VIFG
Wir bahnen Wege

# Geschäftsbericht
# 2015

# Inhalt

Vorwort Vorsitzender des Aufsichtsrates . . . . . Seite 4
Vorwort Geschäftsführung . . . . . Seite 5
Unternehmensstruktur . . . . . Seite 6
Nutzerfinanzierung als Vorbild . . . . . Seite 8
Maut/Finanzsteuerung . . . . . Seite 10
Infrastrukturprojekte und Finanzierung . . . . . Seite 20
Bilanz . . . . . Seite 30
Gewinn- und Verlustrechnung . . . . . Seite 32
Anhang . . . . . Seite 34
Bestätigungsvermerk . . . . . Seite 37
Bericht des Aufsichtsrates . . . . . Seite 38
Impressum . . . . . Seite 39

**Karl-Heinz Görrissen**
Vorsitzender des Aufsichtsrates

# Vorwort Vorsitzender des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2015 der Gesellschaft zurück.

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag konnte die VIFG in 2015 das Netto-Aufkommen der Lkw-Maut in Höhe von rund 3,34 Mrd. Euro für Investitionen des Bundes in seine Straßenverkehrsinfrastruktur verteilen. Darüber hinaus hat die VIFG im abgelaufenen Geschäftsjahr in ihrem Finanzmanagementsystem (FMS) die Voraussetzungen dafür geschaffen – wie vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen –, auf der Grundlage des novellierten VIFG-Gesetzes ab dem Jahr 2016 den gesamten Zahlungsverkehr des Bundes für Erhalt, Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen abzuwickeln. Der Bund kann somit künftig den Einsatz seiner Mittel für die Straßenverkehrsinfrastruktur noch nachvollziehbarer dokumentieren und damit den von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, auf den Weg gebrachten Investitionshochlauf für den Verkehrsträger „Straße“ nicht nur über das Baugeschehen auf der Straße, sondern auch über die zugrunde liegenden Finanzdaten deutlich sichtbar machen.

Im Geschäftsjahr 2015 hat Bundesminister Alexander Dobrindt eine „Neue Generation Öffentlich-Privater Partnerschaften“ initiiert. Hierzu gehören elf Projekte, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Die VIFG hat an der Eignungsprüfung im Rahmen der Projektauswahl mitgearbeitet. Mit ihrer Fachkenntnis und der langjährigen Erfahrung bei der Vorbereitung und Vergabe von Betreibermodellen wird die VIFG das BMVI auch bei der Vergabe dieser neuen Projekte in bewährter Form begleiten und unterstützen.

Die VIFG hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut als wertvoller und zuverlässiger Dienstleister des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erwiesen. Ich bin mir bewusst, dass dies nicht zuletzt das Ergebnis der engagierten Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern war. Diesen möchte ich an dieser Stelle daher meinen aufrichtigen Dank aussprechen und sie bestärken, diesen erfolgreichen Weg in 2016 fortzusetzen.

Den Leserinnen und Lesern des Geschäftsberichts 2015 wünsche ich eine anregende Lektüre.

**Prof. Torsten R. Böger**
Geschäftsführer

**Martin Friewald**
Geschäftsführer

# Vorwort Geschäftsführung

Die VIFG hat auch das Geschäftsjahr 2015 erfolgreich gestalten können. So konnte erneut der Nachweis einer vollständigen Verwendung des Nettoaufkommens der Lkw-Maut für Investitionen in die Bundesfernstraßen geführt werden. Bezogen auf die geplanten Gesamtausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von rund 6,19 Mrd. Euro hat die VIFG im abgelaufenen Jahr rund 53 % des Zahlungsverkehrs durchgeführt. Seit dem Jahr 2004 sind damit rund 35,6 Mrd. Euro über das FMS der VIFG in den Erhalt und den Bau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes geflossen.

Den Schwerpunkt der Arbeiten zur Weiterentwicklung des FMS bildeten die Vorbereitungen zur Übernahme der vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossenen Komplettbewirtschaftung der Mittel für die Bundesfernstraßen ab dem Jahr 2016. Die Vorbereitungen zur Aufnahme des erweiterten Geschäftsbetriebs wurden erfolgreich zum Jahresende abgeschlossen. Die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten wurden gemeinsam mit dem BMVI, dem BMF, den Auftragsverwaltungen der Länder und der DEGES durchgeführt. Der intensive und konstruktive Dialog aller Beteiligten stellte sich als wesentliche Erfolgskomponente dar.

Für das Verfügbarkeitsmodell A94 Forstinning – Marktl hat die VIFG im Auftrag des BMVI erstmals sowohl die Eignungsprüfung, die vorläufige und im Geschäftsjahr 2015 auch die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) durchgeführt. Die Erstellung der aWU erfolgte auf Grundlage der von der Straßenbauverwaltung Bayern übermittelten und von den Fachberatern des BMVI plausibilisierten Daten und wurde abschließend durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erfolgreich auditiert. Darüber hinaus konnte die VIFG das BMVI auch bei weiteren Arbeiten im Rahmen der Vergabe dieses Betreibermodells umfangreich unterstützen.

Ebenfalls im Auftrag des BMVI hat die VIFG für die ÖPP-Projekte A7 in Niedersachsen, A6 in Baden-Württemberg und A10/A24 in Brandenburg am Vergabeverfahren und an der Auswertung der ersten Angebote im Rahmen des strukturierten Verhandlungsverfahrens umfangreich mitgearbeitet. Hierbei konzentrierte sich die VIFG auf alle Fragen zu den Themen Wirtschaftlichkeit und Finanzierung.

Die Geschäftsführung dankt dem Gesellschafter und dem Aufsichtsrat für das auch im Jahr 2015 in die VIFG gesetzte Vertrauen und die konstruktive Zusammenarbeit. Die Arbeitsergebnisse dieses Jahres wären ohne das herausragende Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht zu erreichen gewesen. Ihnen gilt daher an dieser Stelle unser herzlicher Dank.

„Mit ÖPP-Projekten schaffen wir einen Perspektivwechsel hin zu Qualität, Verfügbarkeit und Lebenszyklusbetrachtung von Infrastruktur.“

Prof. Torsten R. Böger

# Unternehmensstruktur

Das Team der VIFG

„Mit den Vorbereitungen zur Übernahme der Komplettbewirtschaftung der Mittel für die Bundesfernstraßeninfrastruktur wurde ein weiterer Schritt für mehr Nachhaltigkeit im Bundesfernstraßenbau erreicht."

Martin Friewald

**Gesellschafter**

Bundesrepublik Deutschland (100 %)
Vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Geschäftsführung**

Prof. Torsten R. Böger

Martin Friewald

**Aufsichtsrat**

Karl-Heinz Görrissen
Vorsitzender
Abteilungsleiter, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Dr. Stefan Krause
Stellv. Vorsitzender
Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Eva-Maria Gsänger
Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen

Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Christian K. Murach
Geschäftsführer der KfW IPEX-Bank GmbH

Eckhardt Rehberg
Mitglied des Deutschen Bundestages

„Die Bewirtschaftung der Straßen muss an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtet werden!“

**Andreas Scharf**
Prokurist, Kaufmännischer Leiter

# Nutzerfinanzierung als Vorbild

Der Deutsche Bundestag hat im Dezember 2015 eine Änderung des VIFG-Gesetzes (VIFGG) beschlossen. Ziel der Änderung ist es, dass die VIFG neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut auch die konventionellen Haushaltsmittel für den Bundesfernstraßenbau über ihr FMS abwickeln kann.

Damit wird eine vollständige Erfassung sämtlicher maßnahmenbezogener Mittelbindungen und Ausgaben für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen innerhalb eines Systems gewährleistet. Dadurch entsteht ein deutlicher Zugewinn an betriebswirtschaftlich auswertbaren Informationen.

Durch den Anschluss aller Länder an das FMS der VIFG besteht eine einheitliche Plattform für sämtliche Zahlungsvorgänge, die die Länder im Rahmen der Verwaltung der Bundesfernstraßen nutzen. Hieraus ergeben sich eine Reihe von Möglichkeiten, den Prozess der Bewirtschaftung der Bundesfernstraßen zu optimieren. In einem ersten Schritt werden alle Zahlungsvorgänge bis hin zur Projektebene für den Bund transparent, woraus sich wiederum weitergehende Anwendungsmöglichkeiten ergeben. So wird beispielsweise das vom Bund betriebene „Controllingsystem Bundesfernstraße“ mit validen Daten versorgt. Eine verbesserte Vermögensrechnung ist ein weiteres Anwendungsbeispiel.

Das ursprünglich für die Verteilung der Mautmittel entwickelte FMS wird somit auch dafür genutzt, im sogenannten konventionellen Bereich transparenter zu werden. Hierin ist durchaus ein Reformschritt mit Bezug auf das Verhältnis zwischen dem Bund und den Ländern im Bereich der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen zu sehen.

Für eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist das FMS ebenso geeignet wie für eine Vertiefung betriebswirtschaftlicher Anwendungen und Auswertungen. Das in der Nutzerfinanzierung angelegte Äquivalenzprinzip erfordert klar einen betriebswirtschaftlichen Gestaltungsansatz. Warum sollte man diesen nicht weiter auch für die konventionellen Mittel nutzen?

„Das Geschäftsjahr 2015: geprägt von der Komplettbewirtschaftung sämtlicher Mittel des Bundesfernstraßenbaus durch die VIFG ab 2016."

