



Anforderungen und Bedarfsstrukturen für PPP-Projekte im kommunalen Straßenbau

Bonn, 13. Februar 2007

Torsten R. Böger

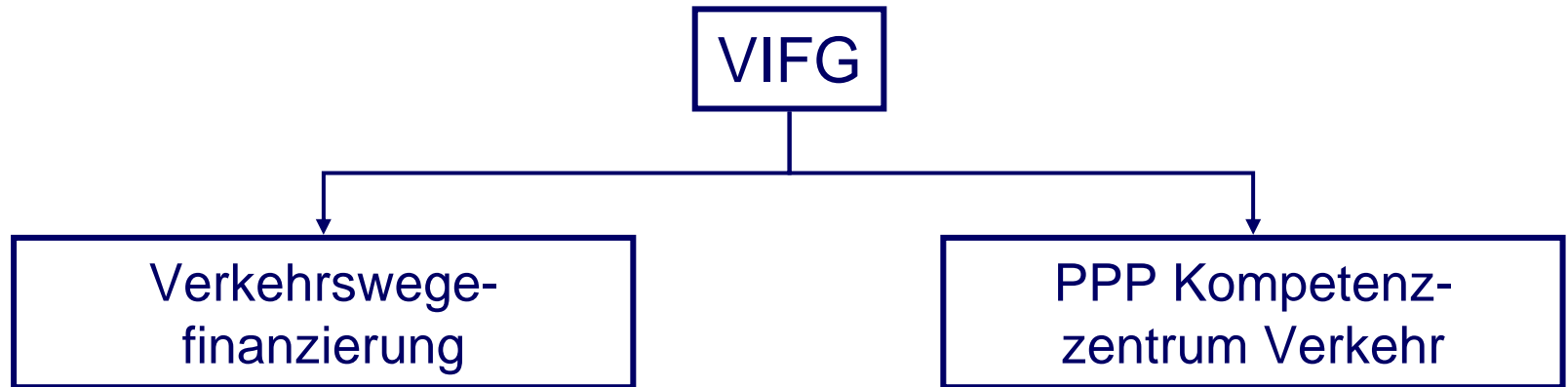
Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Anforderungen und Bedarfsstrukturen für kommunale Straßen-PPP
- Kommunales Pilotprojekt von VIFG und Task Force PPP
- 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
- ABMG § 11 (Mautaufkommen):
 - Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems werden aus dem Mautaufkommen geleistet. Das verbleibende Mautaufkommen wird zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet. Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.

Aufgabenstruktur der VIFG



- Bereitstellung von Investitionsmitteln
- Finanzmanagement
- Verkehrsträgerübergreifender Finanzierungsausgleich
- ...

- Unterstützung der Projektträger bei F- und A-Modell
- Entwicklung neuer Betreibermodelle
- Verbreiterung der Anwendungsmöglichkeiten von PPP im Straßenbau
- ...

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
- Anforderungen und Bedarfsstrukturen für kommunale Straßen-PPP
- Kommunales Pilotprojekt von VIFG und Task Force PPP
- Kontakt

Bedarfssituationen für kommunale Straßen-PPP

Effizienz-
steigerung

- Durch die lebenszyklusübergreifende Betrachtung eines Projektes, eine optimierte Risikoverteilung und einen leistungsanreizenden Vergütungsmechanismus kann die Effizienz erhöht werden.

Steigerung der
Verlässlichkeit

- Bei PPP-Projekten sind die Zahlungsströme für die gesamte Projektlaufzeit transparent und verbindlich und sind nicht mehr abhängig von der Haushaltssituation.

Verwaltungs-
modernisierung

- PPP-Projekte können einen Beitrag zur Aufgabenkritik leisten (welche Aufgaben müssen zwingend von der ÖH selbst wahrgenommen werden?) und Aufschluss über privatwirtschaftliche Kostenstrukturen geben (Benchmarking).

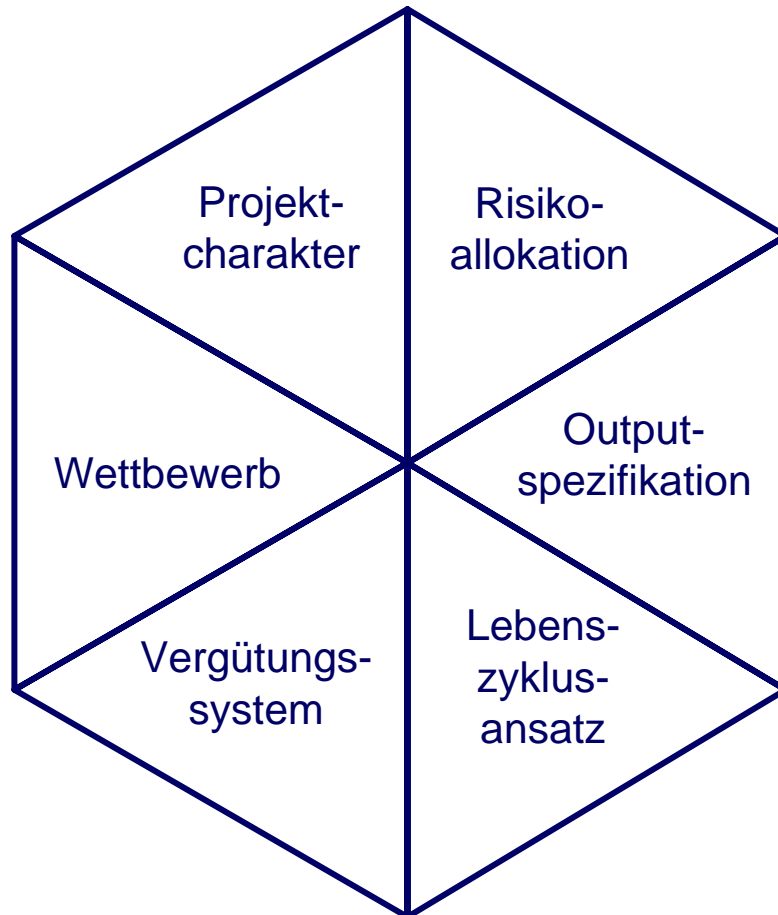
Streckung von
Ausgaben

- Die Zahlungen bei PPP-Projekten sind langfristig und regelmäßig, während bei klassischen Projekten in einigen (insb. in frühen) Jahren deutlich höhere Ausgaben notwendig sind.

