

Zurück zu Alfred Escher? : Die Diskussion über die Privatisierung der Neat-Finanzierung flammt auf

Autor(en): **Knoepfli, Adrian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119979>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zurück zu Alfred Esch

Grosse Aufgaben, leere Staatskassen: Bei der Neat hat man sich zwar gegen die Beteiligung von Privaten entschieden. Im Umfeld des Geredes über Privatisierungen flackern die Diskussionen um die Neat-Privatisierung aber weiter.

Man müsse zur Finanzierung bestehender und neuer Verkehrssysteme private Investoren einbeziehen, erklärte der Verkehrskommissar der Europäischen Union (EU) im März zu Beginn der Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz auf Kreta. Allein in der EU würden für den Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur bis 1999 über 360 Milliarden Franken gebraucht. Klar, dass angesichts solcher Summen, gepaart mit staatlicher Geldnot, die Privatisierungsdiskussionen zugenommen haben. Frankreich und Grossbritannien haben auf diesem Gebiet schon einige Praxis, in Deutschland wird intensiv nach Lösungen gesucht. So will die Regierung noch vor den Bundestagswahlen im Oktober ein Gesetz verabschieden lassen, mit dem Brücken, Tunneln und Passstrassen privat nach dem Betreibermodell finanziert werden können. Auch beim Transrapid, der Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin, ist eine private Betreibergesellschaft vorgesehen, die 3,3 der insgesamt 8,9 Milliarden DM Erstellungskosten aufbringen soll.

Billigere Neat?

Wieder ins Spiel gebracht wurde auch eine private Finanzierung der Neat. Eher als Schnellschuss präsentiert sich dabei der während der März-Session in Bern lancierte Vorstoss der mittelständischen Vereinigung Helvetoec. Die Neat müsse «nicht nur rasch, sondern auch unter Einbezug der neusten technischen Errungenschaften auf privatwirtschaftlicher Basis zum halben Preis» realisiert werden, forderte der Maschinenindu-

strielle und Helvetoec-Präsident Heinrich Landert aus Bülach an einem Treffen mit Parlamentariern.

Bei ihren Vorstellungen orientiert sich die Helvetoec am privaten Projekt «Tunnel Tirol», das den Bau von zwei 112 Kilometer langen Röhren zwischen dem deutschen Rosenheim und dem italienischen Pustertal vorsieht, in denen Lastwagen, Container und Bahnwaggons mittels Linearmotoren elektromagnetisch befördert werden sollen. Es ist also ein reines Gütertransportsystem. Ausgearbeitet wurde es von der Internationalen Planungs-Gruppe (IPG), in der auch das Schweizer Generalplanungs- und Ingenieurunternehmen Suter + Suter mitwirkt.

Die Trümpfe von «Tunnel Tirol» sind die Entflechtung von Personen- und Güterverkehr sowie die kurze Bauzeit (5 Jahre). «Wirtschaftlich ist ein Tunnelprojekt nur über die Bauzeit zu optimieren», heisst es in einem IPG-Prospekt. Und ohne Wirtschaftlichkeit gibt es kein privates Kapital.

Äpfel und Birnen

Die Neat wird nach heutigen Berechnungen aber erst nach 60 Jahren rentabel sein, und zudem hat man sich auf das Konzept des gemischten Verkehrs festgelegt. Ein reines Tunnelsystem nur für Güter komme für die Schweiz ebensowenig in Frage wie ein reines TGV-System für Personen, hält der Walliser CVP-Nationalrat Paul Schmidhalter, als Bauingenieur selbst bei der Neat engagiert, fest. Die Preisvergleiche mit dem «Tunnel Tirol» würden hinken. Dass beim Helvetoec-Vorstoss Äpfel mit Birnen verglichen würden, findet auch Peter Testoni, Chef der Abteilung Grossprojekte im Bundesamt für Verkehr (BAV). Nebst der langen Bau- und Amortisationszeit spreche bei der Neat gegen eine private oder gemischtwirtschaftliche Lösung, dass

der Staat mit Bundesanleihen die nötigen Mittel auf dem Kapitalmarkt günstig beschaffen kann. Beim Eurotunnel dürften die Kapitalkosten (Verzinsung) gemäss Testoni etwa dreimal so hoch sein wie bei der Neat. Man sehe bisher keinen Grund, von der mit dem Bundesbeschluss eingeschlagenen Linie abzuweichen.

Mâcon-Genf privat?

Finanzierungsdiskussionen werden die Neat aber begleiten, und sie werden 1995 bei der Bewilligung der zweiten Tranche durch das Parlament, nach Genehmigung der Vorprojekte durch den Bundesrat, wieder zunehmen. Dass man beim Bund privaten Finanzierungen nicht grundsätzlich abgeneigt ist, zeigt die Tatsache, dass für die TGV-Strecke Mâcon-Genève der SNCF eine gemischtwirtschaftliche Finanzierung «mit starken privaten Elementen» ins Auge gefasst wird. Für Frankreich hat allerdings im Moment nicht dieser «Schweizer» Anschluss, sondern die Linie Lyon-Turin Priorität, wie Laurent Devin vom Schweizerischen Bankverein, der Mâcon-Genève mitfinanzieren würde, bedauernd feststellt.

