

Medienbeleg

PPPSchweiz

Neue Zürcher Zeitung - online, Donnerstag, 29. Mai 2008
- print, Freitag, 30. Mai 2008

Kein Goldesel, aber ein Beschleuniger

Wofür sich Public-Private Partnership (PPP) eignet

Der Beizug privater Firmen kann die Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen beschleunigen. Einsparungen ergeben sich aus der Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze bei Bau und Betrieb. Der Verein PPP Schweiz will, dass alle neuen öffentlichen Infrastrukturprojekte auf ihre PPP-Tauglichkeit geprüft werden.

P. S. Bern, 29. Mai

Seit 2006 engagiert sich der von Vertretern des Bundes, einzelner Kantone und Städte sowie der Wirtschaft und der Wissenschaft getragene Verein PPP Schweiz dafür, dass die in anderen Ländern bereits etablierte Kooperation des Staates mit privaten Investoren bei Bau und Betrieb neuer öffentlicher Bauwerke auch hierzulande Fuss fasst. Bis anhin ist der Begriff der Public-Private Partnership in der Schweiz ausser bei Sportstadien mit gemischten Nutzungen ein Schlagwort geblieben. Eines, zu dem Politiker gerne greifen, wenn eine Lücke zwischen Wünschen und verfügbaren öffentlichen Mitteln manifest wird, wie derzeit beim Vorhaben zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB). An einer Fachtagung, die der Verein am Donnerstag durchführte, wurde indessen deutlich, dass sich just dieser Fall kaum für einen Bezug privater Investoren eignet.

Betrieb als zwingendes Element

An der Veranstaltung wurde erörtert, bei welchen öffentlichen Infrastrukturvorhaben sich eine Zusammenarbeit des Staates mit Privaten lohnen könnte. Zum einen, weil sich dadurch die Effizienz in der Abwicklung der Projekte steigern lässt, und zum anderen, weil sich Vorhaben, die politisch auf die lange Bank geraten, so beschleunigen lassen. Entscheidende Voraussetzung dafür ist, wie ETH-Bauplaner Hans-Rudolf Schalcher ausführte, dass die privaten Partner der öffentlichen Hand ein Bauwerk nicht nur erstellen, sondern dieses während zwei bis drei Jahrzehnten auch betreiben. Blosser Vorfinanzierungen durch Private lohnen sich nicht, weil staatliche Körperschaften zu erheblich günstigeren Konditionen Geld aufnehmen können.

Effizienzgewinne resultieren vielmehr daraus, dass beim Bau und bei dessen langfristigem (technischem) Betrieb Grundsätze der Privatwirtschaft zum Tragen kommen. Das Investitionsvolumen bewegt sich dabei laut Schalcher idealerweise zwischen 20 und 500 Millionen Franken. Darunter seien die Transaktionskosten zu hoch, darüber die Risiken zu gross. - In Deutschland, wo die Zahl der pro Jahr so abgewickelten Projekte von 2002 bis 2007 von 2 auf 30 und das Investitionsvolumen von 65 auf 845 Millionen Euro zunahm, liegt die durchschnittliche Reduktion des Aufwandes über die ganze Vertragszeit in einer Grössenordnung von 15 Prozent. Zu einem grossen Teil handelt es sich dort um Gebäude für Schulen oder Verwaltungen. Grundlage der Projekt-Partnerschaften sind Konzessionsverträge, in denen der Staat Aufgaben und Abgeltungen präzise zu formulieren hat. Die Vergabe sowohl des Baus als auch des Betriebs an Private bedingt, dass es sich bei den Vorhaben um eingermassen geschlossene Systeme handelt.

Virtuelle PPP als Effizienzgewinn

Während dies auf Gebäude in der Regel zutrifft und ein Investor nach der Fertigstellung problemlos Unterhalt und Vermietung übernehmen kann, ist dies nicht bei allen

Verkehrsbauten der Fall. Im Falle von ZEB, in dem es darum ginge, einzelne Vorhaben vorzufinanzieren, weil sie früher benötigt werden, als Bundesmittel vorhanden sind, handelt es sich um eine Reihe verschiedener Bauwerke, die zusammen die Attraktivität eines engmaschigen landesweiten Netzes steigern; insofern werden sich auch einzelne von ihnen nicht isoliert betreiben lassen. Anders liegen die Dinge bei Vorhaben des Agglomerationsverkehrs, wie Pierre-Alain Rumley ausführte, der Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung. Als Beispiele, die sein Amt gerne als PPP-Pilotprojekte sähe, nannte er den «Trans-Run», eine neue direkte Schienenverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, sowie die angedachte Stadtbahn zwischen Zürich Altstetten und Killwangen bzw. Baden im Limmattal.

Neuenburger Studie

Beide Vorhaben könnten durch den Einstieg Privater beschleunigt werden; in Neuenburg hat der Kanton eine Studie zur Tauglichkeit von PPP in Auftrag gegeben, dies- und jenseits der Grenze zwischen Zürich und dem Aargau ist man noch nicht so weit. Als geeignet erachten die PPP-Promotoren auch einzelne Strassenabschnitte, beispielsweise, falls das wieder ein Thema werden sollte, eine zweite Röhre durch den Gotthard, wie Hans-Rudolf Schalcher sagte. In der Schweiz versprechen sich die PPP-Promotoren bereits Effizienzgewinne, falls ihr Modell bei Planung, Bau und Betrieb öffentlicher Bauten nur schon virtuell Einzug hielte - indem grundsätzlich funktional und auf den absehbaren Lebenszyklus hin ausgeschrieben würde.