



Protokoll der IPKNW-Informationstagung 2016

Datum	28. Oktober 2016
Ort	Landratsaal im Regierungsgebäude, Liestal
Teilnehmende	Kanton Aargau: Sander Mallien, Daniel Vulliamy Kanton Bern: Ueli Augsburg, Madeleine Amstutz, Carlos Reinhard, Beat Gi- aunque, Sarah Gabi Schönenberger, Markus Aebi Kanton Basel-Landschaft: Stefan Zemp, Markus Meier, Saskia Schenker, Rolf Blatter, Simon Oberbeck, Heinz Lerf, Reto Tschudin, Franz Meyer, Myrta Stohler, Kathrin Schweizer, Lotti Stokar, Miriam Locher, Hans Rudolf Schafroth, Christine Gorregourt, Christoph Hänggi, Miriam Würth, Marie-Therese Müller, Georges Thüring, Andrea Heger-Weber, Urs Kaufmann, Philipp Schoch, Hans-Jürgen Ringgenberger, Dieter Epple, Jürg Vogt Kanton Basel-Stadt: Heinrich Ueberwasser, Roland Lindner, Harald Friedl, Do- minique König, Joël Thüring, Toni Casagrande, Martin Lüchinger, Georg Matt- müller, Ernst Mutschler, Andrea Bollinger, Patrick Hafner, Heiner Vischer Kanton Solothurn: Hans Büttiker, Bruno Vögtli, Karin Büttler, Felix Wettstein, Thomas Marbet, Peter Kyburz, Peter Linz, Christ Alois Referenten/Moderation: Altbundesrat Adolf Ogi, Peter Suter, François Chapuis, Hans-Martin Plüss, Martin Bürgi, Brian Adey, Matthias Zehnder Ferner: Pascal Andres (Konferenzsekretär), Thomas Dähler
Protokoll	Thomas Löliger
Beilage	Foliensatz

Traktandenliste

1. Begrüssung

2. Referate

Adolf Ogi, alt-Bundesrat: «Der lange Weg zur Realisierung der NEAT»

François Chapuis, Kantonsbaumeister, Departement Finanzen und Ressourcen, und Hans-Martin Plüss, Stabsmitarbeiter im Departement Bau, Verkehr und Umwelt: «Aus der Praxis: Überlegungen und Ansätze des Kantons Aargau zur Immobilien- und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung»

Martin Bürgi, Geschäftsführer von WIFpartner: «Weiss die Politik, wie es unseren Infrastrukturen geht?»

Professor Dr. Brian T. Adey, Institut für Bau- und Infrastrukturmanagement der ETH Zürich: «Eine sichere Konversion einer Vision in einem grossen Infrastrukturvorhaben»

3. Diskussionsrunde

4. Schlusswort

1. Begrüssung

Landratspräsident **Philipp Schoch**: Sehr geehrter Herr Altbundesrat Adolf Ogi, Herr Professor Dr. Brian T. Adey, Frau Grossratspräsidentin Dominique König-Lüdin, Herr Grossratspräsident Carlos Reinhard, Herr Konferenzpräsident Stefan Zemp, sehr geehrte GrossrätInnen, LandrätInnen, KantonsrätInnen, sehr geehrte Referenten, sehr geehrte Anwesende. Es ist mir eine grosse Freude, Sie hier in Liestal zur IPKNW-Konferenz begrüßen zu dürfen. 1992 – ich war 19 Jahre alt und schon politisch interessiert – hat der damalige Bundesrat Adolf Ogi in Liestal mit einer flammenden Rede für ein Ja zur NEAT geworben. Rund 3000 Leute haben der packenden Rede zugehört. Adolf Ogi hat mich damals motiviert, in die Politik einzusteigen und er ist vielleicht auch ein bisschen Schuld dafür, dass ich jetzt hier sitze. Im selben Monat wurde damals die Baselbieter Sektion der Autopartei gegründet. Die Autopartei gibt es heute nicht mehr. Die NEAT wurde dieses Jahr eingeweiht.

Infrastruktur ist das Rückgrat einer hochtechnisierten Gesellschaft. Es braucht aber nicht nur PolitikerInnen, die sich mit Engagement für Infrastruktur-Projekte einsetzen. Es braucht auch viel Geld für den Unterhalt und clevere Lösungen für die Sicherheit sowie die Versorgung der Bevölkerung.

Ich freue mich sehr auf spannende Inputs und angelegte Diskussionen hier im Saal und anschliessend im Foyer beim Stehlunch.

Vielen Dank, dass sie heute nach Liestal gekommen sind.

Stefan Zemp: Auch von meiner Seite herzlich willkommen zur IPKN-Tagung. Es freut mich sehr, dass die Vorbereitungsgruppe Herr Altbundesrat Adolf Ogi gewinnen konnte. Er wird heute über das generationenübergreifende Projekt NEAT berichten.

Infrastrukturen begleiten uns tagtäglich durch das Leben. Erst wenn ein Zug verspätet ist, die Kanalisation bei Starkregen überläuft oder die Büros bei der Gemeindeverwaltung nicht mehr geputzt werden, wird man sich deren Bedeutung bewusst. Infrastrukturen umfassen nicht nur Autobahnen und Züge, sondern auch Schulen, Spitäler, Hallenbäder, Werkhöfe, Verwaltungsgebäude usw. Unter den Begriff öffentliche Infrastrukturen fallen alle beweglichen und unbeweglichen, kleineren und grösseren Einrichtungen, in welche die öffentliche Hand investiert hat und die sie in irgendeiner Art und Weise verwaltet und betreibt. Nun gibt es die unterschiedlichsten Modelle und Philosophien, wie ein Kanton zum Beispiel ein Hallenbad bauen und betreiben kann. Es kann mit öffentlichen Geldern realisiert und durch die Verwaltung betrieben werden. Das Betriebsreglement und die Tarifgestal-

tung werden im politischen Prozess ausgehandelt, Gewinn oder Verlust fallen ebenfalls bei der öffentlichen Hand an. Alternativ gibt es Partnerschaften mit einem gewinnorientierten Investor, der das Vorhaben realisiert und betreibt. Die politischen Gestaltungsmöglichkeiten beschränken sich in diesem Fall auf die Vorgabe der Rahmenbedingungen. Gewinn, aber auch Risiko bleiben beim privaten Investor. Die Realisierung, der Betrieb und der Erhalt von Infrastrukturen sind für die Kantone von grosser Bedeutung. In Zeiten knapper werdender Finanzmittel werden alternative Modelle der Kostenüberwälzung gesucht.

Folgende Themenfelder möchten wir an der Konferenz beleuchten:

- Erfahrungen der Eidgenossenschaft beim Realisieren von grossen generationenübergreifenden Infrastrukturvorhaben
- Heute angewendete Finanzierungsmodelle in der Nordwestschweiz
- Kritischer Spiegel zur heutigen Praxis; Aufzeigen von Alternativen und Verbesserungspotentialen
- Von der Vision zur Realisierung von grossen Infrastrukturvorhaben

Neben Herrn Altbundesrat Adolf Ogi sind weitere hochkarätige Referenten anwesend. François Chappuis, Kantonsbaumeister, Departement Finanzen und Ressourcen, und Hans-Martin Plüss, Stabsmitarbeiter im Departement Bau, Verkehr und Umwelt, werden über Überlegungen und Ansätze des Kantons Aargau zur Immobilien- und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sprechen.

Martin Bürgi, Geschäftsführer WIFpartner wird die Frage erläutern, ob die Politik überhaupt weiss, wie es der Infrastrukturen geht.

Schliesslich wird Professor Dr. Brian T. Adey vom Institut für Bau- und Infrastrukturmanagement der ETH Zürich über das Thema «Eine sichere Konversion einer Vision in einem grossen Infrastrukturvorhaben» referieren.

Im Anschluss an die Referate folgt eine Diskussionsrunde unter der Leitung von Matthias Zehnder.

2. Referate

Adolf Ogi: Es hat lange gedauert, bis man in der Schweiz den Mut zum Quantensprung hatte und die neue Alpentransversale in Angriff genommen hat. Die Gotthardeisenbahn wurde 1882 eröffnet. 136 Jahre lang fuhren die Bahnen auf demselben Trasse. Die Vorgeschichte dieses Projektes ist lang. 1947 erarbeitete das Basler Büro Gruner eine erste Studie für eine alpenquerende Bahn. Es folgte Studie um Studie. Entscheide wurden immer wieder herausgeschoben.

1960 setzte Bundesrat Spühler die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» (KEA) ein. 1970 arbeitete Bundesrat Bonvin auf Grundlage der Arbeit der KEA ein Transitkonzept aus. Der Lötschberg sollte auf zwei Spuren ausgebaut werden und durch den Gotthard sollte eine neue Strecke gebaut werden. Es folgte Bundesrat Ritschard. Dieser stand unter dem starken Einfluss des St. Galler Nationalrats und Professors Hans Schmid. Darum musste noch eine Variante Splügen getestet werden. Es folgte Bundesrat Schlumpf, der den alpenquerenden Verkehr in den Kontext von Europa gestellt hat. Zu dieser Zeit standen an vielen Orten rund um die Schweiz neue alpenquerende Strecken zur Diskussion.

Mir wurden fünf Variante überlassen. Es gab Papier, um diesen Saal damit füllen zu können.

1988 stand das «Window of Opportunity», das nötige Zeitfenster offen. Solche Zeitfenster sind in der Politik sehr wichtig. Sie gehen aber auch rasch wieder zu. Es gab die Möglichkeit, die Transversale aufzuteilen: Einen Tunnel durch den Gotthard und einen durch den Lötschberg. Der Bundesrat war der Ansicht, dass es zu einem Referendum kommen könnte, wenn nur ein Tunnel am Gotthard vorgeschlagen würde. Denn damit wären sowohl die West- als auch die Ostschweiz unzufrieden gewesen. Darum hat der Bundesrat beide Varianten vorgeschlagen. Darum hat der Bundesrat auch versucht, die Kantone SO, BS, BL; AG und überhaupt die ganze Schweiz hinter das Projekt zu stellen.

Der Bundesrat ging mit aller Kraft voraus. Bereits im Herbst 1988 gab es die Vernehmlassung. Nicht überall kam die Idee gut an. Viele BürgerInnen fanden, das sei zu viel. PolitikerInnen waren dagegen und haben eigene Vorschläge eingebracht. Die Medien waren auch dagegen. Der Bundesrat blieb aber hart und deklarierte seine vier Prioritäten: 1. Bahn 2000 beenden, 2. NEAT am Gotthard und am Lötschberg bauen, 3. S-Bahn fördern und 4. das Nationalstrassennetz fertig bauen.

Bereits am 23. Mai 1990 hat der Bundesrat dem Parlament die Botschaft für den Bau sowohl des Lötschberg- als auch des Gotthardtunnels vorgelegt. Ebenfalls im Mai 1990 hat der Bundesrat das Transitabkommen mit der EU unterschrieben. Darin hat sich die Schweiz verpflichtet, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Als ich ins Amt kam, wurde in Europa noch eine zweite Autobahn durch die Alpen verlangt. Der Bundesrat hat das mit aller Kraft abgelehnt. Von 1988 bis 1993 war ich 37x im Ausland und habe probiert, meine Kollegen zu überzeugen. Aber ich konnte deren Herz nicht berühren. Darum habe ich gesagt: Strategiewechsel! Jeder Verkehrsminister muss aufs Birrfeld, muss sehen, wie ein Container verladen wird

und er muss den Lärm hören, der Wassen plagt. Er muss sehen, dass eine zweite Autobahn dort keinen Platz hat.

Am 27.9.1992 sagte das Schweizer Stimmvolk mit 63.6% Ja zur NEAT, ein 23 Mrd.-Projekt.

Verkehrspolitik muss visionär sein. Man muss vorausdenken, wie sich der Verkehr in den nächsten 20, 50, 100 Jahren entwickelt. Die Frage der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung erstickte praktisch den Pioniergeist. Die Neinsager haben in der Regel immer Oberwasser. Aber die NEAT wurde heuer sogar vom heutigen Finanzminister Ueli Maurer gewürdigt.

Man kann stolz darauf sein, dass ein solches Projekt ohne Bauskandal und ohne Finanzskandal abgeschlossen werden konnte. Dafür war es wichtig, bei beiden Tunnels am Anfang, die Art und Weise der Abwicklung als Grundlage zu fixieren. Der Bund war der Besteller. Er hat kontrolliert, dass die Ersteller (Alptransit Lötschberg und Alptransit Gotthard) den Auftrag zeitgerecht und finanzgerecht realisieren. Das speziell eingesetzte NEAT-Projektmanagement auf Behördenstufe hat einwandfreie Arbeit geleistet. Die parlamentarische Oberaufsicht (6 NR, 6 SR) wurden regelmässig über die Arbeit ins Bild gesetzt. Sie haben ihre Fraktionen laufend aufdatiert. Zusätzlich gab es noch ein Frühwarnsystem. Wenn irgendetwas aus dem Rahmen gefallen wäre, hätte dies angeschlagen.

Der Gotthard symbolisiert die Innovationskraft und die Zuverlässigkeit unseres Landes. Es beweist die Kompetenz und Leistungsfähigkeit von vielen Firmen im Land. In den Bereichen Bau, Technik, Umwelt, Projektmanagement, -steuerung und -aufsicht, im Kostenmanagement, Controlling etc. wurde Neues und Grosses geleistet. Auch die Bundesämter haben hervorragende Arbeit geleistet. Das entstandene Knowhow wäre international verkaufbar.

Die NEAT ist eine volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Investition. Die Schweiz darf stolz darauf sein. Hier wurde für die Schweiz aber auch für Europa investiert. Die CHF 23 Mrd. sind für die nächsten 70 bis 100 Jahre gut angelegt. Es ist ein grosser Beitrag für das wachsende Europa. Die Schweiz nimmt hier ihre Verantwortung wahr.

Die NEAT am Gotthard wird eine noch grössere Bedeutung bekommen als sie der Lötschberg schon hat. Die Schweiz könnte in den schwierigen Auseinandersetzungen mit Europa die NEAT als Joker einsetzen. Deutschland hat Mühe mit dem Flughafen in Berlin, mit dem Bahnhof in Stuttgart, mit der Elbharmonie in Hamburg. Die Schweiz könnte zeigen, wie man es machen müsste.

Peter Suter, ehemaliger Chef Sektion «AlpTransit»: Als ehemaliger Prattelner und heutiger Arles-

heimer ist es mir eine grosse Ehre, im Kielwasser vom ehemaligen Grand Chef über das NEAT-Projektmanagement zu informieren (→ *Folien 5-40*).

Klar ist der Erfolg des Projekts nicht nur Sache des Departements, sondern weitgehend jener der Ersteller, den Unternehmen an der Front. Es hat sich aber gezeigt, dass es in einem solchen Projekt wichtig ist, dass man von Beginn weg ein gutes Projektmanagement aufstellt. Nur darum konnte das Projekt diesen Sommer eröffnet werden und nur darum hat es so viel Lob aus dem Ausland gegeben. Das Echo war gross. Die sonst sehr nüchterne FAZ schrieb «Das Wunder vom Gotthard». Die deutsche Gesellschaft für Projektmanagement hat das Projekt untersucht und kam zum Schluss, dass es an der Schweizer Zuverlässigkeit liege: «Die Qualität des Projektmanagements ist der Faktor, der die Weichen für den Erfolg stellt.» Wir hatten zwar auch Glück. Wir konnten aber schon früh die Weichen richtig stellen. Das Fundament des Projektmanagements war ein klarer politischer Auftrag. Es gab mehr als eine Volksabstimmung, alle zu Gunsten der NEAT. Es wurden eigene gesetzliche Grundlagen ausgeschafft (Alptransit-Gesetzgebung). Es gab eine kompromisslose Projekt- und Prozessorganisation, in der alle nötigen Ämter und das Parlament miteinbezogen waren. Und es gab eine rigorose Projektsteuerung ab Stufe Bund. Die SBB und die BLS hatten am Anfang kein Gefallen daran. Heute ist man auch dort der Meinung, dass es gut war.

Die Bedenken gegenüber dem Projekt waren gross. Man hatte Angst vor den Schlagzeilen. Die kamen zwar, aber dank der guten Projektorganisation blieben sie wirkungslos. Im Umfeld der damaligen Erarbeitung der Botschaft herrschte die Meinung vor, dass ein solches Projekt nicht umsetzbar sei. Projekte wie der Kanaltunnel, der 1.5x so teuer war wie geplant, und andere «Skandalprojekte» nährten diese Sichtweise. Der Bundesrat stand also unter grossem Druck. Die Zustimmung des Stimmvolks kam überraschend, hat aber auch verpflichtet. Das Vertrauen des Volks in den Bund musste honoriert werden.

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren auf Bundesstufe: Klarer Auftrag (Alptransitgesetz), klare Projektstruktur und klare Verantwortlichkeiten. Der Bund ist Besteller und Geldgeber, davon getrennt sind die Ersteller und die Betreiber. Es gab ein massgeschneidertes Controlling. Die wichtigsten Elemente davon waren die NEAT-Controlling-Weisung vom Bund und die NEAT-Aufsichtsdelegation. Viermal jährlich musste dieser Rechenschaft abgelegt werden. Zusätzlich waren die Finanzverwaltung und die Finanzkontrolle involviert. Eine weitere wichtige Voraussetzung war auch die FINÖV-Vorlage.

Bemerkenswert für den Wert der Controlling-Weisung war, dass diese von Bundesrat Adolf Ogi persönlich unterschrieben wurde. Das hat unglaublich gewirkt, bis hin zu den Mineuren. Das war wohl seine wichtigste Unterschrift und eine sehr wichtige für den Erfolg des Projektes. Die Weisung regelte ganz viele Details – u.a. das Berichtswesen oder die Informatik.

Die Weisung hat auch gedient bei Auseinandersetzungen im Bundesrat, weil jederzeit völlige Transparenz herrschte. Die Auswirkungen von Projektänderungen oder Kürzungen konnten immer sofort aufgezeigt werden. 2004 wurden gleichwohl Mehrkosten sichtbar. Dank der Weisung wurden die Mehrkosten bewilligt. Es konnte den Politikern über alles Auskunft erteilt werden.

François Chapuis, Kantonsbaumeister Kanton AG, Departement Finanzen und Ressourcen: Bauen kostet, nur nicht bauen kostet nichts. Soll der Infrastruktur Sorge getragen werden, muss immer wieder gebaut werden. Die Frage ist nur, wie gebaut wird. Die folgenden Ausführungen sind kein «Bubentrickli», um die Schuldenbremse zu umgehen, auch keine Gelddruckmaschine und eigentlich auch nichts Neues (→ *Folien 42-62*). Der Kanton Aargau kennt das Instrument seit 2009. Es handelt sich um die Finanzierungsgesellschaft Immobilien. Die ganze FHNW im Kanton Aargau wurde über diese Finanzierungsgesellschaft finanziert. Der Kanton Aargau hat kaum noch Finanzvermögen, es sind noch rund CHF 10 Mio. Die Immobilien werden im Verwaltungsvermögen geführt, rund CHF 1.6 Mrd. Zusammen mit der Finanzierungsgesellschaft (CHF 400 Mio.) sind es rund CHF 2 Mrd. 38 Leute verwalten diesen Betrag. Die Spitäler sind darin nicht mehr enthalten und finanzieren die Erneuerung selber.

Zu den Herausforderungen: Die Immobilien sind Bestandteil der Finanzierungsrechnung. Die Finanzierungsrechnung hat die Spezialität, dass die laufenden Ausgaben mit den Investitionen kombiniert werden und so die Investitionsrechnung entsteht. Das bedeutet, dass es bei der Investitionsrechnung zu Ausgabenspitzen kommt. Damit besteht die Gefahr, dass die Schuldenbremse ausgelöst wird. Die Frage lautet also, was solche Spitzen für das Budget und die Schuldenbremse bedeuten. Um den Bedarf zu decken, die Gebäude aus den 1970er/80er Jahren zu erneuern und um die heutige Substanz zu erhalten müssen in den nächsten 10 Jahre rund CHF 60 Mio. pro Jahr mehr in Immobilien investiert werden. Es drohen Verteilungskämpfe. Der Fehlbetrag ist enorm und über einen Zeitraum von 10 Jahren verteilt. Der Kanton muss aber seinen Handlungsspielraum erhalten und weiter investieren können. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zwischen Parlament und Regie-

rung sollen aber nicht verschoben werden. Die Lösung liegt in der Finanzierungsgesellschaft.

Die Ausgabenspitzen haben zu vermehrten Anmietungen geführt. Das ist langfristig gesehen teurer als selber zu finanzieren.

Die auf den Folien 52-54 gezeigten Umsetzungen haben alle gewichtige Nachteile. Der Kanton Aargau setzt auf das Modell einer Finanzierungsgesellschaft. Dabei werden alle Vorteile der anderen Modelle kombiniert. Die Gesellschaft ist zu 100 % im Eigentum des Kantons, nicht veräusserbar, nicht gewinnorientiert, steuerbefreit. Erfahrungen damit hat der Kanton beim Bau der FHNW gesammelt. Es braucht keine Kompetenzverschiebung. Der Grosse Rat beschliesst jedes Vorhaben. Zins und Amortisation werden in separater Rechnung transparent gemacht und bilden die tatsächliche Langlebigkeit der Vorhaben ab. Das ist bei den bisherigen Modellen nicht der Fall. Die Ausgaben kommen dafür während der dreijährigen Erstellungsfrist zum Tragen. Das Eigentum des Kantons wird in diese Gesellschaft ausgelagert. Die Bilanz des Kantons wird entlastet. Die Abwicklungskriterien sind auf Folie 57 dargelegt, der Prozess auf Folie 58. Wie Folien 59 und 60 zeigen, fällt die Spitze weg, der Betrag wird geglättet. Es ist keine Gelddruckmaschine, der Betrag wird aber über 25 Jahre verteilt. Man muss also weiterhin gut bauen, aber die Finanzierung wird einfacher.

Hans-Martin Plüss, Fürsprecher Kanton AG präsentiert ein zweites Tool zur Finanzierung von Infrastrukturen (→ *Folien 63-73*). Es geht um die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur im Kanton Aargau. Auch hier steht der Kanton vor dem Problem grosser Schwankungen bei den Aufwänden. Zum Beispiel belastet der Bau der Limmattalbahn in den kommenden Jahren die ordentliche Rechnung stark. Mit der Hilfe eines Spezialfonds werden die Beträge geglättet. Die Steuerung bleibt voll und ganz beim Grossen Rat.

Martin Bürgi, Geschäftsführer von WIFpartner präsentiert seine Gedanken eng entlang seiner Präsentation (→ *Folien 74-103*)

Brian T. Adey: (→ *Folien 104-114*) Unsere Gesellschaft entwickelt sich schnell. Es braucht dafür grosse Investitionen in die Infrastruktur. Strassen müssen erweitert werden, es braucht neue oder angepasste Kommunikationsnetze, angepasste Spitäler etc. Die Ansprüche ändern sich und damit auch die Ansprüche an die Infrastruktur. Änderungen bringen Nutzen, aber auch Kosten. Wir sind bereit, die Kosten zu bezahlen, wenn wir einigermaßen wissen, welchen Nutzen wir dafür bekommen: Wie viele Unfälle können dank neuen Strassen vermieden werden? Wieviel Zeitgewinn haben wir, wenn wir das Auto nicht selber fahren müssen? Der Nutzen ist aber nicht immer sicher. Das

ist das Problem bei der Konversion von der Vision in die Realität. Es besteht die Gefahr, dass etwas gebaut wird, ohne dass man es dann auch braucht. Ein Beispiel dafür ist das Kernkraftwerk Hinkley Point.

Experten schätzen ab, ob ein Projekt die Ansprüche erfüllt. Die Experten wissen auch, dass die Realität nicht genau so eintrifft, wie vorausgesagt. Es gibt drei Teile, wie man mit Unsicherheit umgehen kann:

1. Klarheit über die mögliche Zukunft und darüber, wie ein Bauprojekt ablaufen könnte. Wir müssen wissen, was wir uns leisten können und wollen. Es gibt ein gewisses Leistungsniveau, das mit der Alterung abnehmen wird. Auf der anderen Seite stehen hohe Ansprüche und neue Bedürfnisse. Wir müssen grob abschätzen, was wir uns leisten können. Man muss sich auch über den Nutzen im Klaren sein. Auch die Bandbreite der Möglichkeiten muss ausgelotet werden. Auch die Wahrscheinlichkeit sowie die Reaktion der verschiedenen Anspruchsgruppen müssen abgeschätzt werden.

2. Infrastruktur selber. Diese soll so robust gebaut werden, dass sie für verschiedene mögliche Zukunftsszenarien einsetzbar ist. Zum Beispiel ist der Eurotunnel ein wenig grösser gebaut als für die heutigen Züge nötig. Man kann die Infrastruktur aber auch flexibel bauen, zum Beispiel neben einem Gleis noch Platz für ein zweites Gleis lassen. Die Zukunft ist unsicher. Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Darum soll Infrastruktur robust und flexibel gebaut werden.

3. Finanzierung. Es gibt verschiedene Möglichkeiten. Grob lässt sich eine Public Private Partnership (PPP) von der Finanzierung durch die öffentliche Hand unterscheiden. Beide Systeme haben Vor- und Nachteile (siehe Folie 84).

Daraus ergeben sich Handlungsempfehlung (siehe Folie 85).

3. Diskussionrunde

Stefan Zemp eröffnet die Diskussionsrunde. Moderiert wird diese von Mathias Zehnder, freier Publizist.

Mathias Zehnder: Ich werde in umgekehrter Reihenfolge durch die Referate gehen. Zuerst werde ich eine Frage an die Referenten stellen und dann die Runde für alle öffnen.

An Brian T. Adey: Aufgefallen ist in der Präsentation das Bild von «Google Car». Ist es nicht bei vielen Kommunen oder Länder so, dass einem im Zusammenhang mit der Digitalisierung der Begriff disruptive Entwicklung in den Sinn kommt? Wenn man ehrlich ist, muss man sagen, dass wir heute noch keine Ahnung davon haben, wie die Welt in 10 Jahren aus-

sieht. Das ist doch ein Problem beim Fällen von Entschieden?

Brian T. Adey: Es ist ein Problem! Es gibt immer noch viele Leute, die sich mit dem Bau von Strassen beschäftigen und dabei nicht beachten, was in der Zukunft passieren könnte. Sie planen genauso, wie sie es schon immer getan haben. Es kann aber sein, dass in 30 Jahren kein Mensch mehr sein Auto selber fährt. Darum macht es vielleicht heute keinen Sinn die Strasse so zu erneuern, wie man sie in 20 Jahren gar nicht mehr braucht. Vielleicht macht es aber auch noch Sinn. Darum muss man sich überlegen, ob man heute die Strasse so erneuern kann, dass man flexibel auf Entwicklungen reagieren kann.

Mathias Zehnder zum Publikum: Die Zeitspanne von 30 Jahren wurde genannt. Wie gross war ihr Mobiltelefon vor 30 Jahren? Die Antwort ist einfach: Es hat damals noch gar kein Handy gegeben. Wie ist es für Parlamentarier, so lange Zeiträume zu überblicken?