Das BOT-Modell

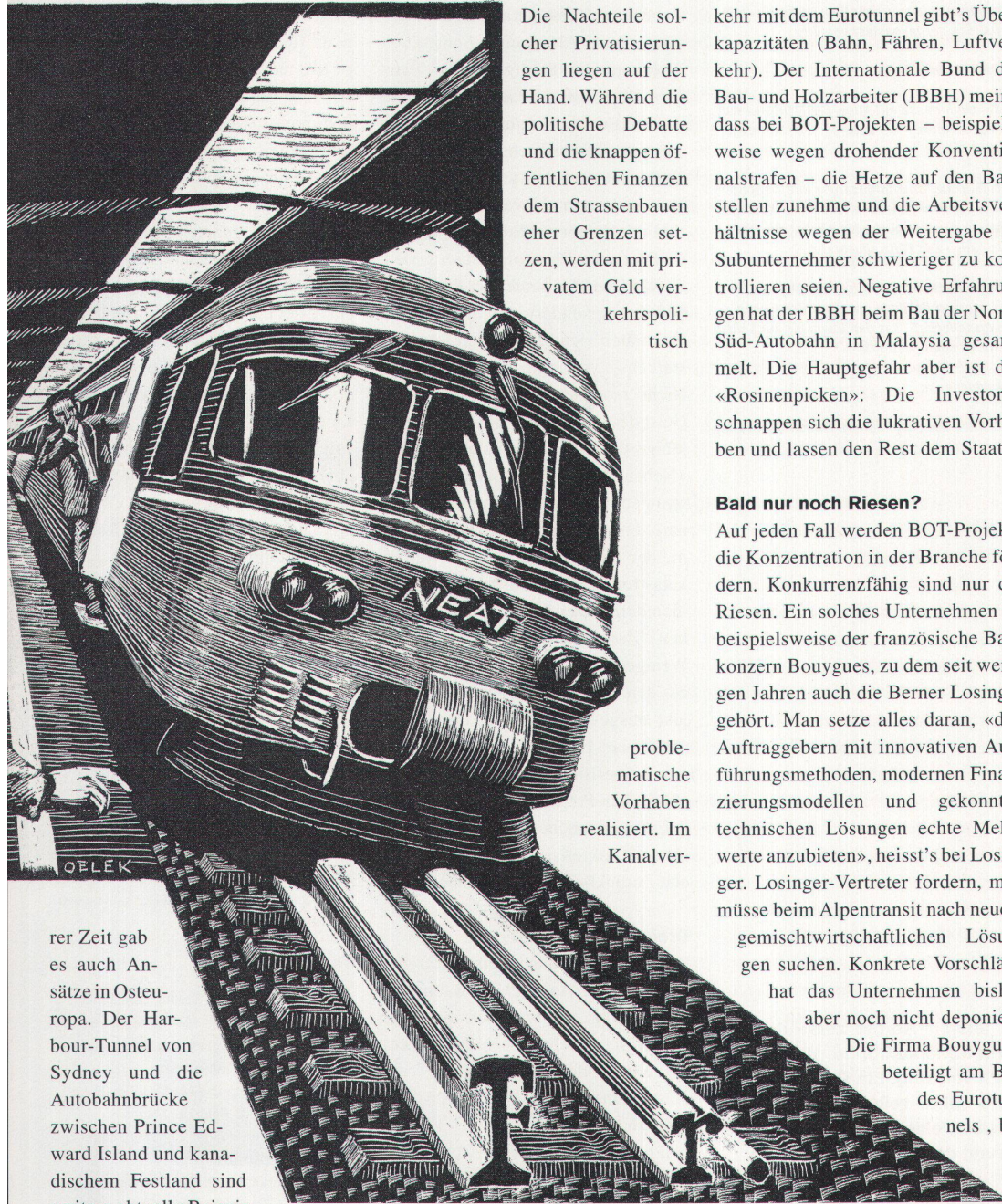
Privat finanziert wurde der Eurotunnel. Mit grösster Mühe, muss man hinzufügen. Die hohen Kapitalbeschaffungskosten treiben die Transportpreise in die Höhe, was wiederum die Konkurrenzfähigkeit der neuen Bahnverbindung beeinträchtigt. Die Konzession für die Nutzung des Tunnels zwischen Calais und Folkestone musste denn auch schon von 55 auf 65 Jahre verlängert werden, damit die Rechnung für die Betreiber aufgeht. Geldeinnahmen wird die Eurotunnel SA einerseits mit dem Autotransport im Shuttle-Betrieb machen, andererseits wird sie von den Staatsbahnen für die Benutzung des Tunnels ent-



schädigt. Ein weiteres Problem privatfinanzierter Projekte zeigt sich beim Eurotunnel daran, dass die englische Anschlussstrecke noch Jahre nicht gebaut werden wird.