**Jörg Bünning**
Leiter Maut/Finanzsteuerung

# Maut/Finanzsteuerung

**Grundlagen der Tätigkeit und Aufgabenbereiche**
Zentrale Aufgabe der VIFG ist die Verteilung des Gebührenaufkommens aus der Lkw-Maut. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sowie das VIFG-Gesetz (VIFGG). Dort ist festgelegt, dass die Mautmittel – abzüglich der Systemkosten sowie der Aufwendungen für die sogenannten Harmonisierungsmaßnahmen – zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen verwendet werden.

**Die VIFG stellt institutionell sicher, dass die Zweckbindung der Lkw-Maut gewährleistet ist.**

Die Systemkosten resultieren aus dem Betrieb des Mauterhebungssystems und des Kontrollregimes sowie der Betreiberüberwachung. Harmonisierungsmaßnahmen sind Maßnahmen zugunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa.[1]

**Aus der Maut werden Investitionen in die Bundesfernstraßen sowie Systemkosten und Aufwendungen für Harmonisierungsmaßnahmen bestritten.**

[1] Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut hatten sich im Mai 2003 der Bundesrat, der Bundestag und die Bundesregierung darauf verständigt, zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe mit einem jährlichen Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zu entlasten. Zum 1.1.2009 wurde die Harmonisierung in voller Höhe umgesetzt und die 600 Mio. Euro kommen dem deutschen Transportgewerbe über folgende Maßnahmen zugute:
- Absenkung der Kfz-Steuer auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau (150 Mio. Euro/Jahr),
- ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw (EEV, 100 Mio. Euro/Jahr),
- das Kleinbeihilfen-Programm („De-minimis"-Programm) zur Förderung der Sicherheit und Umwelt und
- das „Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung".

Quelle: BMVI

**Die Maut im Bundeshaushalt und die Verwendung der Mautmittel in 2015**

Das Bundesfernstraßennetz umfasst per 31.12.2014 insgesamt 51.866 Kilometer, davon sind rund 12.949 Kilometer Bundesautobahnen und 38.917 Kilometer Bundesstraßen.[2] Der Bund ist Eigentümer der Bundesfernstraßen.[3] Für die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus liegt die finanzielle Straßenbaulast beim Bund. Die Erfüllung der Sachaufgaben Bau, Ausbau, Erhaltung und Betrieb von Bundesfernstraßen übernehmen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung die Bundesländer.

Seit 2012 werden alle Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung, Kontrolle und Verwendung der Lkw-Maut im Bundeshaushaltsplan in einem eigenen Kapitel des Haushalts des BMVI abgebildet.

In 2015 wurden Mauteinnahmen in Höhe von 4,386 Mrd. Euro realisiert.

Aus diesen Mauteinnahmen wurden in 2015 Ausgaben in Höhe von rund 3,34 Mrd. Euro für den Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen getätigt.[4] Ein Großteil dieser Mittel wurde in die Bundesautobahnen investiert. Der Schwerpunkt der Investitionsmaßnahmen liegt im Erhaltungsbereich.

> **Investitionen in die Bundesfernstraßen aus der Lkw-Maut von über 3,3 Mrd. Euro in 2015.**

Weiterhin wurden aus den Mauteinnahmen die System- und Kontrollkosten des Mauterhebungssystems mit rund 610 Mio. Euro, die Harmonisierungsmaßnahmen mit rund 183 Mio. Euro und die Kfz-Steuerentlastung mit rund 150 Mio. Euro geleistet.[5] Weiterhin zu berücksichtigen ist ein Mautguthaben in Höhe von rund 104 Mio. Euro, das in Folgejahren für Ausgaben in die Bundesfernstraßen zur Verfügung steht.[6]

**Verkehrsinfrastrukturinvestitionen aus der Lkw-Maut seit 2004**

In den Jahren 2004 bis 2010 wurden auch Projekte der Eisenbahnen des Bundes und der Bundeswasserstraßen anteilig aus der Lkw-Maut finanziert. Seit dem 1.1.2011 werden alle Einnahmen aus der Lkw-Maut für den Verkehrsträger Straße verwendet. Damit wurde der erste Schritt zur Realisierung des Finanzierungskreislaufs Straße umgesetzt.

> **Seit Gründung wurden über die VIFG mehr als 35 Mrd. Euro aus Mautmitteln für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bereitgestellt.**

**Entwicklung der Mauteinnahmen**

Bis zum Geschäftsjahr 2010 sind die Mauteinnahmen auch für Ausgaben in den Bereichen Schiene und Wasserstraße verwendet worden. Die entsprechenden Zahlungen wurden ebenfalls über das FMS der VIFG abgewickelt. Seit 2004 wurden rund 35 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur mittels des FMS der VIFG bewirtschaftet.

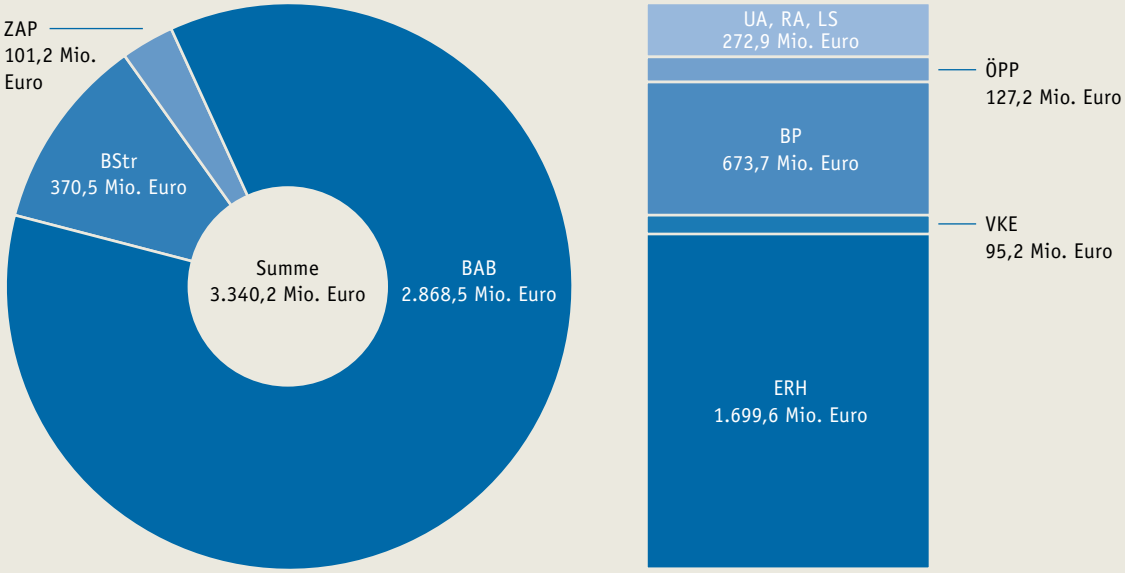
> **Die im Zeitraum 2004 bis 2015 erzielten Mauteinnahmen belaufen sich auf rund 44,5 Mrd. Euro. Die Mauteinnahmen entwickelten sich von unter 3 Mrd. Euro p.a. bis hin zu 4,5 Mrd. Euro p.a.**

Seit 2010 belaufen sich die Mauteinnahmen auf einem Niveau von rund 4,4 bis 4,5 Mrd. Euro p.a. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der durchschnittliche Mautsatz je Kilometer weiterhin rückläufig ist. Ebenso ist die Tarifänderung aufgrund des neuen „Wegekostengutachtens 2013 – 2017“ zu berücksichtigen, die zu einer Absenkung der Mautsätze führte, sodass der durchschnittliche Mautsatz von rund 15,9 Cent im Jahr 2014 auf rund 14,7 Cent im Jahr 2015 gesunken ist. Anteile dieser Absenkung des Mautsatzes konnten durch steigende Fahrleistungen kompensiert werden.

Die mautpflichtige Fahrleistung der schweren Nutzfahrzeuge war bereits im Zeitraum 2009 bis 2014 deutlich

[2] Quelle: BMVI, Verkehr in Zahlen, 44. Jahrgang, 2015/2016.
[3] Ausnahme: Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast der Gemeinde.
[4] Der Ist-Wert in Höhe von 3,34 Mrd. Euro entspricht 99,97 % des Planansatzes, der sich auf 3,341 Mrd. Euro belief.
[5+6] Quelle: Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes – Mautnebenrechnung 2015.

**Abbildung 1: Realisierte Ausgaben für Bundesfernstraßen mit Mautmitteln (3.340,2 Mio. Euro) (Bundeshaushaltsplan 2015, Kap. 1209 Tgr. 01: 3.340,8 Mio. Euro) Ende 12/2015**




BAB – Bundesautobahn
BStr – Bundesstraße
ZAP – Zweckausgabenpauschale

BP – Bedarfsplan-maßnahmen
BTRD – Bedtriebsdienst
ERH – Erhaltung
LS – Lärmschutz

ÖPP – A-Modelle
RA – Rastanlagen
UA – Um- und Ausbau
VKE – Verkehrseinrich-tungen, -anlagen

Rundungsbedingte Abweichungen möglich

© VIFG, Berlin

**Abbildung 2: Ausgaben über die VIFG in Mio. EUR (bis 2015 mit Mautmitteln)**

| Jahr | Straße | Schiene | Wasserstraße | Summe |
|---|---|---|---|---|
| 2004 | 1.114,7 | 246,7 | 271,1 | **1.632,5** |
| 2005 | 1.755,0 | 450,3 | 312,1 | **2.517,4** |
| 2006 | 1.297,7 | 682,5 | 227,2 | **2.207,4** |
| 2007 | 1.091,0 | 954,4 | 265,2 | **2.310,6** |
| 2008 | 1.311,9 | 1.059,4 | 369,0 | **2.740,3** |
| 2009 | 2.099,9 | 1.104,4 | 441,8 | **3.646,1** |
| 2010 | 2.041,4 | 1.031,9 | 379,8 | **3.453,1** |
| 2011 | 3.311,5 | | | **3.311,5** |
| 2012 | 3.484,9 | | | **3.484,9** |
| 2013 | 3.370,9 | | | **3.370,9** |
| 2014 | 3.431,4 | | | **3.431,4** |
| 2015 | 3.340,2 | | | **3.340,2** |
| **Gesamt** | **27.650,5** | **5.529,6** | **2.266,2** | **35.446,3** |

Rundungsbedingte Abweichungen möglich

© VIFG, Berlin

ansteigend. Der nochmals deutliche Fahrleistungsanstieg im Jahr 2015 auf über 29,7 Mrd. Kilometer ist auch auf die Ausweitung der Maut auf weitere rund 1.100 Kilometer Bundesstraßen ab dem 1.7.2015 sowie die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 t seit dem 1.10.2015 zurückzuführen.