Dominique König-Lüdin (SP, BS): Wir müssen unterscheiden zwischen Infrastrukturerhalt und deren Erweiterung. Das ist eine Frage die man auf politischer Ebene zuerst klären muss. Im Zentrum steht heute sehr oft der Erhalt. Die Ansprüche des erwähnten «Google Autos» fallen nicht in diese Thematik. Die kontroversen politischen Diskussionen spielen sich zwischen Erhalt und Erweiterung ab. Zumindest erlebe ich es so als Mitglied der UVEK Basel-Stadt. Man reibt sich dort oft genau an solchen Fragen. Die Infrastruktur zu erhalten ist wichtig und das muss laufend passieren. Die Erweiterung ist dann meist im Bereich der Kosmetik.

Philipp Schoch (Grüne, BL): Das Problem ist, dass wir uns im beschaulichen Liestal in der beschaulichen Nordwestschweiz befinden. Die grossen Trends entstehen aber in Kalifornien oder in China. Wir brauchen eine robuste *und* flexible Infrastruktur. Als PolitikerInnen – auch in beschaulichen Kantonen – müssen wir uns für das grosse Bild öffnen. Auch Altbundesrat Adolf Ogi musste von Hamburg aus schauen, wie die Alpen überwunden werden können. Er hatte diesen grossen Blick. Dieser grosse Blick fehlt mir ab und zu in unseren Kantonsparlamenten.

Hans-Jürgen Ringgenberg (SVP, BL): Ich habe bei Brian T. Adey die Komponente des Zeitgeistes vermisst. Ein Zeitraum von 30 Jahren kann man technisch betrachten oder finanziell. Am schwierigsten ist aber abzuschätzen, wie sich die Gesellschaft verändert. Zum Beispiel weiss man nicht, wie sich die Akzeptanz des Strassenverkehrs ändert. Ich weiss ja nicht einmal, wie meine Kinder in 20 oder 30 Jahre politisieren werden.

Brian T. Adey: Es kann immer sein, dass gewisse Dinge einfach nicht gewollt werden. Bei der Planung von Infrastrukturen müssen solche Überlegungen möglichst integriert werden.

Mirjam Würth (SP, BL): Man muss unterscheiden zwischen Unterhalt und Ausbau. Für den Unterhalt braucht es ein Konzept, das eine Antwort darauf gibt, was man eigentlich möchte. Beim Ausbau weiss man nicht, wohin sich die Welt entwickelt. Die erwähnten Begriffe robust und flexibel sind gut. Wir müssen probieren, den Ausbau möglichst breit aufzustellen, denn wir wissen nicht, was noch kommen wird.

Beatrice Schaffner (glp, SO): Das «Google Auto» ist im Trend. Es wird ein riesiger Hype gemacht. Es gibt aber noch viele weitere Themen, die damit angesprochen werden. Es geht um Fragen nach dem Besitz (muss ich weiterhin ein Auto besitzen oder nehme ich es aus einem Pool?). Ähnliche Fragen stellen sich bei der Energieversorgung. In den letzten Jahrzehnten wurden viele grosse und zentrale Kraftwerke gebaut. Jetzt sind plötzlich immer mehr kleine, dezentrale Kraftwerke gefragt, auch in Wohnhäusern. Solche Kraftwerke brauchen ein anderes Netz. Die grossen Fragen sind also die nach dem Besitz oder nach der Zentralität. Hier verschieben sich Grenzen. Solche Fragen werden mit dem «Google Auto» verknüpft. Es geht aber um viel tiefer liegende Trends. Die Gesellschaft wird sich fundamental weiter entwickeln. Ich bin mir nicht sicher, ob wir dereinst zu Hause ein «Google Auto» besitzen werden. Wohl eher nicht. Vor 50 Jahren glaubte man auch nicht an die NEAT. Es wurden damals ganz andere Fragen bearbeitet. Heute sind wir wieder an einem solchen Scheidepunkt mit vielen offenen Fragen.

Mathias Zehnder: Die Zukunftsforscher nennen solche Entwicklungen Megatrends. Ein anderes Beispiel vom heutigen Nichtbesitz: Noch vor wenigen Jahren hatten viele Leute zu Hause ganze Wände voller CD. Die heutigen Jugendlichen haben häufig nur noch ein Zugangsrecht zu Online-Musikdatenbanken. Anfang 2000 gab es die Zukunftsvision «Age of Acces». Das ist auch ein Megatrend.

Peter Brodbeck (SVP, BL): Die Auto-Gotthardröhre ist ein Beispiel der Flexibilität. Man baute sie für das damals vorhandene Verkehrsaufkommen. Aus politischen Gründen wurde keine zweite Röhre gebaut, obwohl man schon damals hätte vorausdenken und mit steigenden Automengen rechnen können. Man wollte damals eine Umlagerung. Man hat aber nicht daran gedacht, dass vielleicht einmal Autos durch den Gotthard fahren, die keine Emissionen ausstossen und darum das Tal gar nicht mehr stören werden.

Es ist wohl eine Tatsache, dass im Moment nicht alle Szenarien beim Bau von Infrastruktur berücksichtigt werden.

Mathias Zehnder: Prognosen sind schwierig, insbesondere wenn sie die Zukunft betreffen. Es gibt ein bekanntes Beispiel aus London, wo man sich Anfang 20. Jh. Sorgen machte, dass die Stadt in Pferdemist versinkt. Zu diesem Schluss kam man, nachdem man den Pferdeverkehr extrapoliert hat. Dann wurde das Auto erfunden.

Felix Wettstein (Grüne, SO): Man hat damals auch prognostiziert, dass das Auto eine vorübergehende Erscheinung sein wird. Ich komme zum Schluss, dass es in 30 Jahren keine Unterscheidung mehr geben wird zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Darum muss man sich heute zu denken getrauen, welche Infrastrukturen die richtige Basis für den künftigen Verkehr sein wird. Man wird das Mittel zur Fortbewegung nicht mehr persönlich besitzen, um es über 23 Stunden am Tag herum stehen zu lassen, sondern nur dann nutzen, wenn man es benötigt. Diesen Gedanken kombiniert mit den technischen Möglichkeiten, kurzfristig jedes Ziel automatisch ansteuern zu können, bedeutet die Aufhebung der Trennung des Verkehrs in MIV und ÖV. Es stellt sich die Frage, was die richtige Basisinfrastruktur sein wird. Sollen wir von der Schiene her denken oder von der Strasse her?

Adolf Ogi: Bei der Neat stand man genau vor solchen Fragen. Wir standen unter grossem Druck der EU und der Transportunternehmen. Sie verlangten eine neue Autobahn durch die Alpen. Ich hätte damals noch viele weitere Studien anfordern können, um diese Frage zu klären. Dann kam aber das erwähnte Zeitfenster, um eine neue Richtung einzuschlagen. Der Zeitgeist war damals für die Autobahn und nicht für die Eisenbahn. Peter Bodenmann verlangte damals eine elektronische Autobahn. Aber: Bis eine solche steht, geht es 40 Jahre. Und damit wird das Problem nicht gelöst. Dazu kamen standespolitische Überlegungen. Was machen wir mit dem Kanton Tessin? Es ist wichtig, dem Kanton Tessin zu zeigen, dass man auch die Minderheiten wertschätzt. Viele Szenarien wurden überlegt. Man überlegte sich auch, ob man zuerst die Zufahrten bauen sollte oder zuerst den Tunnel. Ende 1980er-Jahre war dieses Zeitfenster offen für den grossen Wurf: Gotthard und Lötschberg gleichzeitig! Die Schweiz hat damals ein Umdenken in Europa ausgelöst. Europa sieht immer mehr ein, dass der Verkehr auf die Schiene muss. Der nächste Schritt muss nun sein, den Güterverkehr unter die Erde zu legen. Der übernächste Schritt ist dann die swissmetro. Der überübernächste Schritt ist dann eine europametro. Man sollte bald eine swissmetro zwischen Kloten, Zürich und Basel bauen und eine zwischen

Genf und Lausanne. Hätte ich alle die heute präsentierten Fragen und Ängste mit einbezogen, hätte ich wohl nie die NEAT vorgeschlagen. Der Weg geht aber eher Richtung Bahn – zumindest für den alpenquerenden Güterverkehr. Da kann man nicht warten, bis die elektronische Autobahn Realität ist. «do it!» sagte schon US-Präsident Barack Obama.

Heiner Vischer (LDP BS): Wie ist die Einbindung in den europäischen Kontext heute und in Zukunft? Und inwieweit können wir es und leisten, nationale Lösungen zu denken ohne Europa mit zu berücksichtigen?

Mathias Zehnder: Gerne würde ich die grossen Fragen auf den Schluss verschieben und zunächst noch einige praktische Fragen klären. Martin Bürgi hat gesagt, dass Sie als PolitikerInnen eigentlich im Blindflug unterwegs sind. Sehen Sie das auch so?

Martin Lüchinger (SP, BS): Wenn man die eigene Infrastruktur betrachtet, sind wir sicher nicht blind. Wir sehen, wie die eigenen Strassen unterhalten sind. Aber wir sind vielleicht blind bezüglich der Frage, ob es diesen Level braucht. Im Ausland ist der Level oft tiefer und der Verkehr funktioniert auch. Auch der Anspruch an Sanierung ist sehr hoch bei uns. Es wird zu wenig darüber diskutiert. Wir vertrauen den Fachleuten. Hier haben wir eine Aufgabe zu lösen. Wir bauen immer mehr Infrastruktur und damit wird auch die Werterhaltung immer teurer. Wir können wohl nicht mehr lange auf diesem goldenen Level verharren. Das Nötige muss reichen.

Mathias Zehnder: Auf der anderen Seite gibt es immer wieder Meldungen von Kacheln, die in Schulhäusern von der Decke fallen oder von Trams, die plötzlich nur noch mit 5 km/h kriechen, weil die Schienen kaputt sind. Es wäre wohl das Ziel in der Mitte zwischen «vergoldet» und «Notfall» zu landen. Sind Sie in der Lage, richtig zu steuern? Oder hat Martin Bürgi Recht, wenn er sagt, Sie sind im Blindflug unterwegs?

Rolf Blatter (FDP, BL): In der Verwaltung sind mehr Informationen verfügbar als wir zur Verfügung gestellt bekommen. Es gibt ein Potenzial zur Verbesserung der Situation.

Sander Mallien (glp, AG): Im Kanton AG haben letzte Woche Wahlen stattgefunden. Das hat mich auf die Idee gebracht, dass wir die Informationen beschaffen könnten, es aber gar nicht unbedingt wollen. Wir wollen die WählerInnen befriedigen. Jedem Täli sein Spitäli, überall ein Schulhaus. Ich frage mich oft, ob es nicht mehr am Wollen liegt und weniger am Wissen.

Mathias Zehnder: Also lieber fröhlich blind als depressiv der Wahrheit ausgesetzt sein?

Parick Hafner (SVP, BS): Ich staune, dass wir über den Unterhalt der Strassen diskutieren. Das ist die Aufgabe der Verwaltung und nicht des Parlaments.

Mathias Zehnder: Das heisst also, ihnen ist egal, was der Koch mit ihrem Geld macht. Sie wollen einfach ein Menu für CHF 20? In anderen Worten: Das Parlament soll den Rahmen vorgeben und die Verwaltung muss nach bestem Wissen und Gewissen damit umgehen?

Parick Hafner (SVP, BS): Es gibt selten ein Parlamentarier, der den Zustand der Strassen kontrolliert. Jene ParlamentarierInnen, die ihre Arbeit richtig machen, schauen, dass dort, wo die Verwaltung kontrolliert werden muss, auch kontrolliert wird und eingegriffen wird, wenn etwas falsch läuft.

Dominik König (SP, BS): Das stimmt so nicht ganz. Wir haben die Möglichkeit in den Kommissionberatungen über den Zustand der Strassen Auskunft zu erhalten. Wir müssen aber nachfragen. Ich weiss, dass in Basel die Verwaltung eine klare Planung bezüglich Infrastruktur hat. Wir können nachfragen und bekommen Auskunft. Ich wehre mich dagegen, dass wir Vogelstraussspolitik machen. Das wäre unverantwortlich.

Wir müssen nachfragen. Nur so können wir als PolitikerIn auch darüber hinaus Visionen entwickeln. Dazu muss man vom Ist-Zustand ausgehen. Die Grundlage jeglicher Politik ist Transparenz.

Mathias Zehnder: Was meinen Sie zu den letzten Aussagen, Herr Bürgi?

Martin Bürgi: Der Wiederbeschaffungswert der Schweizer Infrastruktur beträgt rund CHF 800 Mrd. Im Moment fokussiert die Diskussion auf die Strassen. Die Hälfte der Infrastruktur gehört den Gemeinden. In vielen Kommunen kann man Kommunikationsschwierigkeiten feststellen. Die Politik konnte nicht genau genug hinsehen, wie sich die Infrastruktur entwickelt. Man muss das Ganze im Auge behalten und nicht nur die Strassen betrachten. Es liegt ein riesiges Vermögen im Boden vergraben, das man nicht sieht. Das muss auch gesteuert werden.

Thomas Marbet (SP, SO): Einfach ein Menu für CHF 20 zu bestellen, reicht nicht. Man muss auch wissen, ob es gesund ist, ob eine Vorspeise und ein Dessert dabei sind, oder sogar noch ein Kaffee. Wir haben – bezogen auf Olten – auf Gemeindeebene viel Erfahrung und viele Erkenntnisse. Wir kennen den Strassenkataster, wissen, wann welche Strasse saniert werden muss. Es gibt einen Plan zur Erneuerung. Wir kennen den Zustand von jedem Bauteil, auch den Zustand der Kanalisation kennen wir. Es ist aber richtig, dass dieses Wissen eher auf Verwaltungsebene angesiedelt ist und weniger bei der Politik. Der

Vorschlag einer Vereinbarung ist sympathisch. Solche Vorgaben gibt es zum Beispiel schon bei den Schulzimmern: Jedes Schulzimmer wird alle 25 Jahre neu möbliert. Wieso kann man ein solches System nicht auf die Sanierung der Strassen, auf den Anstrich des Fussgängerstreifens oder auf die Gestaltung eines Platzes übertragen?

Christine Corrongourt (CVP, BL): Ich stelle fest, dass man Konzepte und Pläne für Strassen hat. Und vielleicht noch beim Wasser. Es fehlt aber komplett für Liegenschaften. Das ist sowohl beim Kanton als auch bei den Gemeinden so. Hier hat man ab und zu ein Gala-Menu und dann wieder Wasser und Brot. Eine Gesamtplanung – wie vorher vorgestellt – würde sowohl beim Kanton als auch bei den Gemeinden Sinn machen.

Beatrice Schaffner (glp, SO): Die Wasserversorgung ist ein riesiges Vermögen. Zum Teil ist dieses der parlamentarischen Kontrolle entzogen, nämlich dann, wenn es spezial- und gebührenfinanziert ist. Das Parlament delegiert einige wenige Personen, welche dann entscheiden. Das braucht viel Vertrauen in diese Personen. Im Normalfall funktioniert es gut. Ab und zu – zum Beispiel im Kanton Jura – hat es offenbar nicht funktioniert. Das ist aber nicht der Normalfall.

Mathias Zehnder an Hans-Martin Plüss: Salopp paraphrasiert kann man sagen, Sie haben uns einen Finanzstausee für ÖV-Finanzierungen vorgestellt, der sicherstellt, dass unten immer genügend rauskommt und man nie zu viel auf einmal oben reintun muss.

Hans-Martin Plüss: Das ist ein schönes Bild. Das Schöne am vorgestellten Stausee ist der kontinuierliche Einfluss. Es werden zweckgebunden Gelder zur Verfügung gestellt. So kann man es sich besser erlauben, die Schleuse am Ausgang einmal ein wenig mehr zu öffnen und dann wieder zu schliessen. Man braucht also keine Angst zu haben, der See sei plötzlich ausgetrocknet.

Mathias Zehnder an François Chapuis: Ist ihr Ansatz eigentlich ähnlich einem Leasing einer Firma, welche so die Kosten über einen gewissen Zeitraum verteilen kann?

François Chapuis: Es geht vor allem darum, wie die Finanzierung in der Rechnung abgebildet wird. Eine Firma führt die Investitionen in der Investitionsrechnung sowie Zins und Abschreibung in der Erfolgsrechnung. Wenn ich privat baue, kann ich entweder sparen, bis ich 70 Jahre alt bin und dann ein Haus bauen, um darin zu sterben. Oder ich gehe im Alter von 30 Jahren auf die Bank und leihe mir Geld, das ich dann abzahle bis ich 70 Jahre alt bin und profitiere 40 Jahre lang von diesem Geld.

Die Frage ist, ob Immobilienschulden «gute oder böse Schulden» sind. Besser wäre, über Nutzen zu diskutieren. Die Finanzierung wäre lösbar. Einer Investition in Immobilien steht ein Gegenwert gegenüber. Die Diskussion über Nutzen wird zu wenig geführt. Es wird nur über die Finanzierung diskutiert. Und das ist eigentlich falsch. Es müsste viel mehr über die Leistungen und den Nutzen für die Gesellschaft diskutiert werden.

Mathias Zehnder: Es wurde im Vortrag mehrmals betont, es sei kein «Bubentrickli» und keine Gelddruckmaschine. Wie kam das Modell bei Ihnen an?

Sander Mallien (glp, AG) mit einer technischen Frage: Wem gehören die Liegenschaften? Der Finanzierungsgesellschaft oder dem Kanton? Was steht im Grundbuch?

François Chapuis: Die Immobilien gehören der Finanzierungsgesellschaft. Diese schaut aber nur den finanziellen Teil an. Der bauliche Unterhalt, die Betriebskosten etc. bleiben in der ordentlichen Rechnung des Kantons. Würde man das auch auslagern, wäre es nicht mehr eine Finanzierungsgesellschaft, sondern eine Immobiliengesellschaft.

Ueli Augstburger (SVP, BE): Es wurde viel über Investitionen und Finanzierung gesprochen. Wenig wurde über das Nutzungsmanagement gesagt. Dort liegt auch ein Potenzial. Es gibt Besteller von Raumeinheiten. Oft ändern die Bedürfnisse über die Jahre. Wie ist das im Kanton Aargau gelöst?

François Chapuis: Ich habe vor 15 Jahren den Kanton Basel-Stadt beraten. Damals war ich den privatwirtschaftlichen Anreizsystemen sehr angetan. Mittlerweile wurde ich vom Saulus zum Paulus. Solche Modelle funktionieren einmal und dann ist die Wirkung verpufft. In diesem Bereich ist es eine Führungsaufgabe des Parlaments und des Regierungsrates. Diese müssen sagen, was man sich leisten kann und möchte. Ich glaube nicht mehr daran, dass sich Aufgabenbereiche und Amtsstellen selber beschneiden, wenn sie alle Kompetenzen bei sich haben. Es braucht eine Gewaltenteilung.

Im Kanton Aargau bestellt ein Departement seine Ansprüche beim Departement Finanzen und Ressourcen. Es gelten aber vom Regierungsrat beschlossene Immobilienstandards, welche vorschreiben, was gilt. Es gibt Vorgaben, wer was haben kann und wann und in welchen Qualitätsstandards. Es gibt also einen Führungsbeschluss, der sagt, wie Verwaltungsbauten gebaut werden und welche Flächen zur Verfügung stehen. Wenn die Voraussetzungen ändern – Grossraumbüros, Büro on demand etc. – bedingt das neue Führungsentscheide.

Felix Wettstein (Grüne, SO): Es wurde zweimal eine Grafik projiziert, welche auf einer Zeitachse die Glättung über die Jahre zeigt. Aufgefallen ist mir, dass der Kanton AG von 2005 bis ungefähr heute deutlich weniger in Hochbauten investiert hat, als im Zeitraum 1990 bis 2005. Nun geht die Gesamtkurve stark nach oben und das muss nach hinten geglättet werden. Hat der Kanton AG im letzten Jahrzehnt einfach zu wenig investiert?

François Chapuis: Investitionen in Immobilien kommen in Wellen. Jetzt müssen die Bauten aus den 1970/1980er Jahren saniert werden. Man hätte die Vorhaben anders terminieren können, um die Kurve zu glätten. Darauf wurde verzichtet. Man hat die Substanz möglichst lange konsumiert. Das geht so nicht mehr weiter. Darum braucht es eine systematische Erneuerung. Das ist aber nur der eine Faktor. Ebenso wichtig ist das Wachstum im Kanton AG. Die Bevölkerung soll um 150'000 Personen zunehmen. Das braucht grosse Investitionen zum Beispiel in die Kantonsschulen. Man hätte aber gewisse Investitionen vorziehen können, dann wäre man jetzt nicht so böse erwacht. Insofern stimmt die Beobachtung bis zu einem gewissen Grad.

Mathias Zehnder an Peter Suter: Sie haben mehrfach betont, dass der klare Auftrag, die klare Struktur und ein gutes Controlling wichtige Erfolgsfaktoren gewesen sind. Wenn man das so fest betont, zeigt das, dass es aussergewöhnlich ist.

Peter Suter: Man muss die Aussagen auf den Zeitraum beziehen. Bis 1992 waren solche klare Aufträge, Strukturen und Controlling in der Bundesverwaltung nicht so klar und üblich. Bei der NEAT kam man nicht darum herum.

Mathias Zehnder: Liegt es genau am Mangel von solcher Klarheit, wenn Vorhaben im Ausland verzögert werden (Elbharmonie in Hamburg, Flughafen Berlin etc.)

Peter Suter: Es liegt an der mangelnden Klarheit, am Willen, an der Absicht. Die Politik spricht bei der Projektorganisation viel zu viel mit. Es bräuchte mehr Fachleute und weniger Politiker. In Stuttgart, Berlin und Hamburg wurden meine KollegInnen mit ihrem Fachwissen beigezogen. Man muss in den ersten vier Jahren eines solchen Projektes ein ganz klares Controlling aufziehen

Dominique König-Lüdin: Es braucht also einen klaren politischen Auftrag (bei der NEAT vom Bundesrat): Danach wurde das Parlament zur Kontrolle beigezogen. Ein Controlling von politischer Seite war also gewünscht?

Peter Suter: Wir wollten klare Vorgaben von der Politik und haben dies – fachlich – umgesetzt. Und wir

haben von der Politik erwartet, dass sie bei der Umsetzung hilft. Die direkte Demokratie hilft auch. Deutschland kennt halt ein ganz anderes Demokratiesystem.

Philipp Schoch (Grüne, BL): Das Problem bei PolitikerInnen ist, dass sie sich häufig überschätzen. Gerne bauen wir uns auch Denkmäler. Adolf Ogi wird mit der NEAT identifiziert und identifiziert sich selber sicher auch mit der NEAT. Aber er hat sicher nie ein Denkmal für sich selber setzen wollen. Diese Bescheidenheit macht es sicher auch aus. Wir dürfen uns nicht überschätzen!

Mathias Zehnder: Es kommt dazu, dass PolitikerInnen in der Regel für vier Jahre gewählt sind. Solche Projekte dauern länger. PolitikerInnen können also gar keine Verantwortung übernehmen?

Peter Suter: Wir waren froh, dass auf Grund der Vorgaben ein Controlling entwickelt werden konnte. Die Politik hat ihren Segen zum Controlling gegeben. Danach konnte man sich entlang des engen Rahmens vorwärts bewegen. Wichtig war, den Rahmen nicht mehr zu ändern.

Ursula Zybach (SP, BE): Politiker sind keine homogene Gruppe. Es gibt Legislative und Exekutive. Und es gibt die drei Ebenen Gemeinde, Kanton, Bund. Es ist immer eine Frage der Stufengerechtigkeit. Muss ich als Kantonsrätin wissen, wie eine Strasse aussieht oder reicht es mir, wenn ich weiss, dass die Verwaltung die Strasse prüft und mir zeigt, dass diese oder jene Strasse erneuert werden muss? Anders ist die Situation in der Gemeinde. Als Gemeinderätin von Spiez ist es mir wichtig zu wissen, wie die Strasse zwischen Gemeindehaus und Schulhaus aussieht. Ich habe auch weniger Fachleute. Ich schaue auch selber die Liegenschaften an und helfe mit. Natürlich immer auch zusammen mit Fachleuten.

Mirjam Würth (SP, BL): Die NEAT ist trotz massiver Kostenüberschreitung nicht gescheitert. Ist das Controlling verantwortlich dafür oder was war der Schlüssel für den Erfolg?

Mathias Zehnder: Herr Ogi hat neben dem Controlling immer auch gesagt, es brauche Mut, Wille und eine Vision. Was ist der Schlüssel für den Erfolg?

Adolf Ogi: Man musste irgendwann sagen, wir machen das. Man hätte auch warten können. Die Leute mussten motiviert werden. Beim Neubau zwischen Olten und Bern hat es 10'000 Einsprachen gegeben. Es braucht Wille, Begeisterung, Leadership und Durchhaltevermögen, um hier vorwärts zu gehen und Lösungen zu suchen. Bundesrat Otto Stich war immer gegen den Lötschberg. Neben vielen anderen Gründen ging es auch um die Finanzen. Die Situation im Bundesrat war schwierig. Es gab 4 «Lötschbergianer»

und 3 «Gotthardianer». Bei jeder Bundesratssitzung war das ein Thema. Otto Stich hat seine Mitberichte immer allerletzter Sekunde eingereicht. Der Ogi musste dann nachts eine Antwort verfassen. Heute kann man sagen, dass der Lötschberg ein Erfolg ist und der Gotthard noch einer werden wird. Die NEAT wird eine neue Verkehrspolitik in Europa einläuten. Auch Frankreich wird sich überlegen, ob der Güterverkehr im Land nicht auf die Schiene verlagert werden soll. Die NEAT ist ein Anfang. Wir müssen alles daran setzen, dass der Güterverkehr durch die Alpen auf die Schienen verlagert wird. Dazu braucht es Terminals, besseres Rollmaterial etc. Auch die Zufahrten müssen verbessert werden. Oft ist das Ausland rascher im Bau von Infrastruktur, wenn mal begonnen wird. Die direkte Demokratie ist ein Segen! Wenn 63 % des Volkes hinter dem Projekt stehen, ist das eine Kraft, mit der man Unmögliches erreichen kann. Es braucht für ein solches Projekt Durchhaltewille, Begeisterung und Kraft. Ich konnte oft nicht einschlafen, hatte Alpträume mit stillstehenden Bohrmaschinen. Ich hatte vier Mal Nierenstein. Nierensteine gibt es, wenn man zu wenig trinkt, zu viel Spinat isst, familiär veranlagt ist und zu grosser Belastung ausgesetzt ist. Bei mir waren es alle vier Faktoren.

Mathias Zehnder: Altbundesrat Ogi ist und bleibt der lebende Beweis, dass eine Vision in der direkten Demokratie die nötige Kraft verleiht um ein Riesenprojekt durch zu ziehen. Vielen Dank allen für die spannende Diskussion.

4. Schlusswort

Stefan Zemp: Geschätzte Referenten, vielen Dank für die interessante Tagung. Es wurden viele Aspekte beleuchtet. Immer wieder war zu hören, es brauche Klarheit und Flexibilität. Man muss flexibel bleiben in Bezug auf neue Technologien. Es braucht einen klaren Blick für grössere Dimensionen. Die Vision einer swissmetro von Altbundesrat Ogi hat mich am meisten beeindruckt. Wenn wir in Zukunft Kraft und Durchhaltewille haben und Begeisterung zeigen, dann werden wir solche Herausforderung auch in Zukunft stemmen. Als kleiner Dank je zwei Flaschen des Baselbieter Staatsweines.

