



## Kommunale Verkehrsnetze in privater Regie - eine Ideenskizze der VIFG

*Torsten R. Böger, VIFG*

*Hannover, 13. September 2006*

## Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- PPP für kommunale Verkehrsnetze
- Kontakt

## Rechtsgrundlage der VIFG

- Die VIFG wurde 2003 durch Bundesgesetz (VIFG-Gesetz) gegründet und nahm Anfang 2004 ihre Arbeit auf.
- Ziele, die von der Bundesregierung mit der VIFG verbunden werden:
  - Verdeutlichung des Kreislaufs Gebührenerhebung / Gebührenverwendung.
  - Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Bauprogrammen aus einer Hand für verschiedene Infrastrukturträger (Straße, Schiene, Wasserstraße).
  - Entlastung von Aufgaben der öffentlichen Hand.
- Aufgaben der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (lt. VIFGG):
  - „Aufgaben der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sowie
  - Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Projekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 und anderer, vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte der Verkehrswegeinfrastruktur.“

## Kompetenzzentrum „PPP im Verkehrssektor“

- Begleitung der Projektträger bei der Realisierung von PPP-Projekten für die Verkehrsinfrastruktur, im Straßenbereich insbesondere bei A- und F-Modellen.
- Bündelung der bestehenden Expertise im Bereich von PPP-Maßnahmen im Verkehrssektor.
- Auswertung internationaler Erfahrungen und Prüfung der Übertragbarkeit auf Deutschland.
- Prüfung der Effizienz und Machbarkeit bestehender und neuer PPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben.
- Aufbereitung und Zusammenfassung der in der Vergangenheit angestellten Modellüberlegungen aus heutiger Sicht sowie Aufzeigen von geeigneten Modellstrukturen für eine Weiterentwicklung von Betreibermodellen.

## Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- PPP für kommunale Verkehrsnetze
- Kontakt

## Internationale Beispiele

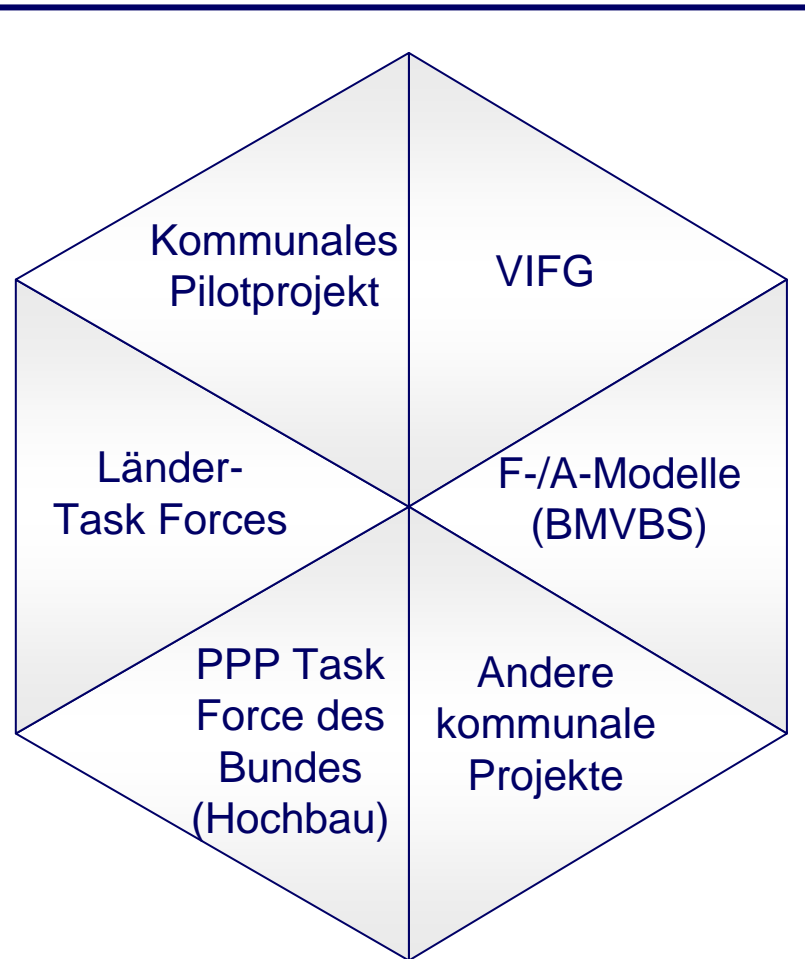
- Anders als in anderen Sektoren gibt es auch international nur wenige Beispiele für PPP-Projekte für kommunale Straßennetze
  - Bekanntestes Beispiel: Portsmouth (UK)
    - 480 km Straßen, 19 000 Lichtanlagen (Laternen, Ampeln), 84 Bauwerke
    - Winterdienst, Notdienst, Straßenreinigung, etc.
    - Gesamtvolumen: ca. GBP 400 Mio.
    - Lebenszyklusphasen: Erneuerung, Erhaltung, Betrieb, Finanzierung
    - Innerhalb der ersten 5 Jahre muss das Netz auf einen definierten Standard gebracht werden, der dann weitere 20 Jahre gehalten werden muss.
    - Vergütungsmechanismus: Monatlicher, indizierter Festbetrag, der reduziert wird, wenn die definierten Mindestanforderungen nicht erfüllt werden. In den ersten fünf Jahren erhöht sich die Vergütung parallel zur Zustandsverbesserung des Netzes.
-