Im Jahr 2015 legten mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 29,7 Mrd. Kilometer auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz in Deutschland zurück. Dies bedeutet einen Zuwachs von rund 6 % gegenüber dem Vorjahr und ist damit die höchste jährliche Fahrleistung seit der Einführung der Lkw-Maut.[7]

Im Zuge der Einführung der Maut haben Speditionsunternehmen ihre Fahrzeugflotte kontinuierlich optimiert. Inzwischen werden emissionsärmere Lkw der günstigeren Schadstoffklassen eingesetzt, die mit niedrigeren Mautsätzen korrespondieren. Auch die Auslastung der Lkw wurde optimiert. So werden beispielsweise zunehmend Leerfahrten vermieden, sodass mit weniger Fahrten mehr Güter transportiert werden können.

**Dokumentation der Mautmittelverwendung**

Beim FMS der VIFG handelt es sich um ein geschlossenes System mit tagesaktuellen und konsistenten Daten. Auf Basis der Daten besteht die Möglichkeit, aktuelle und projektbezogene Berichte über die Mittelverwendung zu erstellen. Damit ist die VIFG in der Lage, die notwendige Transparenz über die Mautverwendung für den Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen herzustellen.

Die Vorteile eines Reportings aus dem FMS liegen in der Verknüpfung der Mittelbereitstellung mit dem Zahlungsfluss. Systembedingte Inkonsistenzen können ausgeschlossen werden. Damit geht auch eine konsistente Dokumentation gegenüber den Nutzern der Bundesfernstraßen einher, sodass der Bindungszweck der Lkw-Maut jederzeit nachgewiesen werden kann.

Abbildung 5 (S. 15) gibt einen gibt einen Überblick über die zehn Einzelmaßnahmen, denen in 2015 die jeweils höchsten Beträge aus der Lkw-Maut zugeflossen sind. Sammelmaßnahmen und Betreibermodelle sind in der Tabelle nicht berücksichtigt.

[7] Quelle: BAG

Die VIFG erstellte im Jahr 2015 in regelmäßigen Abständen folgende Informationen:

- **Monatlich:**
  Bericht an das BMVI mit folgenden Inhalten:
  - Ist-Ausgaben (Investitionen und Zweckausgaben)
  - Ist-Ausgaben (länderbezogen jeweils nach Haushalts- und Straßenbauplantiteln)
  - Mittelabrufe nach Bundeshaushaltstiteln
  - Mittelabruf (gesamt)
- **Vierteljährlich:**
  - Quartalsbericht an den Aufsichtsrat der VIFG
  - Berichte anlässlich der jeweiligen Aufsichtsratssitzungen der VIFG
- **Jährlich: Jahresbericht VIFG**
  Beitrag zum Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Tätigkeit der VIFG einschließlich des Verwendungsnachweises für die Mautmittel an das BMVI

Darüber hinaus stellt die VIFG auf Anforderung ad hoc gesonderte Informationen und Berichte zur Verfügung.

**FMS der VIFG**

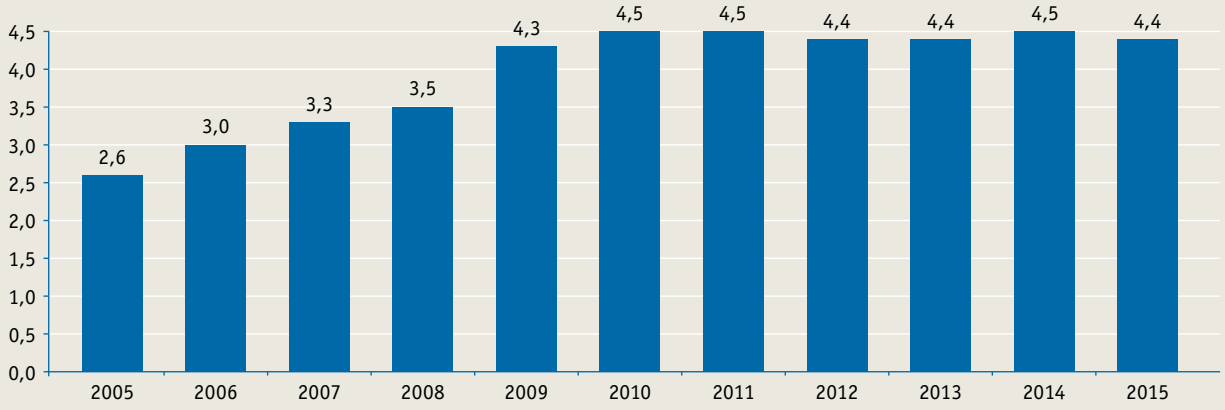
Der Zahlungsverkehr mit Mautmitteln für den Bau und Erhalt von Bundesfernstraßen wird mittels des FMS der VIFG durchgeführt. Das FMS basiert auf einem SAP-System.

An das FMS der VIFG sind die Straßenbauverwaltungen aller 16 Bundesländer und die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) zur Durchführung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs angeschlossen.

Bei der Durchführung des Zahlungsverkehrs wirkt die VIFG mit dem BMVI und den Auftragsverwaltungen der Länder zusammen. Die Rahmendaten und die aus der Maut zu finanzierenden Einzelprojekte werden seitens des BMVI in Abstimmung mit den Auftragsverwaltungen der Länder vorgegeben. Die VIFG bildet im FMS die jeweiligen Budgets der Auftragsverwaltungen (Verfügungsrahmen) für die Bundesfernstraßen ab.

Die Auftragsverwaltungen und die DEGES buchen im FMS ihre Mittelbindungen und die jeweiligen Rechnungen in das System ein. Die VIFG führt den Zahlungsverkehr durch, überwacht den Mittelabfluss und übt somit eine Controlling-Funktion über die mautspezifischen Zahlungsvorgänge aus.

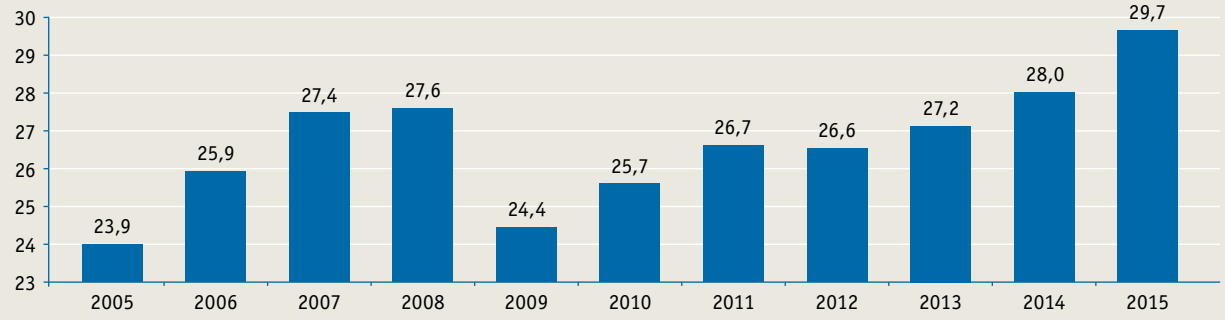
**Abbildung 3: Entwicklung Mauteinnahmen 2005–2015 (in Mrd. Euro) (Stand: Ende 12/2015)**




(Quelle: BMVI)

© VIFG, Berlin

**Abbildung 4: Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge 2005–2015 (in Mrd. km)**




(Quelle: BAG)

© VIFG, Berlin

**Abbildung 5: „Top 10“ 2015 (Einzelmaßnahmen ohne ÖPP)**

| Maßnahme | BfStr | Land | Ausgaben 2015 (Euro) | Straßenbauplan Tab./lfd. Nr. |
|---|---|---|---|---|
| Neukölln – Treptower Park (16. BA) | A100 | BE | 69.782.847,99 | T4/50 |
| AS Helsa-Ost – AS Hessisch Lichtenau-West | A44 | HE | 67.355.480,38 | T2/9.1 |
| Grabow – AK Schwerin (A24)(VKE7) | A14 | MV | 49.500.990,82 | T4/96 |
| sAS Bockenem – sAS Seesen | A7 | NI | 35.937.829,26 | T3/91 |
| Brücke Schierstein 6-spuriger Ausbau HE | A643 | HE | 30.959.256,34 | T3/55 |
| Randersacker-Heidingsfeld – Mainbrücke | A3 | BY | 30.333.449,69 | T3/11.1 |
| Westlich AS Rohrbrunn – Kauppenbrücke | A3 | BY | 29.433.040,96 | T3/13.1 |
| Hessisch Lichtenau Ost – Waldkappel | A44 | HE | 28.013.886,72 | T2/11 |
| AK Nürnberg/S – AK Nürnberg/O (A9) | A6 | BY | 26.986.134,81 | T3/15.1 |
| LGr BY/BW – LGr BW/BY | A3 | BW | 25.009.558,25 | T3/1 |
| **Summe** | | | **393.312.475,22** | |

© VIFG, Berlin

Die wesentlichen Aufgaben des Bereichs Maut/Finanzsteuerung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Bundesfernstraßen,
- Durchführung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs auf Basis eines eigenen FMS,
- Sicherstellung von Transparenz über die Verwendung von Mautmitteln,
- Controlling und Reporting über die getätigten Investitionen in die Bundesfernstraßen,
- Gewährleistung und Weiterentwicklung einer geeigneten und sicheren IT-Infrastruktur zur Erfüllung der genannten Aufgaben.

