

City Club – 16. März 2005 Vortrag von Dr. Jacob Zraggen

Sind die Immobilienwertverluste rund um den Zürichsee Realität?

Meine Ausführungen, zu denen ich Sie meine Damen und Herren herzlich begrüsse, werde ich in drei Teile gliedern. Nachdem ich einleitend zur heutigen Situation einige Worte sage, werde ich mich im Hauptteil dem Einbruch im Liegenschaftenmarkt zuwenden, bevor ich zum Ausblick komme.

1) Wie ist es zur heutigen Situation gekommen?

Seit Ende Oktober 2003 sind die so genannten Südanflüge Realität. An Wochentagen von 6 bis 7 Uhr morgens sowie samstags, sonntags und an baden-württembergischen Feiertagen auch von 6 bis 9 Uhr morgens landen pro Stunde ca. 30 Flugzeuge, welche bei Uetikon am See pfeilgerade auf die Südschneise Richtung Piste 34 des Flughafens Zürich einbiegen. Seit Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems ILS auf die Piste 34 Ende Oktober 2004 wird auch abends ab 21 Uhr, samstags, sonntags und an den baden-württembergischen Feiertagen bereits ab 20 Uhr, in der Regel bis 23 oder 23.30 Uhr, vom Zürichsee auf die Piste 34 geflogen. Dramatisch ist die Situation in Schwamendingen und in Opfikon, sowie in Gockhausen und Pfaffhausen, stark betroffen sind ebenfalls Binz, Maur, Zollikerberg, Zumikon, Forch, Uetikon, Männedorf und weitere Gebiete, die nun wissen, was es heisst unter einer Anflugschneise zu leben.

Seither ist der Teufel los.

Entgegen der langjährigen Siedlungspolitik, entgegen dem vom Zürcher Kantonsrat Ende Januar 1995 verabschiedeten kantonalen Richtplan wurde das Flugregime auf den Kopf gestellt. Der Expansion des Flughafens in nördlicher und östlicher Richtung sind viele Menschen in den letzten 30 bis 40 Jahren durch Wohnungswechsel Richtung Zürichsee entflohen. In der Sprache der ZKB, haben sich die Leute „zum Teil sortiert“. All diese Menschen haben auf die Raumplanung vertraut und fühlen sich nun düpiert. Wie wir alle wissen ist vordergründig die 213 DVO zur Deutschen Luftverkehrsordnung die Ursache für die Änderung des Flugregimes in Kloten. Die echte Ursache ist jedoch ein langjähriges Versagen des Dreiecks Bundesrat Moritz Leuenberger – Regierungsrat des Kantons Zürich – Flughafen Zürich Kloten.

Die flächendeckende Empörung in den neu betroffenen Gebieten ist nicht zuletzt auf das unglaubliche Missmanagement mit den bekannten Folgen rund um den Flughafen Kloten zurückzuführen. Ein früherer Regierungsrat des Kantons Zürich hat mir unter vier Augen eingestanden, dass dem gesamten Regierungsrat die steigende Besorgnis der süddeutschen Bevölkerung sehr wohl bekannt war und sie mit Sorgen erfüllte. Wie kommt es, dass weder Bundesrat Leuenberger, vor seiner Berufung nach Bern Regierungsrat im Kanton Zürich, noch die übrigen Regierungsräte, die schlicht ihre Verantwortung nicht wahrnahmen zur Verantwortung gezogen werden? Das sind Fragen, welche die Bürger ebenso beschäftigen wie der Fluglärm selber oder seine ökonomischen, psychologischen, physiologischen und sozioökonomischen Folgen.

Eine der Folgen des jahrelangen Missmanagements sind die notrechtlich verordneten Eingriffe in den Liegenschaftenmarkt im Kanton Zürich durch die verstärkten Ostanflüge seit Ende 2001 und die neuen Südanflüge seit Ende Oktober 2003.

