

## PPP-Fachtagung 2009 „Was fehlt zum Durchbruch?“

Forum Infrastruktur  
(Eisenbahngrossprojekte,  
TransRun,  
Agglomerationsverkehr)

Thomas Kieliger,  
Kieliger & Gregorini AG

bratschi  
wiederkehr  
& buob



PRICEWATERHOUSECOOPERS PwC

RHEINMETALL  
DEFENCE

# Inhaltsverzeichnis

- Auswahl von aktuellen PPP-Infrastrukturprojekten in der Schweiz
- Folgerungen
- Was fehlt zum Durchbruch: Lessons learned

## Vorbemerkung:

Die ausgewählten Projekte werden ausschliesslich aus Sicht PPP als alternative Realisierungs- und Finanzierungsmöglichkeit betrachtet, d. h. sie sind u. U. weder politisch konsolidiert noch ist eine konventionelle Finanzierung bzw. Realisierung ausgeschlossen.

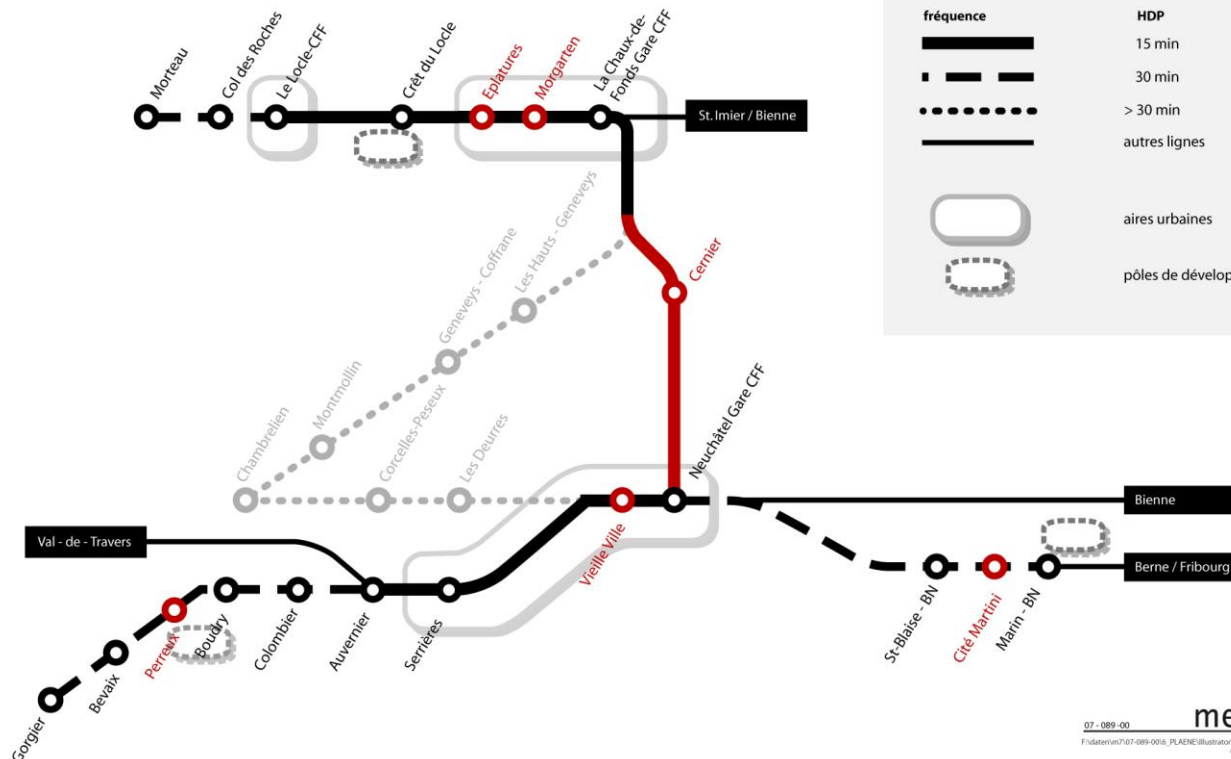
## Das Projekt TransRUN

République et Canton de Neuchâtel



TransRUN

Variante Cernier



	ligne / gare existante
	ligne / gare projet
	voie abandonnée
	bus sur autoroute

<b>fréquence</b>	<b>HDP</b>	<b>HC</b>
	15 min	30 min
	30 min	> 30 min
	> 30 min	> 30 min
	autres lignes	

	aires urbaines
	pôles de développement

07 - 089 - 00 metron  
F:\daten\m7\07-089-006\_PLAENE\Illustrator\Schemata\Varientes.al  
Gen. 13.09.2007 / OLI

## Die Eckpunkte

- Kosten
  - Investitionskosten Gesamtprojekt: 485 - 550 Mio. CHF
  - Nur neue Strecke: 275 Mio. CHF
- Reisezeit Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds: 29 => 12 Minuten
- Volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis: 4.1 (!)
- Betriebswirtschaftliche Sicht: Unter den aktuell geltenden Rahmenbedingungen (Tarife), trotz erhöhten Erträgen nicht rentabel
- Knackpunkte: Festlegung der PPP-Leistungen (Bau, Betrieb und Unterhalt des Tunnels oder der ganzen Infrastruktur) bzw. Abgrenzung zu den Nicht-PPP-Leistungen

## Stand Umsetzung

- Zentrales Agglomerations- und Regionalentwicklungsprojekt
- Auf B-Liste des Infrastrukturfonds  
=> frühestens 2015-2018, „Vorbehalt“ 2. Programmbotschaft
- Bundesbeitrag aus Infrastrukturfonds: 35% oder rund 96 Mio. CHF  
=> Kofinanzierung durch Kt. Neuchâtel, SBB (bestehende Linie)
- PPP-Lösung in Diskussion, Charakter eines Pilotprojekts  
(politischer Wille ist im Kanton Neuenburg vorhanden).
- Regierungsrat hat einen Projektierungskredit von CHF 6 Mio.  
gesprochen. Professioneller Ansatz der kantonalen Verwaltung.



