



## Verfügbarkeitsmodelle im Straßenbau

*Torsten R. Böger, VIFG*

*Berlin, 22.05.2007*

## Inhalt

- **Aktueller Stand der Projekte**
- Unser Verständnis von Verfügbarkeitsmodellen
- Ausgestaltungsvarianten von Verfügbarkeitsmodellen
- Anwendungsmöglichkeiten in Deutschland
- Kontakt

## Aktueller Stand – A-Modelle



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



- › A bis Z
- › Verkehr
- › Bauwesen
- › Stadtentwicklung, Wohnen
- › Raumentwicklung
- › Das Ministerium
- › Presse
- › Service
- › EU-Ratspräsidentschaft
- › Beauftragter der Bundesregierung für die neuen Bundesländer

**Tiefensee: Erstes deutsches PPP-Pilotprojekt an der A8 startet planmäßig**

30. April 2007, Nr.: 105/07

Planmäßig zum 1. Mai 2007 wird die Konzession für das bundesweit erste A-Modell-Pilotprojekt an der A8 beginnen. Der Konzessionsvertrag mit dem deutsch-niederländisch-französischen Konsortium Autobahnplus und die zahlreichen Finanzierungsverträge sind unterzeichnet. Dies teilte Bundesverkehrsminister **Wolfgang Tiefensee** heute in Berlin mit. Das Konsortium besteht aus den Unternehmen Berger Bau GmbH (D) / BAM PPP b.v. (NL) / F.C. Trapp Tief- und Straßenbau Wesel GmbH (D) / Fluor Infrastructure b.v. (NL) / EGIS Projects S.A. (F).

"Der Projektstart ist ein gutes Signal für den PPP-Markt. Mit den A-Modell-Pilotprojekten wird der Weg für öffentlich-private Partnerschaften im Bundesfernstraßenbau bereitet. PPP bedeutet vor allem mehr Effizienz", so **Tiefensee**. Da bei PPP-Projekten die Lebenszyklusstufen Planen, Bauen, Betreiben und Erhalten einer Infrastrukturmaßnahme langfristig in der Verantwortung eines Unternehmens liegen, werden Anreize für eine wirtschaftliche, zügige und zugleich qualitativ hochwertige Arbeits- und Produktionsweise geschaffen.

Die Konzessionsstrecke ist 52 Kilometer lang. Bis zum 31. Dezember 2010 muss der Konzessionsnehmer nun den sechsstreifigen Ausbau eines 37 Kilometer langen Teilabschnitts durchführen. Zugleich ist er für Betrieb und Erhaltung der gesamten Konzessionsstrecke innerhalb der 30jährigen Konzessionszeit verantwortlich.

Neben diesem A-Modell-Pilotprojekt hat der Bund bisher drei weitere A-Modell-Pilotprojekte auf den Weg gebracht, die sich noch im Vergabeverfahren befinden. Die weiteren Pilotprojekte sind neben der A4 in Thüringen (Landesgrenze HE/TH - AS Gotha, sog. "Umfahrung Hörselberge"), die A5 in Baden-Württemberg (Malsch - Offenburg) und die A1 in Niedersachsen (AK Bremer Kreuz - AD Buchholz).

- Ende April konnte das erste Vergabeverfahren für ein A-Modell (A 8) erfolgreich abgeschlossen werden. Die übrigen Projekte verlaufen planmäßig.
- Die Erfahrungen aus den Projekten werden nun ausgewertet.

## Aktueller Stand – F-Modelle

- Der Zwischenstand nach 13 Jahren FStrPrivFinG hat die Erwartungen nicht erfüllt (zwei Projekte realisiert, ein Projekt ausgeschrieben, aber nicht vergeben).
- Die Gründe für diesen Zwischenstand und etwaige Verbesserungsmöglichkeiten wurden im Auftrag des BMVBS unter Beteiligung der VIFG evaluiert:
  - Der Evaluierungsbericht wird in den nächsten Monaten vorgestellt und mit der Fachöffentlichkeit diskutiert;
  - Ob und in welcher Form die Ergebnisse in die Projekte einfließen, die sich derzeit „in der Pipeline“ befinden, steht noch nicht abschließend fest.