**Die VIFG weist die zweckentsprechende Verwendung der Lkw-Maut nach und schafft die notwendige Transparenz über die Verwendung der Lkw-Mauteinnahmen.**

**Nutzungsintensität des FMS**

Insgesamt nutzten im Jahr 2015 durchschnittlich rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Auftragsverwaltungen das FMS der VIFG. Die VIFG steht den Nutzerinnen und Nutzern täglich über eine Hotline für Fragen rund um das FMS zur Verfügung und führt zudem Schulungen für die Nutzerinnen und Nutzer des FMS vor Ort bei den Auftragsverwaltungen oder bei der VIFG in Berlin durch. Eine enge Kommunikation mit den Auftragsverwaltungen ermöglicht der VIFG, das FMS kontinuierlich zu verbessern.

**Durchschnittlich rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenbauverwaltungen in 16 Bundesländern nutzten im Jahr 2015 das FMS der VIFG.**

Im Jahr 2015 wurden insgesamt rund 44.000 Zahlungen mit einem Gesamtvolumen von rund 3,34 Mrd. Euro über das FMS getätigt.

**IT-Sicherheit und technischer Hintergrund des FMS**

Das FMS der VIFG basiert technisch auf der betriebswirtschaftlich ausgerichteten „Enterprise Resource Planning"-Software von SAP. Somit sind Zukunftsfähigkeit und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des FMS auch in technischer Hinsicht auf hohem Niveau gewährleistet.

**Hohe IT-Sicherheitsstandards werden kontinuierlich angewendet und weiterentwickelt.**

Die VIFG stellt höchste Ansprüche an die IT-Sicherheit. Diesen Anforderungen werden sowohl die IT-Architektur als auch die IT-Verfahren gerecht. Die IT-Systeme und IT-Verfahren der VIFG werden jährlich im Rahmen einer IT-Ordnungsmäßigkeitsprüfung von einer renommierten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft untersucht. Die Rechenzentren sind entsprechend zertifiziert.

**Weiterentwicklung des FMS**

Die VIFG entwickelt das FMS auf der Grundlage klar definierter und dokumentierter Prozesse sowie unter Berücksichtigung neuer Anforderungen kontinuierlich weiter. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Erhöhung von Prozesseffizienzen, der Reduktion der Fehleranfälligkeit, der Gewährleistung der Systemsicherheit, der Erleichterung der Handhabung für die Nutzerinnen und Nutzer und bei Bedarf auf der Erweiterung von Funktionalitäten.

**Ausweitung der Geschäftstätigkeit der VIFG ab 2016**

Bis einschließlich des Jahres 2015 sah das VIFGG als Gegenstand der Gesellschaft vor, dass die VIFG das Gebührenaufkommen aus der Lkw-Maut zweckentsprechend verteilt.

Der Deutsche Bundestag hat am 21.12.2015 das „Erste Gesetz zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes" beschlossen und damit die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, den Zahlungsverkehr für alle Ausgaben zur Finanzierung von Erhalt, Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen von der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) durchführen zu lassen. Das Gesetz ist am 28.12.2015 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. § 2 Abs. 2 Nr. 1 VIFGG bestimmt, dass die Gesellschaft „die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung der in der Baulast des Bundes stehenden Bundesfernstraßen" verteilt.

Ab dem Haushaltsjahr 2016 wird somit der Zahlungsverkehr für den Gesamtetat der Bundesfernstraßen, der sich in 2016 auf rund 7,4 Mrd. Euro beläuft, mittels des FMS der VIFG durchgeführt. Bisher war die VIFG für die Durchführung des Zahlungsverkehrs aus den Einnahmen der Lkw-Maut zuständig – dieses Budget belief sich in den

**Abbildung 6: Die VIFG ist ein Akteur der Bundesfernstraßenfinanzierung**

Deutscher Bundestag

- Gesetzgebung
- Kontrolle der Regierungsarbeit

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Träger der finanziellen Straßenbaulast der Bundesfernstraßen
- Entscheidung über den Betrieb des Mautsystems („make or buy")
- Refinanzierung des Mauterhebungssystems (Betreiberentgelt etc.)

- Errichtung und Betrieb der Bundesfernstraßen

TOLL COLLECT
service on the road

- Errichtung des Mauterhebungssystems
- Betrieb des Mauterhebungssystems
- Finanzierung des Mauterhebungssystems (mittels Gesellschafter)
- Einnahmeerhebung

Bundesamt für Güterverkehr

- Kontrolle (Enforcement)
- Betreiberüberwachung

VIFG
Wir bahnen Wege

- Durchführung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs für die Bundesfernstraßen
- Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut
- Transparenz der Mittelverwendung

© VIFG, Berlin

Jahren 2010 bis 2015 auf eine Größenordnung von rund 3,5 Mrd. Euro p.a. Der Zahlungsverkehr für die Mittel des Bundesfernstraßenbaus, die nicht aus der Lkw-Maut stammen, wurde bisher über das HKR-Verfahren des Bundes durchgeführt.

Die Finanzierung der Bundesfernstraßen kann künftig konsistent und vollständig innerhalb eines Bewirtschaftungssystems abgebildet werden.

Mit der Komplettbewirtschaftung der Mittel des Bundesfernstraßenbaus ab 2016 geht für die VIFG eine deutliche Ausweitung des Volumens des Zahlungsverkehrs, der Anzahl der Geschäftsvorfälle sowie der Anwender des FMS in den Straßenbauverwaltungen der Länder einher.

Die Schaffung der gesetzlichen Voraussetzung für eine Komplettbewirtschaftung sämtlicher Mittel des Bundesfernstraßenbaus durch die VIFG ab dem Jahr 2016 geht zurück auf einen Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 13.11.2014. In diesem Maßgabebeschluss hat der Haushaltsausschuss formuliert, dass sämtliche Ausgaben des Bundesfernstraßenbaus ab 2016 durch die VIFG bewirtschaftet werden sollen.

Somit war das Geschäftsjahr 2015 für die VIFG maßgeblich durch vorbereitende Tätigkeiten zur Schaffung der Voraussetzungen einer Komplettbewirtschaftung der Mittel des Bundesfernstraßenbaus ab 2016 geprägt.

> **Das Geschäftsjahr 2015 war für die VIFG maßgeblich durch vorbereitende Tätigkeiten zur Schaffung der Voraussetzungen einer Komplettbewirtschaftung der Mittel des Bundesfernstraßenbaus ab 2016 geprägt.**

Seit Anfang 2015 ist die VIFG in einen intensiven und stetigen Dialog mit BMVI, BMF, Bundeskasse und Auftragsverwaltungen getreten, um so die Anforderungen an eine Komplettbewirtschaftung der Mittel des Bundesfernstraßenbaus zu analysieren und darauf aufbauend die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen.

Im FMS der VIFG wurden entsprechende Funktionserweiterungen vorgenommen. Weiterhin wurden Datenstrukturen angepasst sowie die Datenmigrationen durchgeführt.

Weiterhin wurden eine Reihe von Verfahrensvoraussetzungen im Zusammenwirken mit dem BMVI und dem BMF geklärt.

Einhergehend mit dem erwarteten deutlichen Anstieg der Zahlungstransaktionen waren für die Auftragsverwaltungen weitere Zugangsberechtigungen und Lizenzen für das FMS der VIFG bereitzustellen. Die neuen Nutzer des FMS wurden durch die VIFG geschult.

**Weitere Aufgaben des Bereichs Maut/Finanzsteuerung**

Die VIFG brachte auch im Jahr 2015 ihre Erfahrung aus der Durchführung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs in weitere Themengebiete der Finanzierung der Bundesfernstraßen ein. Beispielsweise wirkt die VIFG als eine institutionelle Komponente des „Gesamtsystems Nutzerfinanzierung“ bei der Entwicklung von Informations- und Controlling-Systemen im Kontext der Bundesfernstraßenfinanzierung mit.

Zudem ergeben sich unterjährig unterschiedliche Projekte aufgrund der an die VIFG herangetragenen Anforderungen seitens der Bundesländer und des BMVI hinsichtlich der Erweiterungen von Serviceleistungen in spezifischen Bereichen.

Die VIFG steigert kontinuierlich die Qualität und den Umfang ihres Dienstleitungsangebots.

