

~~Public-Private Partnership in der Schweiz~~

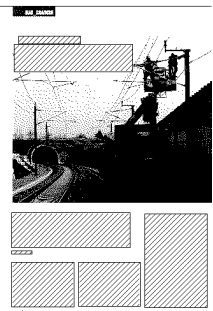
Ein Lösungsweg, aber kein Patentrezept

Public-Private Partnerships (PPP), eine Form staatlich-privatwirtschaftlicher Zusammenarbeit zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben, könnten auch in der Schweiz Realität werden. Es dürfte allerdings eine gewisse Zeit dauern, solchen PPP eine breite Akzeptanz zu verschaffen.

Von Paul Batt

Wer einmal in England mit der Bahn gereist ist, erinnert sich bestimmt an die allgegenwärtige Warnung «Mind the gap». Sie erinnert an die Lücke zwischen Zug und Perronkante, die den Reisenden zum Verhängnis werden könnte. Ludo Schoekaert, Generaldirektor des weltweit in der privaten Erfüllung öffentlicher Aufgaben tätigen Finanzkonzerns Dexia, machte daraus ein Wortspiel: Er benutzte die Redewendung, um die Teilnehmer einer Fachtagung* zum Thema PPP in der Schweiz auf den «gap» (Graben, Lücke) hinzuweisen, der zwischen allfällig übertriebenen Erwartungen bezüglich Public-Private Partnerships und den tatsächlich damit gemachten Erfahrungen klafft. «Das Kürzel PPP ist keine Zauberformel», stellte er nüchtern fest.

PPP können auf elegante Weise Finanzlöcher stopfen, die es der öffentlichen Hand verunmöglichen, ihre Aufgaben zu erfüllen. So werden in Grossbritannien seit längerem Schulhäuser von Privatfirmen saniert, welche die Anlagen anschliessend im Auftrag des Staates betreiben. In Deutschland, wo die Kommunen unter Finanznöten leiden, wird zunehmend dasselbe Vorgehen gewählt. Neuere 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, das die Anreize dafür setzt, die Einrichtungen betriebsbereit und in gutem Zustand zu erhalten. An der vom 2006 gegründeten Verein PPP Schweiz** durchgeführten Tagung in Bern wurde einerseits von Erfahrungen mit öf-



Argus Ref 31515548



Public-Private-Partnership in der Schweiz

Ein Lösungsweg, aber kein Patentrezept

Immer lauter wird in der Schweiz über öffentlich-private Partnerschaften im Zusammenhang mit der Finanzierung neuer Bahninfrastrukturen nachgedacht. Die Erfahrungen im Ausland mit dieser Kooperationsform sind aber zwiespältig.

fentlichen-privaten Projekten im Ausland berichtet, andererseits legten Vertreter von Bund und Kantonen vorläufige Resultate einer PPP-Evaluation für die Schweiz dar. Es lag wohl in der Natur der Sache, dass von einheimischer Seite vor allem versucht wurde, die durchaus faszinierenden Potenziale der Public-Private Partnership aufzuzeigen.

Tritt auf die Euphorie-Bremse

Man bemühte sich dabei allerdings, jeglichen Anflug von Euphorie zu vermeiden. Alt Ständerat Thomas Pfisterer rief als Präsident des Vereins PPP dazu auf, bei der

Argus Ref 31515548

Projektierung öffentlicher Infrastrukturen in Zukunft zu prüfen, ob eine gemischte staatliche-private Realisierung in Frage komme und – als springender Punkt – ob die öffentliche Hand dabei billiger fahre. PPP sind natürlich kein Selbstzweck. Erfahrungen im Ausland zeigen, dass Projekte damit günstiger und oft auch schneller realisiert werden können als auf konventionelle Weise. Der Verein schlägt vor, gezielt anhand sorgfältig ausgewählter Pilotprojekte PPP-Erfahrungen zu sammeln; es gehe jetzt darum, «Bäume zu pflanzen», sagte Pfisterer (*siehe auch Interview auf Seite 35 in dieser Ausgabe*).