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 vom 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.**
-

Gestaltungsoptionen für PPP-Geschäftsmodelle



- Jedes PPP-Projekt verfügt über eine eigene Bedarfssituation, die vorab zu definieren ist
- Das PPP-Geschäftsmodell sollte projektindividuell auf diese Bedarfssituation angepasst werden. Hierzu stehen verschiedene „Stellschrauben“ zur Verfügung, insb.:
 - Lebenszyklusansatz → Welche Leistungen werden übertragen (Betrieb komplett, in Teilen oder gar nicht? Lichtanlagen? Etc.)?
 - Vergütungssystem → Welche Bezugsgröße wird zur Ermittlung der Vergütung gewählt (Verfügbarkeit? Verkehrsmenge? Etc.)?
 - Risikoallokation → Welche Risiken werden dem Privaten übertragen?



Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Anforderungen und Bedarfsstrukturen für kommunale Straßen-PPP
- Kommunales Pilotprojekt von VIFG und Task Force PPP
- Kontakt

Hintergrund und Sachstand

- Auf der Tagung des Föderalen PPP-Kompetenznetzwerkes (4./5.09.2006) wurde von der PPP Task Force im BMVBS angekündigt, dass der Bund plant, ein PPP-Pilotprojekt „Kommunale Straßen“ zu begleiten.
- Die Einladung wurde von der VIFG in einem Brief an die Länderkompetenzzentren am 26. September 2006 wiederholt.
- Um einen zügigen Projektstart zu ermöglichen, wurde um den Eingang der Interessensbekundungen bis Ende September gebeten.
- Den Länderkompetenzzentren wurde eine (nicht abschließende) Kriterienliste übersandt.
- Insgesamt sind die Bewerbungen von sehr hoher Qualität; es ist erkennbar, dass Interesse für das Thema vorhanden ist.

Begleitung eines kommunalen Pilotprojektes

- Grundsätzliche Förderung von PPP 
 - Fragestellungen, die Ausweitung von PPP-Lösungen auf neue Regionen oder Sektoren erwarten lassen (z.B. Standardisierung)
- Effizienzsteigerung der Bewirtschaftung von Bundesfernstraßen 
 - Fragestellungen, die Rückschlüsse zulassen auf optimale Erhaltungsstrategien (z.B. Zustandserfassung, Benchmarking)
- Entwicklung neuer Elemente für künftige PPP-Geschäftsmodelle 
 - Fragestellungen, die zur Erweiterung strategischer Optionen bei der Gestaltung von neuen PPP-Modellen im Bereich der Bundesfernstraßen führen.
- Arbeit im Föderalen PPP-Kompetenznetzwerk 
 - Fragestellungen, die sich auf andere Projekte übertragen lassen, um Transaktionskosten zu senken

Nutzung von Know-How des Bundes

- VIFG und BMVBS haben Erfahrungen aus mehreren 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 Effizienzgewinne überkompensiert werden.
- Ziel muss es 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.**

Bedarfsstrukturen Straßen-PPP und Fernstraßen-PPP

	Kommunalstraßen	Fernstraßen
Institutioneller Rahmen	<ul style="list-style-type: none">▪ Dezentral je nach Projektträger	<ul style="list-style-type: none">▪ Bundesauftragsverwaltung
Projekte	<ul style="list-style-type: none">▪ Potentiell große Projektanzahl	<ul style="list-style-type: none">▪ Eher wenige, große Projekte
Projektzuschnitt	<ul style="list-style-type: none">▪ Fokus auf Erhaltung; Finanzierungsbedarf gering	<ul style="list-style-type: none">▪ Fokus auf Neu-/Ausbau; (sehr) hoher Finanzierungsbedarf
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none">▪ „Straße als System“ (inkl. Gehwege, Ampeln, etc.)	<ul style="list-style-type: none">▪ z.B. 6-spurige Autobahn, Brücken, Auffahrten, etc.)

Fazit

- Durch die Begleitung eines Pilotprojektes möchten VIFG und Task Force PPP einen Anstoß zur Entwicklung eines Marktes für kommunale Straßen-PPP's geben.
 - Die Bewerbungen zeigen das große Interesse
 - Der Bedarf ist vorhanden
 - Rechtliche und wirtschaftliche Strukturen sind zu entwickeln
 - Übertragung der bekannten Strukturen (A-/F-Modell) sind ebenso nicht möglich wie eine reine Übertragung des Hochbauansatzes
- Erkenntnisse müssen schnell verbreitet werden, um ein kontinuierliches Projektwachstum zu ermöglichen. Die von der VIFG geplanten Netzwerkpartnerschaften sollen hierfür die Grundlage bieten.

Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Anforderungen und Bedarfsstrukturen für kommunale Straßen-PPP
- Kommunales Pilotprojekt von VIFG und Task Force PPP
- Kontakt

Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

Torsten R. Böger
(torsten.boeger@vifg.de)

Geschäftsführer
(PPP)

Tel. 030 – 52002-6210