

Pioniergeist für PPP-Vorhaben im Verkehrswesen

Zürich, 29.4.2009 Public Private Partnerships (PPP) werden schweizweit bei Verkehrsprojekten immer häufiger als Alternative geprüft, lautet das Fazit der heutigen Generalversammlung des Vereins PPP Schweiz. Aktuelle Beispiele wie TransRUN, zweite Gotthardröhre oder CargoTube zeigen explizit das Potenzial und die Chancen von PPP-Projekten auf. Sehr erfreut zeigte sich der Verein über die Wahl der beiden Nationalräte Pius Segmüller (CVP) und Peter Malama (FDP) in den Vorstand.

Grundsätzlich günstige Finanzierungsbedingungen und die Zurückhaltung der Verwaltungen wirkten sich lange Zeit hemmend gegenüber der Anwendung von PPP im Verkehrswesen aus. Heute sieht das anders aus: „In den letzten Monaten ist, nicht nur aufgrund der kritischen Finanzlage und der fehlenden öffentlichen Mittel für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastrukturen, das Interesse an und die steigende ‚Prüf-Bereitschaft‘ von PPP-Lösungsansätzen markant gestiegen“, stellt Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident der Fachgruppe Verkehr des Vereins PPP Schweiz, fest. Entscheidend für den Erfolg werde sein, so der TCS-Zentralpräsident, dass auch die Politik PPP als „Win-Win“-Situation beurteile und den Nutzen solcher Kooperationsformen richtig einschätze. Ständerat und Vereins-Vorstandsmitglied Didier Burkhalter ergänzt: „PPP ist häufig auch eine Möglichkeit, um Projekte von allgemeinem Interesse überhaupt zu realisieren.“ Besonderes Augenmerk gelte der vorsichtigen Auswahl geeigneter Projekte, dem Mut zu sowie der Auswertung von Pilotprojekten im Verkehrswesen. Dafür brauche es Pioniergeist – sowohl auf Seiten der öffentlichen Hand wie auch der Privatwirtschaft.

Anlässlich der heutigen Generalversammlung hat der Verein PPP Schweiz und seine Fachgruppe Verkehr an Hand von drei Beispielen Chancen und Realisierungsmöglichkeiten von PPP gezeigt. Der Verein möchte dabei Signale setzen im Rahmen der aktuellen politischen Diskussionen bezüglich Engpassbeseitigung an Nationalstrassen und Agglomerationsprojekten von Bund, Kantonen und Gemeinden.

Zweite Röhre am Gotthard mit PPP – Signal für die Engpassbeseitigung

Ohne grössere Sanierungsmassnahmen wird der 1980 eröffnete Gotthard-Strassentunnel in spätestens zehn Jahren nicht mehr sicher betrieben werden können. Eine temporäre Schliessung ist aus sicherheits- und umwelttechnischen sowie verkehrspolitischen Aspekten nicht akzeptabel und aus volkswirtschaftlichen Überlegungen nicht tragbar. Als alternativen Lösungsansatz beurteilt die Fachgruppe Verkehr deshalb den Bau einer zweiten Gotthardröhre (Baukosten ca. 900 Mio. Fr.), welche auch Gegenstand eines von der Verkehrskommission des Ständerats ohne Gegenstimme angenommenen Postulats ist. Nach Inbetriebnahme der zweiten Röhre könnte die Sanierung der bestehenden (Baukosten ca. 800 Mio. Fr.) erfolgen. Nach der Sanierung gewährleisten zwei Tunnelröhren die Betriebssicherheit des Verkehrs. Zur Erfüllung der gesetzlichen Grundlagen würden im Normalbetrieb beide Röhren nur einspurig befahren werden. Bei Unterhaltsarbeiten oder auch bei Unfällen könnte der Verkehr in der anderen Röhre im Gegenrichtungsverkehr geführt werden.

Die Spezialisten der Verkehrsgruppe des Vereins PPP Schweiz sind überzeugt, dass der Bau einer zweiten Gotthardröhre im Rahmen einer PPP nicht nur machbar, sondern vor allem auch vorteilhaft wäre: Von der Planung bis zum Betrieb und Unterhalt würde der private Partner die volle Verantwortung für eine Vertragsdauer von 30 Jahren übernehmen. Die Finanzierung könnte durch eine Tunnelgebühr in der Bandbreite von 20 bis 50 Fr. sichergestellt werden (als Vergleich: Grosser St. Bernhard 30.50 Fr., Mont Blanc-Tunnel 31.90 €.) Leistungsbeschreibung sowie Risikoverteilung erweisen sich für eine PPP – dank der Ab-

grenzbarkeit des Projekts – als sehr geeignet. Vorteile einer PPP-Lösung wären eine schnellere Umsetzung als im konventionellen Verfahren und die Entlastung des Infrastrukturfonds von hohen Ausgaben aufgrund der Finanzierung durch eine Tunnelgebühr.

Finanzierung TransRUN ohne PPP fraglich – Signal für die Agglomerationsprojekte

TransRUN, die Metro zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, ist ein vom Kanton Neuenburg als zentrales Agglomerations- und Regionalentwicklungsprojekt eingestuftes Vorhaben. TransRUN ist ein öffentliches, vollständig unterirdisches Verkehrsmittel, das die zwei Zentren in nur rund zehn Minuten Fahrzeit miteinander verbindet, das heisst drei- bis viermal schneller und auch öfter als die heutige Verbindung.

