

16.3056 – Interpellation

## **Geeignete Strassenprojekte wie die 2. Röhre am Gotthard als öffentlich-private Partnerschaften umsetzen und Verzögerungen bei anderen Vorhaben verhindern**

Eingereicht von            Schneider-Schneiter Elisabeth  
Einreichungsdatum      08.03.2016  
Eingereicht im            Nationalrat  
Stand der Beratungen    Im Rat noch nicht behandelt

### **Eingereichter Text**

Im Abstimmungskampf um die 2. Röhre am Gotthard wurden Befürchtungen laut, dass durch dieses Projekt nicht mehr genügend Mittel für andere dringliche Projekte bereit stünden. Diese könnten mit der Umsetzung eines PPP-Modelles entkräftet werden.

Ein PPP-Modell würde den Bund von Investitionsspitzen entlasten, da das nötige Kapital durch private Partner, z. B. Pensionskassen, beschafft würde. Diese würden für Betrieb und Amortisation, sowie die von ihnen übernommenen Risiken in Jahresraten aus der Strassenrechnung entschädigt. Dadurch würden die Gesamtkosten für den Tunnel transparent abgebildet.

Der Bundesrat hat sich bisher gegen die Umsetzung im Rahmen eines PPP-Modells ausgesprochen. Die Begründungen dazu basierten jedoch auf theoretischen Grundlagen oder Modell-Vorstellungen. Das PPP-Modell wurde aber nie am konkreten Projekt im Vergleich zur konventionellen Beschaffung durchgerechnet. Dazu bietet sich jetzt, im Vorfeld des Baus der 2. Röhre, lohnenswerte Gelegenheit.

Der Bundesrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist er bereit, die Planung des Projektes auf die Realisierung als PPP-Modell auszurichten?
2. Ist er bereit, die Umsetzung als PPP-Modell der konventionellen Beschaffung gegenüberstellen und einem Wirtschaftlichkeitsvergleich zu unterziehen?
3. Ist er auch der Meinung, dass öffentlich-private Partnerschaften bei der Realisierung auch anderer Grossprojekte die Liquidität des Bundes entlasten und damit deren Umsetzung erleichtern und beschleunigen könnten?
4. Ist er bereit, künftige Grossprojekte einer Gegenüberstellung möglicher Umsetzungsvarianten zu unterziehen und deren Wirtschaftlichkeit transparent zu machen?

### **Stellungnahme des Bundesrates vom 13.04.2016**

Der Bundesrat hat sich in den vergangenen Jahren mehrmals zum Thema Public Private Partnership (PPP) für Infrastrukturprojekte geäussert (vgl. insb. die Interpellationen Kofmel [97.3604](#), Pfisterer [05.3603](#), Raymond [10.3568](#), Schneider-Schneiter [12.3121](#) und Abate [14.3925](#) sowie die Postulate Bischof [12.3635](#) und Fluri [13.3483](#)). Er verweist deshalb auf die entsprechenden Ausführungen.

Der Bahninfrastrukturfonds und der vom Bundesrat vorgeschlagene Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds dienen u.a. zur Finanzierung von Grossprojekten im Bereich der nationalen Verkehrsinfrastrukturen. Die Fondslösungen bezwecken, im Zusammenspiel mit den dafür entwickelten Instrumenten - insbesondere den Strategischen Entwicklungspro-

grammen - die langfristige Planungs- und Realisierungssicherheit zu erhöhen, so dass die notwendige Verkehrsinfrastruktur rechtzeitig und ohne grosse Verzögerung zur Verfügung gestellt werden kann.

zu 1 und 2)

Nein. Der Bundesrat kommt in seinem Bericht vom 17. Dezember 2010 zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels und in der Auslegeordnung Strassenbenutzungsgebühren vom 27. Juni 2012 zum Schluss, dass eine PPP-Lösung für den Bereich der nationalen Strassenverkehrsinfrastrukturen nicht geeignet ist. Besonders gilt dies für den Gotthard-Strassentunnel, welcher eine verkehrspolitische Schlüsselrolle einnimmt. Der Bundesrat sieht deshalb weiterhin davon ab, PPP als mögliche Umsetzungsvariante zu prüfen.

zu 3 und 4)

Der Bundesrat hat die Verwaltungseinheiten in Artikel 52a der Finanzhaushaltverordnung vom 5. April 2006 (FHV; SR 611.01) verpflichtet, in geeigneten Fällen PPP-Lösungen zu prüfen. Voraussetzung ist aber, dass die PPP-Lösung über den gesamten Lebenszyklus eines Vorhabens günstiger ist als eine konventionelle Lösung. Dies ist grundsätzlich nur dann gewährleistet, wenn die privaten Anbieter dank einer höheren Effizienz die tieferen Finanzierungskosten des Staates wettmachen und gleichzeitig ihre Gewinnansprüche decken können. Effizienzgewinne dieser Höhe sind umso schwieriger zu erzielen, als der Bund heute sehr tiefe Finanzierungskosten hat und bereits in vielen Bereichen eng mit der Privatwirtschaft zusammenarbeitet. PPP darf ferner auch nicht dazu führen, dass der Bund die Vorgaben der Schuldenbremse umgeht und mit kurzfristig verfügbarem privatem Kapital Investitionen anstösst, deren Folgekosten er langfristig nicht tragen kann. Reine Finanzierungspässe sind somit aus Sicht des Bundesrates keine hinreichende Begründung für PPP-Lösungen. Vor diesem Hintergrund 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 zum Schluss, dass der PPP-Ansatz im Allgemeinen, aber auch im Speziellen wie zur Vorfinanzierung von ZEB- und Bahn-2030-Projekten, nicht eingesetzt werden sollte und auch im Hinblick auf die Kosteneffizienz grundsätzlich nicht zu empfehlen ist.

**Erstbehandelnder Rat**  
Nationalrat