Ein Dank gilt auch Pascal Andres für die perfekte Organisation der Tagung. Leider wird er die Landeskanzlei verlassen und in Zukunft als Gemeindeschreiber in Dornach arbeiten. Als kleines Abschiedsgeschenk bekommt er drei Flaschen eines «interparlamentarischen Staatsweins». Das Land, auf welchem die Trauben für den Wein liegen, liegt im Kanton Aargau, gehört einem baselstädtischen Altregierungsrat und wird von einem Baselbieter Landrat bewirtschaftet.

Nun sind alle zum Stehimbiss eingeladen!



Infrastrukturfinanzierung und - bewirtschaftung: Herausforderungen und Lösungsansätze

Informationstagung vom 28. Oktober 2016 in Liestal



Grusswort des Gastgebers

Philipp Schoch

Präsident des Landrats des Kantons Basel-Landschaft



Begrüssung und Einleitung

Stefan Zemp

Präsident der Interparlamentarischen Konferenz der
Nordwestschweiz



Eröffnungsrede:

« Der lange Weg zur Realisierung der NEAT »

Adolf Ogi

Alt-Bundesrat



Erfolgsprojekt NEAT
NEAT-Projektsteuerung
auf Bundesstufe

Info-Tagung Interparl.
Konferenz der Nordwestscheiz

Freitag, 28. Oktober 2016

“

Peter Suter, ex Chef Sektion „AlpTransit“



NEAT – 1. Juni 2016

Einweihung des Gotthards-Basistunnels

», Die erste in der der EU verlief ite 4

» Wie sich aus onflikt im verhindern

zer Bruttoin- en Quartal um las ist weniger, rteten. **Seite 9**

wird auf dem as Schaudapot es Herzog & de

er *Telebasel* hat verzettelt. Das **Seite 23**

irat berät heute egesetzt. Es soll en. **Seite 26**

wie vor ist unklar, I Embolo den FC **Seite 39**

Bund awrinka und am French **Seite 40**

27.09.

Europa verneigt sich vor der Schweiz

Gotthard-Basistunnel mit grosser Feier eröffnet

Widergege
«Kohäsio

Bern. We Morgen üb nächsten J auch um Gesetz geh Stimmvolk zugestimm die neuen I ropäischen deren Wirt Der Bu führen – ok zuteilen, w gen ihm v sich die SV antrag zur niert: Ihr n nister Die «zweckent

Israel für A

Prämie u

Tel Aviv. S Regierung Prämien, u reise zu b Flüchtlinge haben bis Gebrauch 2016 regis ministerium Die Regier lar Prämie gramm Pr «Hotli grants» in hen: Der E erfolge nie

«Merci für den Tunnel.» Bundespräsident Johann Schneider-Ammann durchschneidet im Beisein von Verkehrsministerin Doris Leuthard und SBB-Chef Andreas Meyer das rote Band.

6



NEAT - 1. Juni 2016

Einweihung des Gotthards-Basistunnels





Schlagzeile „FAZ“ zum 1. Juni 2016: DAS WUNDER vom Gotthard

**Milliardenprojekt Gotthardbasistunnel fertig - ein
zeit- und kostentreu abgeschlossenes Mammutprojekt
? Wie geht denn das ?**

möglich dank helvetischen Qualitäten:
**Pioniergeist Wille Beharrungsvermögen
Präzision**

**Die Qualität des Projekt-Managements ist der
Faktor, der die Weichen für den Erfolg stellt**

DAS „WUNDER“ vom Gotthard (+NEAT)

Kein „Wunder“
sondern erfolgreich geführtes Projekt
mit frühen Weichenstellungen des Bundes:

Fundament des Projektmanagements:

- klarer politischer Auftrag vom 27.9.1992
- 6 zustimmende Volksabstimmungen
- NEAT-spezifische gesetzliche Grundlagen
- kompromisslose Projekt- und Prozess-Organisation
- rigorose Projektsteuerung ab Stufe Bund



Wo steht die NEAT und wie weiter?



Kosten-Debakel Grossprojekte CH

+ 90% Furka (1978)

+ 100% Centovalli (1991)

+ 140% Bahn 2000/1 (1992)

pro memoria noch andere „Skandal“-Projekte:

+++ Channel-Tunnel

+++ Oeresund



NEAT-Botschaft

Gosse Skepsis im Parlament

Nummer 13 27. März 1991

WORTE DER WOCHE

« Diese Unterlagen erstellte nicht das Bundesamt für Verkehr, sie stammen von erfahrenen Fachleuten. »

**Adolf Ogi, Bundesrat, in der
Parlamentsdebatte über die Neue
Eisenbahn-Alpentransversale**



Das Volk für die NEAT - 1992



27. September 1992

**Volksabstimmung
Alpentransit-Beschluss**

63,6 % Ja-Stimmen

NEAT – Projektsteuerung des Bundes

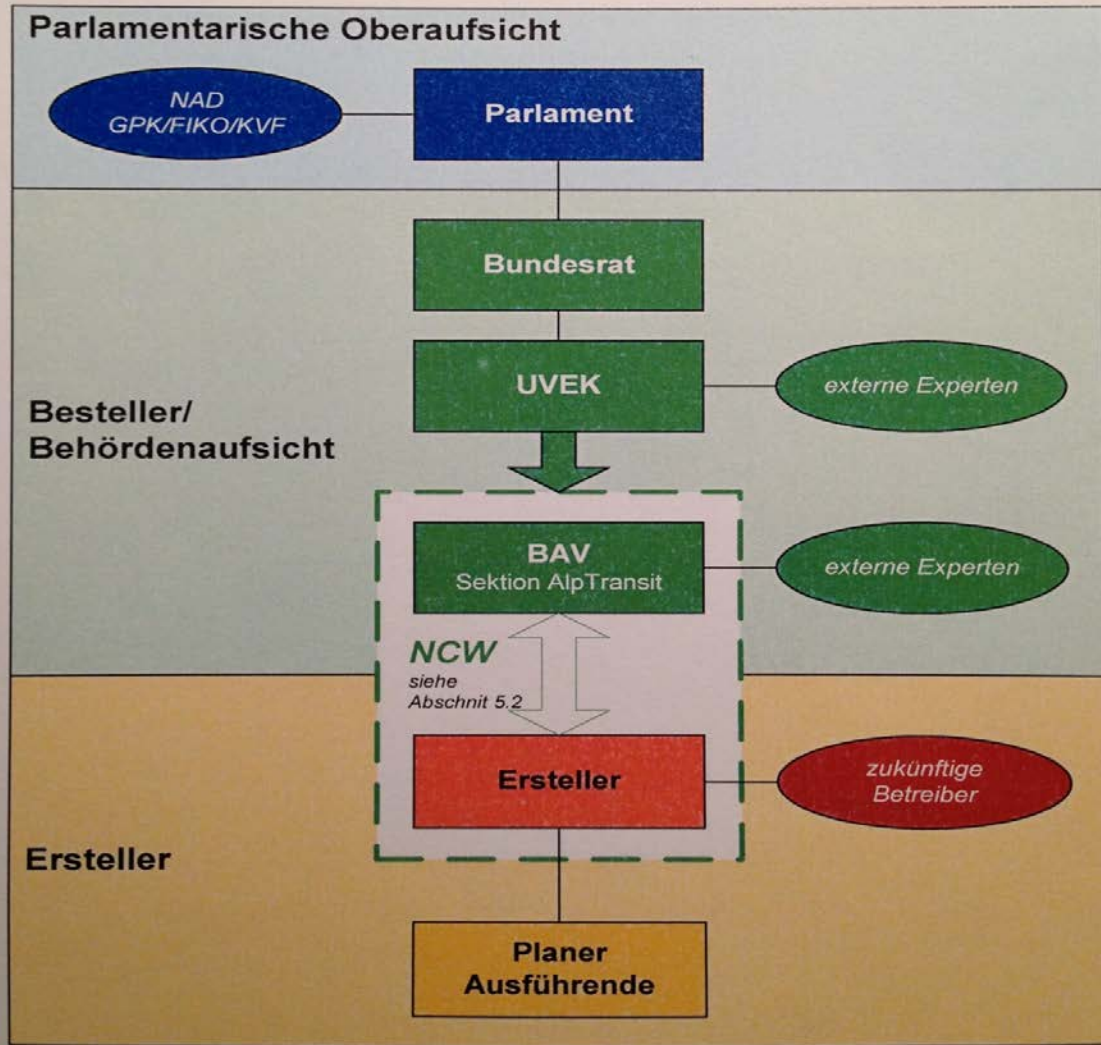
Wichtigste Erfolgsfaktoren für das Gelingen:

- **Klarer Auftrag:** Alptransit-Gesetze (>Auftrag BAV)
- Klare **Projekt-Struktur** und **Verantwortlichkeiten**
Besteller/Geldgeber > *Ersteller* > *Betreiber*
- Massgeschneidertes Controlling und Reporting
als Vorgabe des Bundes: **NEAT-Controlling-Weisung**
- Einsatz **NEAT-Aufsichtsdelegation** (6 SR + 6 NR)
- Nachhaltig gesicherte **Finanzierung**



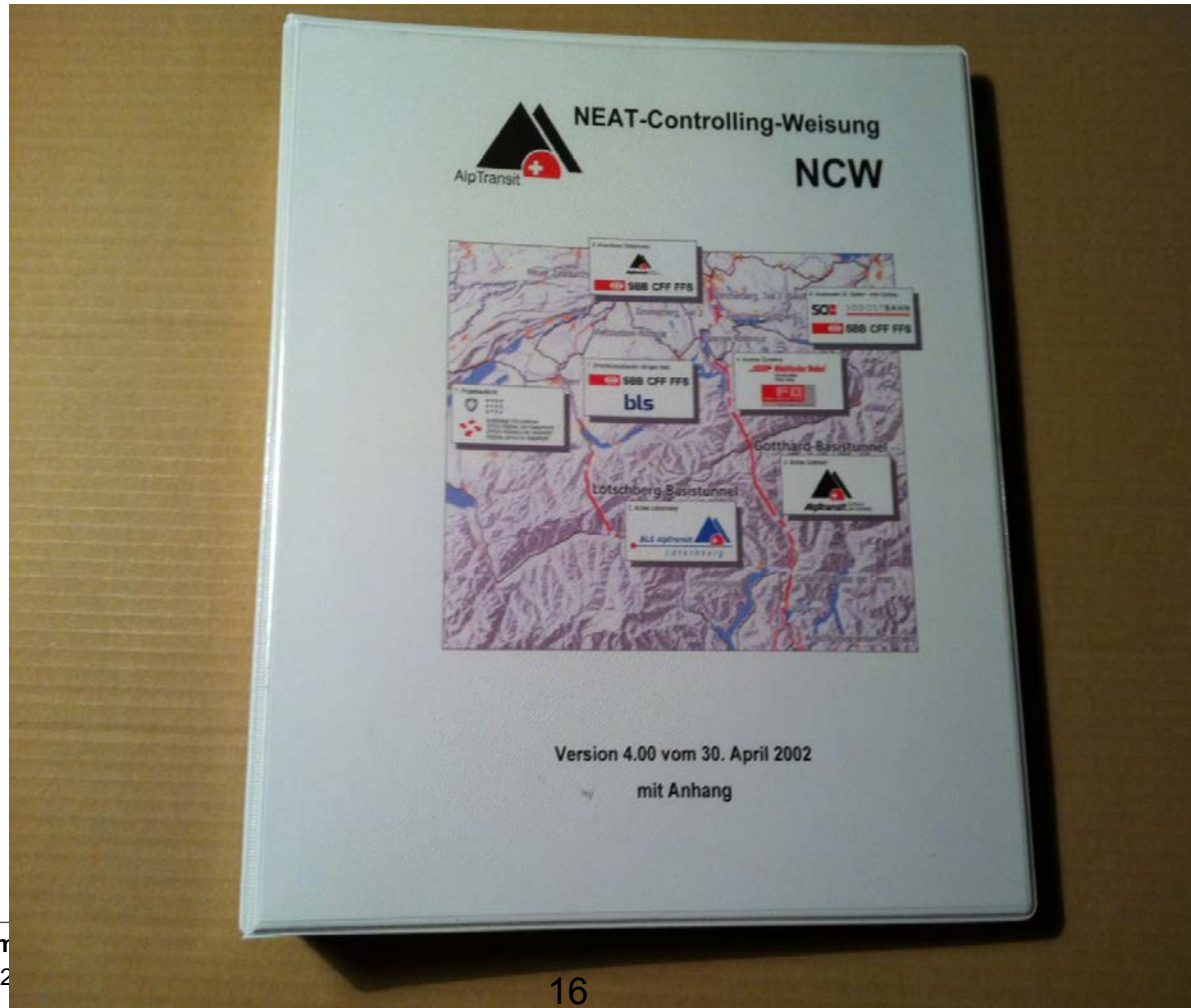
Im Anhang Organisation sind, soweit für die Umsetzung der NCW erforderlich, die Zuständigkeiten der am AlpTransit-Beteiligte(n) auf Basis der gesetzlichen und vertraglichen Vorgaben abgebildet.

5.1 ORGANISATION ALPTRANSIT ALLGEMEIN





NEAT-Controlling-Weisung „NCW“ Erlass ab 1995 durch BR Ogi





C) Inkraftsetzung

18. Schlussbestimmungen

- 18.1 Die Weisung 1. Teil tritt auf den 7. Juli 1995 in Kraft.
- 18.2 Das BAV gewährt den Bahnen angemessene Fristen für die Einführung.
- 18.3 Die Weisung wird vom BAV gemeinsam mit den Bahnen jährlich überprüft, erstmals nach Auswertung der Erfahrungen, bei den im Bau befindlichen Sondierstollen Piora (Achse Gotthard) und Kandertal (Achse Lötschberg), spätestens auf Ende 1996.
- 18.4 Die Richtlinie über die Zuständigkeiten der verschiedenen Kontrollorgane beim Projekt "AlpTransit / Integration Ostschweiz" der Eidg. Finanzkontrolle vom 27.1.1995 ist integrierender Bestandteil dieser Weisung.

Bern, den 7. Juli 1995

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Adolf Ogi



Projektmanagement NEAT

Komplexe Rahmenbedingungen - dynamische unberechenbare Umfeld

- **2+1 Achsen und 7 Ersteller**
- **Lange Bauzeiten und hohe Kosten**
- **Wandel technologische Entwicklung und Sicherheitskultur**
- **Ungewissheiten der Natur**
- **Komplexe Genehmigungsverfahren und Verträge**
- **Viele involvierte Organisationseinheiten : Parlament, Bundesrat, Bundesämter, Kantone, Gemeinden, Verbände**
- **Internationale Verknüpfungen**

□ Ziele für Projektmanagement und -steuerung

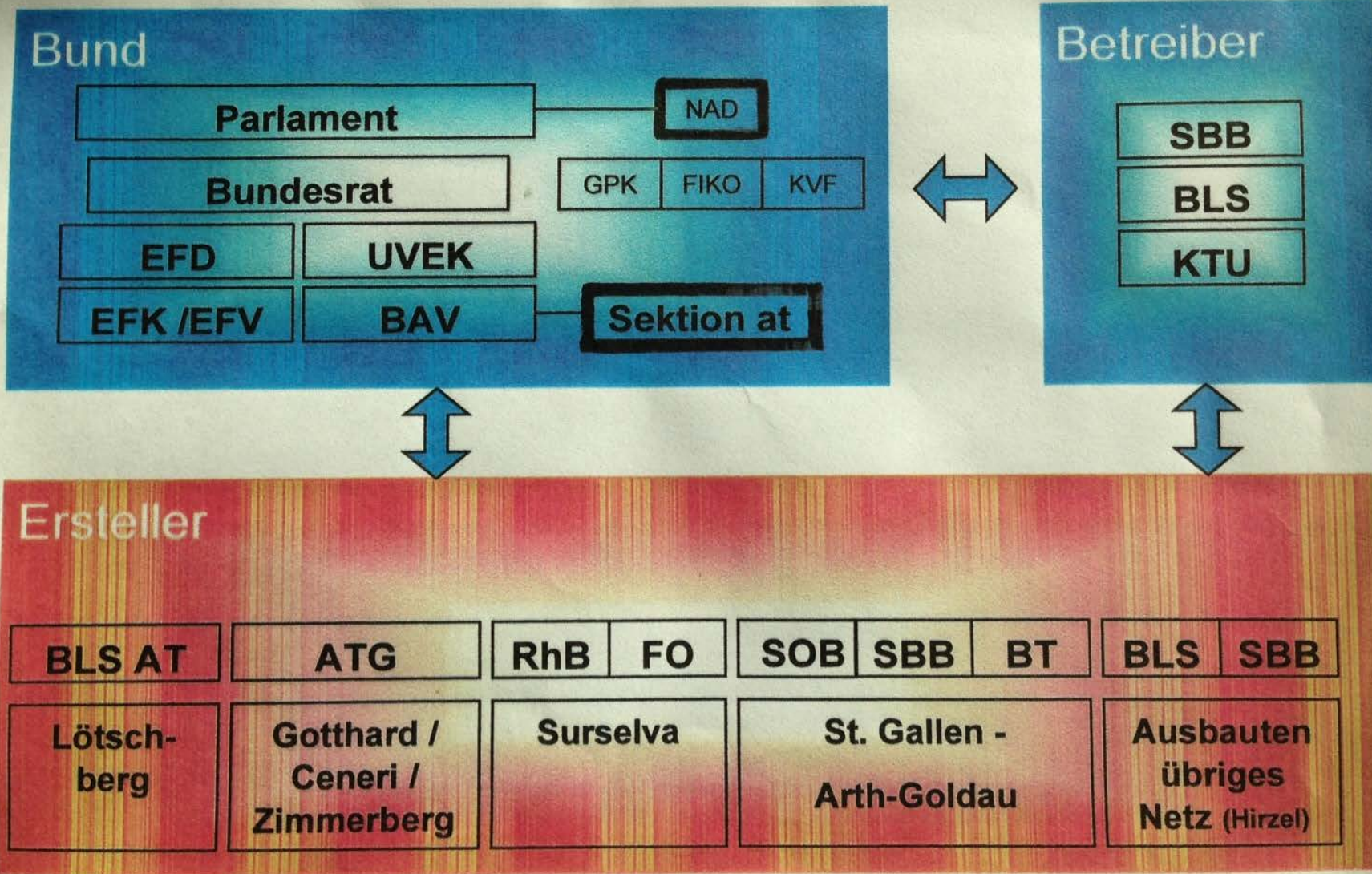
- ⇒ rechtzeitige und durchgängige Transparenz
- ⇒ vollständige Information
- ⇒ vorwärtsgerichtetes Management

□ Lösung:

- ⇒ integriertes Management- und Steuerungssystem
- ⇒ dokumentiert in NEAT-Controlling-Weisung NCW



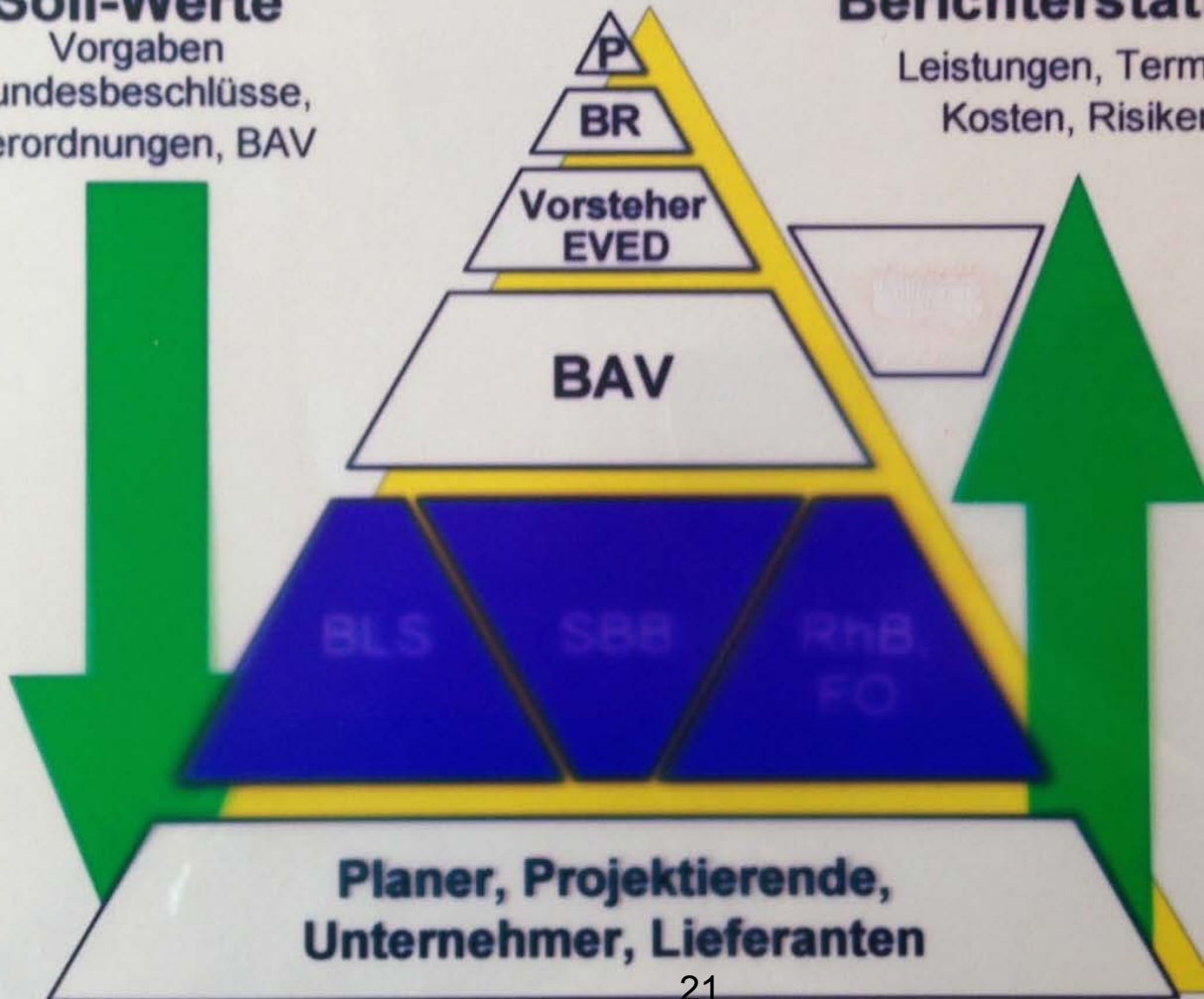
Projektorganisation



Soll-Werte
Vorgaben
Bundesbeschlüsse,
Verordnungen, BAV

Berichterstattung

Leistungen, Termine
Kosten, Risiken



- Organisation
- Berichtswesen
- Projektstrukturen
- Leistungs-Controlling
- Kosten-Controlling
- Finanzmanagement
- Termin-Controlling
- Änderungswesen
- Vergabe- und Vertragswesen
- Teuerung
- Reservenmanagement
- Risikomanagement
- Qualitätsmanagement
- Informatik
- Integration und integrierte Steuerung

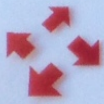
neuer NEAT-Gesamtkredit

Objektkredit / Werk	1. Phase freigegeben	2. Phase gesperrt*	Total
Projektaufsicht	65	-	65
Achse Lötschberg	2'754	-	2'754
Achse Gotthard	5'410	1'202	6'612
Ausbau Surselva	105	-	105
Anschluss Ostschweiz	129	721	850
Ausbauten St. Gallen – Arth-Goldau	45	29	74
Streckenausbauten übriges Netz	214	257	471
Reserven	978	691	1'669
Total	9'700	2'900	12'600

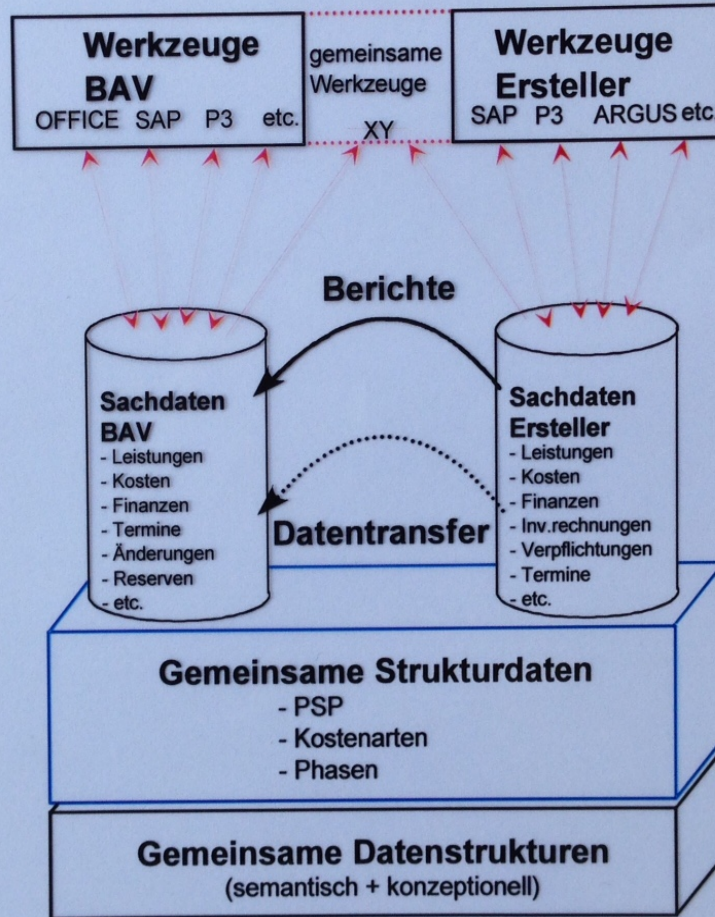
Preisbasis 1998, ohne Bauzinsen, Teuerung und Mehrwertsteuer

* Freigabe durch Parlament

- Für alle gleiche Begriffe und Methoden
- Einheitliche Spielregeln
- Informatikgerecht
- Gleiche Datenbasis
- Abgestimmte Informatikwerkzeuge
 - Durchgängig
 - Modular
 - Flexibel
 - Nachführbar



Informatik für NEAT-Projektmanagement





NEAT-Controlling-Weisung

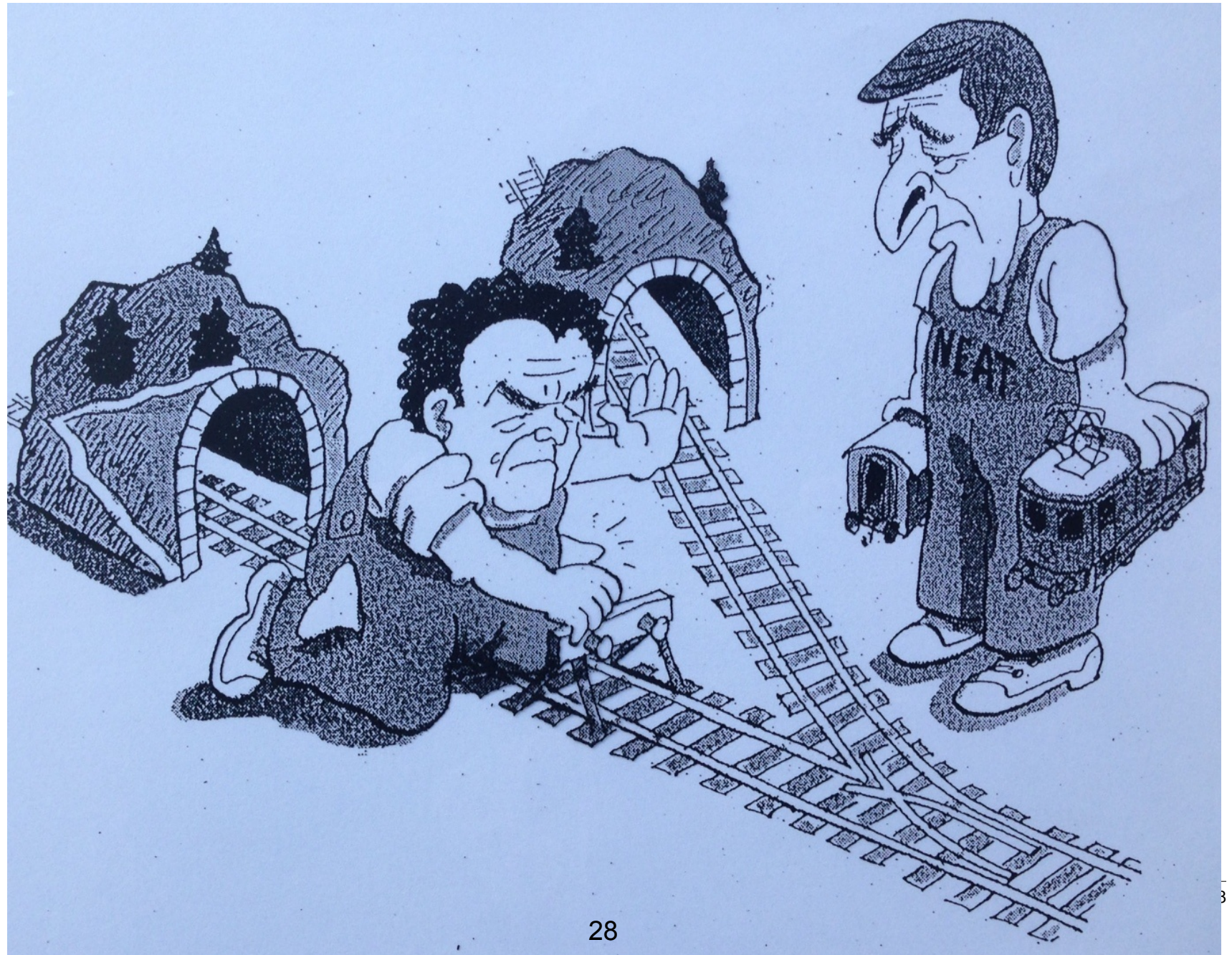
NCW



Version 4.00 vom 30. April 2002

mit Anhang

Zuversichtlich gibt sich die Finanzdelegation beim zweiten Bahn-Grossprojekt, der Alpen-Transversale **Neat**. Der Grund der positiven Einstellung liegt laut **Aregger** darin, **dass Ogi versprochen habe, alles zu unternehmen**, um das nötige «Controlling» der Kostenentwicklung sicherzustellen.





