mio.), womit wieder das Niveau von vor der Coronapandemie erreicht wurde. Nach dem deutlichen Rückgang der Anzahl Direktverbindungen

ab dem Flughafen Zürich während der Coronapandemie hat sich das Streckennetz seither weitgehend erholt. 2024 wurden ab Zürich 198 Destinationen (2023: 200) in 74 Ländern (2023: 72) bedient.

Die unerwartet schnelle Erholung der Reisenachfrage, personelle Engpässe bei den Flughafenpartnern, Streiks im Ausland sowie erschwere Wetter-situationen haben den Flughafen Zürich im Berichtsjahr vor grosse Herausforderungen gestellt. Infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und der kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Israel und Iran blieben grosse Teile des Luftraums in den betroffenen Gebieten für zivile Flüge 2024 gesperrt. Dadurch verlängerten sich die Flugrouten nach Asien teilweise deutlich. All dies hat insbesondere in den Ferienzeiten zu längeren Wartezeiten am Boden und Verspätungen in der Luft geführt.

Der Flughafen Zürich ist als internationaler Verkehrsknotenpunkt ein bedeutender Wirtschafts- und Standortfaktor für die Schweiz und den Kanton Zürich, sowohl für Personen als auch für Waren. 2024 wurden gesamthaft 436032 Tonnen (2023: 377998) Fracht über den Flughafen Zürich befördert. Die allermeisten Passagierflugzeuge führen Luftfracht in ihren Frachträumen als sogenannte Belly-Fracht mit. Belly-Fracht ist eine wichtige Komponente des Drehkreuzes am Flughafen Zürich. Sie trägt dazu bei, dass einige Strecken profitabel betrieben werden können und damit im Streckennetz ab Zürich verfügbar sind.

Das zentrale Instrument zur Abstimmung von Flughafen- und Siedlungsentwicklung ist die sogenannte Abgrenzungslinie (AGL). Die AGL umfasst das Gebiet mit bestehender oder zukünftig möglicher Fluglärm-belastung über dem Immissionsgrenzwert und ist sowohl im Objektblatt für den Flughafen Zürich des Sachplans Verkehr, Teil Luftfahrt (SIL-Objektblatt), als auch im kantonalen Richtplan festgelegt. Die Bevölkerung im Kanton Zürich nimmt jährlich zu und beträgt gegenwärtig rund 1,6 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Die Personen, die innerhalb der AGL wohnen, machen davon einen Anteil von 6% aus, was 2024 rund 90000 Personen entsprach. Die Attraktivität der Flughafenregion als Wohnstandort sowie die vorhandenen Überbauungs- und Verdichtungsmöglichkeiten in den bestehenden Bauzonen (Nutzungsreserven) sorgen innerhalb der AGL für ein leicht stärkeres Bevölkerungswachstum als ausserhalb der AGL.

### **III. Bericht über die Umsetzung der Eigentümerstrategie**

Der Regierungsrat legte mit Beschluss Nr. 802/2008 die Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG erstmals fest. Eine Überprüfung und Nachführung der Eigentümerstrategie erfolgte 2015 (RRB Nr. 1003/2015) und erneut 2023 (RRB

Nr. 924/2023). Die Vorlage wurde jedoch mit RRB Nr. 230/2025 zurückgezogen, um das mit der Eigentümerstrategie zusammenhängende Beteiligungscontrolling neu auszurichten. Aus diesem Grund beruht das vorliegende Kapitel zum Controlling der Eigentümerstrategie noch auf den strategischen Zielen der geltenden Eigentümerstrategie von 2015. Darin formuliert der Kanton Erwartungen gegenüber der Flughafen Zürich AG in Bezug auf die Unternehmensführung, Beziehungspflege, die volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich sowie betreffend Umweltschutz.

