

Volkswirtschaftsdirektion des
Kantons Zürich
Herr RR Ernst Stocker
Postfach

Lindau, 11.10.2011

8090 Zürich

Ihr Schreiben vom 3.10.2011 „Aussagen des BFO in Newsletters“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Stocker

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 3. Oktober 2011, welches in Kopie auch an alle Medien ging. Es freut uns, dass Sie unseren Mitglieder-Newsletter regelmässig lesen. Dieser steht auch Nicht-Mitgliedern zur Verfügung, so auch den zahlreichen Medienvertretern, die sich von sich aus auf den Verteiler setzten und diese wichtigen Informationen sehr aktiv konsumieren. Diese Newsletter geniessen eine so hohe Anerkennung, dass sie dann oft der Anlass für Artikel oder weitere Medienberichte sind.

Dass Sie sich auf diesem Weg Stellung zum Abstimmungskampf vom 27. November nehmen, erstaunt uns sehr. Gerne hätten wir von Ihnen in gleicher Art und Weise eine Richtigstellung der Unwahrheiten, die durch die Gegner der Behördeninitiative geäussert werden. Mehr dazu jedoch am Schluss unseres Schreibens.

Nun aber zu den von Ihnen bemängelten Behauptungen in unseren Newslettern:

- Alle Verbindlichkeiten, die ein Staat oder ein Kanton übernimmt, ob nun von einem börsenkotierten Privatunternehmen wie der Flughafen Zürich AG oder von natürlichen Personen, gefährdet potentiell das Steuersubstrat. Die Einnahmen eines Kantons bestehen aus den Steuern ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie der im Kanton domizilierten Unternehmungen. Am Schluss der „Nahrungskette“ stehen nahezu ausschliesslich die Steuereinnahmen, welche für die Ausgaben, egal welcher Art, herangezogen werden. Gerade als SVP-Regierungsrat sollte ihnen diese Tatsache mehr als nur bewusst sein. Aus dieser Logik heraus argumentieren wir – und werden dies auch künftig so handhaben – dass hinter allen Verbindlichkeiten, die der Kanton im Zusammenhang mit dem Flughafen übernimmt, der Steuerzahler steht. Und Verbindlichkeiten werden schneller zu Ausgaben als man denkt.
- Ob der Lärmfonds (AZNF) die künftigen Entschädigungszahlungen sowie die Schallschutzausgaben zu 100 Prozent decken kann, bezweifeln wir. Diese Zweifel hat offenbar auch die Flughafen Zürich AG, die im Jahre 2008 auf eine Garantie des Kantons (=Steuerzahler) zurückgreifen musste, da die mutmassliche Belastung den Ertrag und das Vermögen des AZNF bei weitem übersteigt. Am Ende des Tages kann es also durchaus sein, dass der Steuerzahler die Differenz, die er heute bereits vorfinanziert, nicht zurück erhält.