Wo steht die NEAT und wie weiter?



NEAT – ein Milliardenloch – 2004 ..??

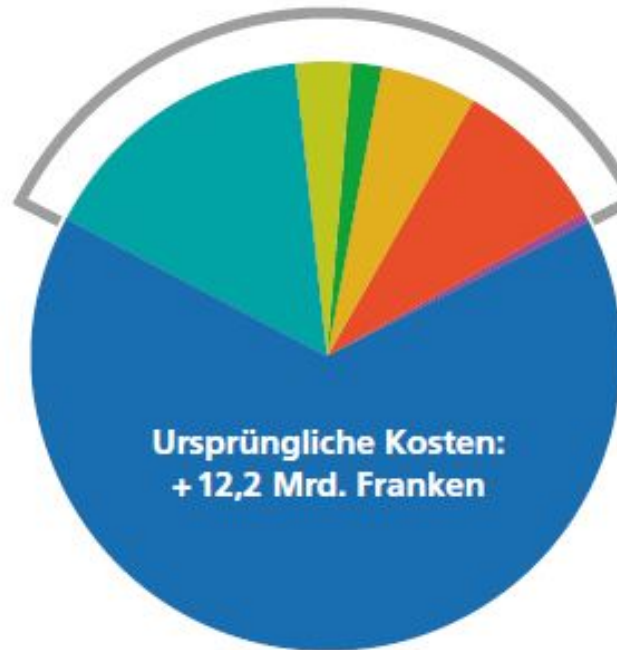


Mehrkosten vom Parlament bewilligt (2004)

Warum „Mehr“-Kosten von 12,2 > 18,7 Mia

Preisstand 1998 / ohne Teuerung + Bauzinsen

Änderungen: +6,5 Mrd. Franken



NEAT-Endkostenprognose:
18,7 Mrd. Franken

- Ursprüngliche Kostenbezugsbasis (12,2 Mrd.)
- Sicherheit und Stand der Technik (2,9 Mrd.)
- Verbesserung für Bevölkerung und Umwelt (0,6 Mrd.)
- Politisch begründete Verzögerungen (0,3 Mrd.)
- Geologie (1 Mrd.)
- Vergabe und Bauausführung (1,6 Mrd.)
- Projekterweiterung (0,1 Mrd.)

Warum „**Mehr**“-Kosten von 12,2 > 18,7 Mia Preisstand 1998 / ohne Teuerung + Bauzinsen

nicht „**Mehr**“-Kosten“ sondern „**Zusatz**“-Kosten

Zusatzkredite infolge: (Beispiele)

PROJEKT-ÄNDERUNGEN

- technologische Entwicklung Eisenbahntechnik
- Systemwechsel Ceneri von einer Röhre auf 2 Röhren
- mehr Querschläge zwischen beiden Röhren > Sicherheit
- geologisch oder bautechnisch bedingte Anpassungen

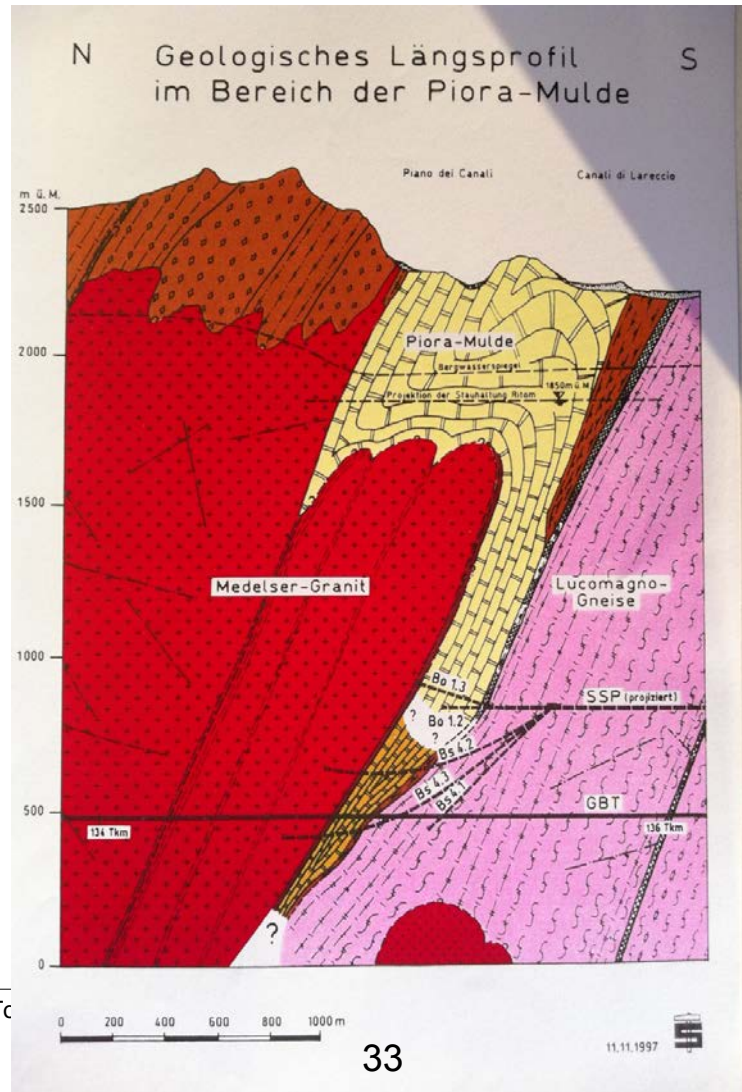
VERGABEN

- hohe Angebote infolge gesteigertem Tunnelbau-Marktvolumen
- Monopol-Stellung von Anbietern

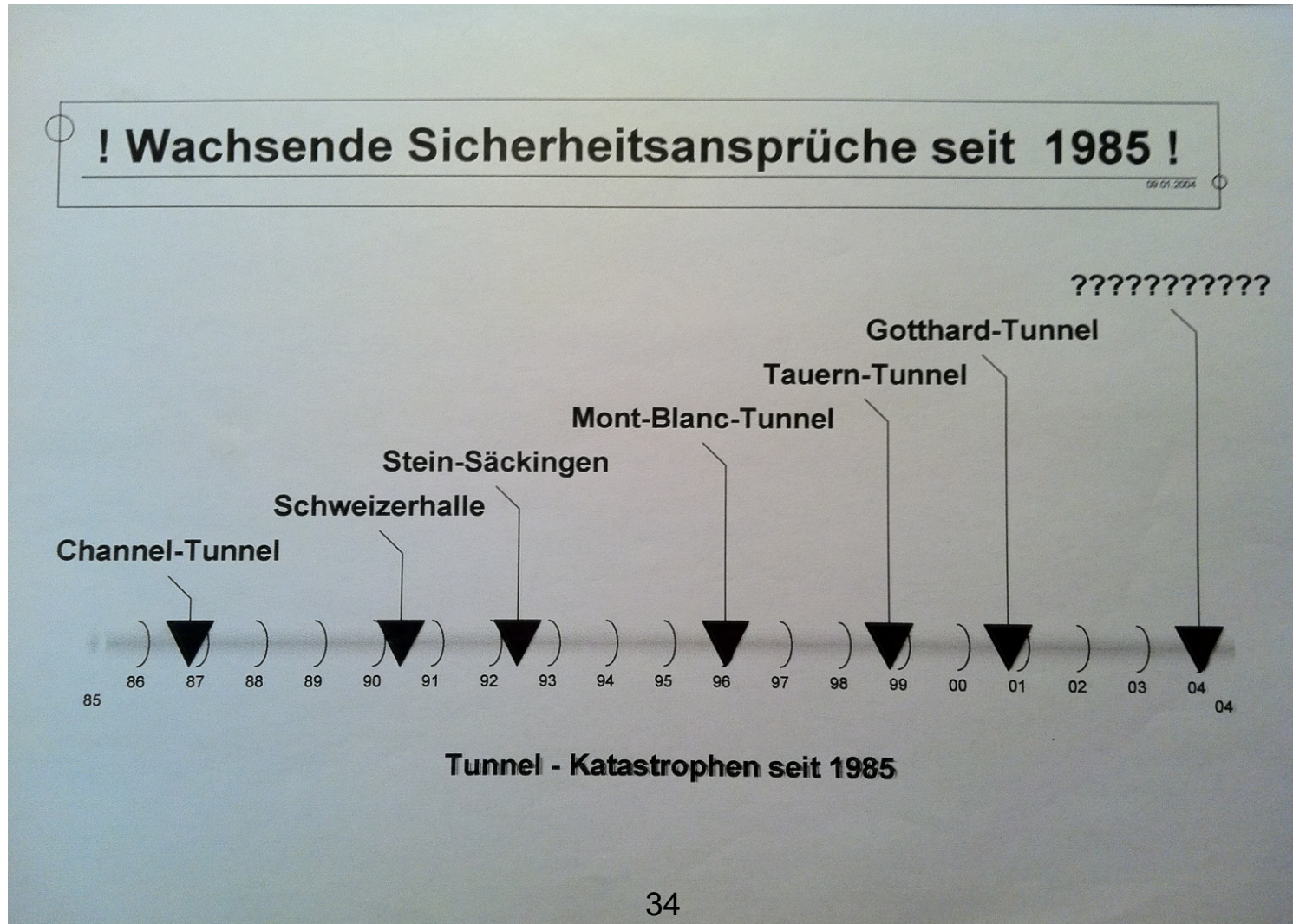


Risiko Piora mulde

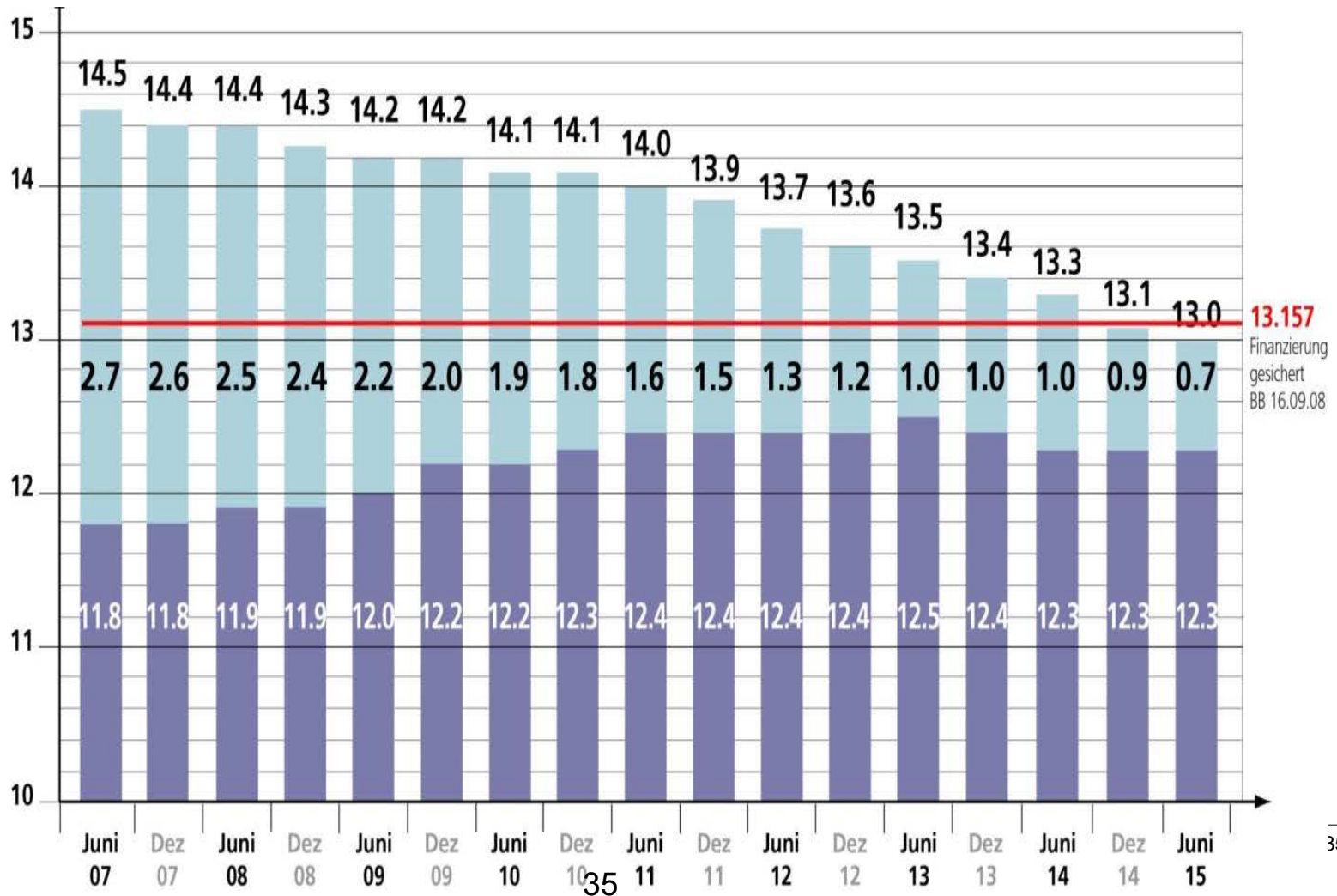
Schätzung Mehrkosten 700 Mio CHF/+3 Jahre



Zusatzkosten wegen Budget-Korsett und wachsenden Sicherheitsansprüchen



NEAT – konsequente Risikoanalyse am Beispiel Gotthard-Basistunnel



 **NEAT durch den Berg am 15.10.2010**
... ohne negative Schlagzeilen





NEAT: 300 Mio weniger als geplant ...!

... Glück gehabt ?!

gentlichen
regierung-

mochte er seinen vorzeitigen Rücktritt
nicht sehen.

stellte die
gerechtig

s Volk

fünf Jah-
n der klei-
zufallen,
eitstärkste
Kantonal-
gegen ihn
ne stillen
idwaldne-
schen ver-
entschei-
Das Ri-
n Politiker

7.4.15

Günstigere Kostenprognose für Neat

(sda) · Die neue Eisenbahn-Alpen-
transversale (Neat) soll 300 Millionen
Franken weniger kosten als geplant,
nämlich 18,2 Milliarden Franken (Preis-
stand 1998). Das Bundesamt für Verkehr
begründet die Korrektur der Kosten-
prognose mit dem Baufortschritt. Die
Schlussrechnungen zu den Vortriebs-
und Betonarbeiten am Gotthard lägen
unter Budget, und die finanziellen Ri-
siken gingen mit dem Baufortschritt
zurück.

Neuer R

(sda) ·
kommt e
Leumann
Martin T
altershal
Forschun
2011 de
1993 ist e
bioorgan
tät Bern
sor und V
Universit
Umfeld b
schiedlich

20 Beschwerden bei der UBI

🇨🇭 Volk sagte **7xJa** in 13 Jahren pro OeV

Verkehrspolitische Zu-Stimmungen seit 1987

1987 mit 57%

1992 mit 63%

1994 mit 67%

1994 mit 52%

1998 mit 57%

1998 mit 64%

2000 mit 67%

BAHN 2000 (BB)

NEAT (BB)

LSVA (BB)

Alpen-Initiative

LSVA (Gesetz)

FinöV (BB)

EU-Verträge (BB)



Dank Vertrauen in OeV-Grossprojekte - weitere Investitionen in die Bahn

Schweiz. Basler Zeitung | Donnerstag, 9. Januar

Nächster Halt: Fabi

Am 9. Februar entscheiden die Schweizer, ob sie mehr Geld in die Bahn investieren wollen

AUSBAUTEN ZEB UND FABI AUSBAUSCHRITT 2025

- 1 Basel Ost (1. Etappe, Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung)
- 2 Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich)

Stand: November 2013

- Ausbauten Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)
- FABI Ausbauschnitt 2025 (6,4 Mia.)
- Kredite für Projektierung, Planung und Studien

Rot-Blau bringt Ausbau. Mit Fabi wird der Bahnknotenpunkt Basel ausgebaut, die S-Bahn Basel-Liestal verkehrt künftig im Viertelstundentakt. Grafik: BAV

Von Thomas Wehrli

Bern. Holen Sie tief Luft: «Bundesbeschluss über die Finanzierung und den

neues Promille geflogen. Der Bif übernimmt ab 2018 das Promille (das sind 260 Millionen Franken), das die Bahn in die Sanierung der invalide...

chen Temperaturen liegen kann. Die Kantone können selber entscheiden, wie sie es mit den Fahrkostenabzügen halten. Auch, wie viele Rappen ein Pendler

Bis 2025 sollen 6,4 Milliarden Franken verbaut werden. Eigentlich wollte der Bundesrat nur 3,5 Milliarden investieren.

SwissAward 2013 mit französischem nur noch im Stre Internetseite gezeig rich wird erst um 22 ausgestrahlt. Die

Der Deu Schweiz des Jah

Tessin und Rom sich von «Swis

Von Gerhard Lob, I

Die Schweiz mit i hat es nicht leicht schaftsevents. Be sich das sehen, Rahmen einer S Hallenstadion die ben werden und den Schweizer ode Jahres wählt.

Am Samstag Awards zum zw Würde die Gala ar len drei SRG-Spra ten Programm ge französische und mittlerweile disk Die geringen Einsc multanübersetzung moderierten Send klare Sprache. De in der Romandie t Schweiz werden Deutscheschweizer wahrgenommen, lich ein Romand nem Preis geehrt des Veranstaltung destelle gab es auf gen Produktion nit

Wahl weitgehen

Der Rückzug t Zuerst haben RSI a ihre zweiten Send Nun ist das Westo noch einen Schritt SwissAward 2013 mit französischem nur noch im Stre Internetseite gezeig rich wird erst um 22 ausgestrahlt. Die



Referat:

« Aus der Praxis: Überlegungen und Ansätze des Kantons Aargau zur Immobilien- und Verkehrsinfrastrukturfinanzierung »

François Chapuis, Kantonsbaumeister, Departement Finanzen und Ressourcen des Kantons Aargau

Hans-Martin Plüss, Stabsmitarbeiter im Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

Infrastrukturfinanzierung und –bewirtschaftung: Herausforderungen und Lösungsansätze

Überlegungen und Ansätze des Kantons Aargau zur Immobilienfinanzierung

28. Oktober 2016, Informationstagung IPK Nordwestschweiz, François Chapuis, Kantonsbaumeister Aargau



Agenda

- 1. Ausgangslage**
- 2. Handlungsbedarf**
- 3. Umsetzungsvorschlag**

1. Ausgangslage



1. Ausgangslage

> Immobilien Aargau: Facts and Figures

> Gebäude Verwaltungsvermögen	Stk.	423
> Gebäudewert Verwaltungsvermögen (AGV-Neuwert)	Mio. Fr.	1'612
> Gebäude im Finanzvermögen	Stk.	12
> Gebäudewert im Finanzvermögen (Marktwert)	Mio. Fr.	9
> Gebäude im Mandatsbestand (Fremdbestand)	Stk.	62
> Gebäudewert im Mandatsbestand (AGV-Neuwert)	Mio. Fr.	399
> Anmietobjekte (Fremdbestand inkl. PP's)	Stk.	454
> Bewirtschafteter kalkulatorischer Anlagewert Anmietobjekte	Mio. Fr.	292
> Mitarbeitende	FTE	37.6

1. Ausgangslage

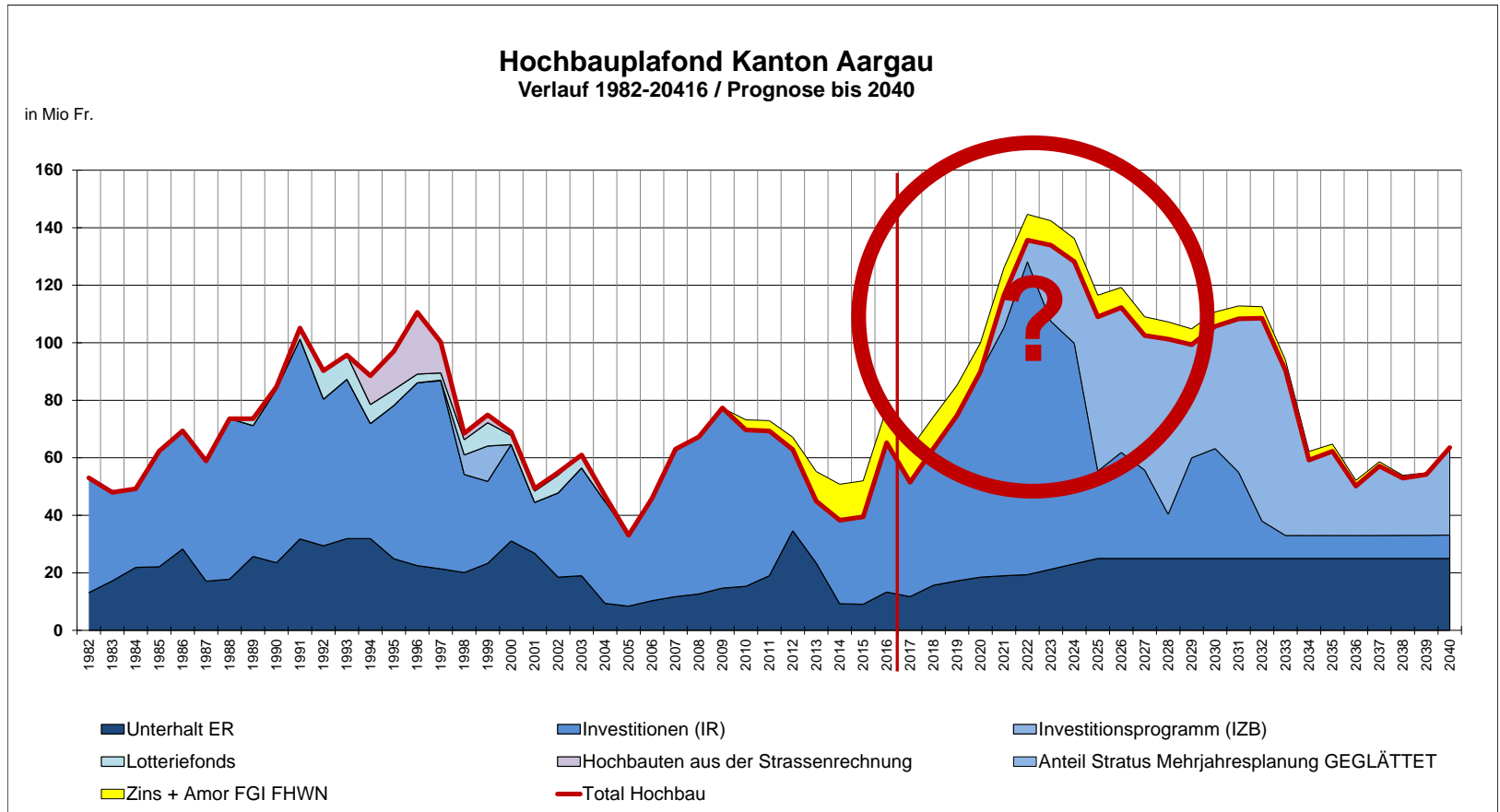
- > **Kantonale Immobilien**
 - > Sind Bestandteile der Finanzierungsrechnung
 - > Unterliegen starken Schwankungen
 - > Können zu Ausgabenspitzen führen
 - > Können die Schuldenbremse auslösen

Ausgabenspitzen:

- > Ausgabenspitzen widerspiegeln nicht die lange Nutzungsdauer
- > Ausgabenspitzen führen zu Verzögerungen (Glättung)
- > Ausgabenspitzen für zu Anmietungen (Glättung)