2) Sind die Liegenschaftenpreise gesunken?

a) Fluglärm hat einen negativen Einfluss auf Immobilienpreise

Fluglärm hat einen negativen Einfluss auf die Preise von Immobilien, was von allen seriösen Fachleuten anerkannt wird. „Der Wertverlust von Immobilien ist zweifellos eine wichtige Folgeerscheinung von Fluglärm“ [1] sagt Bundesrätin Micheline Calmy-Rey entwaffnend ehrlich und wörtlich in einem Schreiben an einen Betroffenen. Vereinzelt wird behauptet, das Lärmproblem sei rein subjektiv und habe deshalb weder ökonomische noch rechtliche Relevanz [2]. Diese These wird gelegentlich von Flughafenturbos vertreten, welche Angst haben, der ökonomischen Wahrheit ins Auge zu sehen. Diese These erinnert mich an die während Jahren publizierten so genannten wissenschaftlichen Gutachten von Philip Morris, welche „bewiesen“ haben, Rauchen sei nicht gesundheitsschädigend.

Das kantonale Steueramt hat in einem Einspracheentscheid folgendes festgehalten: „Die Landwerte in Kloten sind trotzdem ständig gestiegen; offenbar wird der Lärm zugunsten von anderen Vorteilen, welche die Nähe zum Flughafen, bzw. der Standort Kloten bringen, in Kauf genommen“. Der von der Steuerrekurskommission eingesetzte Experte widerspricht dem und hält fest: Diese Aussage ist falsch. Die Tatsache, dass z. B. in einer Phase zunehmender Fluglärmbelastung Immobilienwerte nicht fallen bzw. sogar steigen, lässt keine Aussage über den Einfluss von Fluglärm zu. Auch bei stabilen oder sogar steigenden Preisen kann der Fluglärm einen starken negativen Einfluss auf Immobilienwerte bzw. Immobilien-Mietwerte haben. Ein hypothetisches Beispiel: Wenn die Preise in Zollikon um 40 % steigen und in Zumikon infolge des Fluglärms gleich bleiben, dann ist eben in Zumikon ein Schaden von 40 % eingetreten.

[1] Siehe Schreiben von Micheline Calmy-Rey an Max Bernard vom 15. November 2004.

[2] Meier, Seite 4

b) Das kantonale Steueramt schliesst die Augen

Im Oktober 2004 hat das kantonale Steueramt, man könnte sagen von ökonomischer Blindheit geschlagen, den Gemeinden geschrieben: „Der Preiszerfall der Immobilien wegen des Fluglärms ist ausgeblieben“ [3]. Zu diesem Zeitpunkt war bereits die Illiquidität des Marktes evident, also eine No-Market Situation, wo keine Verkäufe stattfinden. Der mittelständige Hüslibesitzer, der infolge beruflicher Veränderung, infolge einer Scheidung und infolge Kündigung der Hypothek verkaufen muss, ist wegen des Preiseinbruchs pleite und das kantonale Steueramt hält fest: „Der Preiszerfall ist ausgeblieben“. Sie können sich vorstellen, was dieser Bürger von seinem Regierungsrat hält. Inzwischen räumt sogar Finanzdirektor Christian Huber nach einer Notiz im Tagesanzeiger vom 12. Februar 2005 Fehler ein bei der Kommunikation mit den Goldküstengemeinden und verschlimmbessert die Situation nochmals dramatisch: Seit wann gehören Opfikon, Schwamendingen, Gockhausen und Pfaffhausen zu den Goldküstengemeinden und überhaupt geziemt es sich für den Finanzdirektor von „Goldküstengemeinden“ zu reden?

Auf die Flughafen Zürich AG ist eine Prozesslawine wegen Schadenersatzforderungen angetreten worden. Schadenersatz wird nicht nur bei Verletzung der Lärmschutzverordnung geschuldet, da die langjährige Raumplanung mit Füssen getreten wurde. Es geht bei den angelaufenen Prozessen zudem mehr als nur um Geld. Auch die kantonalen Steuerbehörden werden sich wappnen müssen. Immerhin gibt es bei den Behörden löbliche Ausnahmen wie der Gemeinderat in Zumikon, der nach anfänglichem Zaudern mit Entsetzen aktiv geworden ist, weil er feststellt, dass es bei Andauern der Südanflüge bei der dramatischen Fluglärmbelastung von

über 80 dB (A) pro individuelm Anflug um 6 Uhr morgens zum Exodus von Steuerzahlern und zur Erosion des Steueraufkommens kommen wird. Zumikon hat ohne Fluglärm einen durchschnittlichen Lärmpegel von 40 bis 45 dB (A). Der Sprung von 42 auf 62 dB (A) entspricht einer Vervierfachung des Lärms. Wegzüge von guten Steuerzahlern haben bereits stattgefunden. Dass es bisher nicht zu einem breiten Exodus gekommen ist liegt lediglich am klaren und verbindlichen Bekenntnis des Regierungsrats und der Flughafen Zürich AG zur Nordausrichtung des Flughafens und zur Kanalisierung der Flugbewegungen über wenig besiedeltem Gebiet.