- Die Flughafen Zürich AG hat im Geschäftsjahr 2010 den Lärmfonds AZNF mit SFr. 1'036'000 für Enteignungen belastet. Davon ging kein einziger Franken an die Liegenschaftbesitzer sondern stellten zu 100 Prozent eigene Unkosten für Anwälte, Gutachten etc. dar. Bei dieser Aussage bleiben wir und Sie als Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG sollten eigentlich auch davon Kenntnis haben. Sie finden diese Angaben im Geschäftsbericht 2010, ansonsten können wir Ihnen gerne weiter helfen. Die von Ihnen erwähnte Auszahlung an die Liegenschaftbesitzer ist aus den Mitteln des vom Kanton übernommenen Anteils des Lärmfonds geflossen und hat nichts mit unserer Aussage zu tun.
- Die Gelder des AZNF werden missbräuchlich verwendet. Auch hier bleiben wir bei unserer Interpretation. Der von Ihnen angesprochene Zusatzvertrag zur Privatisierung der Flughafen Zürich AG aus dem Jahre 2001 mit der Übernahme von sogenannten „alten Lärmverbindlichkeiten“ beruhte auf einem Reglement des AZNF, welches nie veröffentlicht wurde. Das von Ihnen angesprochene Reglement wurde erst viele Jahre nach dem Zusatzvertrag und auch nur in abgeänderter Version veröffentlicht. Der Zürcher Steuerzahler hat nie erfahren, ob zum Zeitpunkt der Übernahme von alten Verbindlichkeiten im Jahre 2001 die heute praktizierte Plünderung des Lärmfonds tatsächlich dem Reglement entsprochen hat. Die Jahre später gemachten Änderungen legalisieren zwar den heutigen Missbrauch, entsprechen jedoch nicht dem vom Kanton Zürich akzeptierten Reglement aus dem Jahre 2001. BFO hat bereits im Jahre 2004 aufgedeckt, dass die Flughafen Zürich AG sich sämtliche Gelder des AZNF selber als Darlehen auszahlte. Unsere Aufklärungen haben dazu geführt, dass der AZNF im März 2006 auf juristisch eigenständige Beine gestellt wurde.
- Zum Verlust im AZNF durch die Anleihe Sigma: Es ist uns schleierhaft, wie Sie als Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich eine zum Zeitpunkt der Teilung wertlose Anleihe als werthaltig und zum Nominalbetrag akzeptieren konnten! Mit welcher Bonität diese Anleihe zu einem früheren Zeitpunkt ausgestattet war, ist völlig irrelevant. Am Tag der Teilung werden die Werte ermittelt und ein wertloses Papier ist nun mal nichts wert. Wenn Sie als Volkswirtschaftsdirektor eine Verpflichtung im Namen der Zürcher Steuerzahler eingehen, dann sollten Sie auch den Wert des Substrates hinterfragen, der Ihnen für die Begleichung dieser Verpflichtung zur Verfügung steht. Je weniger im Lärmfonds drin ist, desto mehr muss der Zürcher Steuerzahler vorfinanzieren.
- Wer zahlt für allfällige Pistenausbauten? Bis und mit heute wurde jede einzelne Bauetappe am Flughafen Zürich durch den Zürcher Steuerzahler mitgetragen. Die 5. Ausbauetappe, wenige Tage vor der Privatisierung beendet, kostete den Steuerzahler über 800 Millionen Franken! Die von Ihnen angesprochenen Investitionen der Flughafen Zürich AG, die seit der Privatisierung selber getragen wurden, beschränken sich zum grössten Teil auf das Shopping- und Freizeitcenter. Die Flughafen Zürich AG hat nicht die Mittel, einen Pistenausbau nach der von Ihnen gewünschten Variante J selber zu finanzieren. Im Februar 2005 hat BFO publik gemacht, dass die Flughafen Zürich AG an einer Präsentation vom 11. Februar 2005 durch Josef Felder die Forderung aufstellte, den Lärmfonds und damit alle Verbindlichkeiten hieraus an eine vom Bund übernommene Trägerschaft zu übertragen.
http://www.fluglaerm-ost.ch/flop/files/resolution_flughafen_10_02_05.pdf
 Wir wollen damit aufzeigen – und können dies noch mit unzähligen weiteren Beispielen untermauern – dass die Flughafenlobby in der Vergangenheit mehrfach versuchte (teilweise unterstützt durch den Zürcher Regierungsrat), die Gewinne zu privatisieren und die Kosten zu sozialisieren. Unter dem Deckmantel der Lärmbekämpfung und der vom Bund auferlegten Betriebsvariante wird die Flughafen Zürich AG wiederum versuchen, die Kosten eines Ausbaus dem Zürcher Steuerzahler aufzubürden.

