

Kampf um Strassengelder hat begonnen

GOTTHARD Bundesrätin Doris Leuthard gibt sich siegessicher und glaubt, die Referendumsabstimmung am Gotthard gewinnen zu können. Ungewohnte Töne kommen vom Kanton Zug.



JÜRGEN AUF DER MAUR UND EVA NOVAK schweiz@luzernerzeitung.ch

Eines ist nach dem Tunnelentscheid am Gotthard vom vergangenen Mittwoch bereits so sicher wie das Amen in der Kirche: Kreise des Alpenschutzes und die Ratslinie werden gegen den Beschluss das Referendum ergreifen, falls das Parlament dem Vorschlag des Bundesrates folgt.

Bundesrätin Doris Leuthard, die als Verkehrsministerin für dieses Dossier zuständig ist, lässt sich durch diese Drohungen aber nicht aus der Ruhe bringen. Das machte sie am Rande einer Veranstaltung diese Woche in Zug im Gespräch mit der «Zentralschweiz am Sonntag» klar.

Leuthard: «Es ist machbar.»

Die Verkehrsministerin gibt sich betont zuversichtlich. «Es ist machbar», erklärte sie auf die Frage, was sie so sicher mache, die Abstimmung zu gewinnen. Die CVP-Bundesrätin führt dabei gleich mehrere Argumente ins Feld, die aus ihrer Sicht dafür sorgen werden, dass das sich das Volk voraussichtlich im Jahr 2015 hinter Parlament und Regierung stellen wird. Doris Leuthard:

- «Es wird pro Richtung nur eine Fahrspur in Betrieb sein. Das wird gesetzlich verankert. Das Gleiche gilt auch für das Tropfenzählersystem für die LKW. Damit bleibt der Alpenschutz gewahrt.»

- Und: «Man darf auch die Kosten nicht vergessen. Auf lange Zeit gerechnet ist die zweite Röhre die volkswirtschaftlich bessere Lösung. Grund: Vom jährlichen Unterhaltsbudget wird dies 13 Prozent, das heisst 190 Millionen Franken absorbieren – die reine Sanierungsvariante fast das Doppelte.»

Zuger Regierungsrat ist skeptisch

Doch Widerstand ist Leuthards Tunnelplänen gewiss – bis weit ins bürgerliche Lager. In der Zentralschweiz fürmiert sich bereits Widerstand, der im Laufe der Debatte noch zunehmen dürfte. So spricht sich nicht nur die Uerner Regierung, sondern auch die Behörden in Stadt und Kanton Luzern gegen die Tunnelpläne aus. Zu ihnen gesellt sich mit dem Zuger Volkswirtschaftsminister Matthias Michel (FDP) nun noch ein weiterer bürgerlicher Spitzenpolitiker. Weil weder die Konferenz für den öffent-

lichen Verkehr noch die Baudirektorenkonferenz sich bisher zur Vorlage äussern, will Michel nur seine persönliche Meinung kundtun. Doch diese hat Sprengstoff. Er stellt den bundesrätlichen Entscheid als Ganzes in Frage.

Es sei schwierig, eine Prognose zu machen, wie das Referendum ausgehen könnte, sagt Michel. Er glaube aber, dass in der Bevölkerung das Bewusstsein für die Finanzierbarkeit wachse. «Es wäre deshalb ehrlich zu fragen. Sind Sie bereit, einen höheren Vignetten-Preis zu bezahlen für die zweite Röhre am Gotthard?» Und: «Ob angesichts der erhöhten Sensibilisierung betreffend Finanzierbarkeit das Volk bereit ist, 1 Milliarden Franken in die Röhre zu stecken statt anderswo, zum Beispiel in den Agglomerationen einzusetzen, bezweifle ich.»