## Unterschiedliche Bedarfssituationen

- Überwindung von Liquiditätsengpässen:
    - Es kann bei bestimmten Straßen ein Vorzieheffekt von notwendigen Investitionen erzielt werden.
  - Allokative Effizienz:
    - Es wird nicht mehr „nach Kassenlage“ investiert, sondern in Abhängigkeit vom tatsächlichen Bedarf.
  - Produktionseffizienz:
    - Durch Risikomanagement, Lebenszyklusansatz, mehr Wettbewerb, effiziente technische Lösungen etc. kann die PPP-Variante effizienter sein.
  - Langfristig berechenbares Budget:
    - Vorteil: Ein PPP-Modell führt zu langfristig konstanten, bereits zu Vertragsabschluss berechenbaren und somit bekannten Kosten.
    - Nachteil: Es erfolgt eine langfristige Bindung von Haushaltsmitteln.
-

## Erkenntnisinteresse durch Pilotprojekt

### Organisation eines Wissensaustauschs



### Erkenntnisinteresse und Ziele

- Organisation eines Wissensaustauschs (s. links)
  - Übertragbarkeit auf Bundesprojekte
  - Nutzung von Erfahrungen des Bundes für die Kommunen
  - Nutzung von Erfahrungen aus dem Pilotprojekt für andere Projekte
- Senkung von Transaktionskosten durch Standardisierung auf allen staatlichen Ebenen
- Wie können Entwicklungen und Erfahrungen aus anderen Sektoren im Straßensektor genutzt werden?

## Nutzung von Know-How des Bundes

- VIFG und BMVBS haben Erfahrungen aus diversen Pilotprojekten:
  - F- und A-Modelle
  - Hochbauprojekte des Bundes, kommunale Pilotprojekte der Task Force
- Durch Beteiligung des Bundes an einem kommunalen Straßenprojekt kann dieses Wissen genutzt werden. Beispiele:
  - Entwicklung von Geschäftsmodellen
  - Projektentwicklung (PPP-Eignungstest, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Ausschreibung)
  - Ausschreibungsvorbereitung
  - Angebotsauswertung
- **Durch Einbringung der Erfahrungen des Bundes sollen Transaktionskosten gesenkt werden.**

## Föderaler Wissenstransfer

- PPP-Projekte können nur wirtschaftlich sein, wenn die entstehenden Transaktionskosten durch Effizienzvorteile überkompensiert werden.
  - Ziel muss deshalb sein, langfristig die Transaktionskosten auf allen staatlichen Ebenen zu senken.
  - Mittel hierzu: Standardisierungen
    - Leistungsbeschreibungen (für Berater und Bieter)
    - Analyse von (rechtlichen und technischen) Rahmenbedingungen
    - Zustandsbewertungen
    - Etc.
  - **Für einen systematischen Wissenstransfer kann es sinnvoll sein, die Erfahrungen aus Straßenprojekten zu bündeln → Angebot der VIFG, dies zu unterstützen.**
-

## Rahmenbedingungen und Problemfelder

- Juristische Fragen:
    - Wie wird die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben gesichert?
    - Wie wird die Schnittstelle zwischen Versorger / Leitungsnutzer und PPP-Partner organisiert?
    - Wie werden die Schnittstellen (1) zum übrigen Straßennetz und (2) zu anderen Verkehrsträgern gestaltet?
  - Technische Fragen:
    - Wie ist der Zustand des Straßennetzes?
    - Welche Qualität wird von dem PPP-Partner eingefordert?
  - Wirtschaftliche Fragen:
    - Welche Fördermittel können eingebunden werden? Unter welchen Voraussetzungen?
    - Wie kann eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gestaltet werden?
    - Wie wird die geforderte Leistung beschrieben?
  - **Diese und weitere Fragen sind im Rahmen der Projektentwicklung, insbesondere in einer Machbarkeitsstudie, zu beantworten**
-

## Nächste Schritte & Produktverständnis

- Bis Ende September:
    - Interessensbekundung durch Kommunen bei der PPP Task Force
    - Parallel: Definition von Auswahlkriterien durch VIFG in Abstimmung mit der PPP Task Force
  - Mitte Oktober:
    - Auswahl des kommunalen Pilotprojektes
  - Um die o.g. Ziele zu erreichen, werden im Projektverlauf Dokumentationen zu verschiedenen Themen erstellt, die nach Projektabschluss der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
  - **Die Dokumentationen sollen es anderen Kommunen ermöglichen, von den Erfahrungen der Modellkommune und des Bundes zu profitieren und Transaktionskosten einzusparen.**
-

## Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- PPP für kommunale Verkehrsnetze
- Kontakt

## Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

Torsten R. Böger  
([torsten.boeger@vifg.de](mailto:torsten.boeger@vifg.de))

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210