

PPP-Infrastrukturprojekte auf kommunaler Ebene gefordert

Bern, 3.12.2010 Die Rahmenbedingungen in der Schweiz für die Umsetzung von PPP-Projekten im öffentlichen Infrastrukturbau sind (noch) nicht optimal. Trotzdem sind Experten überzeugt, dass das Kostenoptimierungs- und Projektbeschleunigungspotenzial für PPP-Infrastrukturprojekte gross ist. Lorenz Bösch, Präsident des Vereins PPP Schweiz, empfiehlt, auf kommunaler Ebene PPP-Modelle zu testen und zu erkunden, ob Anwendungen im Infrastrukturbereich auch standardisiert möglich seien.

Anlässlich der heutigen, erstmals vom neuen Präsidenten Lorenz Bösch geleiteten GV des Vereins PPP Schweiz in Bern referierten verschiedene Experten zum Thema PPP und öffentlicher Infrastrukturbau. Fazit: Die Ausgangslage für PPP-Projekte im Verkehrsinfrastrukturbereich in der Schweiz ist suboptimal. Infrastrukturanlagen der öffentlichen Hand in der Schweiz sind mehrheitlich von guter Qualität, die öffentlichen Finanzhaushalte vergleichsweise gesund, die Finanzierungskosten der öffentlichen Hand dank hoher Bonität tief. Trotzdem bietet, so Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident der Fachgruppe Verkehr des Vereins PPP Schweiz, PPP grosse Potenziale an Kostensenkung und Lösungsbeschleunigung. Die Grundlagen für eine konkrete Anwendung sind, auch dank des Vereins PPP Schweiz, aufgearbeitet. Überzeugungsarbeit ist jedoch noch bei den zuständigen Behörden notwendig. Oftmals sind Verwaltungskader skeptisch, weil sie einen Verlust an Einfluss befürchten. Lundsgaard-Hansen fordert die Behörden auf, den Mut und den Willen aufzubringen, Wichtiges rasch als PPP zu realisieren und das Modell zur konsequenten Integration der Lebenszykluskosten zur Optimierung von Investitionen anzuwenden. Hier liegt auch in der Verkehrsinfrastruktur nach Auffassung des Vereins einiges an Potential.

Kommunale Ebene gefordert

Lorenz Bösch, ehemaliger Schwyzer Baudirektor, bis Ende 2009 Präsident der Konferenz der Kantonsregierungen und seit 1. November 2010 Präsident des Vereins PPP Schweiz, empfiehlt die Förderung der Anwendung von PPP in kleineren Strukturen: „Der Durchbruch im Grossen erfolgt in der Schweiz oft erst, wenn der Durchbruch im Kleinen geschafft ist.“ Er schlägt deshalb vor, das Modell PPP auf kommunaler Ebene im Bereich von Feinerschliessungen und Hochwasserschutz zu testen und zu erkunden, ob Anwendungen in kleinräumigeren Strukturen auch standardisiert möglich seien.

PPP als Glaubensfrage

Stefan Suter und Thomas Kieliger, Mitglieder der Fachgruppe Verkehr, fassten in ihren Erläuterungen die Erkenntnisse der von ihnen untersuchten PPP-Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Schweiz zusammen. Kritisch beurteilen die beiden Experten unter anderem die zögerliche Haltung der Verwaltungen zu PPP-Projekten, die hohen Transaktionskosten bei erstmaliger Umsetzung aufgrund des fehlenden Know-hows oder den hohen Koordinationsaufwand der Einpassung einer PPP-Lösung im Rahmen der zahlreichen Finanzierungstöpfen im Verkehrsbereich. Die Stossrichtung der Zukunft sehen Suter und Kieliger in einer auf die Schweiz ausgerichteten Lösung mit einem TU-Ansatz mit Life Cycle-Betrachtung und öffent-

licher Finanzierung. Potenziale seien auf kommunaler Ebene (Werterhaltungs- und Unterhaltsgesamtlösungen) und bei vereinzelt Grossprojekten auf kantonaler Ebene vorhanden. Entscheidend sei jedoch die persönliche Überzeugung der Entscheidungsträger, ein PPP-Projekt realisieren zu wollen.

Projektgesellschaft als Alternative zu PPP

Um das für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Neuenburg wichtige Projekt TransRUN, eine U-Bahn zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, zu realisieren, hat der Kanton die Projektgesellschaft TransRUN SA gegründet. Ihre Aufgabe besteht im Wesentlichen im Management und der Finanzierung des Projektes. Der Kanton ist zurzeit Alleinaktionär der auf ein Minimum von drei Mitarbeitern beschränkten Gesellschaft. Allerdings kann sie sich auf das Know-how der Staatsdienste der SBB sowie der privaten Auftragnehmer abstützen. Diese Organisations- und Finanzierungsform hat sich gemäss Patrick Vianin, Direktor TransRUN SA, im Vergleich zu einer konventionellen oder klassischen PPP-Lösung als die geeignetste und wirtschaftlichste bewährt. Sie vereint die wichtigsten Vorteile eines PPP (Kostenaufteilung, optimaler Life-Cycle-Cost dank Partnerschaft mit SBB Infra) mit denen einer klassischen Realisierung (vorteilhafter Zinssatz dank Staatsgarantie). Für Vianin ist eine Projektgesellschaft eine gangbare Alternative Lösung, wenn sich ein PPP nicht aufdrängt – insbesondere für Eisenbahninfrastrukturen, die physisch und wirtschaftlich im Eisenbahnnetz integriert sind wie die TransRUN.

Zweite Röhre Gotthard privat finanzierbar

Mit der Sanierung der alten Gotthardröhre steht die Schweiz vor einer gewaltigen Herausforderung. Dr. Touraj Etezady, Managing Director Marti Invest AG, ist überzeugt, dass die Realisierung der zweiten Gotthard-Röhre durch einen PPP-Ansatz schneller möglich wäre als durch ein konventionelles Verfahren. Für Etezady wäre der Bau der zweiten Röhre durch private Investoren vollständig finanzierbar.

Weitere Informationen:

Lorenz Bösch, Präsident Verein PPP Schweiz:

Tel. 079 426 54 19

Heinz Gut, Geschäftsführer Verein PPP Schweiz:

Tel. 079 400 57 09