1. Ausgangslage

> Immobilien Aargau: Hochbauplafond Verlauf/Prognose 1982-2040



2. Handlungsbedarf

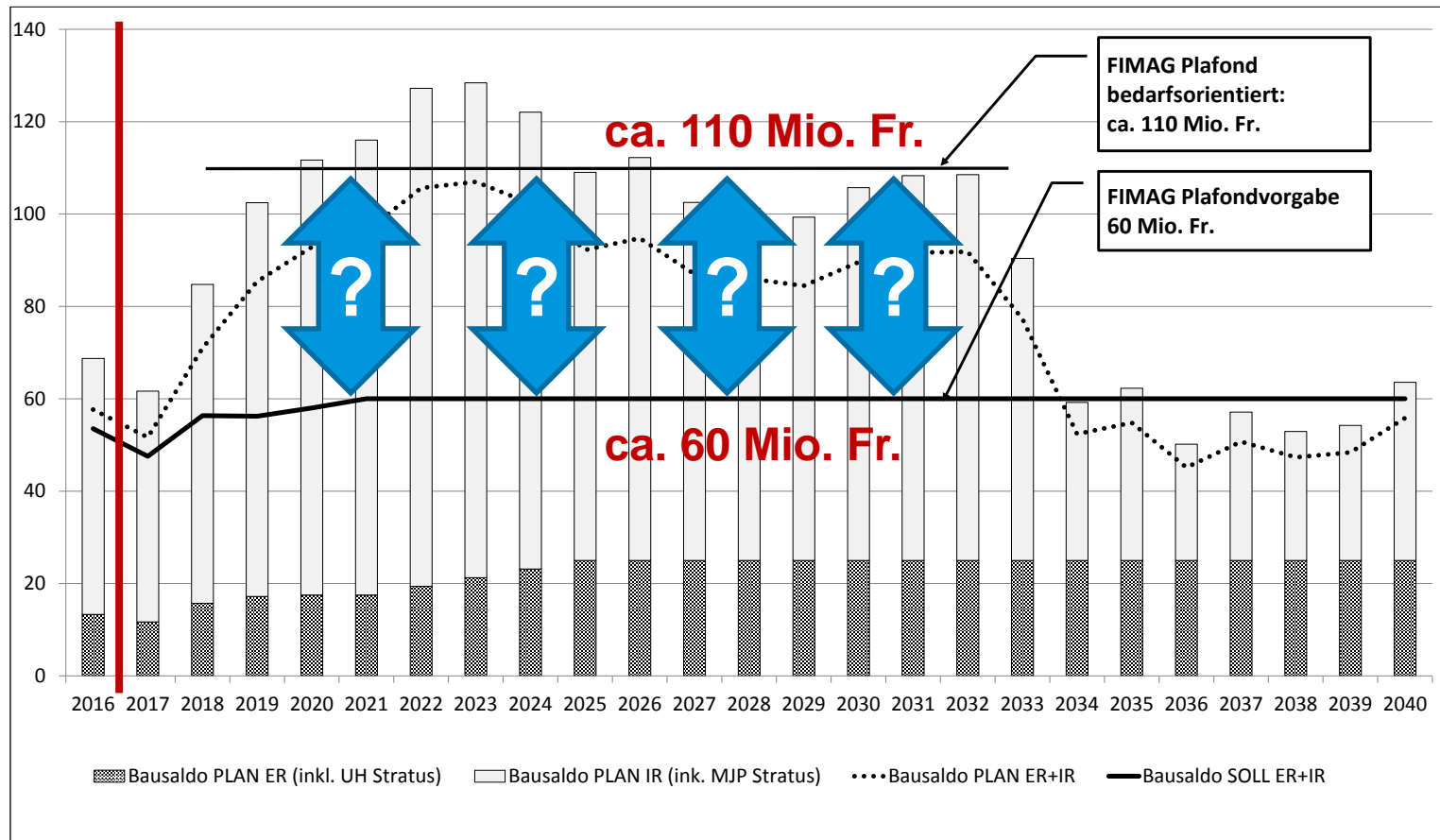


2. Handlungsbedarf

- > **Kantonale Immobilien**
 - > **Neue Handlungsspielräume erschliessen**
 - > Benötigte Immobilienvorhaben zeitgerecht umsetzen
 - > Von der Bonität des Kantons und des günstigen Zinsumfelds profitieren
 - > **Ausgabenspitzen reduzieren**
 - > Investitionsspitzen glätten
 - > **Anmietungen reduzieren**
 - > Verzicht auf langfristig teurere Mietlösungen
 - > **Erfolgreiche Modelle weiterentwickeln**
 - > Betriebswirtschaftlich ausgerichtete Steuerung verbessern
 - > **Gesetzliche Rahmenbedingungen beibehalten**
 - > Orientierung an Finanzierungsmodellen der Privatwirtschaft
 - > Beschluss- und Finanzkompetenzen beibehalten

2. Handlungsbedarf

> Kantonale Immobilien: finanz- und bedarfsorientierter Plafond



3. Umsetzungsvorschlag



3. Umsetzungsvorschlag



> Mögliche Finanzierungsmodelle

> Modell 1: Erhöhung Hochbau-Plafond

- > Steigender Aufwand in der Investitionsrechnung
- > Belastet die Finanzierungsrechnung
- > Führt ohne Gegenmassnahmen zu einem Fehlbetrag in der Finanzierungsrechnung
 - Schuldenbremse würde ausgelöst
 - Fehlbeträge sind ab dem übernächsten Jahr abzutragen
 - Immobilienprojekte mit anderen Ausgaben kompensieren
 - Steuereinnahmen erhöhen

Finanzpolitische Sicht

- > Keine zusätzlichen Mittel aus der Finanzierungsrechnung
- > Belastung während der Bauausführung wäre zu hoch
- > Gegenmassnahmen weisen zu grosse Nachteile auf

3. Umsetzungsvorschlag



> Mögliche Finanzierungsmodelle

> **Modell 2: Spezialfinanzierung Immobilien Kanton Aargau**

- > Zweckgebundene Mittel für eine bestimmte öffentliche Aufgabe (§ 37 GAF)
- > Bestimmte Erträge dürfen nicht in den allgemeinen Staatshaushalt fließen
- > Bestimmte Erträge müssen für einen bestimmten Zweck eingesetzt
- > Bedürfen einer gesetzlichen Grundlage
- > Werden von der ordentlichen Rechnung getrennt geführt
- > Beispiel: Spezialfinanzierung Strassenrechnung

Finanzpolitische Sicht

- > Keine Alimentierung über allgemeine Steuererträge
- > Keine Gebühren oder Mieterträge von Dritten bei Eigennutzung durch Kanton
- > Spezialfinanzierungen mit Finanzierung über allgemeine Steuermittel sind aus aufgaben- und finanzpolitischer Sicht zu vermeiden

3. Umsetzungsvorschlag



> Mögliche Finanzierungsmodelle

> **Modell 3: Investoren-Miet-Lösung und Public Private Partnership**

- > Investoren finanzieren und bauen, Kanton mietet anschliessend
- > Markpotential vorhanden (z.B. Pensionskassen)
- > Bedingung: Keine höheren Mietzinsen als Kosten bei Eigenfinanzierung
- > Für Spezialimmobilien der öffentlichen Hand:
 - keinen realisierbaren Marktwert
 - Investoren verlangen sehr lange Laufzeiten der Mietverträge
 - Konventionalstrafen bei vorzeitiger Auflösung
 - Zusätzliche Risikoprämien
- > Für Bürogebäuden mit einer guten Marktfähigkeit gut geeignet und unkritisch

Finanzpolitische Sicht

- > Kanton Aargau hat günstigere Zinskonditionen als Investoren
- > Investorenmodell und Public Private Partnership (PPP)-Modelle im Vergleich zu einer Eigentümerlösung deutlich teurer

3. Umsetzungsvorschlag



> Mögliche Finanzierungsmodelle

> **Modell 4: Umwandlung FGI – FHNW in FGI – AG**

- > Kanton Aargau hat bereits eine Finanzierungsgesellschaft für Immobilien
→ FGI – FHNW Immobilienvorhaben der Fachhochschule Nordwestschweiz
- > Per Grossratsbeschluss im Jahr 2007 (GRB Nr. 2007-1195)
- > Zweck statuarisch erweitern und Überführung in FGI – AG
- > FGI – AG bleibt Aktiengesellschaft in 100 %-igem Eigentum des Kantons

Finanzpolitische Sicht

- > Keine Verschiebung der Beschluss- und Finanzkompetenzen
- > Grosser Rat entscheidet bei jedem einzelnen Immobilienvorhaben
→ über Abwicklung via FGI – AG oder ordentliche Rechnung
→ über Höherverschuldungsbeschluss
- > Verzinsung und Amortisation des FGI – AG -Darlehens ist im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) und im Jahresbericht (JB) transparent ausgewiesen
- > Positive Erfahrungen mit der bestehenden FGI – FHNW

3. Umsetzungsvorschlag

> **FGI – AG: Funktionsprinzipien**

- > Grossratsbeschluss über Abwicklung via FGI – AG mit Verpflichtungskredit
- > Inkl. Grossratsbeschluss über Höherverschuldung
- > Anschliessend Immobilien-Eigentumsübertragung an FGI – AG
- > Kantonales Kontokorrentkredit für FGI – AG zur Ausführung des Vorhabens
- > Lineare Amortisation über 25 Jahre
- > Verzinsung wie jährliche Durchschnittsverzinsung des Fremdkapitals Kt. AG

3. Umsetzungsvorschlag

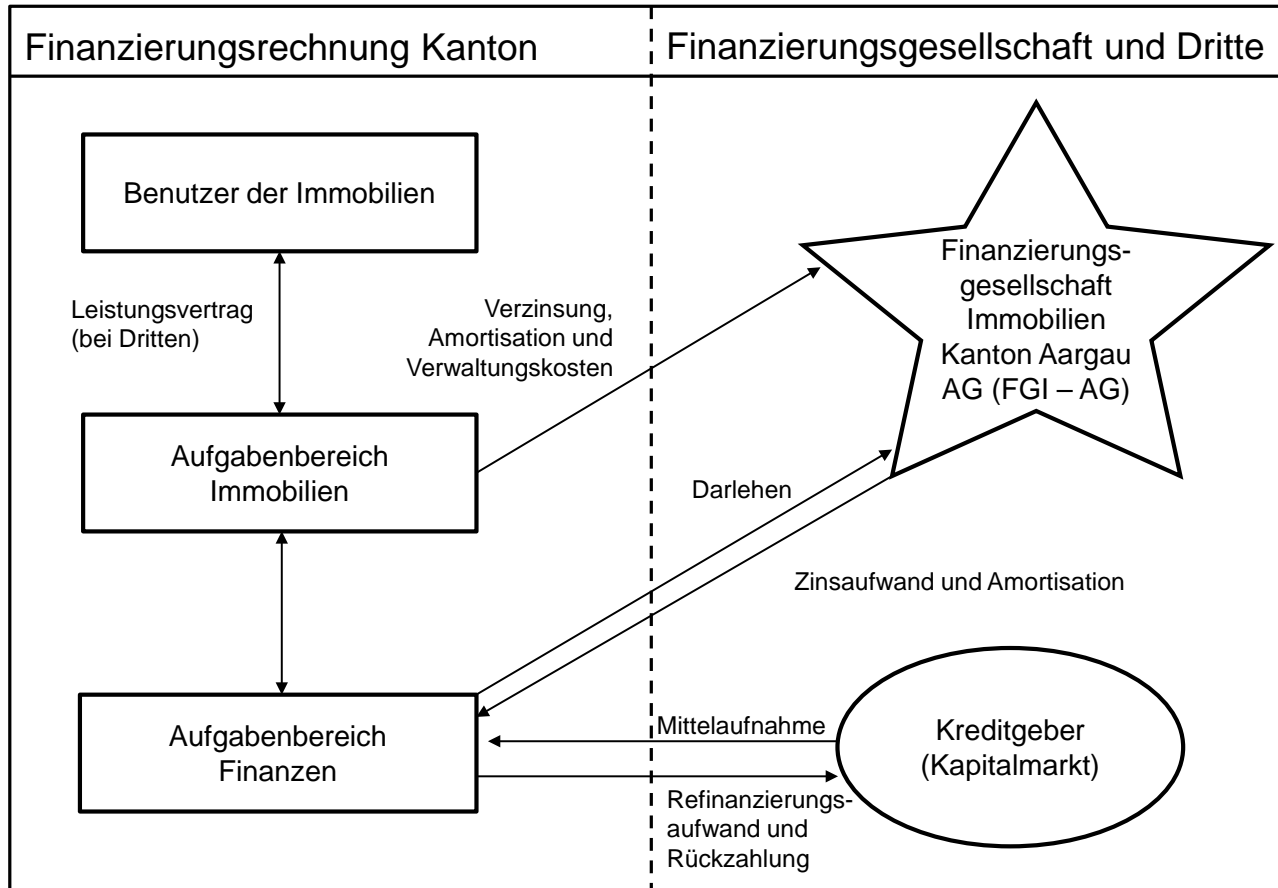
- > **FGI – AG: Abwicklungskriterien**
 - > **Kriterium 1:**
Dauerhafte Nutzung für Erfüllung öff. Aufgaben über mindestens 35 Jahre

 - > **Kriterium 2:**
Immobilienvorhaben mit Finanzierungsbedarf von mehr als 10 Mio. Franken

 - > **Kriterium 3:**
Kosteneinsparungen durch Ablösung von Mietobjekten

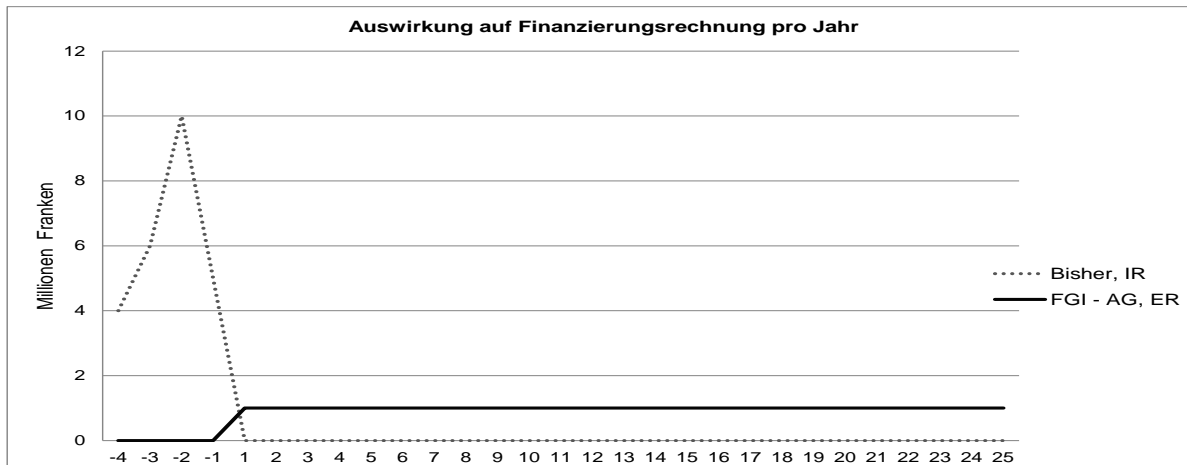
3. Umsetzungsvorschlag

> FGI – AG: Prozesse bei Immobilienvorhaben



3. Umsetzungsvorschlag

- > **FGI – AG: Auswirkungen auf die Finanzierungsrechnung**
 Beispiel: Vorhaben von 25 Millionen Franken



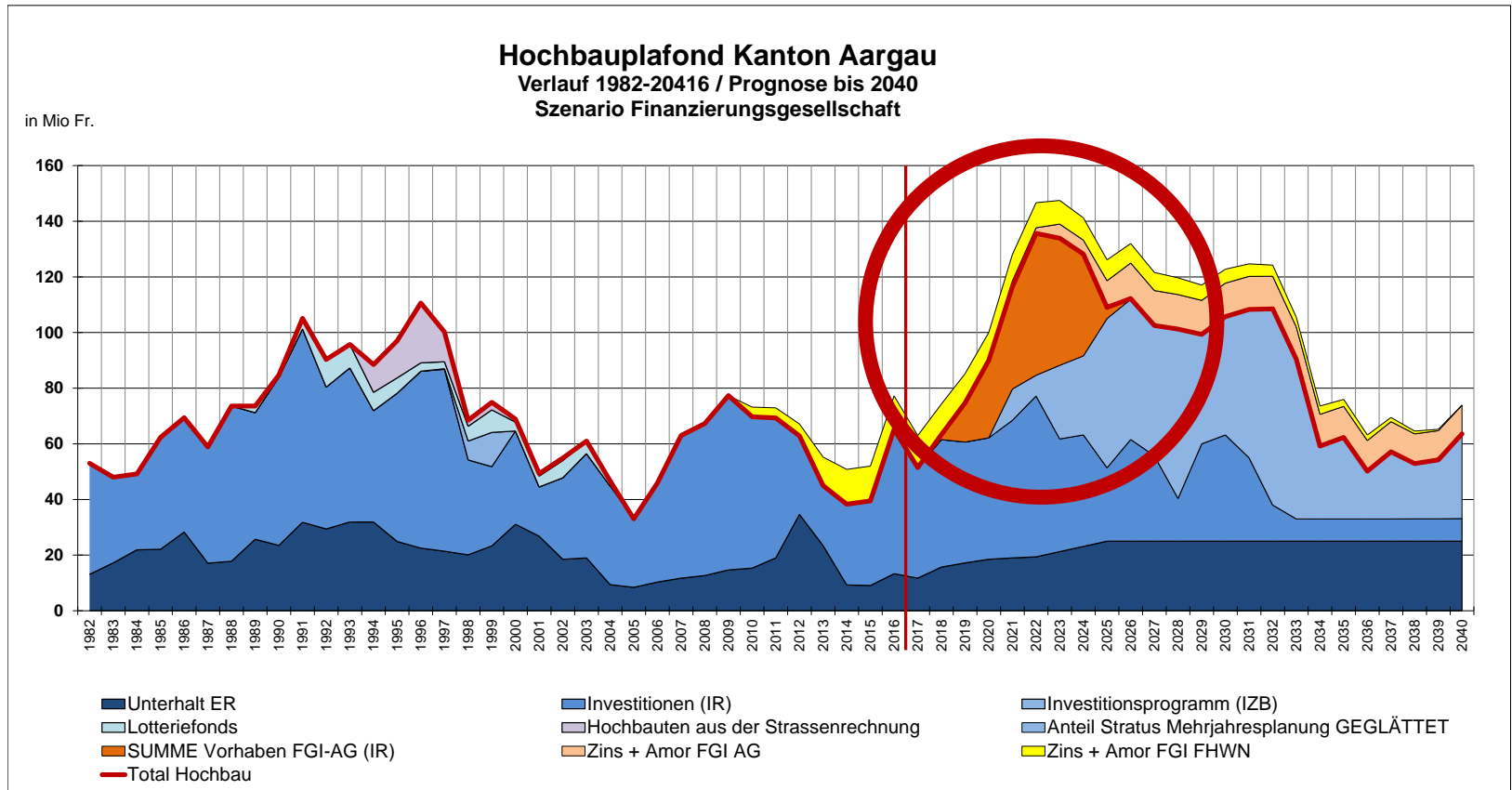
Jahr	-4	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	TOTAL
Bisher, IR	4	6	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25
FGI - AG, ER	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25
Differenz	-4	-6	-10	-5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	

Jahr	-4	-3	-2	-1	1
Bisher, IR	4	6	10	5	0
FGI - AG, ER	0	0	0	0	1
Differenz	-4	-6	-10	-5	1

TOTAL
25
25
0

3. Umsetzungsvorschlag

> FGI – AG: Entlastungspotential



**Wenn der Wind der Veränderung weht,
bauen die einen Mauern und
die anderen Windmühlen.**

> **Aus China**

Infrastrukturfinanzierung und –bewirtschaftung: Herausforderungen und Lösungsansätze

Überlegungen und Ansätze des Kantons Aargau zur Immobilienfinanzierung

Informationstagung IPK Nordwestschweiz, 28. Oktober 2016, François Chapuis, Kantonsbaumeister Aargau



Interparlamentarische Konferenz der Nordwestschweiz

Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

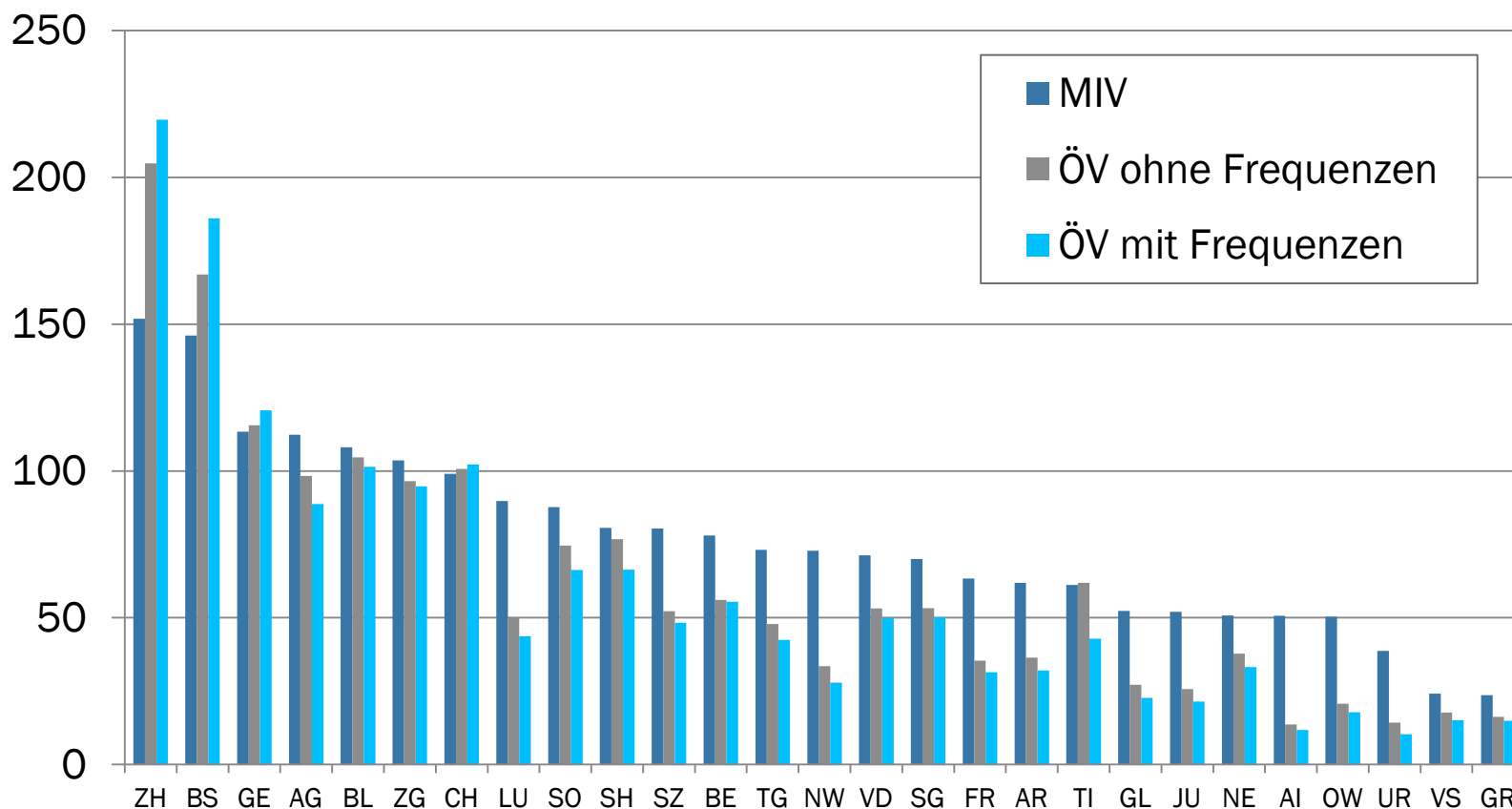
Hans-Martin Plüss, Fürsprecher

Liestal, 28. Oktober 2016



Wichtiger Standortfaktor: Gute Erreichbarkeit

Regionale Erreichbarkeit in der Schweiz 2016



Aufgabenteilung Finanzierung öV-Infrastruktur



Bund

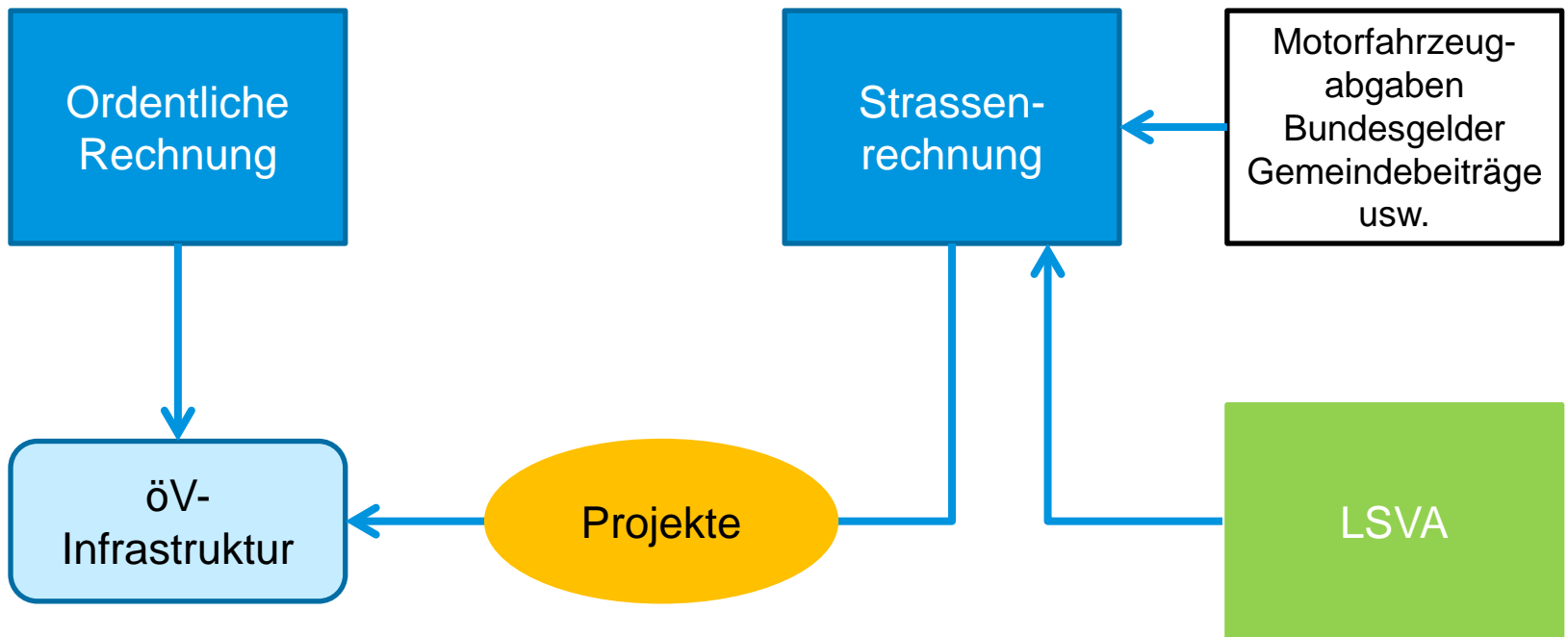
- > sichert Unterhalt der gesamten öV-Schieneinfrastruktur (inkl. Privatbahnen)
- > finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte (Bahninfrastrukturfonds BIF)
- > leistet Beiträge an Kantone und Gemeinden an die Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs (Agglomerationsfonds)