Der Kanaltunnel ist ein sogenanntes BOT-Projekt (Build-Own/Operate-Transfer): Dabei erstellt ein privates Unternehmen die Anlage, erhält für eine bestimmte Dauer eine Nutzungskonzession, und nach deren Ablauf fällt die Anlage an die öffentliche Hand zurück. Bekannt wurde das BOT-Modell in den achtziger Jahren vor allem im Fernen Osten (Hongkong, Malaysia, Thailand), in jünge-

er?



Die Nachteile solcher Privatisierungen liegen auf der Hand. Während die politische Debatte und die knappen öffentlichen Finanzen eher Grenzen setzen, werden mit privatem Geld verkehrspolitisch

kehr mit dem Eurotunnel gibt's Überkapazitäten (Bahn, Fähren, Luftverkehr). Der Internationale Bund der Bau- und Holzarbeiter (IBBH) meint, dass bei BOT-Projekten – beispielsweise wegen drohender Konventionalstrafen – die Hetze auf den Baustellen zunehme und die Arbeitsverhältnisse wegen der Weitergabe an Subunternehmer schwieriger zu kontrollieren seien. Negative Erfahrungen hat der IBBH beim Bau der Nord-Süd-Autobahn in Malaysia gesammelt. Die Hauptgefahr aber ist das «Rosinenpicken»: Die Investoren schnappen sich die lukrativen Vorhaben und lassen den Rest dem Staat.

Bald nur noch Riesen?

Auf jeden Fall werden BOT-Projekte die Konzentration in der Branche fördern. Konkurrenzfähig sind nur die Riesen. Ein solches Unternehmen ist beispielsweise der französische Baukonzern Bouygues, zu dem seit wenigen Jahren auch die Berner Losinger gehört. Man setze alles daran, «den Auftraggebern mit innovativen Ausführungsmethoden, modernen Finanzierungsmodellen und gekonnten technischen Lösungen echte Mehrwerte anzubieten», heisst's bei Losinger. Losinger-Vertreter fordern, man müsse beim Alpentransit nach neuen, gemischtwirtschaftlichen Lösungen suchen. Konkrete Vorschläge hat das Unternehmen bisher aber noch nicht deponiert.

Die Firma Bouygues, beteiligt am Bau des Eurotunnels, be-

problematische Vorhaben realisiert. Im Kanalver-

zeichnet BOT-Projekte als eine wichtige «Entwicklungsachse» der Gruppe in den Neunzigerjahren. Der Konzern will via Losinger mit seinen Gesamtlösungen und Projektfinanzierungen auch auf dem Schweizer Markt Fuss fassen und ist konkret am Bau und Betrieb der Brücke über das Genfer Seebecken (traversée de la Rade) interessiert. Die neue Genfer Regierung will den Pont de la Rade bald bauen, und sie möchte von Bern für die Erhebung von Péages – Wegzölle sind in der Schweiz gemäss Bundesverfassung verboten – eine Ausnahmebewilligung. Solche Ausnahmen gibt es bereits: Gebühren werden erhoben für die Durchfahrt des Grosse St. Bernhard Tunnels und auf der Privatstrasse Orvin-Les Prés-d'Orvin (in der Nähe von Biel).

Schon im 19. Jahrhundert

Der europäische Verkehr der Zukunft solle von Marktkräften gelenkt werden, heisst es in der Schlussklärung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz. Die Privatisierungsdiskussion wird uns erhalten bleiben. Allzu grossen Höhenflügen setzt in der Schweiz allerdings bereits die Kleinräumigkeit Grenzen, und bei den bürgerlichen Politikerinnen und Politikern, welche die Worte Privatisierung und Deregulierung stets im Munde führen, sind – zum Glück – erstaunlich wenig konkrete Vorstellungen vorhanden. Dennoch sähen sich wohl nicht wenige, auf den rentablen Linien, gerne in der Rolle eines Alfred Escher. Er und andere Eisenbahnpioniere machten es möglich, dass das Bundesamt für Verkehr in einer Stellungnahme an «Hochpartiere» schreiben kann: «Private haben alle grossen Bahnlinien des letzten Jahrhunderts sind alle finanziert.»

Adrian Knoepfli

rer Zeit gab es auch Ansätze in Osteuropa. Der Harbour-Tunnel von Sydney und die Autobahnbrücke zwischen Prince Edward Island und kanadischem Festland sind weitere aktuelle Beispiele. Umgesetzt worden ist das BOT-Modell bisher in erster Linie, auch in Europa, vor allem bei grossen Strassenbauten.

Illustration: Sambal Olek