

10.3568 – Interpellation

## Public-Private-Partnership bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen?

Eingereicht von            André Reymond  
Einreichungsdatum        18.06.2010  
Eingereicht im             Nationalrat  
Stand der Beratung        Erledigt

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. In den derzeitigen Modellen zu Finanzierung, Realisierung und Betrieb von Infrastrukturen des Strassen- und des Schienenverkehrs liegt die Zuständigkeit fast ausschliesslich beim Bund. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis (rasche Verfügbarkeit des Kapitals ohne erhebliche Steuererhöhungen, schnellere Bauzeiten, geringere Baukosten, effizienterer Betrieb der Infrastrukturen, Risikoverlagerung auf den privaten Sektor) hätte im Vergleich dazu die Finanzierung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen über Public-Private-Partnerships (PPP) beim Bau von gebührenfreien Autobahnen (Private Finance Initiative) und von Eisenbahninfrastrukturen?

2. Hat der Bundesrat Studien zu diesem Thema in Auftrag gegeben oder hat er vor, dies zu tun? Wenn ja, wann werden diese Studien veröffentlicht?

3. Ist der Bundesrat - angesichts der Tatsache, dass die Bundesverfassung Gebühren für die Benützung der Strassen grundsätzlich untersagt, nicht jedoch für den Eisenbahnverkehr - bereit, PPP für Infrastrukturprojekte im Eisenbahnverkehr (Magnetschwebbahn Swiss-Rapide-Express) zuzulassen? Wenn nicht, aus welchen Gründen nicht, wo es doch in Schanghai, zwischen dem Flughafen und dem Osten der Stadt, ein Beispiel für eine erfolgreiche Magnetschwebbahn gibt?

### Begründung

In den (Westschweizer) Medien wurde jüngst der Nutzen von PPP-Modellen bei der Finanzierung und Realisierung von (Schienen-)Verkehrsinfrastrukturen gepriesen. Es wäre nun wichtig zu wissen, ob diese Modelle ein günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen als die derzeitigen Finanzierungs-, Realisierungs- und Betriebsmodelle für Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene), dies namentlich im Bereich des Eisenbahnverkehrs, da ja PPP-Modelle, die eine Strassenbenützungsgebühr vorsehen, durch Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung grundsätzlich untersagt sind.

### Antwort des Bundesrates vom 01.09.2010

1. Der Bundesrat unterstützt die Möglichkeit der Bildung von öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP) und pflegt deshalb eine sehr intensive Zusammenarbeit mit dem privaten Sektor. Eine PPP kann durch Prozessorientierung bei der Leistungserstellung, Lebenszyklusorientierung, optimalen Aufteilung der Risiken, spezifischen Allokation von Ressourcen und durch die Nutzung von Innovationskraft der Privatwirtschaft zu einem effizienteren und effektiveren Einsatz öffentlicher Mittel beitragen. Die Verwaltungseinheiten haben mit Artikel 52a der Finanzhaushaltsverordnung vom 5. April 2006 (SR 611.01) die rechtliche Vorgabe, bei der Aufgabenerfüllung in geeigneten Fällen die Möglichkeit einer vertraglich geregelten längerfristigen Zusammenarbeit mit privaten Partnern zu prüfen. Die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) hat eine Weisung erlassen, welche den Umgang mit PPP-Projekten in der Bundes-

verwaltung regelt. Diese führt auf, dass ein Projekt nur in Form von PPP abgewickelt werden darf, wenn damit eine wirtschaftliche Mittelverwendung (Kosten-Nutzenverhältnis) erreicht wird.

Der Bundesrat sieht Möglichkeiten von PPP vorab in den Bereichen des Verwaltungshochbaus, der Informatik, der Kultur und des Militärs. Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur gestalten sich die Anwendungen von PPP für den Bund schwieriger.

Wie vom Parlament gewünscht, hat der Bundesrat im Rahmen des Projekts Bahn 2030 (gemäss Art. 10 Abs. 6 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom 20. März 2009; SR 742.140.2) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) den Auftrag erteilt, PPP als Finanzierungsvariante für die geplanten Infrastrukturprojekte zu prüfen.

Im Bereich der Strassenfinanzierung ist Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung (SR 101) der Entfaltung von PPP-Lösungen hinderlich. Der Bundesrat sieht daher zurzeit keinen Anlass, die geltenden Finanzierungsmechanismen zu verlassen.

2. Grundsätzlich liegen zum Thema PPP bereits viele Studien vor. So liess der Bund im Jahr 2001 überprüfen, ob eine PPP-Lösung für die Umfahrung Rapperswil/SG, für die eisenbahntechnische Ausrüstung im Lötschbergtunnel und für die Metro M2 in Lausanne sinnvoll wäre. Für die Prüfung von PPP als Finanzierungsvariante für Bahn 2030 wurde spezifisch eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Eignung von PPP zur Finanzierung von Eisenbahnprojekten darlegen wird. Die Studie beinhaltet neben der Ermittlung der Kosteneffizienz von Infrastrukturprojekten im Rahmen einer PPP-Lösung auch fördernde und/oder hemmende Rahmenbedingungen. Die Ergebnisse der Studie werden in der zweiten Hälfte 2010 vorliegen und in das Projekt Bahn 2030 einfließen. Zudem ist der Bund (über das VBS) Mitglied des Vereins PPP Schweiz, der einen Beitrag zur Lancierung und Umsetzung von PPP in der Schweiz leistet, Pilotprojekte begleitet und standardisierte Methoden erarbeitet. Weiter nahm der Bund (vertreten durch das BAV und die EFV) direkt Einsitz im Steuerungsausschuss des Projekts Transrun (Bahntunnel zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds), als im Rahmen einer Vorstudie eine PPP-Lösung geprüft wurde. So konnten erste Erfahrungen mit einer konkreten PPP-Prüfung im Bahnbereich gesammelt werden. Der Kanton Neuenburg kam in der Vorstudie zum Schluss, dass eine PPP-Lösung teurer wäre als eine herkömmliche Finanzierung. Auch die ersten Erkenntnisse aus der Studie zur Bahn 2030 zeigen, dass die Rahmenbedingungen der integrierten und angebotsseitig stark vernetzten Bahn PPP-Lösungen für die Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten erschweren.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Strasseninfrastruktur-Grossprojekten wird der Bericht auch in Bezug auf das Postulat der KVF-SR 09.3000, "Sanierung des Gotthard-Strassentunnels", Ausführungen zu PPP enthalten.

3. Der Bundesrat unterstützt die Möglichkeit der Bildung von PPP zur Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturprojekten. In welchem Rahmen PPP als Finanzierungsmöglichkeit von Eisenbahninfrastrukturprojekten herangezogen werden können, werden die Ergebnisse der erwähnten Analysen zeigen.

Der Bundesrat sieht sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage, das Projekt Swiss Rapid Express abschliessend zu beurteilen. Dazu fehlen momentan die Grundlagen. Er wird die Möglichkeit eines allfälligen PPP im Hinblick auf die obenbeschriebenen Kriterien prüfen, wenn entsprechende Anfragen vorhanden sind.

17.12.2010 NR Die Diskussion wird verschoben.

12.12.2011 NR Der Vorstoss wird abgeschrieben, da der/die Urheber/in aus dem Rat ausgeschieden ist.