

Gesendet: Do 03.06.2004 15:12

Von: Heinrich Wiemer [heinrich.wiemer@oppenheim.ch](mailto:heinrich.wiemer@oppenheim.ch)

An: Robert Gubler, Präsident des Zürcher Gewerbeverbandes [reg@piar.ch](mailto:reg@piar.ch)

Sehr geehrter Herr Gubler

Als Finanzanalyst liegt mir daran, die Aussage, der Flughafen schaffe gesamtwirtschaftlichen Wohlstand, der weit über den Kosten durch Lärm liege, gesamthaft zu analysieren.

1. Der Flughafen ist ein Monopolbetrieb. Wenn wir Steuerzahler und unsere gewählten Vertreter es wollen, kann man die Taxen erhöhen, bis sie alle Kosten decken; dabei würde die Passagierzahl leicht sinken, man mag das begrüssen (Lärm) oder bedauern (Arbeitsplätze), aber unbestritten kann der volkswirtschaftliche Nutzen nur dann optimiert werden, wenn keine Subventionen fliessen.
2. Subventionen an Airlines fliessen über Kerosin-Besteuerung. Warum zahlen wir für's Auto beim Tanken CHF1.50, und alle Airlines die Hälfte, da voll von der Steuer befreit?  
Sollten ausländische Airlines oder auch die Swiss dann den Wahnsinn versuchen, vollbetankt (mit im Ausland steuerfrei getanktem Kerosin) in Zürich zu landen, dann muss eben das Äquivalent über Landegebühren erhoben werden.  
(Unique und Swiss sagen, dass sie ohne diese Subvention viel weniger Arbeitsplätze schaffen. Natürlich. Selbstverständlich. Aber das gilt für jedes Gewerbe: jedes würde mehr Arbeitsplätze schaffen, wenn es unbesteuerte Energie einkaufen könnte.)  
Vorschlag für eine Volkabstimmung: Soll die Steuer auf Kerosin solange erhöht, die auf Benzin solange gesenkt werden, bis beide gleich hoch sind?
3. Das Monopol des Flughafens greift nur für Schweizer, Geschäftsreisende, Touristen, die in der Schweiz Wert schaffen. Umsteigepassagiere (Taxe CHF24) können auch über Frankfurt oder Paris oder London fliegen; DESWEGEN subventioniert sie Unique zulasten der treuesten Kunden (Taxe CHF36), nämlich zulasten derer vor Ort, die nicht ab Frankfurt oder Paris fliegen können. Das ist gezielte Erzeugung von Mehrverkehr, im Widerspruch zum volkswirtschaftlichen Auftrag. Der Flughafen argumentiert anderweitig mit seinen positiven Effekten auf Schweizer Wirtschaft und Tourismus – und gerade diese, seine treuesten Kunden, bestraft er mit höheren Taxen? (Für Nicht-Monopol-Unternehmen wäre das eine selbstmörderische Strategie.)
4. Warum müssen Swisscom und ZKB Gewinnbeiträge an Staat und Kanton abliefern, nur Unique nicht? Dadurch werden alle Telefonate, und alle Hypotheken, alle Bankgeschäfte im Kanton teurer (auch die der Grossbanken, die natürlich Trittbrett fahren). Unique aber zahlt (schon seit 3 Jahren) nicht einmal eine Dividende. Auch Unique muss sich dem Wettbewerb um Kapital stellen, kann das dank Monopol sogar leichter. Also: bei wirtschaftlichem Verhalten hätte der Flughafen ca. 1 Mrd CHF Eigenkapital (heute "dank" Wertvernichtung noch 764 Mio CHF). Für einen RoE (Return on Equity) von 10% muss er ca. 100 Mio CHF Gewinn machen, dafür müssten die Taxen ca.

CHF 10 pro Passagier erhöht werden, unter Berücksichtigung eines leichten Passagerrückganges.

5. Ausserdem gibt es hohe indirekte Kosten im In- und Ausland (Diplomatie, Aufsicht, Reputation), die ebenfalls der Eidgenossenschaft, dem Steuerzahler belastet werden; die nicht der Flughafenbenutzer zahlt. Alle Haushalte, alle Unternehmen zahlen unnötig höhere Steuern. Nur damit Fliegen verbilligt, subventioniert wird. Ist das nötig? Sozial? Sinnvoll? Volkswirtschaftlich sinnvoll?
6. Die zynischste Selbstbedienung durch Unique erfolgt zulasten des Airport Zurich Noise Fund. Dieser sollte, wie jede Pensionskasse (deren Vermögen eben NICHT dem Arbeitgeber, sondern den heutigen und zukünftigen Rentnern gehört), unabhängig und mit eigener Rechtsform verwaltet werden. Heute bedient sich der Flughafen mit Darlehen (nachrangige Anleihen im Kapitalmarkt wären eben teuer, falls sie überhaupt platzierbar wären), oder für Dachklammerungen, d.h. zur Verhinderung von Haftpflichtschäden, die selbstverständlich der laufenden Rechnung des Flughafen selbst belastet werden müssten.
7. Es heisst Banken würden die Hypothekarschuldner nicht unter Druck setzen, deren Schulden durch Fluglärm-Wertminderung über die Belehnungsgrenzen geraten. Klar doch - noch nicht; klar will sich keine Bank dumm und vermeidbar in die Schlagzeilen bringen. Gegenüber dem einzelnen Schuldner werden sie hart sein, immer wenn Schulden fällig werden und ein Ende der Wertminderung nicht wenigstens absehbar ist. Es ist auch nicht ihre Aufgabe, die Kosten des Fluglärms indirekt zu tragen; wenn der Flughafen fair entschädigt (nämlich nach dem Verursacherprinzip), stellt sich die Frage gar nicht.  
Beispiel: Liegenschaft 600'000, 80% belehnt, 480'000: erste Hypothek 65% / 390'000, zweite 20% / 90'000.  
Jetzt entwertet auf 500'000 (um 17% - es wird härtere Beispiele geben), belehnt 400'000: erste Hypothek 325'000, zweite 75'000.  
Unser Schuldner hat jetzt eine Belehnung von 96% (480'000 Schulden auf 500'000 Restwert). Von seinem Haus gehören ihm statt 120'000 oder 20% nur noch 20'000 oder 4%. Er hat 83% des im Haus steckenden, angesparten Eigenkapitals verloren. (Bei Wertverlusten von 20% oder mehr - realistischerweise wird es das geben – verliert der Schuldner 100% oder mehr: es bleiben Nettoschulden, für die das gesamte Familieneinkommen und anderweitiges Vermögen haftet). Welche Bank macht sich da keine Sorgen!? Er muss 80'000 tilgen (woher nehmen?! ) und kann nur noch 325'000 zu günstigen 1. Hypothek Bedingungen leihen; muss auf 65'000 ca. 1% mehr zahlen.

Ich stehe Ihnen gerne für Details zur Verfügung

Mit freundlichen Grüssen

Heinrich Wiemer