

Medienmitteilung

Montag, 20. Februar 2012

Gotthard: Studie belegt Vorteile durch private Finanzierung

Public Private Partnership als Modell für andere grosse Infrastrukturprojekte

Eine zweite Gotthardröhre kann vollständig privat finanziert und betrieben werden. Dies zeigt eine Machbarkeitsstudie für ein Public-Private-Partnership-Modell (PPP) am Gotthard. Neben economiesuisse waren auch Experten der UBS und KPMG, der Baukonzerne Implenia und Marti sowie der Verbände Infra, TCS und strasseschweiz an der Projektarbeit beteiligt.

Die Studie zeigt auf, wie eine private Gesellschaft unter den heutigen Rahmenbedingungen einen zweiten Gotthardstrassentunnel bauen und anschliessend die bestehende Röhre sanieren könnte. Danach würden beide Tunnel während 50 Jahren je einspurig betrieben und unterhalten und gingen dann kostenlos an den Staat über. Dazu ist Eigenkapital von 370 Millionen Franken und Fremdkapital von 1480 Millionen Franken nötig. Als Privatinvestoren kommen beispielsweise Pensionskassen, aber auch private Firmen und Fonds infrage. Zur Finanzierung müsste die Betriebsgesellschaft eine Maut erheben. Jeder Autofahrer müsste durchschnittlich etwa 21 Franken pro Durchfahrt durch den Gotthard bezahlen. Für Vielfahrer gäbe es die Möglichkeit eines Rabattmodells. Beim Schwerverkehr hätte die öffentliche Hand eine Schattenmaut von 81 bis 123 Franken pro LKW-Durchfahrt an den Tunnelbetreiber zu bezahlen. Denn das Landverkehrsabkommen mit der EU legt die maximalen Kosten einer Transitfahrt durch die Schweiz fest und verhindert so eine direkte LKW-Maut.

Unter dem Strich resultiert aber für den Bund mit diesem Modell sogar ein rein finanzieller Vorteil von zirka 150 Millionen Franken, da kein Geld für die Sanierung des Tunnels ausgegeben werden muss. Dominique Reber, Geschäftsleitungsmitglied von economiesuisse, hebt einen weiteren Vorteil hervor: «Der Staat erhält eine hochwertige Infrastruktur, die im Vergleich zu heute mehr Sicherheit und weniger Stau bringt.»

Daneben wurden in der Studie der B,S,S. Volkswirtschaftliche Beratung AG auch zwei weitere Modelle untersucht: eine Schattenmaut für Lastwagen und PKW sowie ein Investitionsbeitrag der öffentlichen Hand an die Projektgesellschaft in der Höhe der geplanten Sanierungskosten für die erste Röhre inklusive der flankierenden Massnahmen (rund 1,3 Milliarden Franken). Beide Modelle erweisen sich als realisierbar, entlasten allerdings den Staatshaushalt nicht und bewirken lediglich einen finanziellen Aufschub.

Für economiesuisse-Direktor Pascal Gentinetta ist klar: «Eine private Investition bei der Verkehrsinfrastruktur führt zu effizientem Mitteleinsatz, zu einer Entlastung des staatlichen Haushalts zugunsten Projekten in anderen Regionen und zu volkswirtschaftlich richtigen Preissignalen.» Für economiesuisse ist es deshalb zentral, dass die Option PPP bei weiteren vergleichbaren grossen Infrastrukturverkehrsprojekten geprüft wird. «Wir können uns gut vorstellen, weitere Fallbeispiele von reifen PPP-Projekten aus anderen Regionen aktiv zu unterstützen», so Gentinetta weiter.

Rückfragen:

Dominique Reber, Mitglied der Geschäftsleitung

Telefon: 076 405 65 85

E-Mail: dominique.reber@economiesuisse.ch