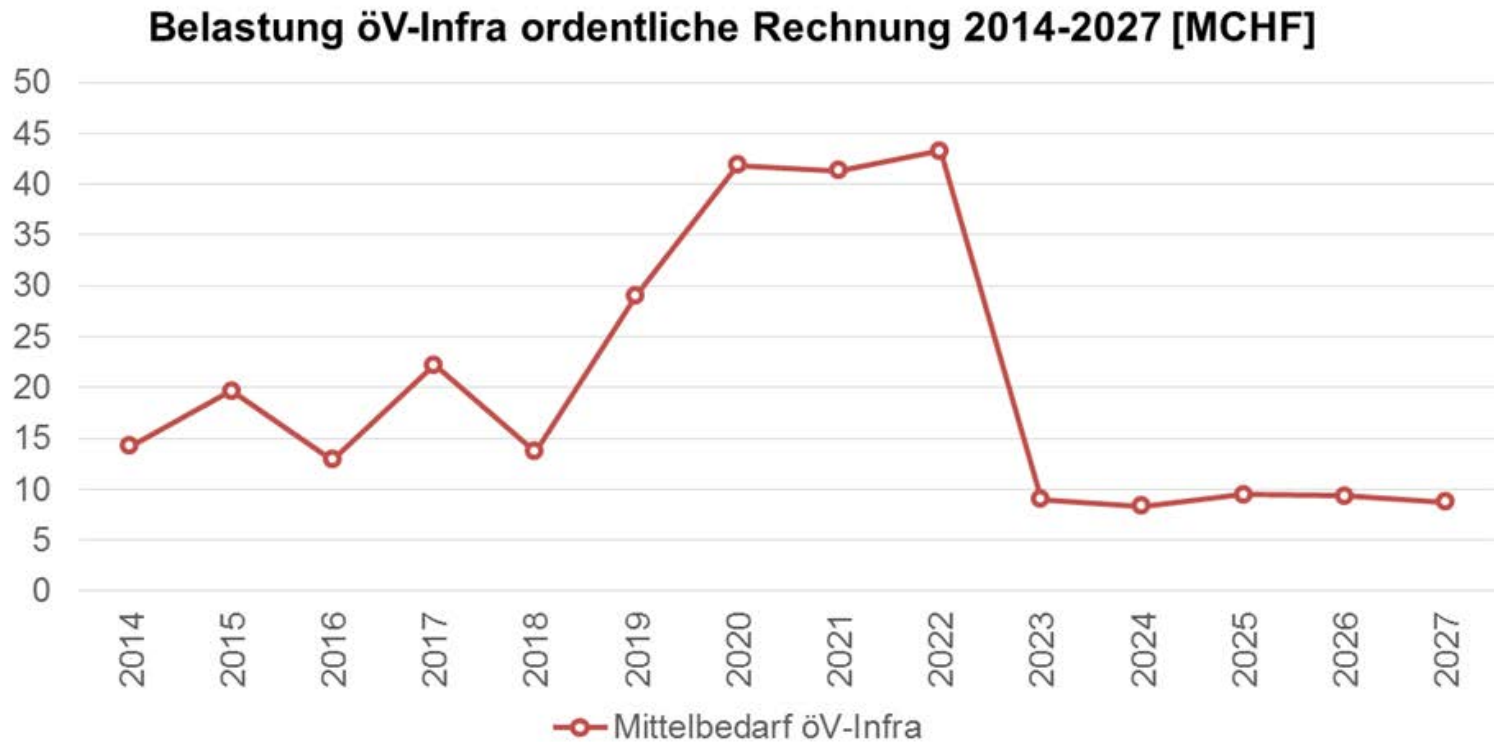
Kantone

- > finanzieren Schienen-Infrastrukturen im Orts- und Agglomerationsverkehr sowie Bus-Infrastrukturen (gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden)

Finanzierungsmodell bisher



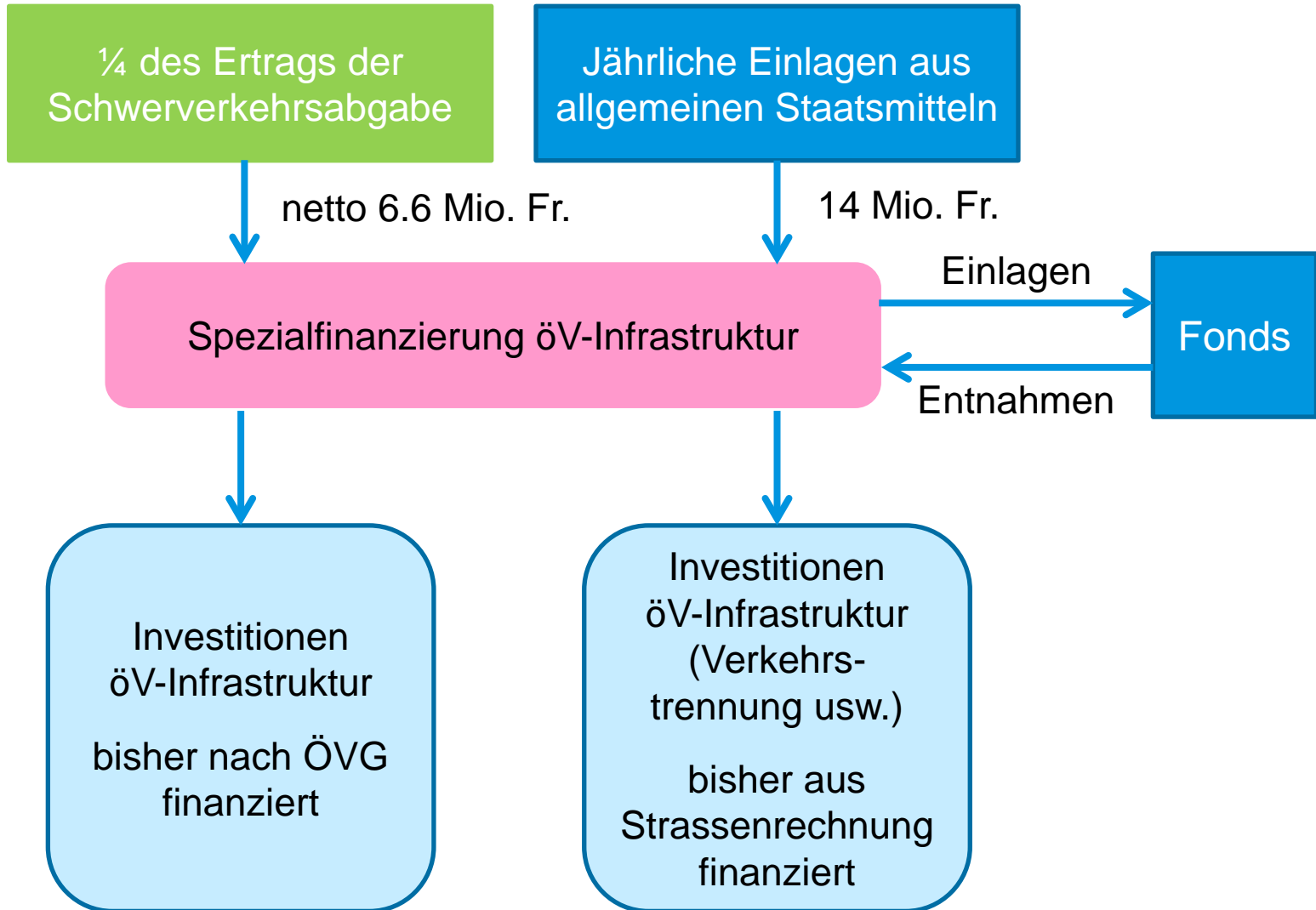
Aufwand für öV-Infrastruktur (bisheriges Modell)



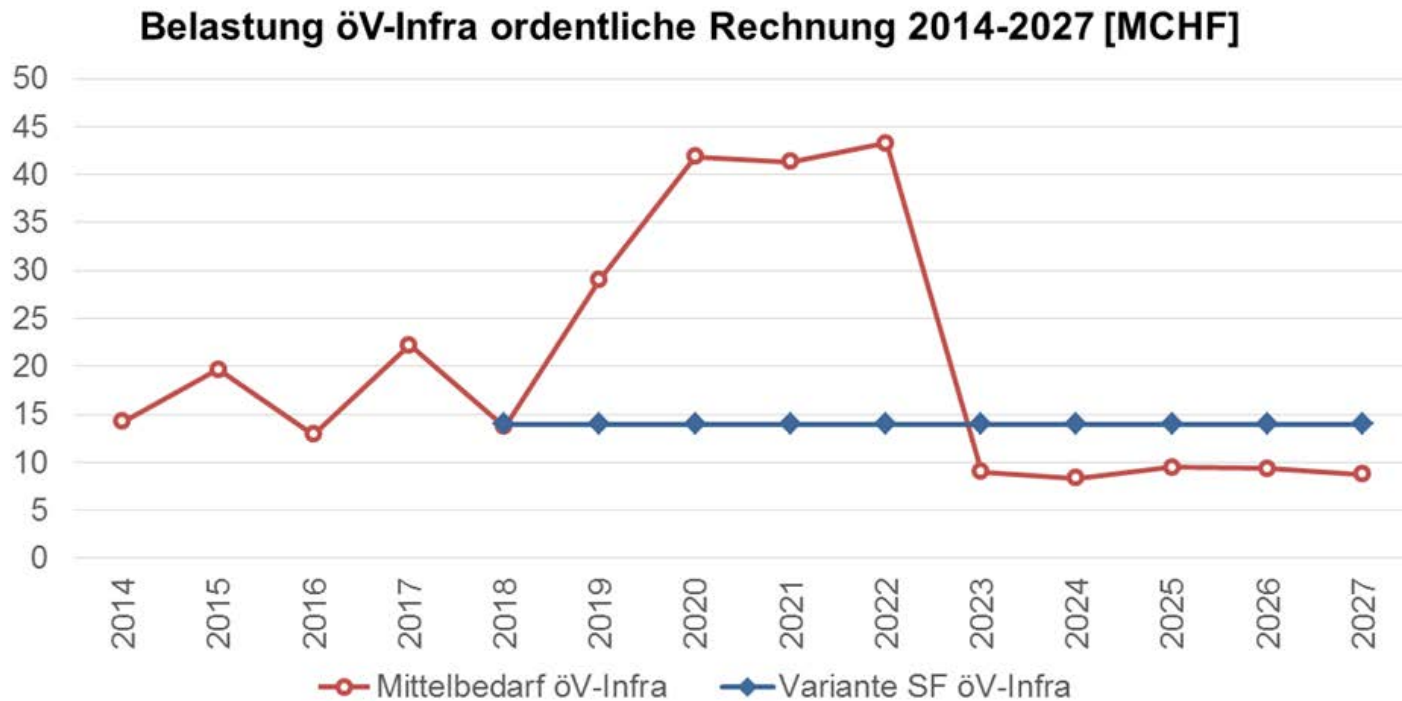
Handlungsbedarf bei Investitionen im öV

- > Grosse und von Jahr zu Jahr schwankende Investitionsaufwendungen können vom Budget kaum aufgefangen werden
- > Bei Projektverzögerungen (z.B. Einsprachen) können eingestellte Jahrestanchen verfallen
- > Mitfinanzierung von öV-Anlagen durch Strassenrechnung ist nicht klar geregelt
- > Postulat Thierry Burkart vom 20. August 2013: Prüfung einer gesetzlichen Grundlage für eine öV-Spezialfinanzierung

Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

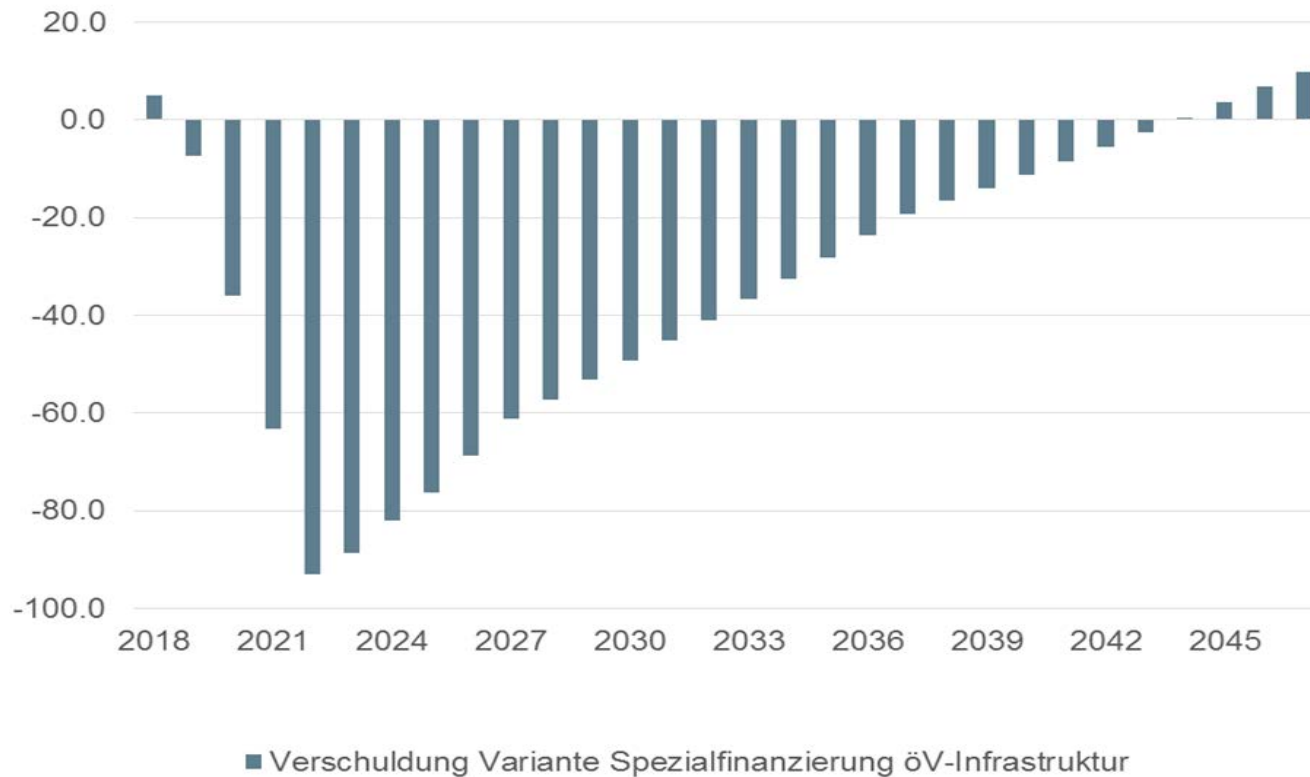


Aufwand für öV-Infrastruktur (neues Modell)



Finanzplanung (Fondsbestand)

Verschuldungsentwicklung 2018 - 2047 [MCHF]



Steuerung durch den Grossen Rat

- > öV-Infrastrukturprojekte werden wie bisher durch den Grossen Rat beschlossen
- > Grosser Rat steuert den Fondsbestand, indem er im Rahmen des Budgetprozesses die jährlichen Einlagen aus der ordentlichen Rechnung festlegt
- > Die Überfinanzierung oder die unkontrollierte Verschuldung des Fonds ist damit ausgeschlossen







Referat:

« Weiss die Politik, wie es unseren Infrastrukturen geht? »

Martin Bürgi

Geschäftsführer von WIFpartner



WEISS DIE POLITIK, WIE ES UNSEREN INFRASTRUKTUREN GEHT?

75

28.10.2016, Martin Bürgi
Informationstagung

WIFPARTNER

für Werterhaltung Infrastruktur und Finanzplanung

POLITISCH STRATEGISCHE STEUERUNG

Der Bund gibt für knapp 2'000 km Autobahnen jährlich 2 Milliarden Franken aus für

- Planung
- Neu- und Ausbau
- Werterhaltung
- Betrieb

- ➔ Wie beurteilen Sie als Vertreter der Steuerzahler die Performance?
- ➔ Braucht es wirklich noch mehr Geld?
- ➔ Oder geben wir heute schon zu viel aus?
- ➔ Wie ist das in den Nachbarländern?



INHALT

1. Einstieg
2. **Infrastrukturmanagement**
3. Wo stehen wir mit der politisch strategischen Steuerung heute?
am Beispiel Werterhaltung
4. Wie wir weiter kommen
5. Das Ziel ist nahe

INFRASTRUKTURMANAGEMENT



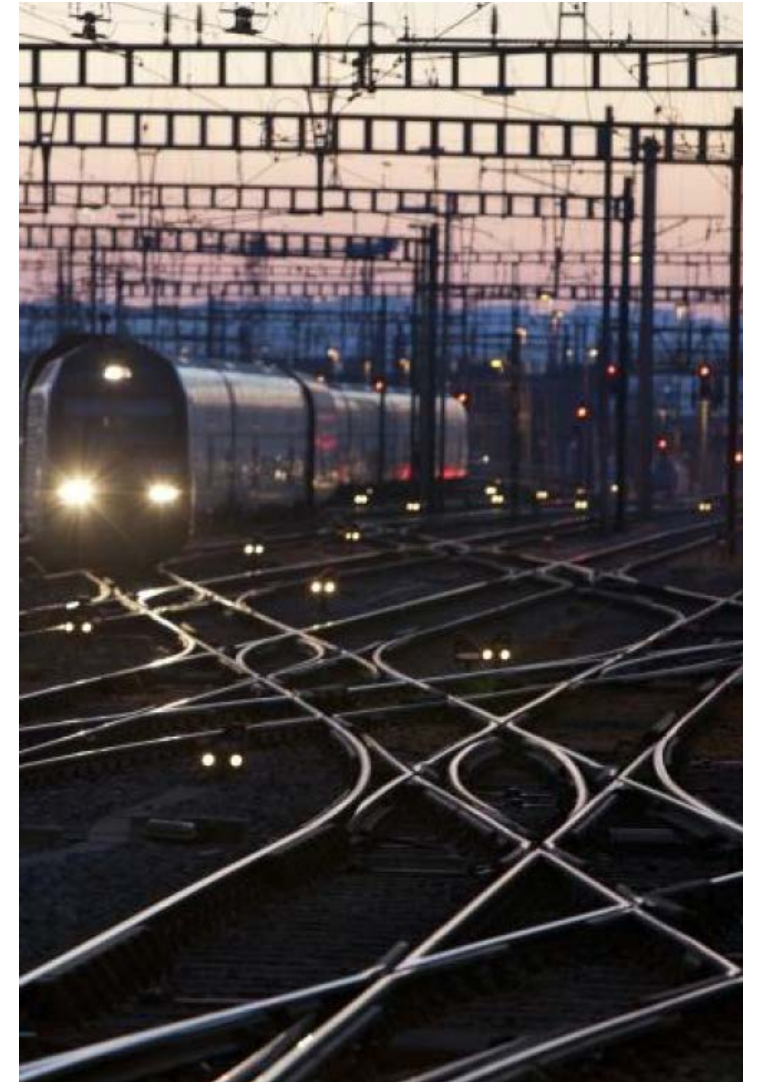
- **Planung**
- **Neu- und Ausbau**
- **Werterhaltung/Sanierung**
- **Betrieb**

AUFTRAG UND ZIEL

Wir haben Infrastrukturen, damit sie eine von ihnen **verlangte/definierte Leistung** erbringen. Dafür ist der Steuerzahler/Gebührenzahler bereit zu zahlen.

Nachhaltiges Infrastrukturmanagement hat 4 Ziele

- möglichst hohe Verfügbarkeit der verlangten Leistung sicherstellen
- möglichst hohe Sicherheit für Benutzer und Bauwerke gewährleisten
- möglichst tiefe Kosten (Lebenszykluskosten)
- möglichst gute Umweltverträglichkeit





ROLLEN

▪ Planung

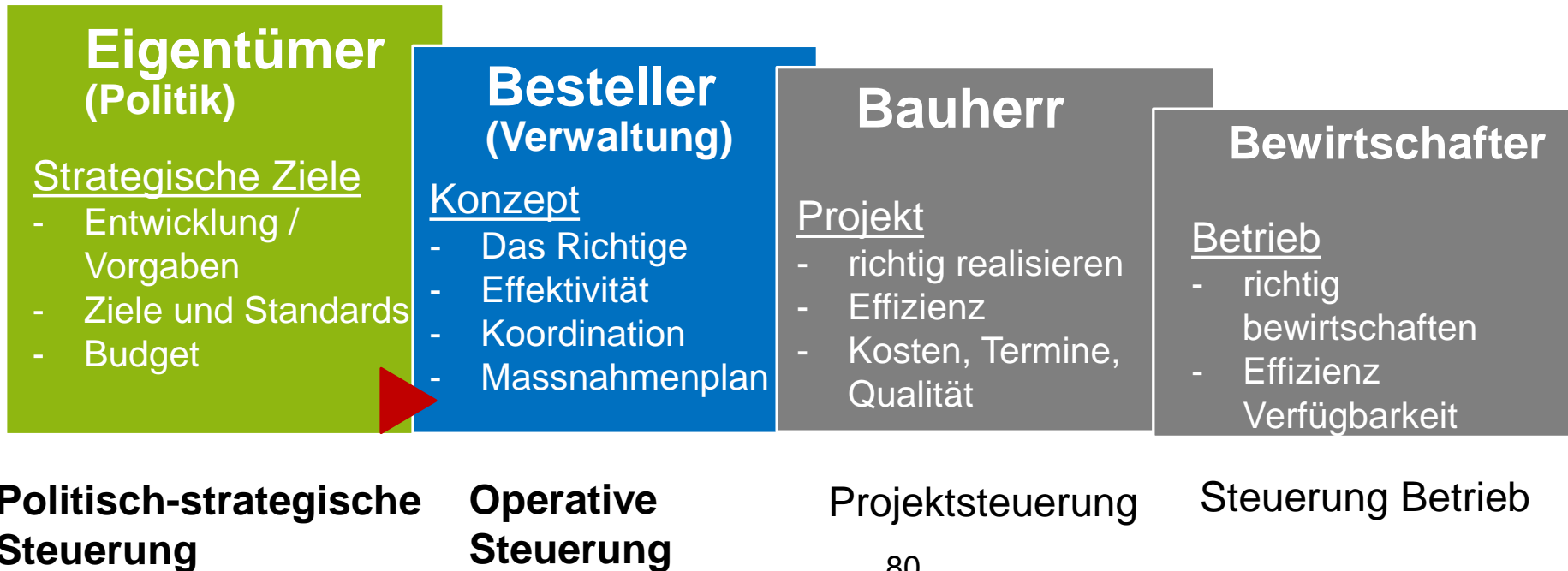
- Neu-/Ausbau
- Werterhaltung

▪ Betrieb

Netzsicht
Konzept

Projektsicht
Projektprozess SIA 112

Netzsicht



STEUERUNG AUF DREI EBENEN



**Technische Normen, Regelwerke
nach Fachgebieten**

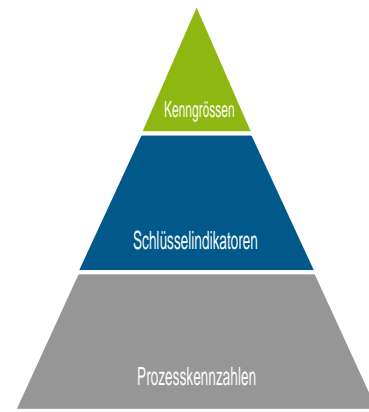
- VSS
- VSA
- SIA
- SVGW



Quelle: OKI, IM-Handbuch, 2014



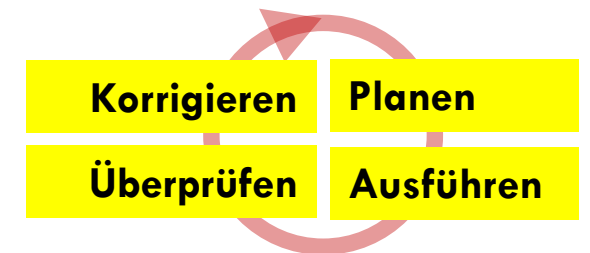
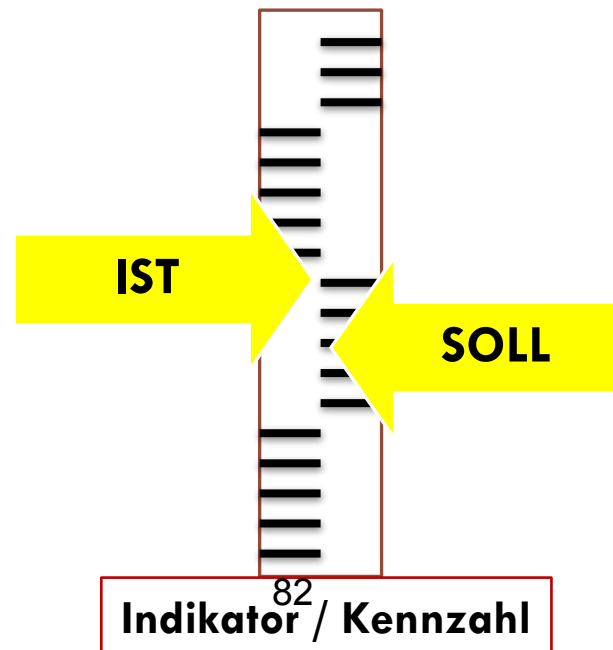
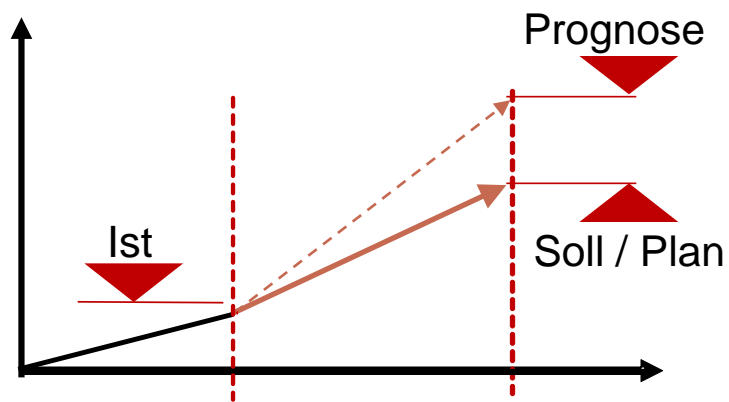
WAS HEISST STEUERUNG?



Steuerung ist vorausschauend

Überprüfen
(Soll-Ist Vergleich)

Plan Do Check Act



INHALT

1. Einstieg
2. Infrastrukturmanagement
3. **Wo stehen wir mit der politisch strategischen Steuerung heute?
am Beispiel Werterhaltung**
4. Wie wir weiter kommen
5. Das Ziel ist nahe

WER LEGT DEN ZUSTAND FEST?

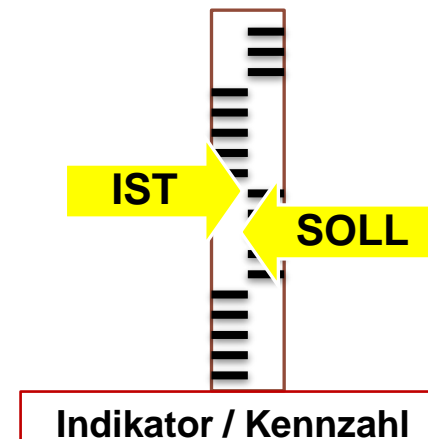
Die Politik bestimmt mit der Festlegung des Budgets den Zustand unserer Netzinfrastrukturen fest. **Immer!**

Passiv Das bereitgestellte Budget ergibt einen Zustand in der Zukunft, ohne dass wir wissen wie er genau sein wird / soll



Aktiv Sollwerte für den zu erreichenden Zustand definieren das Budget

Ein Controlling überprüft Zielerreichung



WAS IST DER «RICHTIGE» ZUSTAND?