> **Die VIFG wirkt kontinuierlich bei der Weiterentwicklung des „Gesamtsystems Bundesfernstraßen“ mit.**

„ÖPP wie auch die konventionelle Beschaffung sind stetig weiterzuentwickeln – Veränderungen sind zu managen.“

**Frank Ulber**
Leiter Infrastrukturprojekte und Finanzierung

# Infrastrukturprojekte und Finanzierung

Im Jahr 2015 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, eine „Neue Generation von ÖPP-Projekten“ angekündigt. Für einen Teil der Projekte werden die Projektzuschnitte und sonstigen Rahmenbedingungen noch genauer ausgestaltet. Die Projekte sollen ca. 670 Kilometer Streckenlänge umfassen und haben ein geschätztes Investitionsvolumen von etwa 7,5 Mrd. Euro. Hinzu kommen noch Ausgaben für Planung, Management, Betrieb und Erhaltung über eine üblicherweise 30-jährige Vertragslaufzeit. Diese als „Neue Generation“ bezeichneten Projekte gehen zum Teil über den bisher praktizierten Rahmen des sechsstreifigen Autobahnausbaus und der Erhaltung in einem ÖPP-Projekt hinaus. Erstmals werden auch Überlegungen zu reinen Erhaltungsprojekten, Lückenschlüssen sowie zu Bundesstraßen einbezogen.

Im Geschäftsjahr 2015 ist für die Vergabe des Projekts der BAB A94 in Bayern der Zuschlag erteilt worden. Für dieses Projekt hat die VIFG erstmalig eine Voruntersuchung in Form einer überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung (üWE), eine vorläufige (vWU) sowie die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) auf Grundlage der von dem BMVI erstellten Systematik und der von der Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern ermittelten und vom Fachberater des Bundes plausibilisierten Daten erstellt.

Für die ÖPP-Projekte BAB A7 in Niedersachsen und BAB A6 in Baden-Württemberg sind die ersten Angebote bei den jeweiligen Vergabestellen eingegangen. Mit dem ÖPP-Projekt BAB A10/A24 wurde das erste Vergabeverfahren für ein Projekt der „Neuen Generation“ gestartet und für eine Reihe von weiteren Projekten sind die Vorbereitungsarbeiten gestartet oder weitergeführt worden. Dabei unterstützte die VIFG intensiv das BMVI.

**Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung/Projektvorbereitung**

Für das ÖPP-Projekt **BAB A10/A24 in Brandenburg** ist der EU-weite Teilnahmewettbewerb am 29.5.2015 gestartet worden. Im Vorfeld wurden die vWU und das Info-Memo (Informationsmemorandum) fertiggestellt. Basis für die Entscheidung, dieses ÖPP-Projekt weiterzuverfolgen, waren auch die Ergebnisse der Voruntersuchungen, welche das BMVI bei der VIFG beauftragt hatte. Die Ergebnisse der Voruntersuchung (in Form einer üWE) hat die VIFG auf Grundlage von Informationen des BMVI und der Straßenbauverwaltung Brandenburg sowie der DEGES durchgeführt.

Auf Anfrage des BMVI, Referat StB 26, hat die VIFG eine Voruntersuchung (üWE) für die Strecke **BAB A1/A30 (AK Kamen – AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord)** erstellt. Dabei wurden verschiedene Varianten mit und ohne Einbeziehung der Strecke BAB A30 (AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord) berechnet. Mithilfe der üWE hat die VIFG dem BMVI eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für eine ÖPP-Realisierung geliefert. Mittlerweile sind die Entscheidungen über das Projekt, den Streckenzuschnitt und die sonstigen Rahmenbedingungen für die vWU zwischen Bund und dem Land NRW abgestimmt worden. In einem ersten Projekt-Kick-off wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) sowie dem MBWSV (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) der Datenrahmen für die vWU erörtert und das weitere Vorgehen zwischen dem BMVI und der Straßenbauverwaltung NRW abgestimmt. Auch auf der Grundlage der von der VIFG erstellten üWE für die Strecke BAB A1/A30 (AK Kamen – AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord) wurde entschieden, die Untersuchung mit einer vWU für die Strecke BAB A1/A30 (AK Münster Süd – AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord) fortzuführen. In Vorbereitung der vWU führte die VIFG im Auftrag des BMVI, Referat StB 26, zwei Workshops mit dem Ziel durch, die zuständigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im MBWSV und bei Straßen.NRW mit der Systematik der WU, der damit zusammenhängenden Datenerhebung und der Struktur des Verfügbarkeitsmodells vertraut zu machen und auf die Durchführung einer vWU vorzubereiten.

Zum ÖPP-Projekt **BAB A3 in Bayern (AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen)** hat die VIFG eine üWE auf Grundlage der im BMVI und in der Straßenbauverwaltung Bayern vorliegenden Projektdaten durchgeführt. Die VIFG hat die Ergebnisse im Rahmen von Projektbesprechungen vorgestellt und mit dem BMVI und der Straßenbauverwaltung Bayern weiter erörtert. Hierzu gehören insbesondere Fragen des Projekt- und Streckenzuschnitts sowie Fragen des weiteren Vorgehens und Zeitplans.

Für den Projektentwicklungsprozess der **BAB A26 Ost** (als einem weiteren möglichen ÖPP-Projekt der „Neuen Generation“) ist die VIFG seitens des BMVI ebenfalls mit der üWE beauftragt worden. Bei der Bearbeitung der üWE war die VIFG Teil einer Arbeitsgruppe, bestehend aus der Straßenbauverwaltung Hamburg und der DEGES. Die Voruntersuchung für eine ÖPP-Realisierung der BAB A26 Ost (früher Hafenquerspange) wurde mit dem Ziel durchgeführt, einen vorteilhaften Projektzuschnitt festzulegen und die Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer quantitativen Voruntersuchung abzuschätzen. Dabei wurden verschiedene Szenarien mittels der durch die DEGES ermittelten Grundlagen von der VIFG als überschlägige wirtschaftliche Eignungsabschätzungen berechnet. Gleichzeitig wurden zudem weitere Überlegungen zum Projektzuschnitt wie auch zum Geschäftsmodell untersucht.

**Begleitung von Projekten im Vergabeverfahren**

Im Geschäftsjahr 2015 wurde für das ÖPP-Projekt **BAB A6 Wiesloch/Rauenberg – Weinsberg** von der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg das Vergabeverfahren bis zur Abgabe und Auswertung der ersten Angebote durchgeführt. Die VIFG hat das Projektteam – bestehend aus BMVI, Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg und Fachberatern – bei den Themen Finanzierung und Wirtschaftlichkeit unterstützt. Ebenso hat die VIFG als Mitglied des Plausibilisierungsteams den Vergabevermerk für den Teilnahmewettbewerb auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft.

Für das ÖPP-Projekt **BAB A7 in Niedersachsen** wurde an der Erstellung der technischen und wirtschaftlichen Vergabeunterlagen für das erste Angebot gearbeitet. Schwerpunkt aufseiten des Bundes war entsprechend dem vereinbarten Verfahrensmanagement die Erstellung des Projektvertragsentwurfs. Die VIFG hat für die Fragen der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit an der Vorbereitung und Durchführung mitgearbeitet. Bei der Erstellung des

**Abbildung 7: Übersicht Projektauswahl ***

**Projekte der Neuen Generation**

| | | |
|---|---|---|
| Brandenburg | A10/A24 (AS Neuruppin (A24) – AD Pankow/LGr BB (A10))* | Vergabeverfahren |
| Bayern | A3 (AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen)* | In Vorbereitung |
| Thüringen | A4 (AS Gotha – LGr TH/SN)* | In Vorbereitung |
| Baden-Württemberg | A6 (AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim)* | In Vorbereitung |
| Bayern | A8 (Rosenheim – Bundesgrenze D/A)* | In Vorbereitung |
| Hessen | A49 (AK Kassel-West – A5)* | In Vorbereitung |
| Nordrhein-Westfalen | A57 (AK Köln/Nord – AK Moers)* | In Vorbereitung |
| Niedersachsen | E233 (AS Meppen (A31) – AS Cloppenburg (A1))* | In Vorbereitung |
| Thüringen | B247 (Bad Langensalza – A38)* | In Vorbereitung |
| Schleswig-Holstein / Niedersachsen | A20 (Elbquerung)* | In Vorbereitung |
| Niedersachsen / Hamburg | A26 (Hamburg (A1) – Rübke (inkl. Hafenquerspange))* | In Vorbereitung |

* Projektstart ist abhängig von der Schaffung des Baurechts und positivem Ergebnis der WU.

© VIFG, Berlin

Verfügbarkeitsverzeichnisses erfolgte eine inhaltliche Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung Niedersachsen, die das Verzeichnis in Abstimmung mit den Regelungen im Projektvertrag erstellte. Parallel dazu wurde auch in diesem Projekt der Teilnahmewettbewerb ausgewertet und der Entwurf des Vergabevermerks im Plausibilisierungsteam diskutiert. Anschließend sind die Vergabeunterlagen an die Bieter versandt worden. Zudem wurde die Aufforderung für die Abgabe des ersten Angebots seitens der Vergabestelle an die Bieter versandt. Die VIFG hat schwerpunktmäßig bei der Erstellung der Vergabeunterlagen und des Projektvertrags mitgearbeitet – thematisch jeweils mit dem Fokus auf Fragen der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit. Im Vergabeverfahren schließt sich eine Phase an, in der die potenziellen Bieter Fragen zu den versandten Vergabeunterlagen einreichen können. Die VIFG hat an der Beantwortung der Fragen mitgewirkt, insbesondere soweit sie finanzielle und wirtschaftliche Themen betrafen.

Für das ÖPP-Projekt **BAB A94 in Bayern** ist Ende des Jahres 2015 der Zuschlag an den obsiegenden Bieter erteilt worden. Zuvor sind die Vergabeunterlagen erstellt worden, dem sich die Auswertung sowohl der ersten Angebote als auch die des BAFO angeschlossen hat. Die VIFG hat bei der Erstellung der Vergabeunterlagen, bei der Auswertung der Angebote und bei der Erstellung des Projektvertrags die Themen private Finanzierung und Wirtschaftlichkeit abgedeckt. Darüber hinaus war die VIFG Mitglied im Team zur Plausibilisierung des Vergabevermerks und der Lenkungsgruppe, welche die auftraggeberseitige Verhandlungsposition und die Verhandlungsstrategie auf Grundlage des von den Bietern angemeldeten Verhandlungsbedarfs festlegt.