[3] ZSZ, 29.Oktober 2004

c) Banken halten sich bedeckt

Die Banken halten sich gegen aussen bedeckt und wenn sie sich öffentlich äussern, dann beschwichtigen sie im eigenen Interesse. Von einem flächendeckenden Preiseinbruch möchten sie nicht sprechen, sie ziehen es vor, sich den einzelnen Immobilienbesitzer persönlich vorzuknöpfen, falls er den Zins nicht mehr zahlen kann. Bei Neuhypotheken wird auf jeden Fall eine neue Schätzung erstellt und da interessiert die Bank den Wert vor Einführung der neuen Flugroute sowieso nicht, sie interessiert nur der Ist-Zustand.

d) Immobilienstudien

Studie von Strittmatter

Die einzige systematische Studie über die volkswirtschaftlichen Immobilienverluste verursacht durch das neue Flugregime ist die Studie von Strittmatter, welche im Oktober 2004 zusammen mit der Stiftung gegen den Fluglärm den Medien vorgestellt wurde. Sie kommt zu einem Schaden im Immobilienmarkt von CHF 15 Mrd., einer Grössenordnung welche den Kosten der Neat entspricht und die grösste Wertvernichtung darstellt seit Existenz der Eidgenossenschaft. Der Betrag von CHF 15 Mrd. ist plausibel. Die Flughafen Zürich AG rechnet mit einem Schaden zwischen 1,2 und 1,5 Mrd. CHF, geht aber von Schadenersatzzahlungen nur bis zu „einem kleinen Gipfel von Schwamendingen“ aus. Das geschädigte Gebiet ist jedoch viel grösser. Die auf Raumplanung spezialisierte Firma Strittmatter Partner AG aus St. Gallen verwendet ein spezielles Wert-Verlust-Modell. Einzelheiten können in der Studie nachgelesen werden. Das Wert-Verlust-Modell stützt sich auf das subjektive Lärmempfinden des Menschen, der sich bei einem gewissen Lärmpegel in seiner subjektiven Wahrnehmung gestört fühlt.

Der Wert einer Liegenschaft ist von dieser subjektiven Wahrnehmung der Ruhe bzw. des sich durch Lärm gestört Fühlens beeinflusst. Das Wertverlust-Modell zeigt den Zusammenhang von Liegenschaftswert bzw. Wertverlust in Abhängigkeit der Lärmbelastung. Graphisch kann das Modell wie folgt dargestellt werden. Einfach formuliert sind die Wertverluste in Immobilien dann am höchsten, wenn der Grundlärm ohne Fluglärm sehr tief ist, es sich somit um eine ruhige Lage mit einem Grundlärm von 45 Dezibel handelt, und der Lärmzuwachs erheblich ist. In diesem Bereich sind die Immobilienverluste am grössten, denn dort ist der Lärmunterschied vor der Einführung der neuen Flugrouten und nach Einführung am grössten. Bei starkem plötzlichem Fluglärm über einem ruhig gelegenen Haus kann man nicht mehr von einer AAA-Lage sprechen und der Wertverlust ist entsprechend dramatisch.

e) Gutachten HEV

Bereits am 30. April 2004 hat der Hauseigentümerverband im Auftrag der Gemeinde Zumikon ein Gutachten über die Wertbeeinflussung der Vermögenssteuer und des Eigenmietwertes in

der Gemeinde Zumikon aufgrund des Südanflugs erstellt. Das Gutachten Strittmatter kommt für Zumikon auf eine Wertvernichtung von 30%, das HEV-Gutachten kommt auf eine Wertvernichtung von 29 %, dies obwohl der Ansatz der beiden Gutachten unterschiedlich ist. Das Lärm-Wertverlust-Modell von Strittmatter hat einen raumplanerischen Ansatz, während das HEV-Gutachten die üblichen Methoden der Liegenschaftenschätzer verwendet. Die Korrelation dieser beiden Gutachten ist verblüffend und bestätigt die Grössenordnung des volkswirtschaftlichen Schadens, welcher durch die Einführung der neuen Flugrouten verursacht wird.