Aus wirtschaftlicher Sicht konnte die Flughafen Zürich AG die Folgen der Coronapandemie gut bewältigen. Gewinn wie auch Verschuldung zeigen nun sogar bessere Werte als noch 2019. Die Erwartungen des Kantons zur Unternehmensführung werden erfüllt, genauso wie diejenigen zur Beziehungspflege. Auch die Erwartungen des Kantons hinsichtlich Erreichbarkeit des Flughafens Zürich werden erfüllt, hingegen werden die Erwartungen des Kantons betreffend Qualität knapp nicht erfüllt. Insgesamt ergibt sich daraus, dass die Erwartungen des Kantons hinsichtlich der volks- und verkehrswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich nur teilweise erfüllt werden. In Bezug auf den Umweltschutz decken sich die Bestrebungen der Flughafen Zürich AG, ihre Treibhausgasemissionen bis 2040 auf Netto-Null zu verringern, mit der langfristigen Klimastrategie des Kantons Zürich. Nachdem die Zahl der Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr nach der Pandemie erst steil angestiegen war, ist sie im Berichtsjahr erstmals wieder gesunken. Die Verbesserungsmassnahmen der Flughafenpartner zur Verringerung der Anzahl Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr dürften eine erste Wirkung zeigen. Trotzdem ist das Niveau der Flüge nach 23.00 Uhr weiterhin zu hoch. Die Erwartungen des Kantons hinsichtlich des Umweltschutzes im Bereich der Begrenzung der Lärmimmissionen sind somit im Berichtsjahr weiterhin nicht erfüllt.

Die vom Kanton im Rahmen des letztjährigen Flughafenberichts geforderte Verschärfung der Höhe und Struktur der Tagesrand- und Nachtzuschläge wurde im Zuge des Gebührenfestlegungsverfahrens von der Flughafen Zürich AG beantragt und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt am 31. März 2025 in diesem Sinne verfügt. Dadurch soll insbesondere ein verstärkter Anreiz geschaffen werden, Flüge so zu planen und abzuwickeln, dass die Anzahl Verspätungen und dadurch auch die nächtliche Lärmbelastung verringert werden. Für eine langfristige Verbesserung der Pünktlichkeit bedarf es zudem einer Reihe an Anpassungen an der Flughafeninfrastruktur, namentlich der Verlängerung der Pisten 28 und 32.

#### **IV. Bericht zur Flughafen Zürich AG aus Eignersicht**

Die Eignersicht beurteilt – unter Einhaltung der aktienrechtlichen Vorgaben – das Risikomanagement, das interne Kontrollsystem und insbesondere auch die Erwartungen des Kantons hinsichtlich der Entwicklung des Börsenkurses, der Rendite, des Geschäftsverlaufs und gegebenenfalls Massnahmen zur Sicherstellung oder Verbesserung der zukünftigen finanziellen Ergebnisse der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG.

Die Flughafen Zürich AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2024 zurück. Die ungebrochene Reisefreude hat zu neuen Höchstwerten auf Stufe Ertrag, Betriebs- und Konzernergebnis geführt. Diese Entwicklung hat sich auch positiv auf die Erholung der Kommerzzentren ausgewirkt.

Das Unternehmensergebnis konnte 2024 um 7,0% auf 327 Mio. Franken gesteigert werden. Dank der guten Ergebnisse im Geschäftsjahr 2024 konnten eine ordentliche Dividende von Fr. 4.30 pro Aktie sowie eine Zusatzdividende aus Kapitaleinlagereserven von Fr. 1.40 pro Aktie ausbezahlt werden.

Die Flughafen Zürich AG verfügt über ein diversifiziertes Geschäftsmodell und eine gute Bilanzstärke. Im Mai 2024 hat die Ratingagentur S&P Global Ratings die Bewertung der Flughafen Zürich AG bei einem «A+»-Rating belassen und zugleich den Ausblick dank gesteigerter Profitabilität von «stabil» auf «positiv» verbessert.

Der Aktienkurs der Flughafen Zürich AG hat im Geschäftsjahr 2024 erneut deutlich zugenommen. Am 31. Dezember 2024 lag der Aktienkurs bei Fr. 217.60. Dies ergibt eine Marktkapitalisierung von rund 6,7 Mrd. Franken, wovon 33% bzw. 2,2 Mrd. Franken dem kantonalen Anteil am Aktienkapital der Flughafen Zürich AG zugerechnet werden können.

Das Flughafengeschäft ist zahlreichen und komplexen Risiken ausgesetzt. Die Flughafen Zürich AG ist sich dieses Umstandes bewusst und hat dementsprechend ein Risk-Management-System ausgestaltet. Massnahmen zur Verminderung oder Vermeidung der identifizierten Risiken werden jeweils dort getroffen, wo sie möglich und wirtschaftlich sinnvoll sind. Im Geschäftsbericht 2024 der Flughafen Zürich AG wird die Risikothematik umfassend erläutert.

