



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

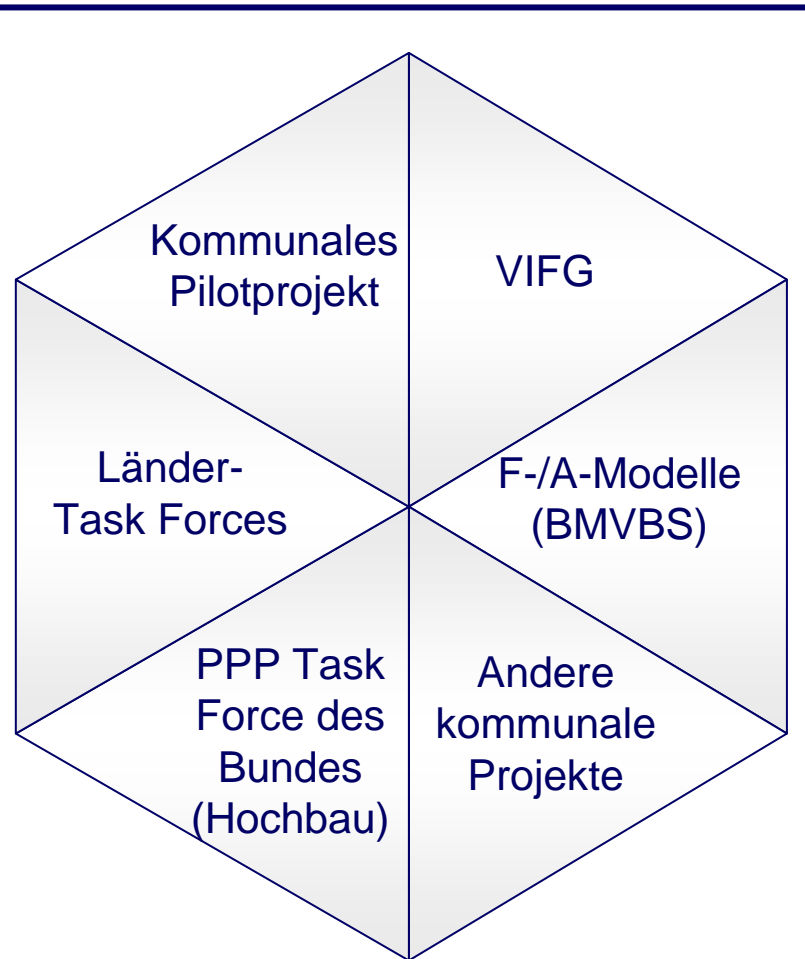
- Anders als in anderen Sektoren gibt es auch international nur wenige Beispiele für PPP-Projekte für kommunale Straßennetze
 - Bekanntestes Beispiel: Portsmouth (UK)
 - 480 km Straßen, 19 000 Lichtanlagen (Laternen, Ampeln), 84 Bauwerke
 - Winterdienst, Notdienst, Straßenreinigung, etc.
 - Gesamtvolumen: 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)

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210