- Zu guter Letzt gestatten wir uns noch eine Lektion in Börsenkunde: Der Kanton Zürich ist der grösste Aktionär beim Flughafen Zürich. Diese Beteiligung ist Volksvermögen. Eine Investition in Milliardenhöhe – auch wenn durch den Flughafen selber finanziert – beeinflusst schlussendlich das Volksvermögen unserer Bürgerinnen und Bürger. Tragen Sie Sorge für unser Vermögen, so wie von einem SVP-Vertreter in Werbeslogans stets versprochen wird.

Nun zu den von uns gewünschten Richtigstellungen zu Behauptungen von Gegnern des Ausbaustopp der Pisten. In gleicher Weise wie mit Ihrem Brief an uns bitten wir Sie dringend, folgende Falschbehauptungen richtigstellen zu lassen:

- Ein Ausbauverbot verunmöglicht jegliche Entwicklung des Flughafens: Richtig ist, dass mit oder ohne Ausbau die gleiche Entwicklung sprich Anzahl der Flugbewegungen stattfinden können.
- Ein Ausbauverbot verordnet ein Denkverbot: Richtig ist, dass die Planung einer Pistenverlängerung bereits 2005 an die Planungsfirma Basler und Hofmann vergeben wurde und entsprechende Pläne liegen bereits vor.
- Durch ein Ausbauverbot rechnen sich Investitionen für den Flughafen nicht mehr: Sie haben in Ihrem Brief an uns selber erwähnt, dass der Flughafen seit 2001 täglich eine Million Franken investiere. Gab es denn seit 2001 einen Ausbau oder wieso rentieren diese Investitionen?
- Ein Ausbauverbot führt zu einem Arbeitsplatzabbau: Korrekt ist, dass die Kapazitätsgrenze mit oder ohne Ausbau bei 350'000 Flugbewegungen liegt. Glaubt man an die Korrelation zwischen Arbeitsplätzen und Flugbewegungen, sind diese in beiden Fällen identisch.
- Eine Pistenverlängerung würde die Sicherheit erhöhen: Welche Sicherheit? Ist ein Landeanflug auf die verlängerte Ostpiste (2900 Meter) um 10:00 Uhr Ortszeit denn sicherer als der heute praktizierte Nordanflug (3700 Meter Pistenlänge) zur gleichen Zeit? Dabei bleibt die Ostpiste nach wie vor wegen der topografischen Hindernisse als einzige Piste eines Grossflughafens in Europa unkategorisiert. Die Sicherheitsmängel, resp. Einschränkungen der Sichtminima hat mit der Länge der Piste 28 in keinsten Art und Weise etwas zu tun.

Wir geben Ihnen hier in aller Deutlichkeit zu bedenken, dass die Piste 28 – ob mit oder ohne Ausbau - nach wie vor bestehende ICAO-Empfehlungen verletzt, Empfehlungen, deren Einhaltung das BAZL notabene (!) forderte, bis diese sicherheitsrelevante Auflage durch ein Gericht gestrichen wurde. Das Argument „Sicherheit“ wird hier also lediglich taktisch und in – hart ausgedrückt – fahrlässiger Weise vorgeschoben.

Gerne erwarten wir ein gleiches Engagement Ihrerseits bei der Wahrheitsfindung der Gegner eines Ausbaustopps. Bei dieser Gelegenheit seien Sie auch auf das Abstimmungsergebnis im Kantonsparlament hingewiesen, welches sich – zum wiederholten Male! – klar für einen Ausbaustopp der Pisten ausgesprochen hat. Wenn Sie sich also im Abstimmungskampf engagieren, dann bitte für die Wahrheit und gemäss den Beschlüssen des Kantonsrates und nicht für ein NEIN beim Ausbaustopp.

Leben statt Lärm; auch in den nicht an den Zürichsee angrenzenden Gemeinden.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen für ein persönliches Gespräch gerne zur Verfügung. Sie haben sicher auch Verständnis dafür, dass wir unsere Replik ebenfalls der Presse zur Verfügung stellen.

Freundliche Grüsse

Bürgerprotest Fluglärm Ost

Bernhard Aepli