f) ZKB-Studie „Preise, Mieten und Renditen 2004“

Im Liegenschaftendokument 2004 „**Preise Mieten und Renditen**“ der Zürcher Kantonalbank wurden die negativen Konsequenzen des Fluglärms nur beiläufig erwähnt. Die Lärmbelastung wird in der ZKB-Studie als ein Thema der Mikrolage bezeichnet, dabei handelt es sich um ein Makroproblem. Die Attribute der so genannten hedonischen Methode [4] sind nach der ZKB die Lage, die Grösse, die Qualität, das Alter, der Zustand, kurz sämtliche Eigenschaften einer Liegenschaft, welche den Bewohnern einen „Nutzen“ stiften. Eigenschaften wie der Fluglärm, welcher Schaden verursacht, scheint die ZKB auszublenden.

Der Immobilienmarkt ist ja an sich schon träge, bei einem funktionierenden Markt wird jährlich nur jedes fünfzigste Objekt verkauft. Wenn Wohneigentum nicht mehr verkauft werden kann, dann haben wir eine Katastrophe vor uns. Und deshalb ist das Wert-Verlust-Modell von Strittmatter, das auf dem Raumplanungsansatz basiert und nicht auf Handänderungen angewiesen ist, den anderen Modellen überlegen.

Das Gutachten von Marco Salvi über „Spatial Estimation of the Impact of Airport Noise on Residential Housing Prices“ vom April 2003 kommt gestützt auf amerikanische Studien zum Schluss, dass Immobilien gegen 30 % an Wert einbüßen infolge Fluglärms bei über 60 dB. Auch diesbezüglich stimmt dieses Gutachten mit dem Strittmatter Gutachten überein. Die Zunahme des Wertverlustes, das betonen beide Gutachten, ist zudem nicht linear. Marco Salvi ist ein Mitarbeiter der ZKB, sein Gutachten wurde von der ZKB wieder zurückgezogen.

[4] Hedonismus ist nach dem Brockhaus eine ethische Grundposition, welche einen grösstmöglichen Gewinn an Lust anstrebt. Die hedonische Methode für die Ermittlung von Immobilienpreisen hat damit nichts zu tun.

g) Die Immobilienverluste werden verdrängt

Die Preiseinbrüche im Immobilienmarkt, also die ökonomische Folge des neuen Flugregimes sind das eine. Der Vertrauensverlust und der Schaden am Grundverständnis unseres Staates das andere. Die überfallmässige Einführung einer Lande-Route im Jahr 2003 über das am dichtesten besiedelte Gebiet der Schweiz ist ein Novum, das langjährige Raumplanung, Rechtssicherheit aus den Angeln hebt und das Vertrauen in den Staat erschüttert.

Die schleichende Zunahme des Flugverkehrs über bestehende Routen machte es in der Vergangenheit praktisch unmöglich, die Höhe des Schadens zu ermitteln. Jedes Jahr erhöhte sich die Anzahl der Flugbewegungen, nach x-Jahren war es praktisch unmöglich, den Einfluss des Fluglärms auf Preisveränderungen nachzuvollziehen, was der Flughafen natürlich voll zu seinen Gunsten ausnützte. Bei den Südanflügen ist dies anders: Sie wurden auf einen Schlag eingeführt und damit ist der Zeitpunkt der Schadensberechnung keine offene Frage mehr. Daran wird der Flughafen keine Freude haben.

3) Ausblick: Lufthansa als rettender Engel?

