



## Informationsveranstaltung vom 13.05.2015 – Verein PPP Schweiz

### INFORMATIONSNOTIZ

---

**Titel :** Präsentation des Projekts Autobahnverbindung Schweiz - Frankreich;  
Parlamentarische Gruppe PPP

**Kontaktperson:** Matthieu Baradel, DGT

---

#### Hintergrund

Die Region Genf-Waadt-Frankreich – oder «Grand Genève» – zählt heute insgesamt über 900'000 Einwohner und 440'000 Arbeitsplätze auf einem grenzüberschreitenden Gebiet, das neben dem Kanton Genf auch den Bezirk Nyon sowie einen Teil der französischen Departemente Ain und Haute-Savoie umfasst.

Heute erfolgen täglich gegen 3'800'000 Fahrten auf diesem Gebiet, davon 550'000 an den Grenzen des Kantons Genf und über 80% davon im motorisierten Individualverkehr. In den letzten zehn Jahren verzeichneten diese Fahrten im Grenzgebiet eine Zunahme um 20%.

Bis 2030 wird die bisher beobachtete Dynamik noch verstärkt, da die Region zusätzliche 200'000 Einwohner und 100'000 Arbeitsplätze umfassen wird.

#### Multimodale Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen

Um auf diese Dynamik zu reagieren, plant der Kanton Genf eine multimodale und koordinierte Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen: die erste Phase des Ausbaus der Autobahn und die Inbetriebnahme des S-Bahnnetzes Léman Express bis 2020; die zweite Phase des Ausbaus der Autobahn bis 2025 und die Erweiterung des Bahnhofs Cornavin sowie die Realisierung einer Autobahnverbindung zwischen der Schweizer Autobahn bei Le Vengeron und der französischen Autobahn bei Vallard durch den Bau einer Seeüberquerung bis 2030.

#### Ausbau der Autobahn und Autobahnverbindung: eine Strategie in zwei Etappen

Am 26. Februar 2014 haben die eidgenössischen Räte die 2. Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz verabschiedet. Darin wird der Ausbau sämtlicher Abschnitte der Autobahnumfahrung des Kantons in den Modulen 1 und 2 klassiert und damit durch den entsprechenden Infrastrukturfonds finanziell abgedeckt.

Die Bundesversammlung hat am 16. September 2014 die Freigabe von mehr als einer Milliarde Franken genehmigt, um einen Teil der im Modul 1 klassierten Streckenabschnitte in Angriff zu nehmen, darunter auch den Abschnitt Le Vengeron – Flughafen (der auf 50 Millionen Franken veranschlagt wurde). Das ASTRA hat seine Realisierung für 2021 angekündigt.

Was den Bau der Autobahnverbindung angeht, hat der Kanton Genf in einer ersten Phase gewünscht, dass der Bund diese Arbeiten mit Zielhorizont 2030 in das Nationalstrassennetz aufnimmt; diesem Wunsch wurde bislang jedoch nicht stattgegeben.

---

### **Autobahnverbindung: Ein neues Finanzierungsmodell ist zu schaffen**

Mit dem Projekt der Autobahnverbindung sollen die Schweizer Autobahn und die französische Autobahn miteinander verbunden werden. Die Strecke von rund 14 km erfordert den Bau von zwei neuen Anschlüssen und die Kosten werden heute auf rund 3,5 Mrd. Franken geschätzt.

Um die Realisierung zu beschleunigen und die Frist bis 2030 zu gewährleisten, dabei jedoch den Investitionsbedarf des Staates in den nächsten Jahren zu begrenzen, plant der Kanton Genf die Vorfinanzierung der Autobahnverbindung im Rahmen einer Partnerschaft mit der Privatwirtschaft und die eventuelle Einführung eines Road Pricing. Nach einer mit dem Bund zu verhandelnden Periode und anhand festzulegender Bedingungen würden diese Bauten dann an den Bund übertragen, wie dies bei Bahninfrastrukturen gemacht werden kann.

Die bisher durch den Kanton Genf durchgeführten rechtlichen und wirtschaftlichen Analysen erlauben eine klare Vorstellung der verschiedenen Etappen für die Umsetzung dieses Projekts.

Die rechtliche Machbarkeit der Einführung eines Road Pricing auf einer Strassen- oder Autobahninfrastruktur wurde bestätigt. Die Bundesverfassung (Art. 82 Abs. 3) sieht dafür eine Ausnahme vor und erteilt der Bundesversammlung die Kompetenz, diese in Form eines einfachen Bundesbeschlusses, der nicht dem Referendum unterstellt ist, zu gewähren.

Um die Ausnahme beantragen zu können, müssen drei Bedingungen erfüllt sein: Hinsichtlich der **Finanzierung** muss die Investition ein ausreichendes Volumen aufweisen, um glaubhaft darzulegen, dass ohne Road Pricing die Durchführung (praktisch) unmöglich würde. Sodann müssen durch die Arbeiten **substanzielle Zeit- und Produktivitätsgewinne** erzielt werden. Schliesslich muss das Projekt "**bereit zur Durchführung**" sein: Studien müssen eine klare Identifikation der gewählten Lösung erlauben, sowie ihre wirtschaftliche, technische und rechtliche Machbarkeit bestätigen; das Werk muss genehmigt werden können, wenn die Ausnahme gewährt wird.

Während für die geplante Autobahnverbindung die beiden ersten Bedingungen einfach zu erfüllen scheinen, würde eine strikte Erfüllung der dritten Bedingung umfangreiche Investitionen mit einem Risiko der Ablehnung durch den Bund erfordern. So befindet die rechtliche Auslegung, dass die Studien auf Stufe **Vorprojekt** durchzuführen sind.

Die Machbarkeit einer öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) wurde aus rechtlicher Sicht bestätigt. Um jedoch die – insbesondere finanziellen – Bedingungen dieser Partnerschaft zu optimieren, müssen Studien auf einem Detailniveau durchgeführt werden, das die Abschätzung und Eindämmung der verschiedenen Risiken erlaubt. Auch eine Untersuchung zur optimalen Verteilung der Risiken zwischen öffentlichen und privaten Partnern ist noch vorzunehmen.

Das Projekt der Autobahnverbindung Genf erfüllt heute die Bedingungen für eine PPP-Finanzierung: es hat den eidgenössischen Eignungstest und die wirtschaftlichen Vorabklärungen mit Berücksichtigung realistischer Risiken im Hinblick auf die aktuellen Unsicherheiten bestanden. Die Studien zeigen, dass rentable (aus Sicht eines Konzessionärs) und wirtschaftlich tragbare (aus Sicht des Kantons) Realisierungsoptionen bestehen. Allerdings sind noch verschiedene Aspekte des Projekts zu präzisieren, bevor der Entscheid des Kantons Genf, sich in einem solchen Vorhaben zu engagieren, bestätigt werden kann.

Neben dem Kanton Genf sind auch andere Partner denkbar, die zur Finanzierung der Bauten beitragen könnten. So könnte die Europäische Investitionsbank (EIB) auch für ein Land, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zur Finanzierung beitragen, da das Projekt grenzüberschreitend ist. Ausserdem zeigen sich die Pensionskassen auf der Suche nach neuen Investitionsgelegenheiten interessiert, auch wenn die heutige Regulierung in der Schweiz diese Möglichkeiten stark einschränkt.