Beim Bund sind diesbezügliche Überlegungen 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 die der Bund eine Mitbeteiligung von 3,5 Milliarden Franken in Aussicht stellt, haben nämlich schon ein Gesamtinvestitionsvolumen von 17 Milliarden erreicht. Laut Rumley sieht das ARE darin durchaus ein PPP-Potenzial; die Privatwirtschaft würde dabei Verkehrsinfrastrukturen und Rollmaterial bereitstellen und das Ganze über mehrere Jahrzehnte hinweg auf eigene Rechnung betreiben; Kantone und Gemeinden hätten nach einem genau austarierten Konzept ausschliesslich für Leistungen zu bezahlen, die tatsächlich auch erbracht werden.

Desaster ohne Sündenbock

Es entbehrte allerdings nicht einer gewissen Pikanterie, dass in der Schweiz ausgerechnet im Verkehrsbereich an PPP gedacht wird. Im Ausland wurden mit solchen Systemen gute wie auch schlechte Erfahrungen gemacht. Man kann wohl von Public-Private Partnerships nicht objektiv reden, ohne auch die Desaster zu erwähnen, zu welchen sich derartige Pro-

jekte im Ausland teilweise entwickelt haben. Dexia-Vertreter Ludo Schoekaert, dessen Unternehmen in zahlreichen europäischen PPP engagiert ist, analysierte an der Berner Tagung das jüngste derartige Ereignis, die Pleite einer 2003 gestarteten PPP zur Sanierung und zum Betrieb der Londoner U-Bahn.

Nicht einen einzelnen Projektteilnehmer konnte er als Sündenbock dabei ausmachen, sondern vor allem unsachgemäss ausgehandelte PPP-Vertragswerke, die schlimme Folgen haben können. Auch in den Ausführungen von Gerhard Pötsch, dem Geschäftsführer einer PPP-Argen beim Autobahnprojekt «Ostregion» in Österreich, schimmerte öfters eine gewisse

Ernüchterung durch bezüglich Wunsch und Wirklichkeit von PPP-Planungen. Solche Projekte – in Österreich geht es um Bau, Komplettbetrieb und Unterhalt von 51 Kilometern Autobahn mit vier Tunneln während 33 Jahren – sind hoch komplex und ihre Realisierung ist gespickt mit unerwarteten Entwicklungen und Überraschungen – eigentlich nicht viel anders, als wenn der Staat allein baut.

Gesetzliche Hindernisse für PPP?

Selbstverständlich ist dies kein Grund, um auf die Vorteile von funktionierenden öffentlich-privaten Partnerschaften zu verzichten: Wie an der Tagung immer wieder betont wurde, geht es vor allem darum, aus den Erfahrungen anderer zu lernen. Auf der klar positiven Seite der PPP stehen Einsparungen: Aus Deutschland berichtete Detlev Knop, Direktor der in PPP des Schulbereichs tätigen Firma Bilfinger Berger, von durchschnittlich 16 Prozent Kostenersparnis. Da der private Sektor nicht bloss Bau oder Sanierung, sondern die Gesamtverantwortung über den ganzen Lebenszyklus inklusive Instandhaltung und Betrieb übernimmt, profitiert die Öffentlichkeit aber zusätzlich. Am Ende eines meist etwa 25 Jahre dauernden Zyklus

steht zudem die Rückgabe der Bauwerke in einwandfreiem Zustand.

Politische Akzeptanz braucht Zeit

An der Tagung wurde schliesslich diskutiert, wie weit dem PPP-Modell in der Schweiz gesetzliche, politische oder strukturelle Hindernisse entgegenstehen. Meist, so lautete das Fazit, ist dies nicht der Fall; man kann PPP durchführen, wie beispielsweise das Projekt Zeughausareal Burgdorf (*siehe Bericht auf Seite 34*) oder verschiedene neue Sportstadien belegen. Vor allem wird die politische Akzeptanz Zeit brauchen. Soweit im Detail ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht, hat der Verein eine Broschüre herausgegeben, die im Buchhandel erhältlich ist***.

* Public-Private-Partnership-Fachtagung 2008. PPP – Potenziale, Erfahrungsberichte und Finanzierung. Bern, Kultur-Casino, 29.05.2008.

** Verein PPP Schweiz. Geschäftsstelle c/o Heinz Gut & Partner AG, 8022 Zürich, Telefon 044 222 04 05, E-Mail geschaeftsstelle@pppschweiz.ch, Internet www.ppps Schweiz.ch.

*** Bolz et al.: Public-Private Partnership. Gesetzgeberischer Handlungsbedarf in der Schweiz. Schulthess Zürich, 2008. ISBN 978-3-7255-5642-7.