## Das Projekt “Pont des Nations” - Brücke über Genfersee



## Die Eckpunkte

- Kosten
  - Investitionskosten Gesamtprojekt: geschätzt CHF 2 bis 2.5 Mia.
- Funktion als Lückenschluss bzw. Fertigstellung eines Umfahrungsringes
- Bestandteil einer übergeordneten Verkehrskonzept mit Frankreich.
- Länge der Brücke: 3 km mit Vorlandbrücken
- Umsetzung vor 2025
- Finanzierung: mehrere Varianten in Abklärung (Maut oder gemischte Finanzierung (Beiträge CH (Bund und Kanton), Frankreich und Maut))
- Bauherrschaft: Kanton / Bund (offen)



## Stand Umsetzung

- Initiative einer Gruppe um Philippe Joye, ehemaliger Regierungsrat des Kantons Genf
- Politische Willensbildung auf Stufe Bund (Nationalstrasse) bzw. Kanton Genf (Kantonsstrasse) noch nicht abgeschlossen.
- Kanton Genf erarbeitet Alternativvarianten.
- Brücke als Alternative zu einer Tunnellösung. Beide Projekte PPP-würdig.
- Klärung der Machbarkeit, Linienführung, Verkehrsaufkommen (geschätzt ca. 20'000 Fz/Tag) und PPP-Realisierung als nächste Schritte



Autobahn A1  
-  
Anschluss  
Niederbbipp



## Autobahnzubringer Oberaargau

Langenthal

## Die Eckpunkte

- Kosten
  - Investitionskosten Gesamtprojekt: 140 Mio. CHF
- Vertragsvolumen PPP bei einer Vertragsdauer von 50 Jahren: CHF 268 Mio.
- Projektlänge: 4.1 km
- Verbesserte Anbindung der Region an die Autobahn A1
- Volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1
- Verkehrsaufkommen mit ca. 8'000 Fz / Tag (DTV)
- PPP als alternative Realisierungslösung
- Finanzierung über Mietzahlungen durch den Kanton Bern

## Stand Umsetzung

- Zentrales Regionalentwicklungsprojekt, als Autobahnzubringer Teil des Nationalstrassennetzes vorgesehen
- PPP-Lösung in der Baudirektion des Kantons Bern in Diskussion, Charakter eines Pilotprojekts
- Eignung geklärt, vertiefte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Arbeit

## Folgerungen / Situationsanalyse

- PPP Schiene:
  - neu, Diskussion hat erst begonnen
  - Abgrenzung der PPP-Leistungen aufwendiger als Strasse (Infrastruktur-  
Bahntechnik - Betrieb)
- PPP Strasse:
  - Bekannt, viele Beispiele im Ausland
  - Bis heute kein Schweizer Projekt in der Umsetzungsphase
- PPP-Finanzierung sieht vielfach direkte Verursacherfinanzierung vor;  
entspricht nicht den schweizerischen Gepflogenheiten
- Wille der Politik nur beschränkt vorhanden
- Bereitschaft der Verwaltung für PPP-Realisierung nur teilweise  
vorhanden
- Bedarf an neuer Verkehrsinfrastruktur auf allen Stufen sehr gross →  
Finanzierungsengpässe sind zu erwarten

## Finanzierungsengpässe im Infrastrukturbereich

- Nationalstrassenbau: Netzvollendung, Enpassbeseitigung, Sanierung des bestehenden Netzes und neue Projekte übersteigen das Budget des ASTRA
- Infrastrukturfonds, Beiträge an Agglomerationsverkehr (Tranche 2011-18):
  - von Kantonen beantragt: 8.5 Mrd. CHF
  - beim Bund verfügbar: 3.5 Mrd. CHF

=> Priorisierung nötig, tiefere Bundessätze/höhere Kantonsbeiträge
- FinöV: ZEB (5.4 Mrd. CHF) und Bahn 2030 (12 oder 21 Mrd. CHF)
- Leistungsvereinbarung Bund / SBB: Sehr geringer Spielraum für Erweiterungen wegen Kosten Substanzerhalt
- Heutige Finanzierungsgefässe von Kantone (Strassenfond; Motorfahrzeugabgaben) sowie Städte und Gemeinde (allg. Steuermittel) können den Bedarf an Infrastruktur nicht decken

## Lessons learned

- **„Eisbrecher“ notwendig:**  
Jetzt muss ein „Pilot“-Projekt in der Schweiz umgesetzt werden
- **Neue Geldquellen und PPP:**  
Zukunftsfähige PPP-Strategie bedingt eine verstärkte Verusacherfinanzierung.
- **Effizienzgewinne durch PPP stehen nicht im Vordergrund:**  
PPP stellt eine zeitnahe Inbetriebnahme von wichtigen und dringenden Infrastrukturprojekten sicher.
- **Politik und Verwaltung wollen:**  
Die Politik entscheidet sich für eine Realisierung mit PPP und die Verwaltung setzt PPP um.