Weiter sind die Arbeiten zur Erstellung der aWU durch die VIFG aufgenommen und im Berichtszeitraum abgeschlossen worden. Die Ergebnisse und der abschließende Bericht für die aWU sind dem BMVI planmäßig übergeben worden.

**Vertragsmanagement bei Bestandsprojekten**

Innerhalb des Berichtszeitraums konnte die Festlegung für das Format für die fortgeschriebene Berichterstattung abgeschlossen werden. Die Festlegung des Berichtsformats erfolgte in Abstimmung mit dem BMVI, Referat StB 26, und den beteiligten Straßenbauverwaltungen der Länder (bzw. in deren Auftrag mit der DEGES). Eine finale Version wurde im Dezember 2015 an das BMVI, Referat StB 26, versandt.

Im Rahmen des Vertragsmanagements haben das BMVI, die Auftragsverwaltungen der Länder, die VIFG und die DEGES turnusgemäß den jährlichen Erfahrungsaustausch durchgeführt. Hierbei wurden einzelne Themen zur Vertragsabwicklung, aber auch zur Entwicklung künftiger Projekte zwischen den Beteiligten diskutiert. Die VIFG hat zum Sachstand der Berichterstattung vorgetragen.

Im Auftrag des BMVI, Referat StB 26, hat die VIFG für die ersten sechs ÖPP-Projekte eine Übersicht von Mehrkosten aufgrund nachträglicher Planänderungen sowie nachträglicher, zusätzlich beauftragter Leistungen erstellt. Auf Grundlage des vorliegenden Datenbestands reichte der betrachtete Zeitraum bis einschließlich September 2013.

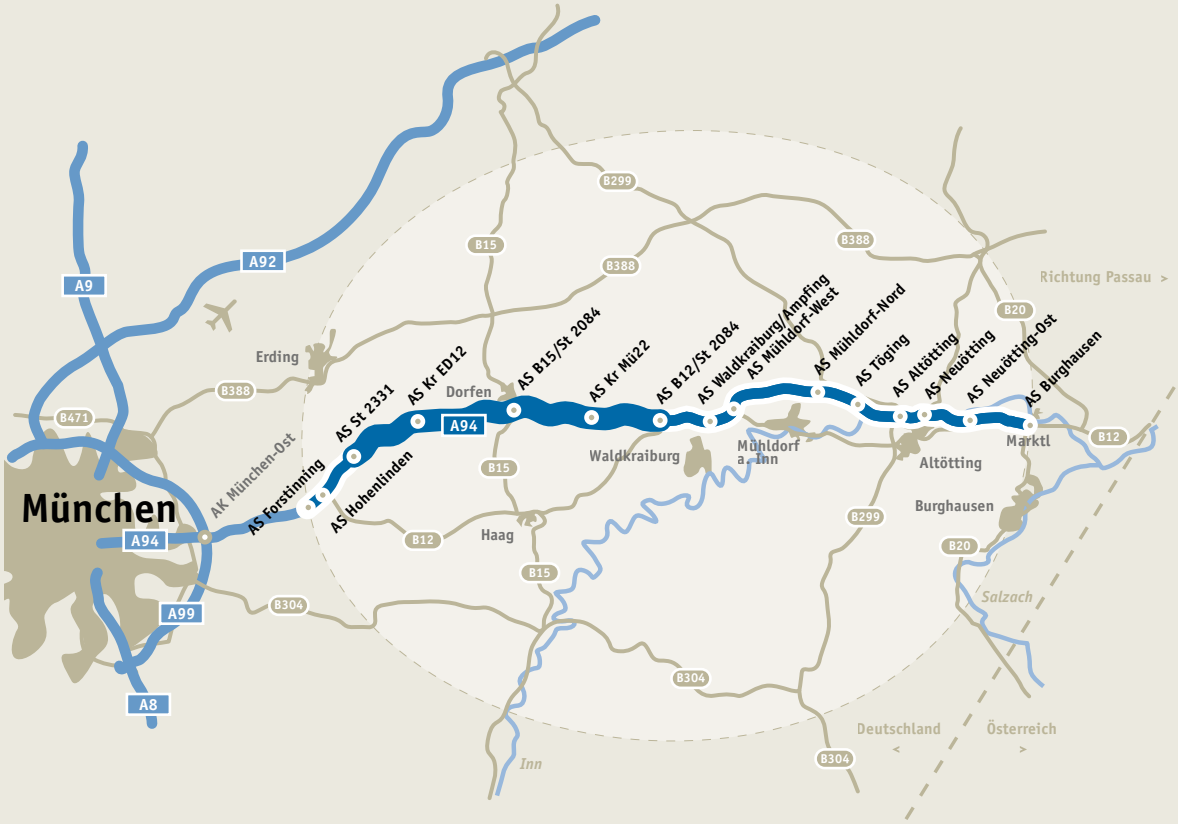
**Kompetenzzentrum ÖPP**

Der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 5.12.2014 die Berichte des Bundesrechnungshofes (BRH) und des BMVI zu WUs bei ÖPP-Projekten zur Kenntnis genommen. Angesichts des äußerst komplexen Beratungsgegenstands und der Differenzen zwischen BMVI und dem BRH in der Bewertung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften im Bundesfernstraßenbau erbat der Rechnungsprüfungsausschuss vom BMVI unter Beteiligung des BRH einen weiteren Bericht bis zum 31.12.2015. Die VIFG unterstützte das BMVI, Referat StB 26, bei der Erstellung des Berichts.

Wie in den vergangenen Jahren erstellte die VIFG auch in 2015 einen „Finanzmarktbericht zu ÖPP-Projekten (insb. Bundesverkehrswege)“ und veröffentlichte diesen auf ihrer Internetseite.[8] Darin werden die aktuellen Entwicklungen im Bereich der privaten Finanzierung von Infrastrukturvorhaben erörtert und ÖPP-Projekte aus dem Ausland vorgestellt.

[8] Abrufbar unter http://www.vifg.de/_downloads/service/aktuelles/2016/2016-03-30_Finanzmarktbericht_Nr_13_final.pdf

**Abbildung 8: Das Verfügbarkeitsmodell A94**




## Projektdetails

| | |
|---|---|
| Streckenabschnitt | AS Forstinning – AS Marktl |
| Länge | 77 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 33 km Neubau (Pastetten – Heldenstein) |
| Projektvolumen | geschätzte Baukosten ca. 500 Mio. Euro; Haushaltsvolumen ca. 1,1 Mrd. Euro |
| Auftragnehmer | Isentalautobahn GmbH & Co. KG (BAM/Berger Bau/Eiffage) |
| Kapitalgeber | Bayern LB, DZ Bank, Deka, KfW – EIB |
| Berater Finanzierung | Mitsubishi UFJ Financial Group |
| Berater Recht | DLA Piper |

## Zeitplan

| | |
|---|---|
| Status | In Betrieb |
| Ausschreibung | August 2013 |
| Shortlist | Juni 2014 |
| BAFO | Oktober 2015 |
| Financial Close | Januar 2016 |
| Vertragsbeginn | Februar 2016 |
| Bauzeit | ca. 3,5 Jahre |

## Finanzierungs-Details

| | |
|---|---|
| Fremdkapital (total) | 410 Mio. Euro |
| • langfr. Fazilität | 250 Mio. Euro |
| • EIB Fazilität | 160 Mio. Euro |
| • Laufzeit | 29 Jahre |

Quelle: Dealogic/Infra-News/EIB/BMVI/ABDSB Stand: Februar 2016

© VIFG, Berlin

Das BMVI, Referat StB 26, hat im Geschäftsjahr 2015 folgende Gutachterleistungen vergeben:

- „Evaluierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP im Bundesfernstraßenbereich“,
- „Alternative Geschäfts-/Finanzierungsmodelle im Bundesfernstraßenbereich“ und
- „Untersuchung und Bewertung einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft für den Bundesfernstraßenbereich nach dem Vorbild des dänischen Staatsgarantiemodells“.

Die VIFG unterstützte das BMVI, Referat StB 26, bei der Beauftragung und Begleitung der Gutachten. Zur inhaltlichen Vorbereitung des Gutachtens „Alternative Geschäfts-/Finanzierungsmodelle“ hat die VIFG ein Memorandum zum Thema „Finanzierungsmodelle bei ÖPP-Projekten – Projektfinanzierung versus Forfaitierung mit Einredeverzicht“ erarbeitet, um die bisherigen Erfahrungen aus anderen Sektoren (insbesondere aus dem Hochbau) mit dem Finanzierungsinstrument „Forfaitierung mit Einredeverzicht“ zusammenzufassen und zum ersten Mal die Möglichkeiten für die Übertragung auf den Bundesfernstraßenbereich zu untersuchen. Im Ergebnis lässt sich konstatieren, dass eine Forfaitierung mit Einredeverzicht gegenüber einer Projektfinanzierung zwar Vorteile aus den geringeren Finanzierungskosten generiert, diesem Vorteil aber gleichzeitig auch Nachteile aus den höheren Risikokosten der Projektrealisierung, aus der höheren Risikoübernahme seitens der öffentlichen Hand und eventuell aus „Effizienzverlusten“ gegenüberstehen. Die konkrete Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit hängt dann aber immer vom konkreten Projekt ab und ist grundsätzlich einzelfallspezifisch im Rahmen einer umfassenden WU zu klären.

