

Gute und schlechte Erfahrungen mit PPP

Public-Private Partnerships werden in der Schweiz noch relativ selten realisiert. An einer Fachtagung in Bern wurden Projekte aus dem europäischen Ausland vorgestellt und mögliche Probleme diskutiert. Fazit: Bei sorgfältiger Planung kann sich PPP lohnen. Doch der Teufel steckt im Detail. Von Paul Batt

Die Warnung ist in englischen Bahnhöfen allgegenwärtig: «Mind the gap», achten Sie auf die Lücke zwischen Zug und Perronkante. Auf diese Wendung bezog sich Ludo Schoekaert. Er ist Generaldirektor des Finanzkonzerns Dexia, der weltweit in der privaten Erfüllung öffentlicher Aufgaben tätig ist. An einer Fachtagung zum Thema PPP in der Schweiz wies Schoekaert auf die «gap» zwischen Erwartungen an Public-Private Partnerships und den tatsächlichen Erfahrungen damit hin. «Das Kürzel PPP ist keine Zauberformel», hielt Schoekaert fest.

Mit PPP können auf elegante Weise Finanzlöcher gestopft werden, welche die öffentliche Hand an der Erfüllung ihrer Aufgaben hindern. So werden in Grossbritannien seit längerem Schulhäuser von Privatfirmen saniert, welche die Anlagen anschliessend im Auftrag des Staates betreiben. Deutsche Gemeinden in Finanznöten wenden sich ebenfalls diesem Vor-

gehen zu.

Neuere PPP-Projekte in Österreich und Spanien betreffen Verkehrsinfrastrukturen wie Autobahnen oder Umfahrungsstrassen, die von privaten Konsortien erstellt und betrieben werden. Das Entgelt dafür ist an ein Bonus-Malus-System gekoppelt. Es setzt die finanziellen Anreize, für welche die Einrichtungen betriebsbereit und in gutem Zustand gehalten werden.

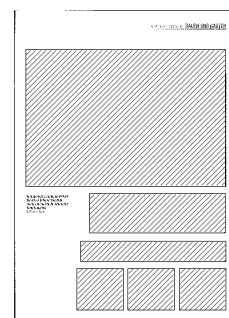
An einer vom Verein PPP Schweiz durchgeführten Tagung in Bern wurde einerseits von Erfahrungen mit öffentlichen-privaten Projekten im Ausland berichtet. Auf der anderen Seite legten Vertreter von Bund und Kantonen vorläufige Resultate einer PPP-Evaluation für die Schweiz vor. Dabei wurden vor allem die durchaus faszinierenden Potenziale von PPP-Projekten in den Vordergrund gestellt.

Bitte keine Euphorie

In den Referaten wurde allerdings Euphorie vermieden. Alt Ständerat

Thomas Pfisterer, Präsident des Vereins PPP Schweiz, forderte ein genaueres Hinschauen. Bei der Projektierung öffentlicher Infrastrukturen solle geprüft werden, ob eine Realisierung mittels PPP in Frage komme und ob die öffentliche Hand dabei billiger fahre.

Erfahrungen im Ausland zeigen, dass Projekte mittels PPP zuweilen günstiger und schneller realisiert werden können als bei einer rein staatlichen Trägerschaft. PPP Schweiz schlägt deshalb vor, anhand ausgewählter Pilotprojekte erste Erfahrungen zu sammeln. «Es geht jetzt darum, Bäume zu pflanzen», sagte Pfisterer. Bei den Bundesverwaltungen sind die Überlegungen zu konkreten Projekten



schon recht weit fortgeschritten. Laut Pierre-Alain Rumley, Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), hat eine Arbeitsgruppe bereits eine «geeignete» Finanzierungslücke ausgemacht: Die Sanierungs- und Ausbauprojekte der 30 Agglomerationsprogramme. Für diese Programme hat der Bund eine Mitbeteiligung von 3,5 Milliarden Franken in Aussicht gestellt. Das Gesamtinvestitionsvolumen hat bereits 17 Milliarden erreicht. Laut Rumley sieht das ARE darin durchaus ein PPP-Potenzial. Konkret würde die Privatwirtschaft Verkehrsinfrastrukturen und Rollmaterial bereitstellen und über mehrere Jahrzehnte hinweg auf eigene Rechnung betreiben. Nach einem genauen Konzept hätten Kantone und Gemeinden ausschliesslich für die erbrachten Leistungen zu bezahlen.

Keine Sündenböcke

Dass bei PPP-Projekten ausgerechnet an den Verkehr gedacht wird, ist nicht ohne Ironie. Im Ausland hat man damit nicht nur gute, sondern auch ausgesprochen schlech-

te Erfahrungen gemacht. Manche Projekte entwickelten sich sogar zu regelrechten Desaster.

Dexia-Chef Schoekaert analysierte an der Berner Tagung das jüngste derartige Ereignis, die Pleite einer 2003 gestarteten PPP für die Sanierung und den Betrieb der Londoner U-Bahn. Für das Scheitern des Projektes war kein einzelner Sündenbock verantwortlich. Vielmehr wurden die Verträge unsachgemäss ausgehandelt, was üble Folgen zeitigen kann. Auch Gerhard Pötsch, Geschäftsführer einer PPP-Agentur beim österreichischen Autobahnprojekt «Ostregion», wies auf den Unterschied zwischen Wunsch und Wirklichkeit bei PPP hin. Viele PPP-Projekte seien hochkomplex. So gehe es beim Projekt «Ostregion» um den Bau, Komplettbetrieb und Unterhalt von 51 Kilometern Autobahn mit vier Tunneln während 33 Jahren. Die Realisierung sei von unerwarteten Entwicklungen und Überraschungen geprägt – nicht viel anders, als wenn der Staat allein baue.

Gesetzliche Hürden für

PPP-Modelle?

Dennoch können funktionierende Partnerschaften zwischen Staat und Privaten Vorteile bieten. Dazu gehören etwa die Sparmöglichkeiten. Detlev Knop, Direktor der Firma Bilfinger Berger, berichtete von durchschnittlich 16 Prozent Kostenersparnis bei PPP-Projekten für Schulen. Weil der private Sektor nicht bloss für den Bau oder die Sanierung zuständig sei, sondern die Gesamtverantwortung inklusive Instandhaltung und Betrieb übernehme, profitiere die Öffentlichkeit zusätzlich. Am Ende eines üblicherweise 25 Jahre dauernden Zyklus stehe zudem die Rückgabe der Bauwerke in einwandfreiem Zustand.

An der Tagung wurde auch diskutiert, inwiefern dem PPP-Modell in der Schweiz gesetzliche, politische oder strukturelle Hindernisse entgegenstehen. Fazit: Dies sei nur selten der Fall. In der Regel könnten die geplanten PPP-Projekte durchgeführt werden. Jedoch brauche die politische Akzeptanz Zeit. ■



***Im Gegensatz zu England wird die Schweizer Bahninfrastruktur immer noch durch die öffentliche Hand finanziert.
Bild: Keystone***