

12.3121 – Interpellation

Public Private Partnership für Infrastrukturprojekte des Bundes

Eingereicht von Elisabeth Schneider-Schneiter
Einreichungsdatum 12.03.2012
Eingereicht im Nationalrat
Stand der Beratung Erledigt

Eingereichter Text

Ausgelöst durch die geplante Sanierung des Gotthardtunnels ist erneut eine Debatte über öffentlich-private Partnerschaften (Public Private Partnership, PPP) entstanden. Ziel von PPP ist die Arbeitsteilung und Zusammenarbeit von privaten Partnern und der öffentlichen Hand, sodass der private Partner die Verantwortung zur effizienten Erbringung der Leistung übernimmt, während die öffentliche Hand dafür Sorge trägt, die Einhaltung gemeinwohlorientierter Ziele zu gewährleisten. Bei adäquat ausgestalteten Ausschreibungen erwartet die öffentliche Hand von der Partnerschaft mit der privaten Wirtschaft die Entlastung der angespannten öffentlichen Haushalte, da der private Unternehmer die Finanzierung ganz oder teilweise selbst besorgt und daher auf die Wirtschaftlichkeit des Projektes achten muss. Hinzu kommt ein Zeitgewinn bei PPP-Projekten durch insgesamt schnellere und termin- und budgettreue Fertigstellung sowie eine Effizienzsteigerung durch das rein betriebswirtschaftliche Management der Privaten bei Wartung und Betrieb der Anlagen.

Ich bitte den Bundesrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Teilt er die Meinung, dass PPP eine attraktive Option für Private und den Staat sein könnte?

2. Was sind seiner Ansicht nach die Vor- und Nachteile?

3. Für welche Bundes-Infrastrukturprojekte könnte sich der Bundesrat eine PPP-Finanzierung vorstellen?

4. Inwiefern braucht es für die PPP-Finanzierung eines Infrastrukturprojektes (z. B. Gotthardtunnel, Wisenberg Tunnel oder allenfalls auch Herzstück Basel) gesetzliche oder verfassungsmässige Anpassungen?

Antwort des Bundesrates vom 09.05.2012

Der Bundesrat hat sich bereits mehrmals zum Thema Public Private Partnership (PPP) geäußert (z. B. in seinen Antworten auf die Interpellationen Kofmel 97.3604, Pfisterer 05.3603 oder Reymond 10.3568). Ferner hat er sich in seinem Bericht vom 17. Dezember 2010 zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ebenfalls eingehend mit der Frage einer (Mit-)Finanzierung einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard durch Dritte (z. B. PPP) befasst. Der Bundesrat kommt zum Schluss, dass eine PPP-Lösung für den Gotthard-Strassentunnel nicht geeignet ist. Bezüglich (Mit-)Finanzierung von Projekten im Bahnsektor kommt die Studie "Eignung des PPP-Ansatzes zur Realisierung von Projekten im Bahnsektor sowie zur Vorfinanzierung von ZEB- und Bahn-2030-Projekten" vom Dezember 2010 zu zwei zentralen Schlussfolgerungen:

- "Der PPP-Ansatz sollte nicht zur Vorfinanzierung von (Bahn-)Infrastrukturprojekten im Allgemeinen sowie von ZEB- und Bahn-2030-Projekten im Speziellen eingesetzt werden.

- Im Hinblick auf die Erreichung des Ziels der Kosteneffizienz ist es - zumindest derzeit - grundsätzlich nicht zu empfehlen, PPP-Projekte im Schweizer Bahnsystem zu realisieren ..."

Um eine zukünftige (Mit-)Finanzierung insbesondere durch Gemeinden, Private oder internationale Organisationen nicht zu verunmöglichen, schlägt der Bundesrat in der Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative "für den öffentlichen Verkehr" und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, Fabi) vor, die schon bisher in den Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) vorgesehene Möglichkeit einer ergänzenden Finanzierung durch Dritte beizubehalten.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die öffentlichen Haushalte der Schweiz können sich - im Vergleich zu privaten Geldgebern - in der Regel günstiger finanzieren. Dennoch kann die Finanzierung von staatlichen Aufgaben - insbesondere Infrastrukturen - mittels PPP für die privaten Geldgeber eine attraktive und lukrative Option darstellen, weil damit eine neue Anlageklasse erschlossen wird. In der Schweiz kann diese Anlageklasse aufgrund der soliden Finanzlage der öffentlichen Haushalte als besonders sicher gelten. Festzuhalten ist, dass der Staat letztendlich immer das Restrisiko trägt, weil er aufgrund von übergeordneten Interessen den Betrieb der betroffenen Infrastruktur bei einem Ausfall der PPP-Gesellschaft sicherstellen muss.

2. Beweggründe, Ansätze und Ausgestaltung von PPP können sehr vielfältig sein; insofern sind Vor- und Nachteile im jeweiligen Kontext zu betrachten. Als generell vorteilhaft wird von PPP-Befürwortern häufig das Effizienz- und Effektivitätspotenzial von PPP angeführt (neuer Beschaffungsansatz, Lebenszyklusansatz, Verstärkung der wirtschaftlichen Betrachtungsweise, Innovation). Demgegenüber werden als Nachteile angeführt: hohe Transaktionskosten (Erarbeitung der sehr komplexen Verträge, Vertragsänderungen), Privatfinanzierung ist teurer als Staatsfinanzierung, Renditeerwartungen der PPP-Gesellschaft. Ferner ist PPP insbesondere dann ungeeignet, wenn Überschneidungen der privaten und der öffentlichen Verantwortlichkeit nicht ausgeschlossen werden können (z. B. bei der Finanzierung von einzelnen Netzteilen im Eisenbahn- und im Nationalstrassennetz). Zudem trägt der Staat immer das Restrisiko (vgl. Ausführungen in Ziff. 1).

3. Im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen ist nach Ansicht des Bundesrates derzeit aus den bereits genannten Gründen von PPP-Lösungen abzusehen. Grundsätzlich denkbar sind PPP-Projekte beispielsweise in den Bereichen des Verwaltungshochbaus.

4. Sowohl bei der Bahninfrastruktur als auch bei der Strasseninfrastruktur schliesst die Bundesverfassung (BV) die grundsätzliche Möglichkeit einer (Mit-)Finanzierung durch Dritte nicht aus. Hinsichtlich der Strasseninfrastruktur ist Artikel 82 Absatz 3 BV (Grundsatz der Gebührenfreiheit) zu beachten. Ob allenfalls Anpassungen auf Gesetzesstufe notwendig sind, ist insbesondere abhängig vom gewählten Modell bzw. vom Sachgebiet und von den dafür anwendbaren Spezialgesetzen.

15.06.2012 NR Erledigt