Die VIFG hat in diesem Jahr wieder den Seminarteil „Wirtschaftlichkeit“ im Rahmen des Verwaltungslehrgangs für Baureferendare des Straßenwesens in Berlin durchgeführt.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat am 26.5.2015 im Rahmen des „Zukunftsforum Infrastruktur“ die „Neue Generation“ von ÖPP-Projekten vorgestellt. Die hierzu eingeladenen Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik diskutierten mit dem Minister und dem PStS Steffen Kampeter aus dem BMF sowie mit Experten aus dem BMVI, der DEGES, den Ländern und der VIFG über diese wichtigen neuen Projekte, mit denen Deutschland als Innovations- und Infrastrukturland einen nachhaltigen Markt für ÖPP schafft. Die 11 Projekte sollen ca. 670 Kilometer Streckenlänge umfassen – mit einem geschätzten Bauvolumen von etwa 7,5 Mrd. Euro. Hinzu kommen noch Ausgaben für Planung, Management, Betrieb sowie Erhaltung über die üblichen 30 Jahre Vertragslaufzeit. Im Rahmen dieser Veranstaltung kündigte der Minister auch den Start für das Projekt **BAB A10/A24** in Brandenburg an. Im Rahmen der Vorbereitung des „Zukunftsforum Infrastruktur“ konnte die VIFG das BMVI unterstützen. Hierzu gehörte unter anderem die Begleitung auf unserer Homepage (Programm und Anmeldung wurden von uns übernommen), die aktive Informierung möglicher Interessenten sowie die Einbindung von InfraNews.

Die VIFG ist in die Arbeiten des „European PPP Expertise Centre“ (EPEC) eingebunden und nimmt hier anlassbezogen an deren Arbeiten und Veranstaltungen teil. Während des „All Members Meeting“ wurde über die neusten Entwicklungen in den einzelnen Ländern sowie bei Eurostat informiert. Darüber hinaus wurde eine neue Fachstudie zum Thema WUs vorgestellt. Die VIFG beteiligte sich an der finalen Abstimmung dieser Fachstudie.

Auf Einladung der Arbeitsgruppe „Verkehr und digitale Infrastruktur“ der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag hat die VIFG an einem Fachgespräch „Privates Kapital für die Verkehrsinfrastruktur“ am 25.2.2015 teilgenommen. Hierbei hat die VIFG die aus ihrer Sicht unterschiedlichen Möglichkeiten für private Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt.

Auf Antrag der CDU-Fraktion im Landtag Nordrhein-Westfalen hat der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr im Landtag das Thema ÖPP in einer öffentlichen Anhörung am 22.9.2015 erörtert. Die VIFG hat als Sachverständige an der Anhörung teilgenommen und eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Der Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft im Schleswig-Holsteinischen Landtag hat auf Antrag der Fraktion der PIRATEN ebenfalls das Thema ÖPP erörtert. Die VIFG hat eine Stellungnahme im Rahmen dieser schriftlichen Anhörung abgegeben.

60

Für die „Reformkommission Bau von Großprojekten“ hat die VIFG die letzte Sitzung der Arbeitsgruppe „Finanzierung“ vorbereitet und durchgeführt. Im Rahmen dieser letzten Arbeitsgruppensitzung wurden die Vorschläge zum Thema „Private Finanzierung und ÖPP“ abschließend abgestimmt. Die Ergebnisse und Vorschläge dieser Arbeitsgruppe wurden der Reformkommission am 24.3.2015 durch die VIFG präsentiert.

**Positive Veränderungen durch ÖPP**

Eines der Ziele bei der Durchführung von ÖPP-Projekten ist neben einer wirtschaftlichen Projektrealisierung das Sammeln von Erfahrungen mit einem Modell, mit dem einerseits eine höhere Termin- und Kostensicherheit als bei der konventionellen Realisierung erreicht und mit dem anderseits die betriebsnotwendigen Erhaltungsmaßnahmen und Betriebsleistungen über den Lebenszyklus sichergestellt werden können.

Diese Erfahrungen auch für die Bewirtschaftung der Bundesfernstraßeninfrastruktur wie auch für die Weiterentwicklung der konventionellen Beschaffung zu nutzen, ist eine besondere Herausforderung für die öffentliche Verwaltung. Dies wird zu erheblichen Veränderungen und zu einem generellen Perspektivwechsel im Prozessverständnis bei Investitionen und Bewirtschaftung im Bereich der Bundesfernstraßen führen und lässt sich mit folgenden Fragestellungen zusammenfassen:

- Wie kann die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Infrastruktur dauerhaft und langfristig sichergestellt werden?
- Soll die Beschaffung von Infrastruktur künftig lebenszyklusorientiert erfolgen?
- Wie können Großprojekte im Bundesfernstraßenbau kosten- und terminsicher realisiert werden?
- Welche Risiken sind mit einer Projektrealisierung verbunden und wie kann ein effektives Risikomanagement aufgebaut und genutzt werden?
- Welche Daten werden beim Bund und in den Ländern für eine effiziente Projektvorbereitung, -steuerung, ein transparentes Controlling sowie für eine Lebenszyklusbetrachtung von Infrastrukturen und Infrastrukturprojekten benötigt und welche liegen derzeit vor?

Alle diese Fragen werden bei der Vorbereitung und Durchführung von ÖPP-Projekten im Rahmen der WU und der Vertragsgestaltung bearbeitet. Durch die enge Einbindung der Straßenbauverwaltungen der Länder und der unterschiedlichsten Referate im BMVI wird bei der Beschaffung von Bundesfernstraßeninfrastruktur erstmals der Fokus auf eine Langfristbetrachtung, auf das Erkennen und Managen der Projektrisiken und auf die Kosten und Terminsicherheit gelenkt.

Damit bietet die Umsetzung von ÖPP-Projekten allen Beteiligten im öffentlichen Sektor die Möglichkeit, Erfahrungen und Erkenntnisse auch für die Umsetzung von konventionellen Projekten zu nutzen. Ebenso wie bei ÖPP-Maßnahmen können die Instrumente der Projektentwicklung für strategisches Bauherrenmanagement genutzt werden (wie z. B. bei der WU oder dem Risikomanagement).

Dies dauerhaft umzusetzen, ist eine Herausforderung für erfolgreiches Veränderungsmanagement.

Hannover
Hannover
Laatzen
H.-Bemerode
Messe
1000m
Messe-Nord
1900m
Messe-Süd
1100m

# Bilanz

**zum 31. Dezember 2015**

| AKTIVA in EUR | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| **A. ANLAGEVERMÖGEN** | | |
| **I. Immaterielle Vermögensgegenstände** | | |
| Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | **179.807,00** | **748,00** |
| | | |
| **II. Sachanlagen** | | |
| 1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 79.368,00 | 25.665,00 |
| 2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 0,00 | 53.421,08 |
| | **79.368,00** | **79.086,08** |
| | | |
| **B. UMLAUFVERMÖGEN** | | |
| **I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände** | | |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0,00 | 453,11 |
| 2. Forderungen gegen Gesellschafter | 213.590,84 | 176.283,89 |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände | 1.708,86 | 6.839,08 |
| | **215.299,70** | **183.576,08** |
| | | |
| **II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten** | **83.215,76** | **78.024,17** |
| | | |
| **C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN** | **11.028,74** | **9.725,82** |
| | | |
| | | |
| | **568.719,20** | **351.160,15** |
| **Treuhandvermögen** | **18.104.098,78** | **11.206.775,92** |

| PASSIVA in EUR | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|---|---|---|
| **A. EIGENKAPITAL** | | |
| I. Gezeichnetes Kapital | 25.000,00 | 25.000,00 |
| II. Gewinnvortrag | 10.625,00 | 10.625,00 |
| III. Jahresüberschuss | 2.500,00 | 2.500,00 |
| | **38.125,00** | **38.125,00** |
| | | |
| **B. SONDERPOSTEN** | | |
| Sonderposten für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens | **259.175,00** | **79.834,08** |
| | | |
| **C. RÜCKSTELLUNGEN** | | |
| Sonstige Rückstellungen | **147.655,00** | **135.129,44** |
| | | |
| **D. VERBINDLICHKEITEN** | | |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen<br>- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 86.374,40 (Vorjahr: EUR 39.375,31) | 86.374,40 | 39.375,31 |
| 2. Sonstige Verbindlichkeiten<br>- davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 37.389,80 (Vorjahr: EUR 58.696,32)<br>- davon aus Steuern: EUR 31.617,55 (Vorjahr: EUR 56.387,13)<br>- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 1.539,33 (Vorjahr: EUR 2.309,19) | 37.389,80 | 58.696,32 |
| | **123.764,20** | **98.071,63** |
| | | |
| | **568.719,20** | **351.160,15** |
| **Treuhandverbindlichkeiten** | **18.104.098,78** | **11.206.775,92** |

# Gewinn- und Verlustrechnung

**für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2015**

| | EUR 2015 | EUR 2014 |
|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 2.975.339,07 | 2.405.548,41 |
| Sonstige betriebliche Erträge<br>davon Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens EUR 51.544,27 (Vorjahr: EUR 42.679,68) | 91.081,11 | 96.810,05 |
| Personalaufwand | | |
| Löhne und Gehälter | 1.482.267,15 | 1.385.465,55 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 49.369,81 (Vorjahr: EUR 46.809,28) | 247.560,56 | 210.623,62 |
| | | |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen | 51.544,27 | 19.253,68 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 1.277.311,47 | 880.689,95 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 0,00 | 15,55 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen<br>davon aus Abzinsung EUR 600,56 (Vorjahr: EUR 2.558,71) | 3.943,08 | 2.558,71 |
| **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** | **3.793,65** | **3.782,50** |
| | | |
| Sonstige Steuern | 1.293,65 | 1.282,50 |
| | | |
| **Jahresüberschuss** | **2.500,00** | **2.500,00** |

