

Anhang zur Stellungnahme von economiesuisse zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet:

Vorteile von Public-Private-Partnership

Der stärkere Einbezug von Privaten in Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung hat verschiedene Vorteile:

- **PPP entlastet den öffentlichen Haushalt und entschärft die Mittelkonkurrenz:** Die Sanierung der Gotthardröhre steht in Konkurrenz mit anderen Strassenprojekten. Während es auf der wichtigen Gotthardverbindung an Sicherheit und Zuverlässigkeit fehlt, stauen sich tagtäglich die Fahrzeuge in den grossen Agglomerationen der Schweiz. Diese Engpässe müssen dringend beseitigt werden, denn die Staukosten sind mit rund 1.5 Mia. Franken immens. Da Infrastrukturfonds und Spezialfinanzierung Strassenverkehr aus den gleichen Einlagen gespiesen werden, bleibt die Mittelkonkurrenz zwischen Engpassbeseitigung (Agglomerationen) und Unterhalt (Gotthard) bestehen. PPP hilft, die bestehende Mittelkonkurrenz zu entschärfen.
- **PPP ermöglicht öffentlichen Mitteleinsatz nach Kosten-Nutzen-Kriterien:** Als nationaler Dachverband der Wirtschaft kann sich economiesuisse bezüglich der Allokation von öffentlichen Mitteln für spezifische Strassenprojekte nicht äussern. Zu divergierend sind die legitimen regionalpolitischen Präferenzen unserer Mitgliedverbände. Stattdessen setzt sich economiesuisse für klare Projektauswahlkriterien auf der Grundlage von Kosten-Nutzen-Überlegungen ein. PPP ist unter diesem Aspekt ein willkommener Ansatz, um die verfügbaren Mittel durch den Einbezug von privatem Kapital auszuweiten und eine grössere Zahl von Verkehrsprojekten zu realisieren.
- **Effizienter Bauen dank PPP:** Erfahrungen mit PPP im Ausland weisen darauf hin, dass sich Projekte unter Einbezug Privater schneller und – über die Lebensdauer des Objektes betrachtet – günstiger realisieren lassen. Ausschlaggebend ist die Lebenszyklusbetrachtung. Dabei werden bereits in der Planungsphase alle Kosten (Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie Transferkosten) während der gesamten Lebensdauer der Infrastruktur transparent gemacht. Dadurch werden die Kosten über den ganzen Lebenszyklus der Infrastruktur optimiert („Bundling“). Das mit dem Effizienzpotenzial ausgeschöpft werden kann, braucht es selbstverständlich einen Anbieterwettbewerb.

Ein direkter Vergleich der Kapitalkosten zwischen Staat und Privaten ist zudem nicht zulässig. Denn die privaten Kapitalkosten (in Form der anvisierten Rendite) kalkulieren alle möglichen Risiken vor, während und nach der Realisierung mit ein. Die Kapitalkosten des Staates in Form der Rendite von Staatsanleihen berücksichtigen diese Risiken hingegen nicht. So können Kostenüberschreitungen im öffentlichen Beschaffungsprozess über Nachtragskredite wiederum zulasten des öffentlichen Haushaltes abgewälzt werden. Bei einer PPP-Realisierung hingegen hat der private Partner das Kostenüberschreitungsrisiko während der Realisierungsphase selbst zu tragen.

- **PPP als vertraglich geregelte Verantwortungsgemeinschaft:** In einem PPP-Modell teilen sich Staat und private Partner die Projektrisiken. Die verschiedenen Risiken werden von jenem Partner übernommen, der am besten damit umgehen kann. Dadurch werden die Risikokosten optimiert. Der private Partner übernimmt während des gesamten Lebenszyklus bestimmte Projektrisiken (Planung, Baukosten, Bauzeit, Unterhaltskosten, Betrieb, Finanzierung). Der Staat kann sich auf seine Kernaufgabe – die Gewährleistung der Leistung – konzentrieren, ohne dabei auf Kontrollmöglichkeiten zu verzichten.

Eine klare Aufgaben- und Verantwortlichkeitsteilung zwischen Staat und Privaten ist für das Gelingen von PPP-Lösungen wesentlich. In einem Projektvertrag werden die wesentlichen Punkte der Partnerschaft geregelt. Der Staat kann die Ausgestaltung der Partnerschaft mit dem Privaten mitbestimmen und sich vertraglich gegenüber der Nicht- oder Schlechterfüllung der vereinbarten Leistungen absichern. Der Staat kann zudem den Umfang seiner

Verfügungsgewalt über die Infrastruktur vertraglich regeln. Die Furcht vor einem Verlust der Verfügungsgewalt ist unbegründet, zumal es sich bei PPP nicht um eine Privatisierung handelt.

- **Mit PPP Benutzerfinanzierung stärken:** Darüber hinaus Public Private Partnerships sind auch eine Chance, dem Verursacherprinzip in der Infrastrukturbereitstellung mehr Gewicht beizumessen. Dies insbesondere dann, wenn zur Finanzierung keine Steuergelder verwendet werden, sondern der private Bauherr auch für die Kapitalbeschaffung zuständig ist und im Gegenzug eine Nutzungsgebühr – zum Beispiel in Form einer Maut – erheben kann. economiesuisse ist setzt sich dabei für eine Spezialregelung (Rabattsystem) für die Anrainerkantone ein. Die Durchfahrt von LKWs könnte gemäss Studie über eine Schattenmaut abgegolten werden.
- **PPP wäre auch am Gotthard geeignet:** Aus Sicht von economiesuisse ist die Gotthard-Sanierung ein geeignetes Projekt für ein PPP-Modell. Auf der wichtigsten Nord-Süd-Achse durch die Schweiz besteht eine robuste Verkehrsnachfrage. Aufgrund der relativen Isoliertheit der Strecke scheint die Gefahr von Umwegverkehren durch eine Mauterhebung begrenzt. Es bestehen zudem keine ausgeprägten zuwiderlaufenden Interessen zwischen Staat und privatem Betreiber. Vier von fünf Fahrzeugen, die den Gotthard passieren, sind Personenwagen, für die kein Verlagerungsziel besteht. Auch wäre das PPP-Modell ein geeignetes Mittel, um den relativ hohen Anteil von ausländischen Strassenbenutzern stärker verursachergerecht an den Kosten der Sanierung zu beteiligen.

Der PPP-Ansatz zur Realisierung von Infrastrukturen ist in der Schweiz noch relativ neu. Entsprechend muss in der Verwaltung PPP-Know-how aufgebaut werden. Dabei kann man einerseits von Fehlern lernen, die in der Vergangenheit im Ausland gemacht wurden. Andererseits müssen in der Schweiz auch eigene Erfahrungen – zum Beispiel durch die Realisierung von Pilotprojekten – gesammelt werden.

Eine standardisierte Prüfung der verschiedenen Realisierungsoptionen (traditionelle Beschaffung, PPP usw.) würde zu mehr Transparenz und einem effizienteren Mitteleinsatz führen. Um die effizienteste Realisierungsvariante zu erkennen, ist jedes Infrastrukturvorhaben einem Wirtschaftlichkeitsvergleich zu unterziehen. Dadurch wird bereits in der Planungsphase Transparenz über die Kosten des gesamten Lebenszyklus hergestellt, die auch den klassischen Beschaffungsprozess effizienter gestaltet.