

Zürich, 20. Oktober 2004

Vorstellung der Studie „Volkswirtschaftlicher Schaden im Immobilienmarkt aufgrund der neuen Flugregime auf den Flughafen Kloten“

Das Tabu eines Riesenschadens wird aufgehoben

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Ich begrüsse Sie im Namen der Stiftung gegen den Fluglärm und danke Ihnen, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Mein Name ist Dr. Jacob Zraggen, ich bin der Präsident der Stiftung gegen den Fluglärm.

Die vorliegende Studie wurde im Auftrag der Stiftung gegen den Fluglärm durch die Firma Strittmatter Partner AG aus St. Gallen, einer auf Raumplanung spezialisierten Firma, erstellt.

Nach meinen einleitenden Worten zur Notwendigkeit einer unabhängigen Schadensstudie werden Ihnen Hanspeter Woodtli, Partner der Firma Strittmatter, die Studie detailliert vorstellen, und der Projekt-Koordinator, Michael Gähwiler, Folgerungen aus der Studie zusammenfassen.

Sie erinnern sich: Im Herbst 2000 befand sich die Swissair mit ihrer Hunter-Strategie und der damit verbundenen Expansionspolitik auf einem grenzenlosen Höhenflug, die Flugbewegungen am Flughafen Zürich erreichten einen absoluten Höhepunkt. Zu dem Zeitpunkt hatte ich mit dem damaligen VR-Präsidenten der SAirGroup eine Meinungsverschiedenheit – ich war übrigens nicht der einzige – bezüglich der notwendigen Grösse sowie des Standorts des Flughafens Zürich. Der Expansion des Flughafens schienen keine Grenzen gesetzt. Daraufhin gründete ich zusammen mit weiteren expansionskritischen Persönlichkeiten im September 2000 die Stiftung gegen den Fluglärm, welche sich mit den vier Dimensionen des

Fluglärms – der ökonomischen, der psychologischen, der physiologischen und der sozialen Dimension - befasst.

Ende Oktober 2003 – also vor fast einem Jahr – wurde dann das neue Anflugregime auf den Flughafen Zürich als Folge der deutschen Restriktionen eingeführt. Dies war für die Stiftung der Anlass, eine Untersuchung über die ökonomischen Auswirkungen des neuen Flugregimes auf den Immobilienmarkt in Auftrag zu geben.

Unabhängige Gutachten über die anderen drei Dimensionen der Auswirkungen von Fluglärm – den psychologischen, physiologischen und sozialen - beabsichtigt die Stiftung in Auftrag zu geben. Wir sind uns bewusst, dass insbesondere zwischen der psychologischen und der ökonomischen Dimensionen von Fluglärm eine enge Wechselwirkung besteht.

Mit dem Thema der volkswirtschaftlichen Schäden durch das neue Flugregime auf den Immobilienmarkt greifen wir ein Tabu-Thema auf. Seit Einführung des neuen Flugregimes sind keine Untersuchungen über die volkswirtschaftlichen Schäden – denen wohlgerne kein volkswirtschaftlicher Nutzen gegenübersteht – gemacht worden.

Der Zürcher Regierungsrat hat diverse Anfragen von Kantonsräten mit nichts sagenden Floskeln ins Leere laufen lassen.

Auch liegt keine Studie über die steuerlichen Auswirkungen des neuen Flugregimes vor.

Die Kredit gebenden Banken halten sich ebenfalls bedeckt. Vor kurzem wurde bekannt, dass die Credit Suisse eine interne Weisung über die Herabsetzung der Bevorschussungswerte der betroffenen Immobilien erlassen hat. Die anderen Banken verzichten wegen der politischen Brisanz auf in-

terne Weisungen, was auch nicht nötig ist, da die Banken den Wert für ihre Hypotheken laufend individuell überprüfen.

Aus der Immobilienbranche sind gegen aussen eher beschwichtigende Stellungnahmen zu vernehmen. Im kleinen Kreis oder unter vier Augen räumen alle Fachleute ein, dass ein riesiger Schaden entstanden ist.

Unter diesen Umständen wird die Haltung des Flughafens Zürich erklärlich, der aus nahe liegenden Gründen vehement für die Wiedereinführung der Nordausrichtung – ob gekröpft oder direkt – eintritt. Es kann ja nicht im Interesse des Flughafens sein, mit der umliegenden Bevölkerung im Dauerclinch zu liegen und Schadenersatz in Milliardenhöhe bezahlen zu müssen.

Zusammenfassend: Die vorliegende Studie eines klar, der Schaden ist gewaltig, sollte das neu eingeführte Flugregime andauern. Ein Immobilienwertverlust von 15 Milliarden Schweizer Franken bedeutet die grösste Vernichtung von Volksvermögen seit Gründung der schweizerischen Eidgenossenschaft. Zum Vergleich: Weder der Bau eines Staudammes und noch der Bau eines Atomkraftwerkes haben eine derartige Wertvernichtung verursacht. Ganz zu Schweigen von der Tatsache, dass bisher keine Anstalten gemacht wurden, Schadenersatz zu leisten, und dass der volkswirtschaftlichen Wertvernichtung kein volkswirtschaftlicher Nutzen gegenübersteht.

Ein weiterer Vergleich: Um einen Wertverlust in dieser Grössenordnung zu kompensieren, müssen 300'000 BürgerInnen, bei einem angenommenen Nettoverdienst von 50'000 Schweizer Franken pro Jahr, ein volles Jahr lang arbeiten. Der Schaden entspricht den Baukosten der Neat. Einleuchtend, dass der Flughafen eine Schadenersatzlawine auf sich zukommen sieht und

sich für die rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs während der deutschen Sperrzeiten einsetzt.

Es sind jedoch nicht nur die Immobilienbesitzer geschädigt, auch der Staat wird mit massiven Steuerausfällen konfrontiert. Diese werden sich für den Kanton Zürich – ohne direkte Bundessteuer – und je nachdem wie viele Steuerzahler den Kanton Zürich verlassen werden, auf über 100 Millionen Schweizer Franken pro Jahr belaufen. Wahrlich keine Bagatelle.

Hanspeter Woodtli wird Sie nun über die zur Ermittlung des Wertverlustes angewendete Methode orientieren.