# Anhang

## I. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 liegen gemäß gesellschaftsvertraglicher Regelungen die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Rechnungslegung von großen Kapitalgesellschaften zugrunde sowie die ergänzenden Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Für die Erstellung des Jahresabschlusses waren die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze des Vorjahres maßgebend.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

## II. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Das Anlagevermögen wird zu Anschaffungskosten, verringert um planmäßige Abschreibungen, ausgewiesen. Ab dem Jahr 2006 sind erforderliche Investitionen durch das vereinbarte Dienstleistungsentgelt zu finanzieren. Der darin enthaltene Anteil für die Finanzierung des Anlagevermögens wird gesondert in einem Sonderposten ausgewiesen, der über die Nutzungsdauer des Anlagevermögens aufgelöst wird.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, angesetzt. Die durchschnittliche Nutzungsdauer wird bei den immateriellen Vermögensgegenständen mit 3 bzw. 5 Jahren angenommen, bei den Sachanlagen zwischen 3 und 13 Jahren.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit ihrem Nennbetrag, ggf. vermindert um Wertminderungen, bewertet und ausgewiesen.

Die liquiden Mittel wurden zum Nominalwert angesetzt.

Der Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Ausgaben vor dem Bilanzstichtag, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit danach darstellen.

Die sonstigen Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und erkennbaren Risiken. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit den ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätzen der vergangenen sieben Jahre, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben werden, abgezinst.

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

## III. Erläuterungen zur Bilanz

**Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen**
Die Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr 2015 ergibt sich aus dem Anlagespiegel.

**Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten**
Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Aus dem laufenden Geschäftsverkehr bestehen Forderungen gegen den Gesellschafter in Höhe von EUR 213.590,84 (Vorjahr: EUR 176.283,89), die mitzugehörig zu den sonstigen Vermögensgegenständen sind.

Der Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Vorauszahlungen auf sonstige betriebliche Aufwendungen für das Geschäftsjahr 2016.

**Eigenkapital**
Der Gewinnvortrag hat sich wie folgt entwickelt:

| | EUR |
|---|---|
| Stand am 31.12.2014 | 10.625,00 |
| Jahresüberschuss 2014 | 2.500,00 |
| Gewinnvortrag zum 01.01.2015 | 13.125,00 |
| Ausschüttung 2015 | 2.500,00 |
| **Stand 31.12.2015** | **10.625,00** |

**Sonderposten**
Der Sonderposten wurde für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag gebildet. Die Auflösung erfolgt entsprechend den Abschreibungen des Anlagevermögens.

**Rückstellungen**
Die sonstigen Rückstellungen betreffen wie im Vorjahr im Wesentlichen ausstehende Rechnungen im Zusammenhang mit der Erstellung und Prüfung des Jahresabschlusses 2015 sowie ungewisse Verpflichtungen gegenüber dem Personal.

**Verbindlichkeiten**
Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen handelt es sich wie im Vorjahr ausschließlich um Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

## IV. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Die ausgewiesenen Umsatzerlöse beinhalten ausschließlich die Kostenerstattung durch den Gesellschafter.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von EUR 51.544,27 (Vorjahr: EUR 42.679,68); es werden keine periodenfremde Erträge (Vorjahr: TEUR 5 aus dem Verkauf von Anlagevermögen) ausgewiesen.

## V. Treuhandvermögen und -verbindlichkeiten

Als Treuhandvermögen und -verbindlichkeiten werden das für den Treugeber auftragsgemäß verwaltete Vermögen und die entsprechenden Verbindlichkeiten ausgewiesen.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**
Es bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von EUR 240.345,90 aus einem Mietvertrag mit einer festen Laufzeit bis Ende Januar 2017 (davon bis 1 Jahr: EUR 220.687,89, 1–5 Jahre: EUR 19.658,01, >5 Jahre: EUR 0,00).

Es besteht ferner eine Verpflichtung aus einem Dienstleistungsvertrag für den Betrieb des Finanzmanagementsystems in Höhe von EUR 381.600,00 (davon bis 1 Jahr: EUR 190.800,00, 1–5 Jahre: EUR 190.800,00, >5 Jahre: EUR 0,00).

Es besteht eine finanzielle Verpflichtung aus einem Wartungsvertrag für das IT Classic Netz in Höhe von EUR 21.600,00 (davon bis 1 Jahr: EUR 10.800,00; 1–5 Jahre: EUR 10.800,00; >5 Jahre: EUR 0,00).

Es besteht eine weitere Verpflichtung aus 4 Leasingverträgen für Dienst-Kfz in Höhe von EUR 9.932,21 (davon bis 1 Jahr: EUR 9.932,21).

Weiterhin besteht eine finanzielle Verpflichtung in Höhe von EUR 41.112,00 aus einem Leasingvertrag für Kopierer, Faxgeräte und Arbeitsplatzdrucker mit einer festen Laufzeit bis Februar 2018 (davon bis 1 Jahr: EUR 10.278,00; 1–5 Jahre: EUR 30.834,00; >5 Jahre: EUR 0,00).

**Haftungsverhältnisse**
Haftungsverhältnisse im Sinne des § 251 HGB bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

## VI. Sonstige Angaben

**Mitarbeiter**
Im Geschäftsjahr 2015 wurden – ohne die Geschäftsführung – durchschnittlich 15,5 Arbeitnehmer beschäftigt.

**Organe der Gesellschaft**
Der Geschäftsführung gehörten im Kalenderjahr 2015 an:
Herr Prof. Torsten R. Böger, Dipl. Volkswirt, Hamburg
Herr Martin Friewald, Jurist, Rimpar

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung belaufen sich 2015 auf EUR 439.703,33.

**Aufsichtsrat**
Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

Herr Karl-Heinz Görrissen
Vorsitzender
Abteilungsleiter, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Herr Dr. Stefan Krause
Stellv. Vorsitzender
Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Frau Eva-Maria Gsänger
Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen

Frau Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Herr Christian K. Murach
Geschäftsführer der KfW IPEX-Bank GmbH

Herr Eckhardt Rehberg
Mitglied des Deutschen Bundestages

**Bezüge des Aufsichtsrats**
Die Gesamtbezüge für die Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2015 betrugen EUR 1.000,00.

**Honorar Abschlussprüfer**
Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen für das Geschäftsjahr ist in Höhe von EUR 7.680,00 vereinbart. Für projektbegleitende Prüfungen (andere Bestätigungsleistungen im Sinne des § 285 Nr. 17 HGB) sind EUR 1.200,00 im Berichtszeitraum angefallen.

Berlin, 31. März 2016

Geschäftsführung

# Bestätigungsvermerk

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

**An die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin**

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung entsprechend § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vennittelten Bildes der Vennögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

**Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.**

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Berlin, den 3. Juni 2016
Deloitte & Touche GmbH

Gez. Nienhoff Wirtschaftsprüferin
Gez. Mertin Wirtschaftsprüfer

# Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2015 haben vier Sitzungen stattgefunden.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die Lage des Unternehmens, insbesondere durch die Vorlage von Vierteljahresberichten sowie die Berichterstattung über den Geschäftsverlauf in den Aufsichtsratssitzungen, informieren lassen.

Die Berichte der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat vermitteln einen zutreffenden Einblick in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens. Bei dieser Beurteilung stützt sich der Aufsichtsrat auch auf die Feststellung des Abschlussprüfers.

Allen zustimmungspflichtigen Maßnahmen wurde vom Aufsichtsrat während seiner Sitzungen zugestimmt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 sind im Auftrag des Aufsichtsrates durch die Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Auch die zusätzliche Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) hat nach Feststellung der Wirtschaftsprüfer keine Besonderheiten ergeben, die Anlass zu Zweifeln an der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung geben könnten.

Der Prüfungsbericht liegt allen Aufsichtsräten vor. Der Aufsichtsrat hat auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes während seiner 47. Sitzung den Prüfungsbericht mit dem Wirtschaftsprüfer ausführlich erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben.
Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss gebilligt.

Berlin, 23. Juni 2016
Der Aufsichtsrat

Karl-Heinz Görrissen
Vorsitzender

# Impressum

**Herausgeber**
VIFG
VerkehrsInfrastrukturFinanzierungsGesellschaft mbH
Georgenstraße 25, 10117 Berlin
Telefon: +49 (30) 5 20 02 - 6210
Telefax: +49 (30) 5 20 02 - 6212
E-Mail: vifg@vifg.de
www.vifg.de

**Verantwortlich**
Andreas Scharf

**Konzeption**
Sarah Behrendt, VIFG
goldorange

**Corporate Design**
goldorange

**Gestaltung**
goldorange

**Fotos**
Jonas Gonell (S. 1, 2, 9, 11, 19, 21, 27, 29, 33, 39), Florian Manz (S. 5, 6, 7, 8 und 10), Lene Münch (S. 4)

**Lektorat/Schlussredaktion**
LEKTOREX/Daniel Dahl/
www.lektorex.de

**Druck**
gutenberg beuys
feindruckerei GmbH

**Auflage**
500 Exemplare

© Juli 2016

Die veröffentlichten Inhalte unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedürfen der vorherigen schriftlichen Zustimmung der VIFG.

VIFG
Wir bahnen Wege

entwickeln.
beraten.
managen.