Entscheidungs-Grundlagen helfen, einzuschätzen, was der «richtige» Zustand ist, den es anzustreben gilt. Verschiedene Wege führen zum Ziel:

- | | |
|--------------------|---|
| Pragmatisch | vergleichen Sie mit anderen (Benchmark) |
| Vertieft | Stützen Sie sich auf Prognose-Rechnungen |
| Dialog | Sprechen Sie mit den Verwaltungsfachleuten
Standards/Ziele ab <ul style="list-style-type: none">▪ Sicherheit▪ Komfort▪ Erscheinungsbild▪ Zustandsziel |

BEISPIEL ZUSTAND NATIONALSTRASSEN

Bundesverwaltung > UVEK > ASTRA

Startseite Übersicht Extranet DE FR IT EN

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen

Themen Dokumentation Fachleute und Verwaltung Das ASTRA

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Seit seiner Gründung 1998 ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Schweizer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr. Im Verantwortungsbereich des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wirkt es für eine nachhaltige und sichere Mobilität auf der Strasse.

Medienmitteilungen

26.10.2016
[Milizfeuerwehren in dringlichen Einsätzen vom Alkoholverbot ausgenommen](#)

29.09.2016
[Bundesrat bleibt für Abkommen über Lenk- und Ruhezeiten der Berufsfahrer zuständig](#)

26.09.2016
[Verkehrsprognose Herbst 2016 \(26.09.-4.11.2016\)](#)

14.09.2016
[Bericht zum Beschaffungswesen](#)

Top Themen

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Um die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs langfristig zu sichern, hat der Bundesrat beschlossen, auf Verfassungsebene einen unbefristeten Fonds zu schaffen.

Atem-Alkoholkontrolle: Neue Messmethode - alte Regeln

Am 1. Oktober 2016 wird die beweissichere Atem-Alkoholkontrolle eingeführt. Ermittelt wird dabei nicht mehr wie viel Alkohol es im Blut hat, sondern wie viel Alkohol im Atem vorhanden ist.

Unfalldaten der Schweiz

Standardberichte und Informationen zu den Strassenverkehrsunfällen in der Schweiz: Statistiken, Karten und Informationen zu den Grundlagen.

86

Welchen Zustand haben wir?

Welchen Zustand streben wir an?



BEISPIEL ZUSTAND STROMVERSORGUNG STADT ZÜRICH

Zürich

Schiffsfünfliber
Fahrten auf Zürcher
Gewässern werden
im Dezember teurer.
19



Handwritten: 05. 10
7. 15

Stromversorgung in der Stadt Zürich

Schon wieder im Dunkeln

Zwei Pannen sorgten gestern dafür, dass es in fünf Zürcher Quartieren keinen Strom gab. Nach dem dritten Ausfall des Jahres rät ETH-Experte Andreas Ulbig, das Netz aufzurüsten.

**Patrice Siegrist, Lorenzo Petró,
Carmen Roshard und Werner Schüepp**

Pünktlich zum Ende der Herbstferien eignete sich in Zürich bereits der dritte grosse Stromausfall in diesem Jahr. Tausende von Zürichern waren gestern kaum in ihren Büros angekommen, als die Lichter ausgingen und die Computerbildschirme schwarz wurden. Kurz nach 9 Uhr fehlte rund um die Manessestrasse in Wiedikon der Strom. Innerhalb einer Stunde waren weitere Strassenzüge vom Stromunterbruch betroffen.



Ist der Zustand des Zürcher Stromversorgungsnetzes so schlecht?

BEISPIEL WASSERVERSORGUNG JURA

Grenzerfahrung

Gesalzene Wasserrechnung



Ron Hochuli

Langsam steigt im Jura die Vorfreude auf Saint-Martin. Jedes Jahr, am zweiten Novemberwochenende versammeln sich Tausende von Essern für ein Fest, das seit dem Mittelalter Tradition hat. Ein Fest oder schon fast eher: eine kulinarische Orgie. Am Ende des landwirtschaftlichen Jahreszyklus, wenn die Arbeiten auf den Feldern beendet, die Bauernhöfe für den Winter geputzt, die Schulden bezahlt und die Schweine schön gemästet sind. Dann wird geschlachtet und gegessen. Mit einem Menu von acht bis zwölf Gängen für unersättliche Feinschmecker: von Schinken bis Sauerkraut über Blutwurst und Braten. Ganz nach dem französischen Sprichwort: «Dans le cochon, tout est bon!» (Frei übersetzt: «Am Schwein schmeckt alles fein!») In feucht-fröhlicher Atmosphäre wird gefeiert bis in die Morgenstunden. Zur Verdauung hilft dann meist nur noch Schlaf - nach einem Schluck Damassine, dem beliebten lokalen Schnaps, aus Damaszener Pflaumen gemacht.

Doch der bittere Nachgeschmack dürfte künftig weder vom Schwein noch vom Schnaps herrühren, sondern vom - Wasser. Ja, gewöhnliches Hahnenburger wird im Jura doppelt bis dreifach mehr kosten als bisher.

Der Grund? Die Wasserleitungen im jüngsten Schweizer Kanton sind in einem katastrophalen Zustand. Seit Jahrzehnten wären Investitionen fällig, die nie getätigt wurden.

In der Schweiz werden im Schnitt pro Sekunde 4000 Liter Trinkwasser durch Leaks verloren - fast 14 Prozent. Im Jura, Schweizer Meister in Sachen Verschwendung, fließen aufgrund zerlöcherter Leitungen 40 Prozent des Trinkwassers in den Boden. Ganz einfach weil es die Gemeinden, die für die Instandhaltung der Leitungen zuständig sind, versäumt haben zu investieren. Sie hätten andere Prioritäten, hiess es stets. In Tat und Wahrheit wollten sie die Rechnung ihrer Bewohner partout nicht in die Höhe treiben.

Bei den kantonalen Behörden wurde die Wichtigkeit einer Modernisierung schon längst erkannt. Es wurde sogar ein Investitionsgesetz erarbeitet, das die Gemeinden in die Pflicht hätte nehmen sollen. Doch 2009 wurde die Vorlage vom Volk bachab geschickt.

Laut einer nationalen Studie, die 2012 durchgeführt worden war, bezahlte man für die Kosten des Wassers (inklusive Aufrechterhaltung der Leitungen) im Jura drei Mal weniger als im Schweizer Durchschnitt. Das soll sich schleunigst ändern. Die Jurassier erwartet eine gesalzene Rechnung. Und es rettet sie auch keine Abstimmung mehr. Sie können an Saint-Martin höchstens ein zusätzliches Glas Damassine bestellen, um die bittere Pille zu schlucken.

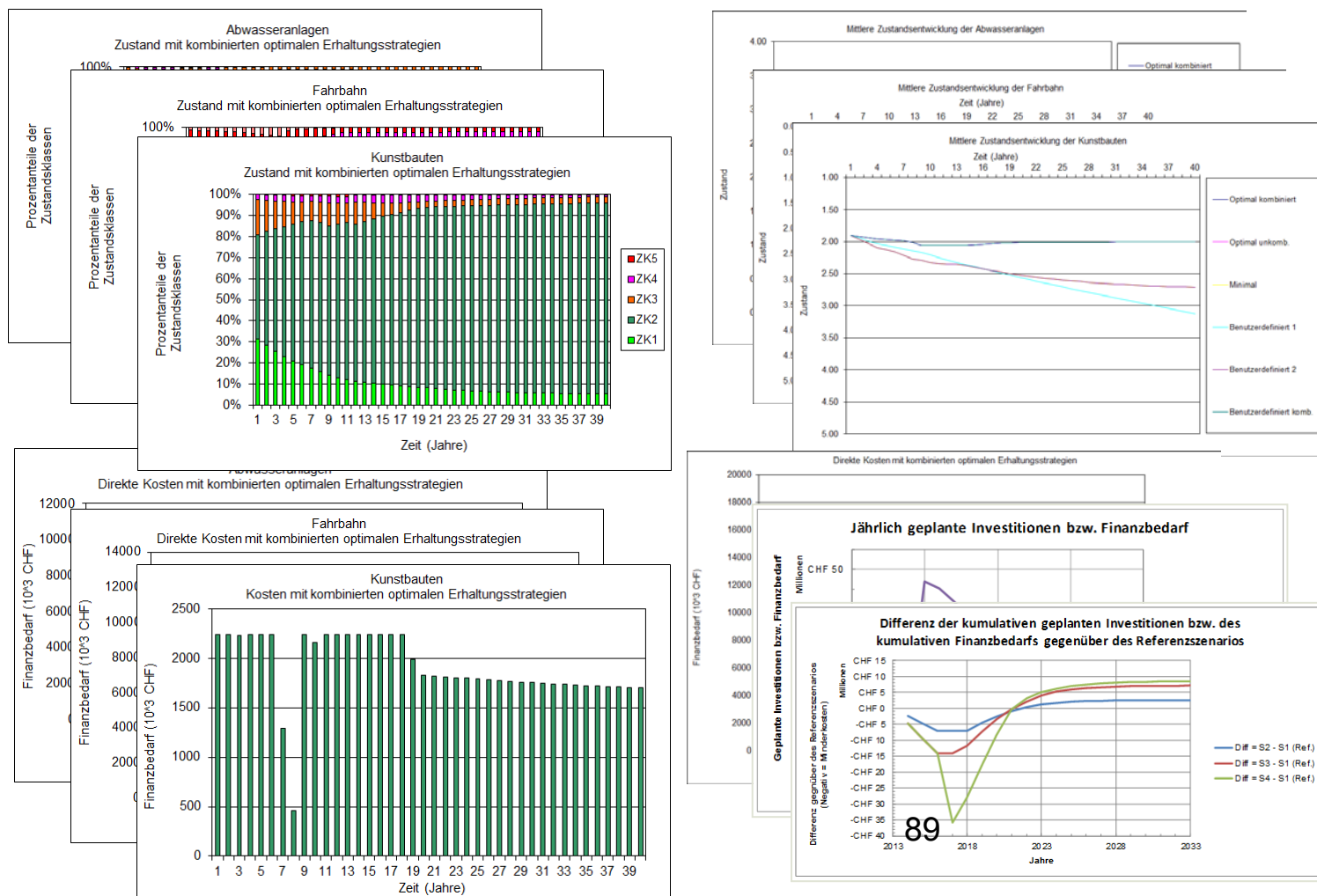
Ron Hochuli ist Journalist bei Radio Télévision Suisse in Genf.

- 40% Wasser versickert
- Katastrophaler Leitungszustand
- 3 x tiefere Wasserkosten als ø CH

Wie haben die Zuständigen ihre Verantwortung wahrgenommen?

Welche Entscheidungsgrundlagen hatten sie?

STRASSENNETZ BASELSTADT

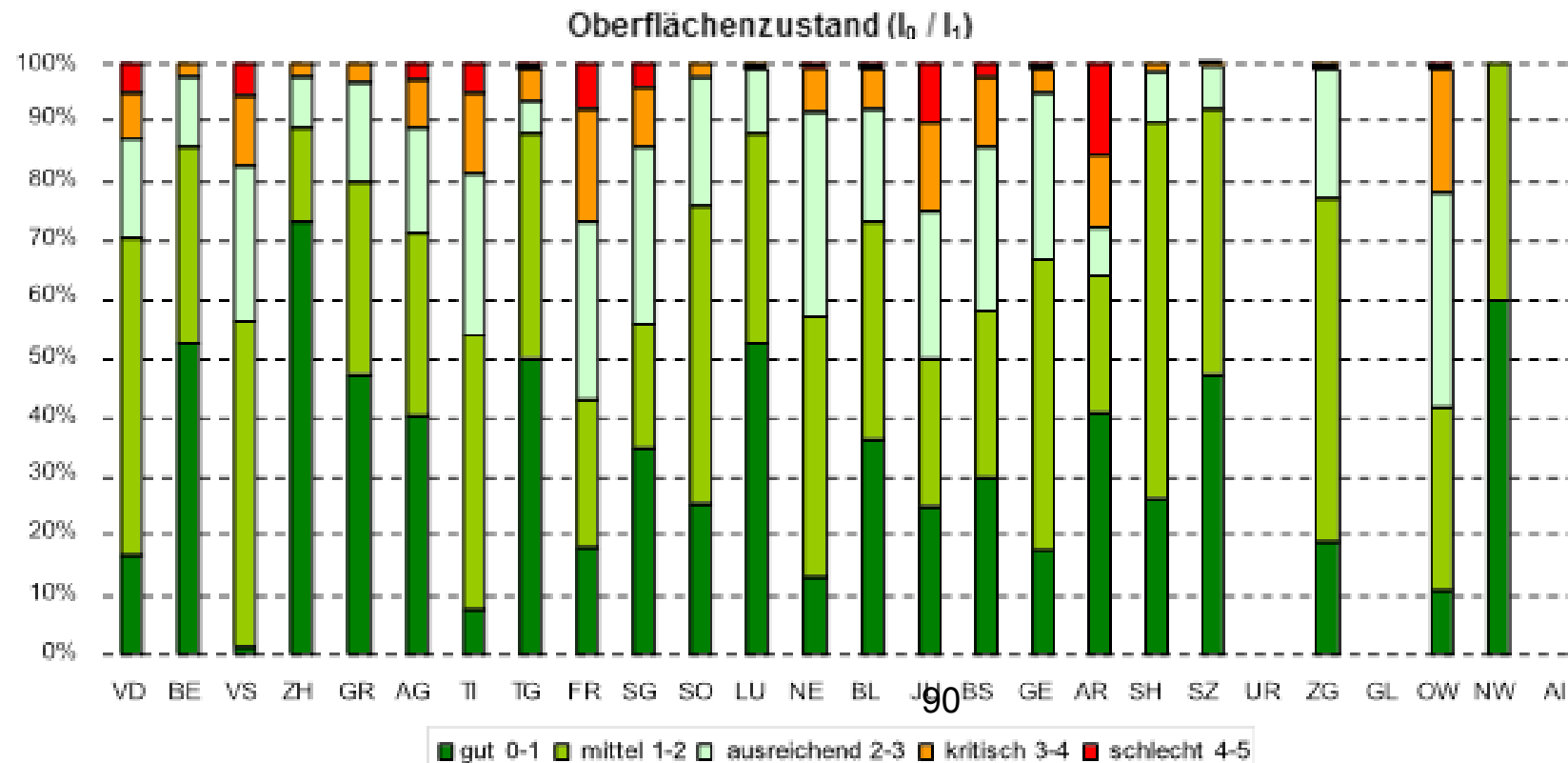


Der Kanton Basel Stadt hat für die Werterhaltung seiner Strassen Prognose-Rechnungen erarbeitet und zeigt den Zusammenhang von eingesetzten Geldmittel und Zustandsentwicklung auf.

Welchen Zustand haben wir in 5 Jahren?

STRASSENZUSTÄNDE KANTONSSTRASSEN VERGLEICH ALS ENTSCHEIDUNGSHILFE

Vergleich mit anderen Kantonen mit Hilfe der Zustandserhebung
von INFRA-SUISSE 2010



Quelle: Infrastruktur-Strasse, 2010

WIFPARTNER

für Werterhaltung Infrastruktur und Finanzplanung

STAND HEUTE

- In den meisten Budget und Finanzplänen fehlen heute Aussagen, welche Wirkung die bereitgestellten Finanzmittel für Werterhaltung auf den Netz-Zustand haben
- Sollwerte für den anzustrebenden Netz-Zustand fehlen
- Welche Finanzmittel für Werterhaltung vorgesehen sind ist oft nicht klar ersichtlich
- ein politisch strategisches Reporting dazu ist (sehr) selten
- Verwaltungen zögern, den Netzzustand von sich aus öffentlich zu machen, weil sie eine Flut von Rückfragen befürchten
- (kommunale) Verwaltungen fühlen sich von der Politik oft nicht verstanden. Die Kommunikation zu den Nicht-Fachleuten gelingt nicht optimal



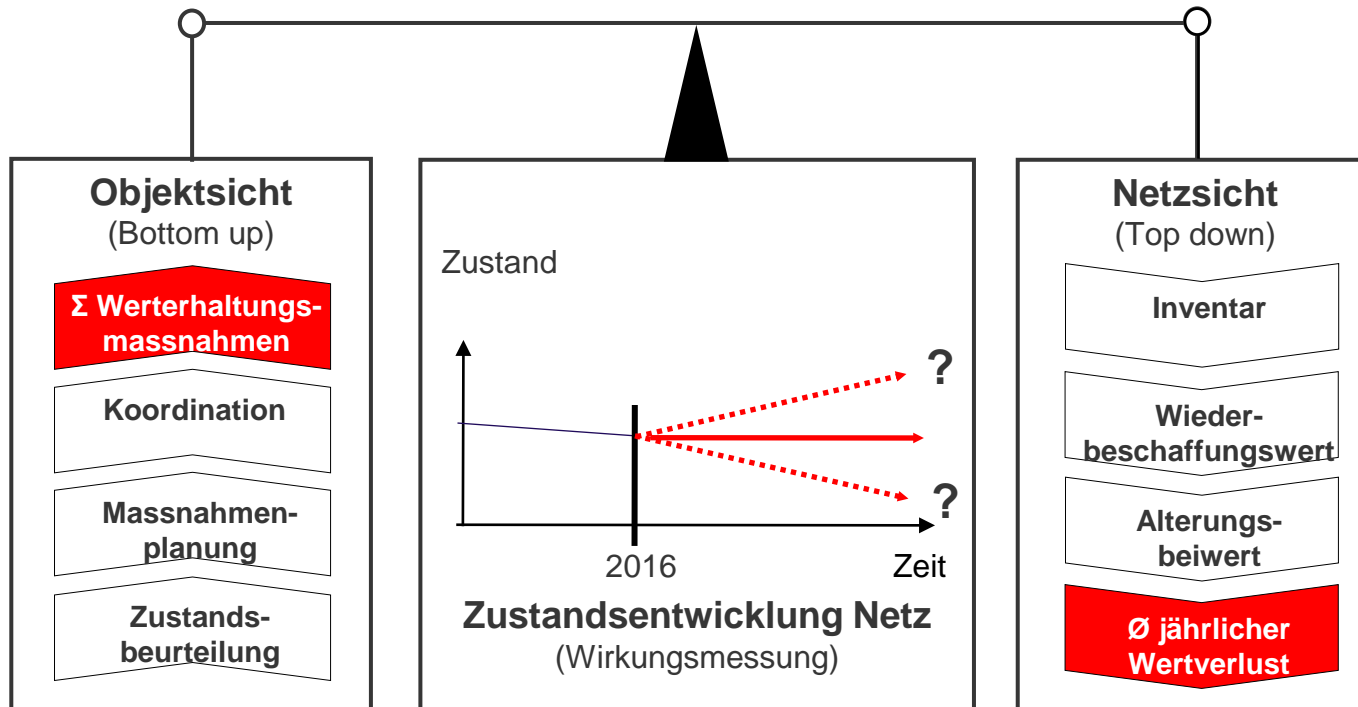
INHALT

1. Einstieg
2. Infrastrukturmanagement
3. Wo stehen wir mit der politisch strategischen Steuerung heute?
am Beispiel Werterhaltung
4. **Wie wir weiter kommen**
5. Das Ziel ist nahe

MODELL

(Norm VSS SN 640 986)

Vorausschauende Steuerung Werterhaltungsauftrag

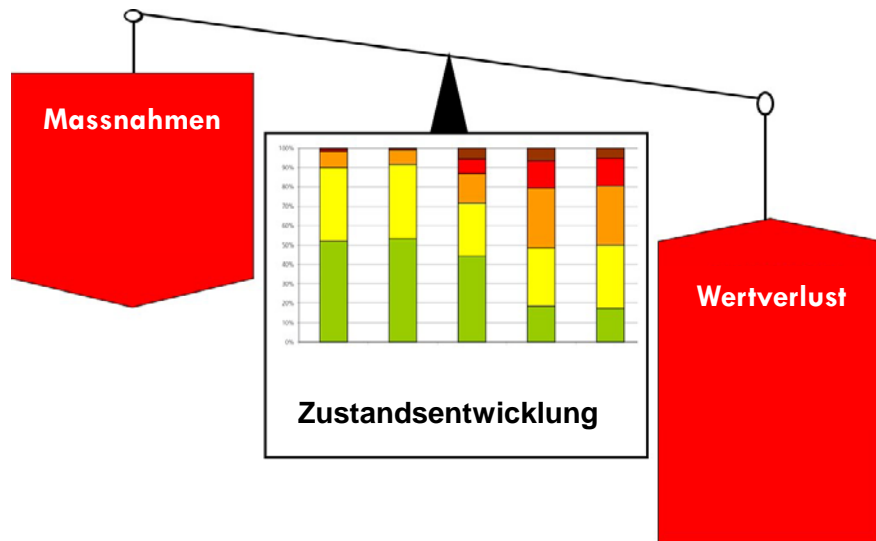


- Kosten jährliche Werterhaltungsmassnahmen
- durchschnittlicher jährlicher Wertverlust
- Zustandsindex/Zustandsspiegel

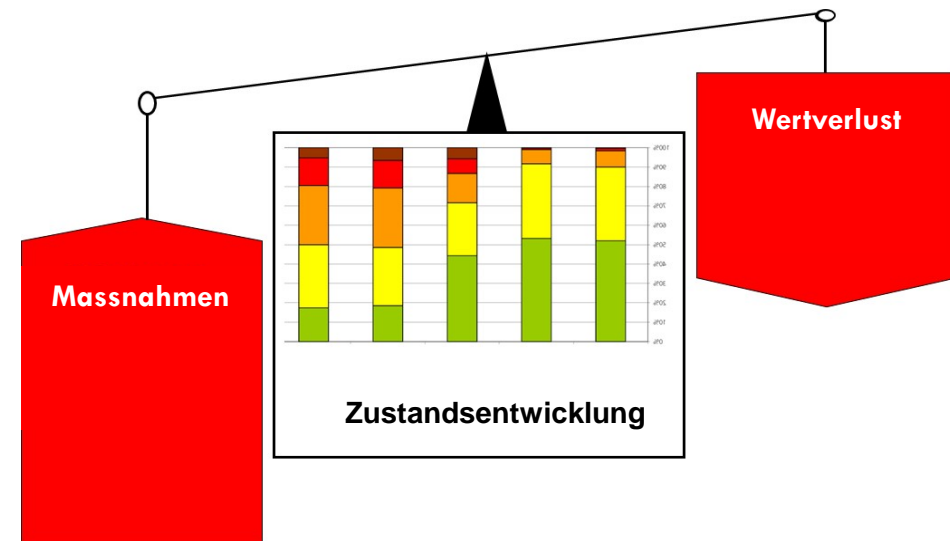
Die Erhaltung des Infrastruktursystems ist nachhaltig, wenn die realisierten Werterhaltungsmassnahmen den jährlichen Wertverlust langfristig kompensieren (Gleichgewicht)

GRUND-STRATEGIE

Zustandsverschlechterung



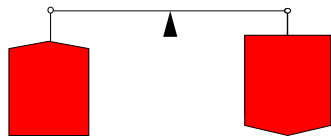
Zustandsverbesserung



ENTSCHEIDUNGSGRUNDLAGEN

Budget

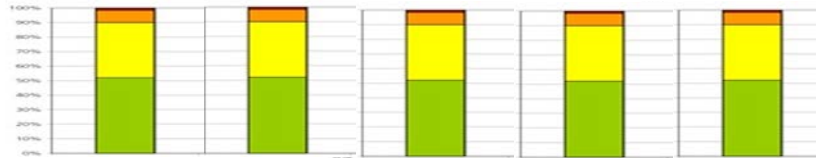
CHF 6.-/m²/Jahr (100% WV)



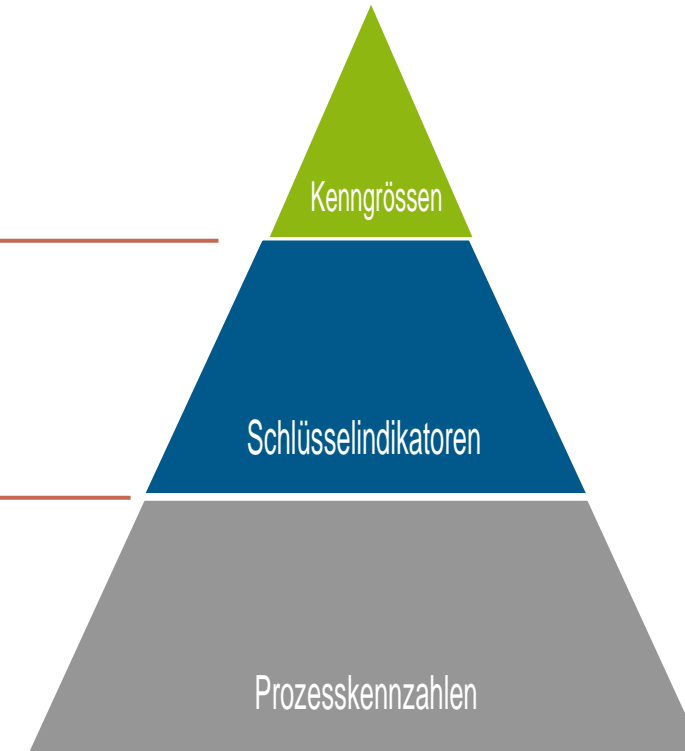
LR Summe= 0.4 Mio
 IR Summe = 1.6 Mio
 Dritte = 1.0 Mio
Total 3.0 Mio