#### **V. Bericht zum Monitoringwert des Zürcher Fluglärm-Indexes**

Der ZFI-Monitoringwert des Jahres 2024 stieg gegenüber dem Vorjahr erneut an und überschreitet mit 55 725 Personen den Richtwert um rund 8700 Personen (+19%). Das Bevölkerungswachstum der Gebiete in Flughafennähe ist seit Jahren ungebrochen und somit ein weiterer

Treiber für die Überschreitung des Richtwerts. Der ZFI-Monitoringwert liegt um 2550 Personen über demjenigen von 2023. Die Zahl der am Tag stark belästigten Personen (Highly Annoyed; HA) beläuft sich auf 32 213 (+7% im Vergleich zum Vorjahr) und diejenige der in der Nacht im Schlaf stark gestörten Personen (Highly Sleep Disturbed; HSD) auf 23 512 (+2% im Vergleich zum Vorjahr). Die deutliche Zunahme des ZFI gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf die Zunahme der Flugbewegungen zurückzuführen.

Eine zunehmend positive Wirkung entfalten die passiven Schallschutzmassnahmen und die Flottenerneuerung der letzten Jahre. Ältere Flugzeuge werden durch neuere, wirtschaftlichere und lärmgünstigere Flugzeuge ersetzt, was sich positiv auf die Lärmimmissionen und auf die Entwicklung des ZFI-Monitoringwerts auswirkt.

Wie bereits im Bericht zum Postulat KR-Nr. 417/2016 betreffend Neuausrichtung ZFI (Vorlage 5653) aufgezeigt wurde, werden die laufenden Programme (namentlich zu den Verbesserungen des passiven Schallschutzes) weiter vorangetrieben. Die Massnahmen der Flughafenpartner, insbesondere die Flottenerneuerungen, leisten ebenfalls einen wichtigen Beitrag, um die Lärmsituation in der Flughafenregion zu verbessern.

## **VI. Gesamtbeurteilung**

Das Wiedererstarren des Betriebs nach der Coronapandemie war aus operationeller Sicht eine grosse Herausforderung für den Flughafen Zürich. Darum kam es insbesondere in den Ferienzeiten zu längeren Wartezeiten am Boden und Verspätungen in der Luft.

Trotzdem konnte der Flughafen Zürich 2024 die volks- und verkehrswirtschaftlichen Erwartungen sowie diejenigen zur Unternehmensführung und Beziehungspflege mehrheitlich erfüllen. Die Anzahl Flüge nach 23.00 Uhr ist weiterhin zu hoch. Die Erwartungen des Kantons betreffend Umweltschutz im Bereich der Begrenzung der Lärmimmissionen sind somit im Berichtsjahr weiterhin nicht erfüllt. Eine Verbesserung wird durch die 2027 in Kraft tretenden, verschärften Lärmgebühren zu erwarten sein. Ebenso haben die Flughafenpartner zur Verbesserung der Pünktlichkeit Massnahmen eingeleitet, die bereits eine erste Wirkung zeigen dürften. Die Anzahl Flüge nach 22 Uhr hat jedoch 2024 weiter zugenommen und erhöht trotz gegenläufigen Faktoren (passiver Schallschutz und Flottenerneuerung) die Anzahl der HSD.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Berichterstattung über die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG und zum Monitoringwert des Zürcher-Fluglärm-Indexes (ZFI) wird genehmigt.

II. Der Flughafenbericht 2025 wird verabschiedet.

III. Dieser Beschluss ist bis zur Publikation des Flughafenberichts 2025 am 5. Dezember 2025 nicht öffentlich.

IV. Zustellung des Flughafenberichts 2025 durch die Volkswirtschaftsdirektion an den Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, die Mitglieder des Kantonsrates, die politischen Gemeinden, die Vertretungen der Bezirke in der Konsultativen Konferenz, die Vertretungen von Bürgerorganisationen und Interessengruppen im Info-Forum Flughafen Zürich, die Nachbarkantone, das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, die Swiss International Air Lines, die Skyguide und die Mitglieder der Expertengruppe für den ZFI.

V. Mitteilung an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**