a) Regierungsrat und Flughafen sind für Nordausrichtung und Kanalisierung

Nur Träumer werden sich von der Lufthansa eine Änderung der verfahrenen Situation erhoffen. Allerdings habe ich die Hoffnung nicht verloren, dass der Flughafen wieder zur Nordausrichtung zurückfinden wird. Dafür sprechen die öffentlichen Zusagen des Regierungsrates und der Flughafen Zürich AG, wonach die zusätzlichen Ostanflüge und die Südanflüge nur vorübergehender Natur sind. Allerdings hat die Glaubwürdigkeit des Flughafens durch doppelzüngiges Verhalten erheblich gelitten

b) Koordinationsnotstand zwischen BAZL, Skyguide, Swiss und Flughafen Zürich AG

Ein grosses Problem ist die fehlende Koordination zwischen dem Bund, also UVEK, BAZL, der Swiss, der Skyguide und der Flughafen Zürich AG. Bis zum Zusammenbruch der Swissair war die schweizerische Aviatik in Europa mit an der Spitze. Heute fallen wir infolge von Führungsschwächen in der Luftüberwachung hinter Staaten wie Rumänien und Polen zurück. Österreich hat uns auch hier schon längst überholt, wie das Beispiel Flughafen Innsbruck zeigt.

c) Mit Baden-Württemberg muss es zu einem Geben und Nehmen kommen

Besiedlungsdichte und Geländeform sprechen eindeutig für den Anflug aus Norden. Allerdings ist die Zeit, wo nur gefordert werden kann, vorbei, was immer mehr Verantwortliche einsehen. Waldshut braucht dringend eine Umfahrung über schweizerisches Gebiet und würde von einem S-Bahnanschluss stark profitieren. Junge Leute aus Südbaden haben bisher keinen freien Zugang zu den Zürcher Fachhochschulen. Wir können somit auch etwas bieten und müssen das in die Waagschale werfen.

d) Die Bürgerorganisationen sind entschlossener denn je

Ein dauernder Schaden wird bleiben, auch bei der Rückkehr zur Nordausrichtung. Er wird jedoch vorwiegend psychologischer Natur sein. Das Vertrauen in das Staatswesen hat gelitten. Mit der Rückkehr zur Nordausrichtung des Flughafens wird der Liegenschaftenmarkt wieder normal funktionieren. Aber eines ist sicher: Solange die jetzige Situation anhält, wird der Widerstand nicht nachlassen, ja er dürfte mit der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa noch grösser werden. Die Bürgerorganisation VFSN, der Verein Flugschneise Süd Nein, hat über 5000 Mitglieder. Das entspricht der Anzahl Mitglieder der FDP im Kanton Zürich. Und der VFSN ist nur eine von vielen Bürgerorganisationen. Das Potenzial der Bürgerorganisationen wird nach wie vor unterschätzt. Wer meint, der Widerstand nehme ab, weil weniger Leserbriefe publiziert werden, irrt sich gewaltig. Zahlreiche Politiker haben den Unmut der „Beschissenen“ in Form von Emails, Briefen, persönlichen Anwürfen und Schlimmerem zu spüren bekommen. Niemand kennt den wirklichen Grund für den Rücktritt von Christian Huber. Die negativen finanziellen Folgen für das Staatswesen, welche durch den Wegzug steuerkräftiger Personen aus dem Kanton oder gar aus der Schweiz entstehen, sind absehbar. Die Steuerehrlichkeit wird bei den „Beschissenen“ drastisch abnehmen, wofür ich als Anwalt bereits konkrete Anzeichen habe. Bei Anhalten der neuen Flugrouten wird es zu einem Steuerboykott kommen.

www.steuerboykott.ch

e) Kollektive Lärmbetroffenheit und volkswirtschaftlicher Schaden

Vor kurzem sagte ein Flughafenverantwortlicher, „es ist unhaltbar, dass der Flughafen aufgrund individueller Lärmbetroffenheit beurteilt und als Spielball regionaler Interessen behindert werde“. Diese Analyse leidet an einem entscheidenden Denkfehler. Nicht mit einer individuellen Lärmbetroffenheit sind wir seit Einführung der zusätzlichen Ostanflüge und der neuen Südanflüge konfrontiert, sondern mit einer kollektiven Lärmbetroffenheit. Wer auch im Jahr 2005 noch immer vom volkswirtschaftlichen Nutzen spricht, aber den volkswirtschaftlichen Schaden negiert und nicht bereit ist, diesen zu ersetzen, ist nicht glaubwürdig. In Zeiten, in denen umweltschädliche Unternehmen Tun und Lassen konnten, was sie wollten, sind endgültig vorbei. Es liegt nun am Bundesrat, nicht nur die Swiss an die Lufthansa zu verkaufen, sondern gleichzeitig dafür zu sorgen, dass rund um den Flughafen die rechtsstaatlichen Verhältnisse endlich wieder hergestellt werden.