Der Bund hat TransRUN im Rahmen der Vernehmlassung zu den Agglomerationsprogrammen auf der B-Liste aufgeführt. Eine Ko-Finanzierung ist, wenn überhaupt, erst für den Zeitraum 2015-2018 vorgesehen. Zudem wird nur gut ein Fünftel der gesamten Projektkosten der schätzungsweise 485-550 Mio. Fr. durch Bundesmittel abgedeckt. Vor diesem Hintergrund und angesichts der finanziellen Möglichkeiten des Kantons Neuenburg bleibt der Druck hoch, neben dem Bundesbeitrag weitere Finanzierungsquellen zu finden. Der Neuenburger Regierungsrat wertete PPP deshalb als interessante Option für die Realisierung und Finanzierung von TransRUN.

In ihrem Arbeitspapier zu TransRUN stellt die Fachgruppe Verkehr des Vereins PPP Schweiz fest, dass die Idee, das Projekt im Rahmen einer PPP zu realisieren, weiter verfolgt werden sollte. Insbesondere jener Modellansatz sei erfolgversprechend, bei welchem sich die PPP-Lösung nur auf die zu erstellende Infrastruktur beziehe: Der private Partner übernimmt die Finanzierung sowie die Bereitstellung und den Unterhalt der Infrastruktur. Der Betrieb der Linie erfolgt durch die SBB oder eine andere Eisenbahnverkehrsunternehmung. Zwingend sei, so das Fazit der Fachgruppe, dass über den Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds hinaus weitere substanzielle Mittel von der öffentlichen Hand gesprochen würden. Ständerat Didier Burkhalter sieht den Nutzen für den Kanton gleich doppelt: Einerseits investiere er im Interesse der Region, ohne sich dadurch zu verschulden, andererseits könne er den Finanzaufwand stabilisieren und verfüge gleichzeitig über eine moderne Infrastruktur.

CargoTube als Ergänzung zu Bahn und Strasse

Die kritische Gütertransport-Situation auf Bahn und Strasse wird sich in Zukunft noch verschärfen. Als tragfähige Alternative bietet sich das von Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, präsentierte PPP-Gütertransport-System CargoTube an. Dabei handelt es sich um ein visionäres, unter- und oberirdisches Transportsystem, das nach dem Prinzip „tote Güter in die Röhre“ arbeitet. Der Verein PPP Schweiz wird in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Nordwestschweiz anlässlich einer Fachveranstaltung am 13. Mai 2009 das Projekt und die Chancen für eine PPP vorstellen.

Zeughausareal Burgdorf – Signal für Kantone und Gemeinden

Erfreut zeigte sich der Verein PPP Schweiz über die Entwicklungen beim Projekt Überbauung des Burgdorfer Zeughausareals. Auf rund 16'000 m² Nutzfläche sollen das Regionalgefängnis und ein Grossteil der Verwaltung zentralisiert werden. Das PPP-Pilotprojekt mit rund 100 Mio. Fr. Investitionsvolumen hat eine weitere Hürde genommen: Der Grosse Rat des Kantons Bern hat im März 2009 einem mehrjährigen Verpflichtungskredit für die Realisierung und den Abschluss eines PPP-Vertragswerkes zu Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb der Überbauung von 2011-2036 zugestimmt.

PPP hat Zukunftspotenzial – gerade in der aktuell schwierigen Lage

Auch auf kommunaler Ebene sind PPP-Projekte möglich. Eine von der ETH Zürich erarbeitete Forschungsarbeit beschreibt ein PPP-Prozessmodell für den kommunalen Strassenunterhalt, dessen Ziel es ist, die Komplexität und die damit verbundenen Unsicherheiten zu reduzieren.

Vereinspräsident Thomas Pfisterer, ehemaliger Ständerat und Regierungsrat, lobte die Fortschritte auch auf Bundesebene. Erfreut zeigte sich Pfisterer insbesondere über die aktuellen Diskussionen zu PPP in der Finanzkommission des Ständerats und die Ergebnisse der Teilrevision der Finanzhaushaltsverordnung. Diese fordert die Verwaltungsstellen des Bundes auf, in geeigneten Fällen Partnerschaften mit Privaten zu prüfen. Dies dränge sich, so Pfisterer, erst recht in der gegenwärtig finanziell angespannten Zeit auf. PPP sei mehr als Einsparung, es bringe eine eigentliche Qualitätsverbesserung: Qualitäts- und Zeitgarantie, langfristiger Werterhalt und Sparen des eigenen knappen Personals. Wer PPP nicht prüfe, wo es in Frage komme, verletze seine Verantwortung gegenüber den Steuerzahlern. Selbst wenn am Ende kein PPP-Projekt herauschaue, ist Pfisterer überzeugt, ver helfe die PPP-Prüfung mindestens zu einer Projektüberprüfung und eventuell zu einem Effizienzgewinn.

Weitere Informationen:

Dr. Thomas Pfisterer, Präsident Verein PPP Schweiz: Tel. 078 647 34 14

Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident Fachgruppe Verkehr: Tel. 031 380 12 07