Zustandsentwicklung

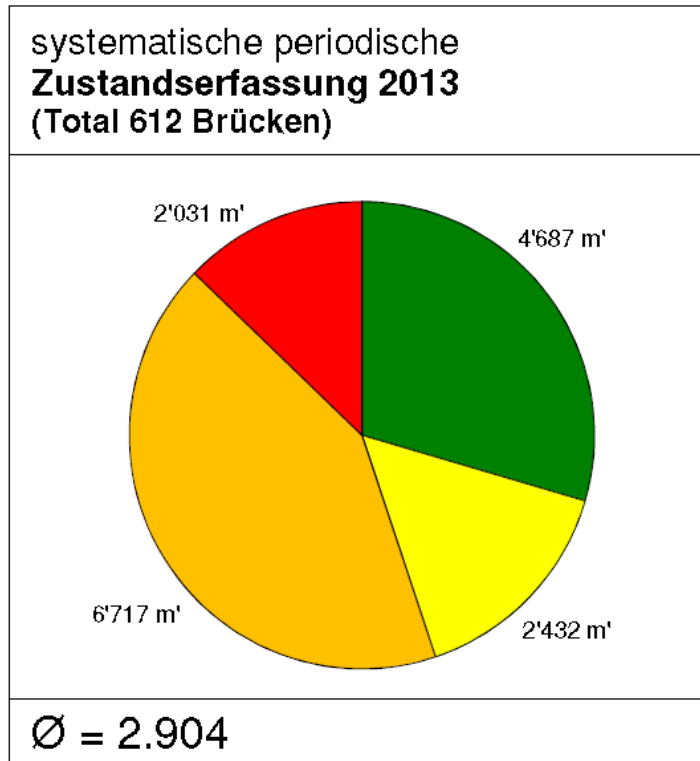
Zustandsindex $\varnothing = 1.9$



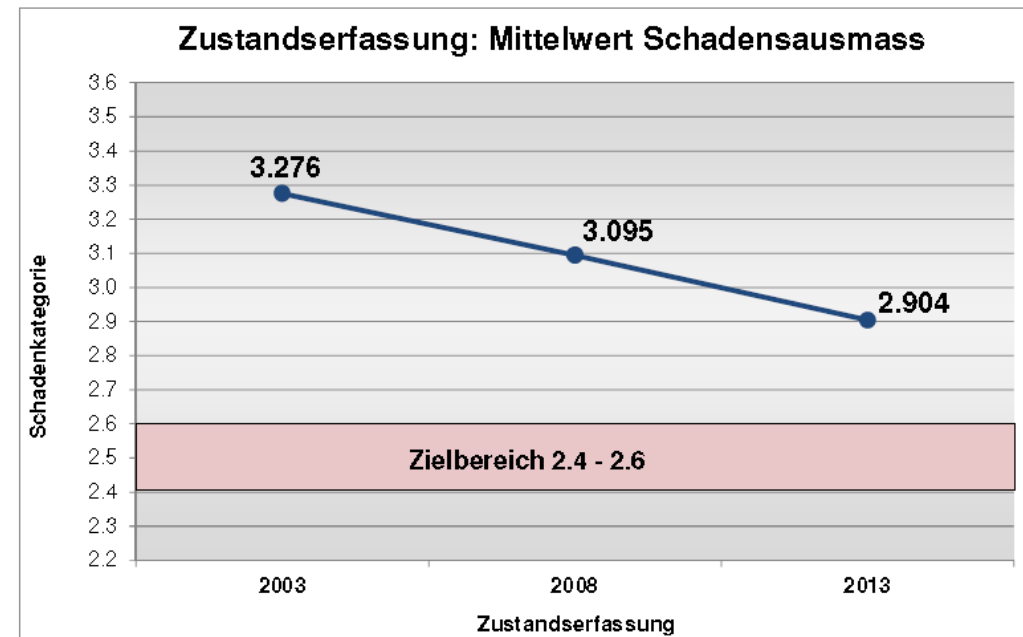
Massnahmenlisten



DIE BAHN MACHT ES VOR: BRÜCKEN RHB



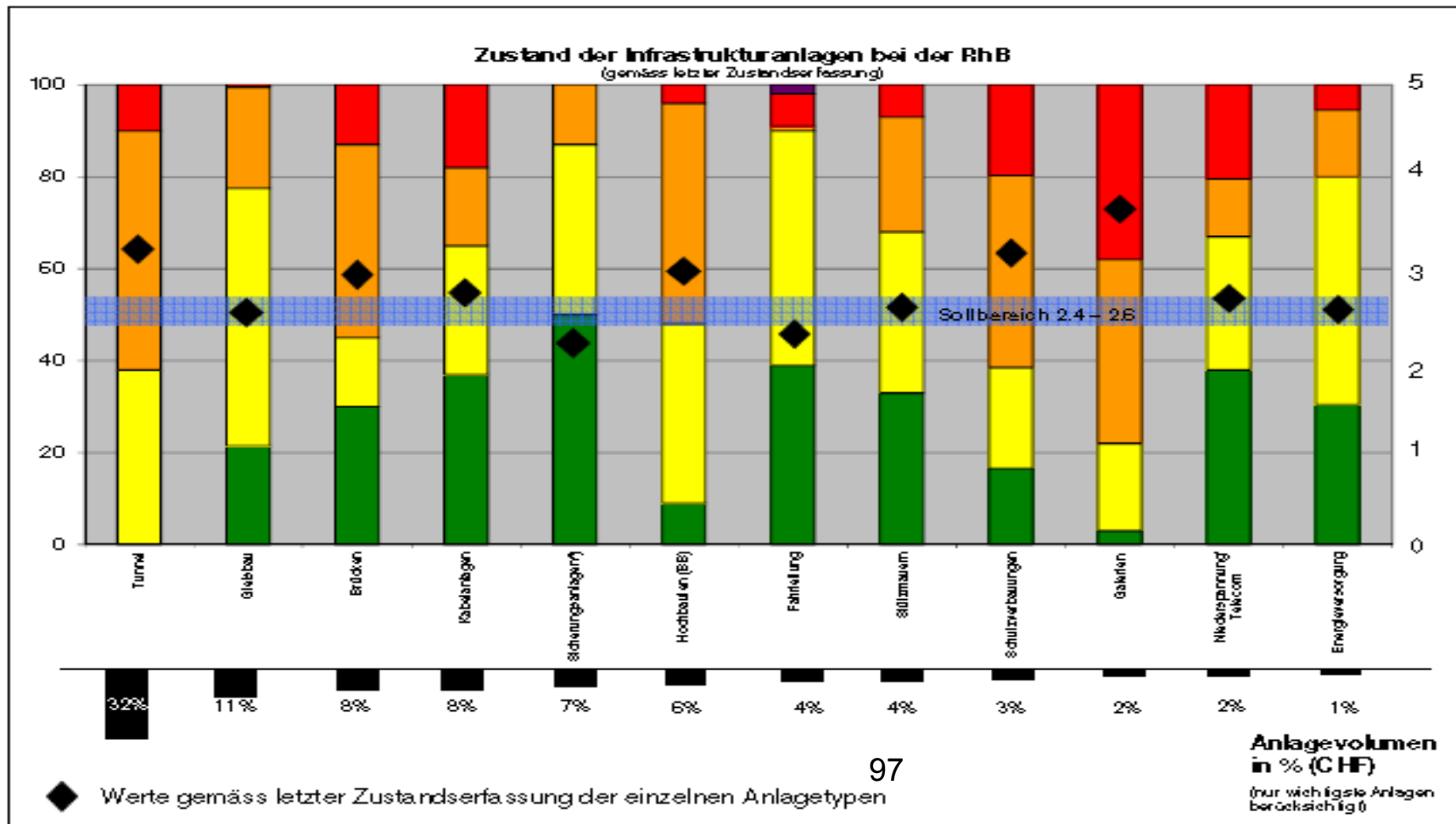
Verlauf des Ø-Zustandswertes für Brücken:



Zielwertbereich: 2.4 – 2.6, ausgewogene Verteilung ZK 1 bis ZK 4

Prognose **2025**: 2.5

EINE METHODIK FÜR ALLE ANLAGENGATTUNGEN



- 1 gut
- 2 annehmbar
- 3 schadhaft
- 4 schlecht
- 5 alarmierend
Sanierung sofort

STANDARDISIERUNG

RTE 29 900



STANDARDISIERUNG

Handbuch Infrastrukturmanagement

Empfehlungen für die strategische
Planung, Erstellung und Werterhaltung
kommunaler Netzinfrastrukturen

Ausgabe 2014



Handbuch Infrastruktur-Mgmt

- Strasse, Kunstbauten
- Abwasser
- Wasser
- ...

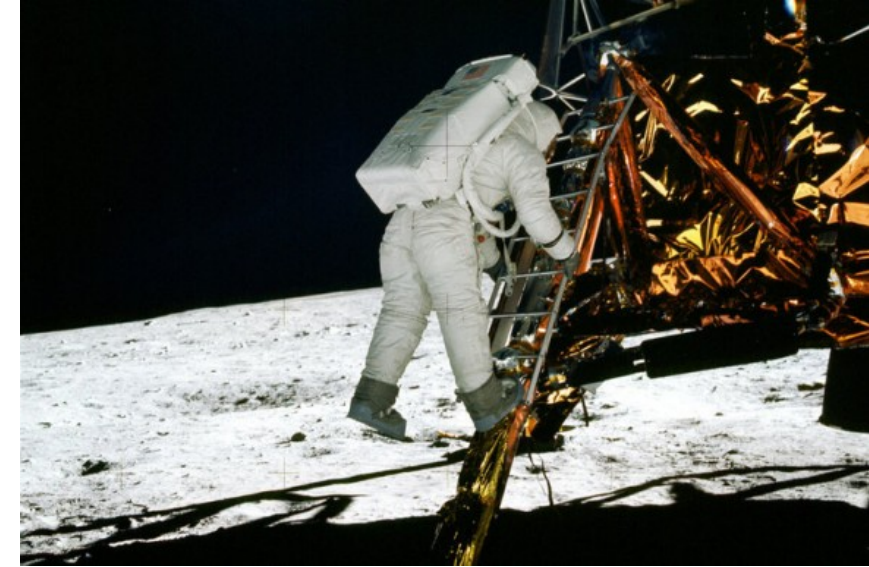
3 Ziele

- Defizite in der Strategie und Organisation erkennen,
- notwendige Massnahmen definieren
- Infrastrukturmanagement als dauerhafte Aufgabe etablieren

INHALT

1. Einstieg
2. Infrastrukturmanagement
3. Wo stehen wir mit der politisch strategischen Steuerung heute?
am Beispiel Werterhaltung
4. Wie wir weiter kommen
5. **Das Ziel ist nahe**

EIN KLEINER SCHRITT



Die Politik

... fordert Zustandsspiegel mit Zielwerten ein

... besteht auf einem Controlling das die Zielerreichung politisch strategisch anzeigt

Die Verwaltungsführung

... stellt die Zustandsspiegel bereit

... zeigt die im Budget eingestellten Gelder als Indikatoren aus Sicht der Bauwerke an

- (Neu-/Ausbau)
- Werterhaltung
- (Betrieb)

Im Dialog Verwaltung – Politik

.... Legen wir Ziele und Budget transparent fest für eine nachhaltige Infrastruktur-Bewirtschaftung.



Verlangte Leistung auch morgen



Schlussrede:

« Eine sichere Konversion einer Vision in einem grossen Infrastrukturvorhaben »

Professor Dr. Bryan T. Adey

Institut für Bau- und Infrastrukturmanagement der ETH

Zürich



Eine sichere Konversion einer Vision in einem grossen Infrastrukturvorhaben

Infrastrukturfinanzierung und -bewirtschaftung: Vergleich unter den Kantonen
Prof. Dr. Bryan T. Adey

Vision

Fahrerloses Auto



Smartphone



Strassen



Kommunikation



medizinische



Windmühle



Spital



Energie



1) http://www.huffingtonpost.com/harold-stark/kill-or-be-killed-driver_b_9764436.htm, 2) <https://www.walmart.com/ip/Straight-Talk-Apple-iPhone-5S-16GB-4G-LTE-Prepaid-Smartphone/50285046>, 3) <http://bhp-schweiz.ch/mri/>, 4) http://www.juvent.ch/system/html/DSC_4646.JPG-bfe11ec9.jpg, 5) <http://www.iningenieursteckt.ch/de/das-machen-ingenieure/projekte-aus-der-schweiz/gotthard-strassentunnel.html>, 6) <http://www.elektro-stoll.ch/unternehmen/>, 7) <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/schweizer-spitaeler-bauen-fuer-15-milliarden-franken/story/18401517>, 8) <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Es-gibt-Engpaesse-im-Schweizer-Stromnetz/story/31521436>



Kosten und Nutzen eines Infrastrukturvorhabens

Strassen



Kosten:
x CHF / m²

Beispiel Nutzen:
weniger Unfälle,
weniger verlorene Zeit

Kommunikation



Kosten:
x CHF / m

Beispiel Nutzen:
schnellere Information,
erhöhte Produktivität

Spital



Kosten:
x CHF / m³

Beispiel Nutzen:
mehr gerettete Leben,
erhöhte Lebensqualität

Energie



Kosten:
x CHF / m

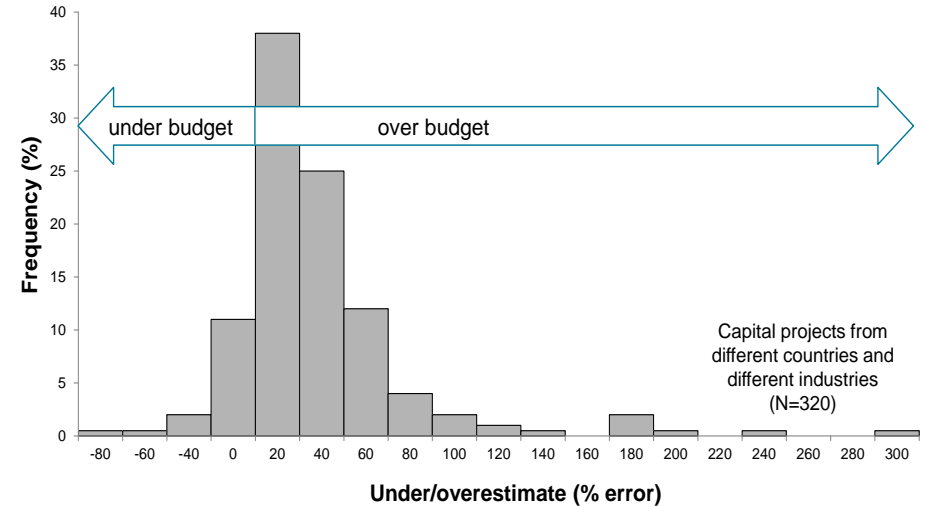
Beispiel Nutzen:
weniger Unfälle,
weniger radioaktiver
Abfall



Probleme mit der Konversion



Optimismus und Anreize



Flyvbjerg, B., Holm, M. S., & Buhl, S. (2002)
 Pearce, J., Wolff, J., & Seth, A. (2012)

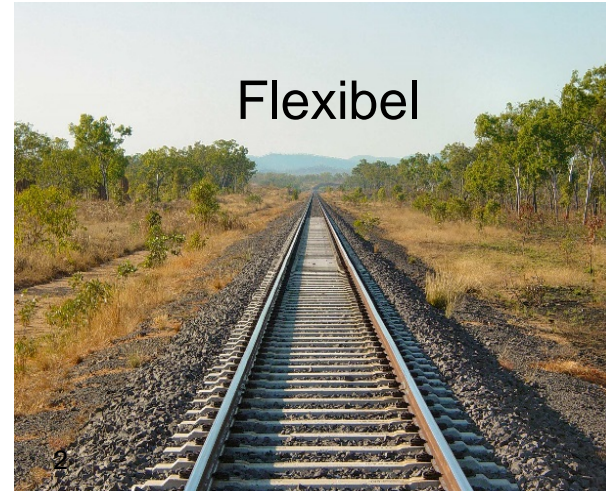


Antwort

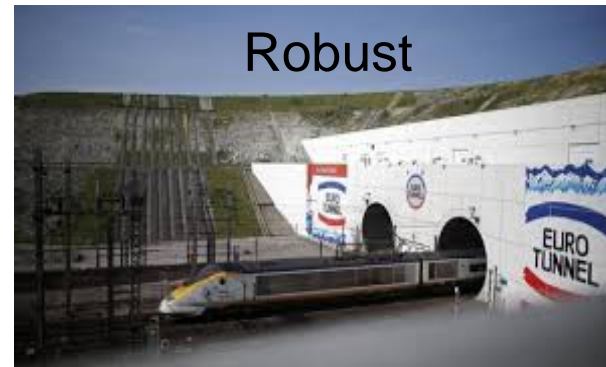
Klarheit



Flexibel



Robust



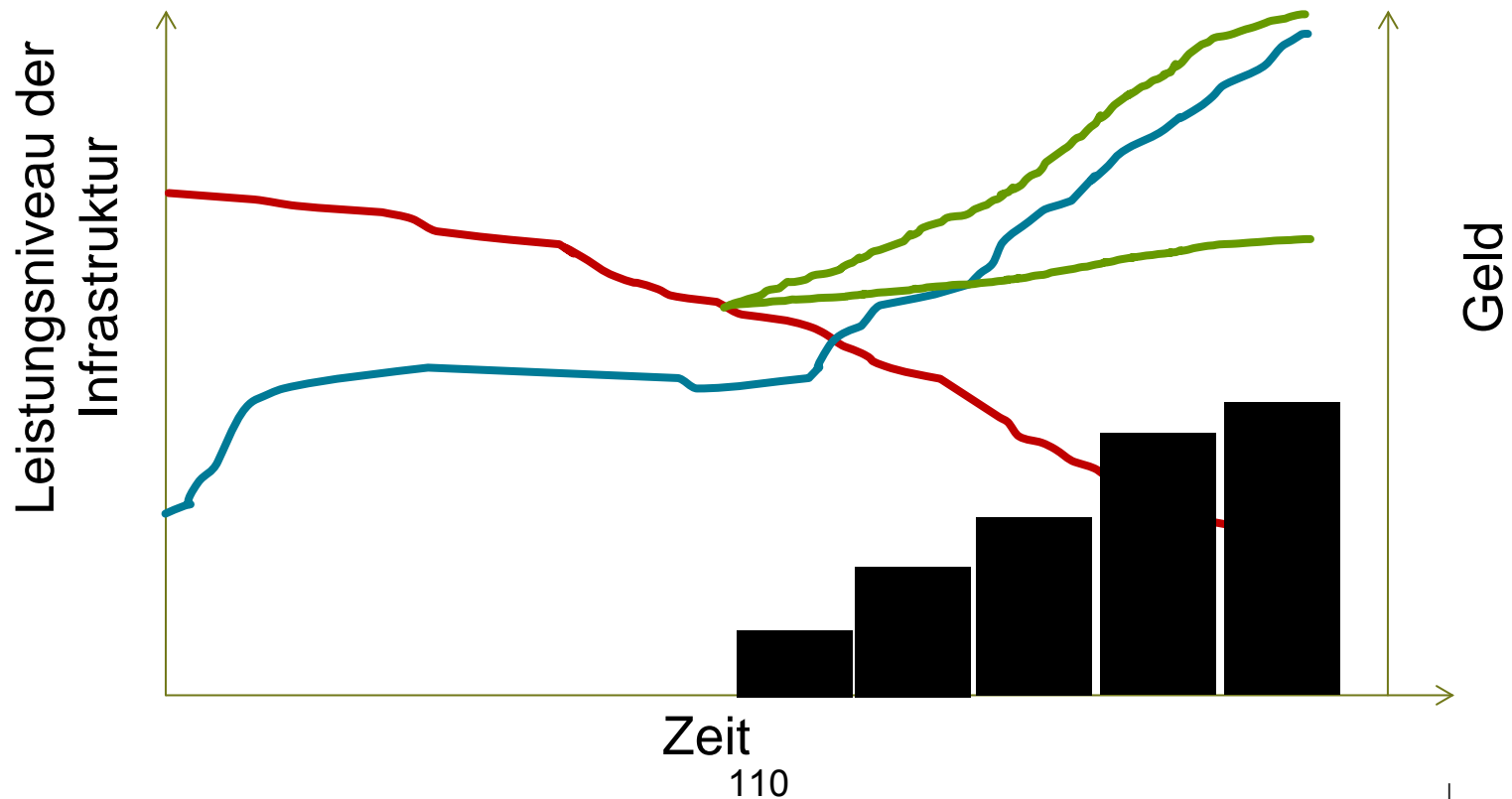
Was kann ich mir leisten?

Wieviel habe ich schon versprochen zu bezahlen?

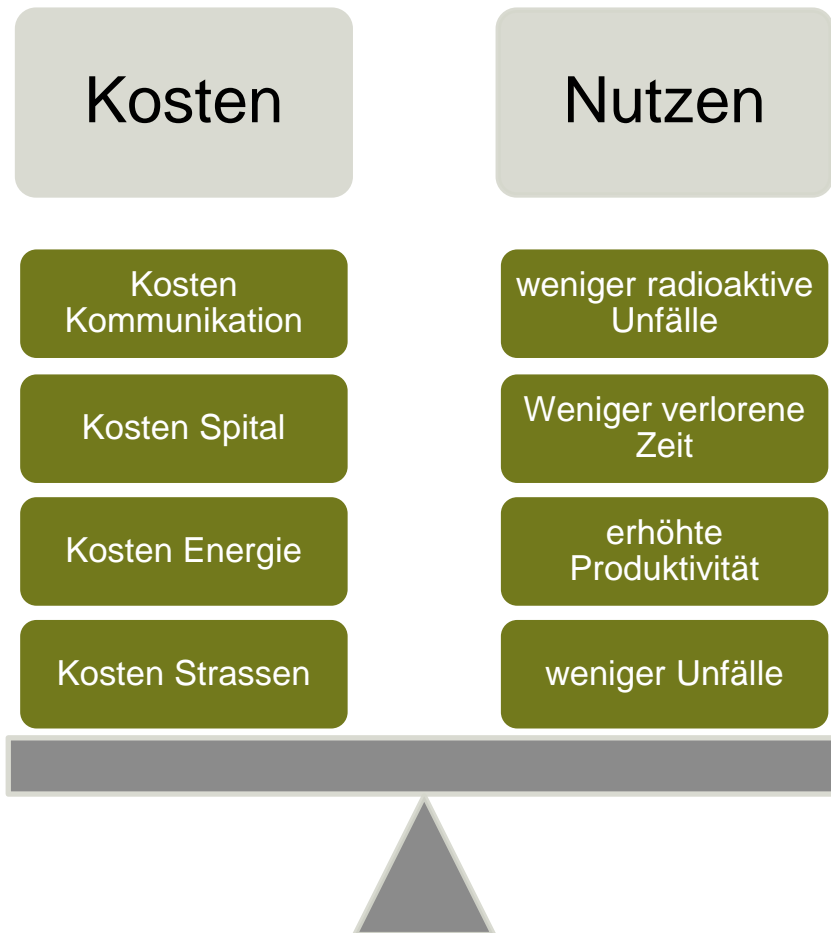
Leistungsniveau
ohne Massnahmen

Erforderliches
Leistungsniveau

Leistungsniveau mit
Massnahmen

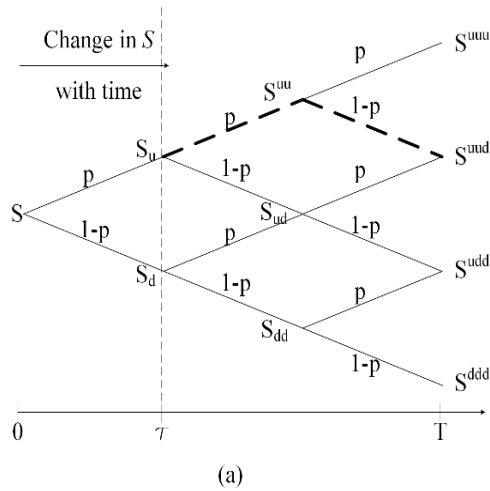


Wie könnte dieses Projekt sich abwickeln? Habe ich Klarheit über die Möglichkeiten?

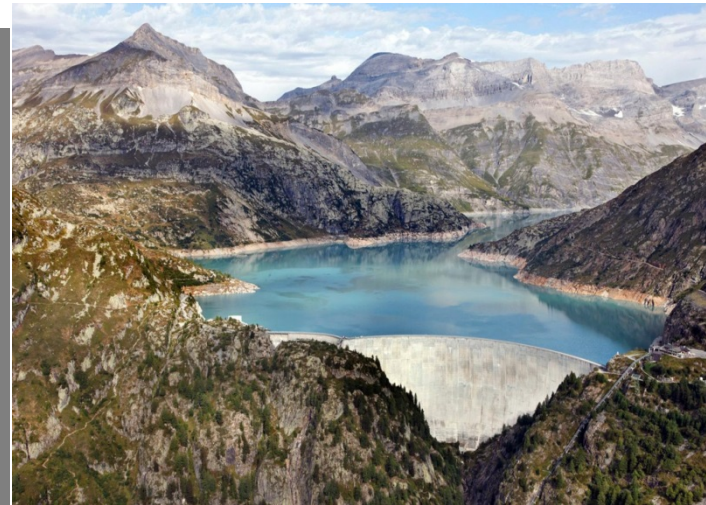


- Rahmenbedingungen, z.B. Budget
- Gefährliche Zukunft und ihre Wahrscheinlichkeiten
- Reaktionen von Anspruchsgruppen in verschiedene Situationen
- Realistische Abschätzungen von Kosten und Nutzen, während
 - Bau, Betrieb, Erhaltung, Rückbau

Ist was ich baue robust und flexibel? Wie gut wird die Infrastruktur in Zukunft sein?



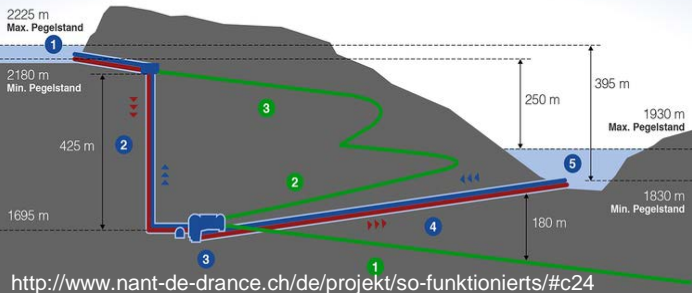
Robust



Flexibel

- Das Wasser wird turbinert, um bei hoher Stromnachfrage Spitzenenergie zu liefern.
- Bei geringem Strombedarf oder bei Überschussproduktion der neuen erneuerbaren Energien wird das Wasser aus dem unteren in den oberen Stausee gepumpt, um die Energie zu speichern.

1. Stausee Vieux-Emosson
2. Vertikale Schächte
3. Kavernen (Maschinen und Transformatoren)
4. Triebwasserweg
5. Stausee Emosson



Wie ist die Finanzierung zu organisieren?

Mögliche PPP Vorteile

- Erhöhte Sicherheit in der Finanzierung
- Erhöhte Effektivität im Umgang mit Ressourcen
- Weniger Terminplanung / Kostenüberschreitungen
- Verwendung der besten Expertisen und Erfahrungen von Privatfirmen
- Mögliche Reduktion in Risiken

Mögliche PPP Nachteile

- Könnte teuer sein
- Weniger Flexibilität für zukünftige Ressourcen
- Beschaffung ist teurer und dauert länger
- Weniger Flexibilität (langfristig)
- Verträge sind kompliziert und unflexibel
- Mögliche Erhöhung von Risiken



Fazit – Handlungsempfehlungen

Allgemeine Empfehlung	Detaillierte Empfehlung
Schätzen Sie die zukünftigen Kosten der bestehenden Infrastrukturen	Machen Sie eine «grobe» Abschätzung für den zukünftigen Unterhalt und die Entwicklungskosten für alle Infrastrukturen alle fünf Jahre
Schaffen Sie Klarheit über die mögliche Zukunft von Grossprojekten	Machen Sie einen Leitfaden, was abgeschätzt werden muss und durch wen im Vorfeld eine Entscheidung zu treffen ist
Bauen Sie robuste / flexible Infrastrukturen	Machen Sie einen Leitfaden, in welchem versichert wird, dass Infrastrukturen robust / flexibel sind.
Schliessen Sie keine Form von Finanzierung direkt aus	Machen Sie einen Leitfaden für wen verschiedene Formen von Projektlieferungen in Frage kommen.



Diskussionsrunde

Leitung: Matthias Zehnder

Freier Publizist und Medienschaffender



Zusammenfassung und Schlusswort

Stefan Zemp

Präsident der Interparlamentarischen Konferenz der
Nordwestschweiz

Einladung zum Stehlunch