Für Michel ein falsches Signal

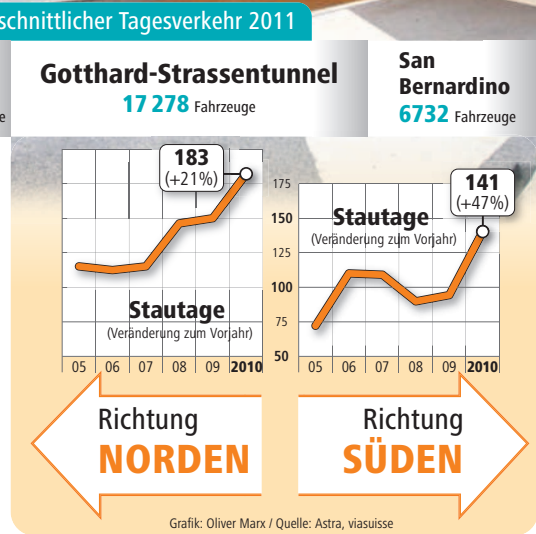
Der Zuger FDP-Magistrat ist persönlich jedenfalls einer zweiten Tunnelröhre gegenüber skeptisch eingestellt. «Das Signal, das ausgesendet wird, ist falsch», macht Michel gegenüber der «Zentralschweiz am Sonntag» klar. Er frage sich, ob unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsverlagerung die Mittel tatsächlich richtig eingesetzt seien. Man setze ein falsches Zeichen, «wenn man einen zweiten Strassentunnel realisieren will,

bevor der jetzt für viel Geld gebaute Neat-Tunnel in Betrieb ist. Und er frage sich, ob nicht an anderen Orten das Geld fehle, wenn es nun für den Strassentunnel gebraucht wird.

Viel besser wäre wohl, das Geld für den Bau des Vier-Meter-Korridors oder für einen neuen Axentunnel zu nutzen. Auch die vom Bundesrat als Argument für die zweite Röhre ins Feld geführten hohen Kosten für die Installation einer Rollenden Landstrasse für die Zeit der Tunnelanierung, lässt Michel so nicht gelten. Das müsse nicht «zwingend falsch ausgegebenes Geld» sein, betont Michel. Er sei überzeugt, «dass man diese Terminals so installieren könnte, dass sie langfristig sinnvoll genutzt werden könnten».

Economisuisse zweifelt an Kosten

Widerstand gegen die bundesrätlichen Pläne und Argumente kommt auch aus der Wirtschaft. Der Wirtschaftsdachverband Economisuisse, der eine PPP-Lösung, eine öffentlich-private Partnerschaft, anstrebt, weist das Argument von Leuthard, ein Tunnelbau durch den Bund komme günstiger, weit von sich. «Das Gegenteil ist der Fall», sagt Kurt Lanz, Mitglied der Geschäftsleitung von Economisuisse. «Erfahrungen im Ausland zeigen, dass aus PPP-Projekten 10



bis 15 Prozent günstigere Kosten resultieren.» Lanz verweist auf die Studie von Economisuisse, welche eine Konzession für 50 Jahre vorsieht, in denen der Tunnel durch Private gebaut, betrieben und unterhalten würde. «Nach Ablauf dieser Frist würde das Bauwerk kostenlos an den Bund zurückfallen. Der Konzessionär wurde am Schluss sogar 1 Milliarde für spätere Sanierungsarbeiten zusätzlich auszuhändigen – so spart

der Bund zuerst 2,8 Milliarden und bekommt dann erst noch 1 Milliarde mit auf den Weg, um den späteren Unterhalt zu finanzieren.» Deshalb sei eine solche PPP-Lösung «finanzpolitisch sehr interessant». Die Kosten sind auch für den Präsidenten des Vereins PPP Schweiz zentral. PPP werde deshalb spätestens bei der Beratung im Parlament wieder zum Thema, gibt sich Bösch zuversichtlich (siehe Box).

«Spätestens bei der Finanzierung werden wir zum Thema»

Lorenz Bösch, der Bundesrat will die zweite Röhre, aber kein PPP-Projekt, keine öffentlich-private Partnerschaft. Was heisst das jetzt?

Lorenz Bösch: PPP ist immer eine partnerschaftliche Projektverantwortung zwischen dem Staat und der Privatwirtschaft. Der Bundesrat hat vorerst einen verkehrspolitischen Entscheid gefällt. Ob der Tunnel gebaut wird, wird sich voraussichtlich an der Urne entscheiden. Dass er sich gegen ein PPP-Projekt ausgesprochen hat, haben wir zur Kenntnis genommen.

Aber?

Bösch: Wir sind nach wie vor der Überzeugung, dass sich das Gotthardstrassentunnel-Projekt als PPP-Vorhaben eignen würde. Ich denke, es wird spätestens dann wieder zum Thema, wenn im Parlament die Finanzierung zur Debatte steht. Wir sind jedenfalls der Auffassung, dass ein PPP-Projekt genau deshalb eine gute Alternative sein könnte.

Der Bundesrat wird seine Meinung über kurz oder lang kaum ändern.
Bösch: Wir würden es begrüssen, wenn der Bundesrat bereit wäre, in der Projektentwicklung die Variante am Objekt ernsthaft und professionell zu prüfen. Das heisst: Die Planung der zweiten

Röhre sollte nach der PPP-Methodik an die Hand genommen werden. Nur so wird man herausfinden, ob PPP überlegen ist oder nicht. Ergibt sich nach dieser Prüfung das Resultat, dass PPP nicht von Vorteil ist, soll darauf verzichtet werden.

Was wären denn die Vorteile eines PPP-Tunnels?

Bösch: Bei der Entwicklung von PPP-Projekten wird teilweise anders vorgegangen, und die Planung wird mit einer gründlichen Wirtschaftlichkeitsprüfung begleitet. So werden beispielsweise die Wirtschaftlichkeit und auch die Risiken über einen ganzen Lebenszyklus eines Bauvorhabens analysiert und mit der konventionellen Beschaffung verglichen. Das führt zu einer grösseren Transparenz bei den Kosten und den Projektrisiken nicht nur, was die Investitionskosten betrifft, sondern auch im künftigen Unterhalt und Betrieb. Diese Erkenntnisse in der Projektentwicklungsphase sind von allgemeinem Nutzen, auch wenn schliesslich auf die Realisierung als PPP-Projekt verzichtet wird. Wir finden, die Stimmbürger hätten bei einem so teuren Projekt, wie es die zweite Röhre am Gotthard ist, die Erkenntnisse aus dieser Analyse verdient.

Käme ein PPP-Projekt günstiger?
Bösch: Aufgrund der heutigen Datenlage gibt es berechtigte Hinweise, dass die Realisierung als PPP-Projekt eine höhere Kosteneffizienz ermöglicht. Diese entstehen aus der Teilung der Risiken zwi-



«Wir haben Anzeichen dafür, dass für dieses Projekt private Investoren gefunden werden können.»

LORENZ BÖSCH, PRÄSIDENT VEREIN PPP SCHWEIZ

sehen dem Staat und den privaten Partnern, die sonst der Staat alleine trägt, sowie der systematischen Lebenszyklus-

kostenbetrachtung. Das ist im PPP-Modell nicht nur Theorie, sondern wird durch finanzielle Anreize quasi erzwungen. Wie hoch diese Effizienzgewinne sein werden, kann nur über die konkrete Projektentwicklung nach der PPP-Methodik ermittelt werden.

Aber ohne Maut ginge es nicht?

Bösch: PPP setzt nicht zwingend die Einführung einer Mautgebühr am Gotthard voraus. PPP ist mit und ohne Maut umsetzbar. Vorstellbar wäre auch eine sogenannte Schattenmaut, indem der Bund die Privaten über ein Kennzahlensystem im Betrieb entschädigt (beispielsweise Frequenzen, Verfügbarkeit des Tunnels). Es geht letztlich um die Frage, ob einfach alle Treibstoffbezügler zusätzlich in die Tasche greifen sollen oder ob nur jene zur Kasse gebeten werden, die den Gotthardtunnel benutzen. Das ist keine PPP-Frage, sondern eine politische.

Wenn auf die Maut verzichtet wird, wären die Investitionen für Private einfach grösser?

Bösch: Die Frage der Höhe der Abgeltung der Leistungen der privaten Partner ist nicht eine Frage der Maut. Wenn die Maut von den privaten Partnern nach

Regeln des Bundes direkt erhoben wird, wäre dies eine Frage des höheren Risikos der Privaten. Investoren steigen in ein Projekt ein, das mutmasslich eine minimale Rendite ermöglicht. Und für den Staat ist es interessant, wenn das Projekt nicht teurer wird, als wenn er selber realisiert und seine Risiken noch mit den privaten Partnern geteilt werden können. Dies gelingt dann, wenn über PPP durch die Zusammenarbeit zwischen Privaten und dem Staat Effizienzgewinne realisiert werden können, die sonst nicht realisierbar sind. Wir haben Anzeichen dafür, dass für dieses Projekt private Partner und Investoren gefunden werden können. Langfristige und relativ sichere Anlagerenditen, auch wenn sie eher tief sein werden, sind für Anleger mit langfristigen Verpflichtungen, wie Rentenfianzierungen nicht uninteressant.

INTERVIEW JÜRGEN AUF DER MAUR jurg.aufdermaur@zentralschweizamsonntag.ch

HINWEIS

► Der ehemalige Schweizer Regierungsrat Lorenz Bösch ist Präsident des Vereins PPP Schweiz, der sich für eine öffentlich-privat Partnerschaft, ein sogenanntes Public-Private-Partnership-Modell, stark macht. ◀