## Aktueller Stand – Kommunales Pilotprojekt

- Auf der Tagung des Föderalen PPP-Kompetenznetzwerkes Ende 2006 wurde von der PPP Task Force im BMVBS angekündigt, dass der Bund plant, ein PPP-Pilotprojekt „Kommunale Straßen“ zu begleiten.
- Den Länderkompetenzzentren wurde eine (nicht abschließende) Kriterienliste übersandt.
- Insgesamt waren die Bewerbungen von sehr hoher Qualität; es ist erkennbar, dass Interesse für das Thema vorhanden ist.
- Die VIFG hat eine Beschlussempfehlung abgegeben, diese wurde vom BMVBS bestätigt. Derzeitiger Stand: Verhandlung einer Pilotprojektvereinbarung.

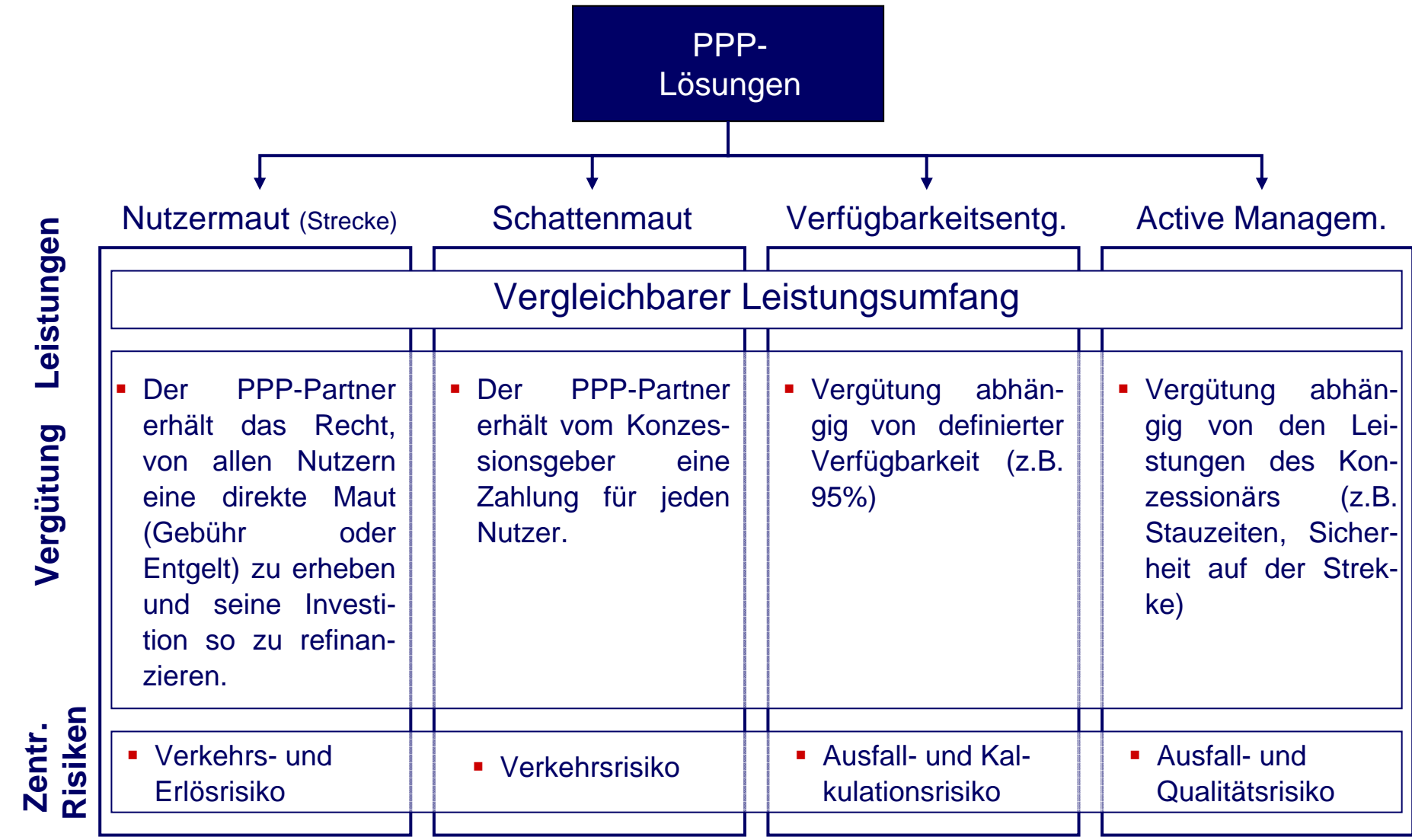
## Inhalt

- Aktueller Stand der Projekte
- Unser Verständnis von Verfügbarkeitsmodellen
- Ausgestaltungsvarianten von Verfügbarkeitsmodellen
- Anwendungsmöglichkeiten in Deutschland
- Kontakt

## Verfügbarkeitsmodelle

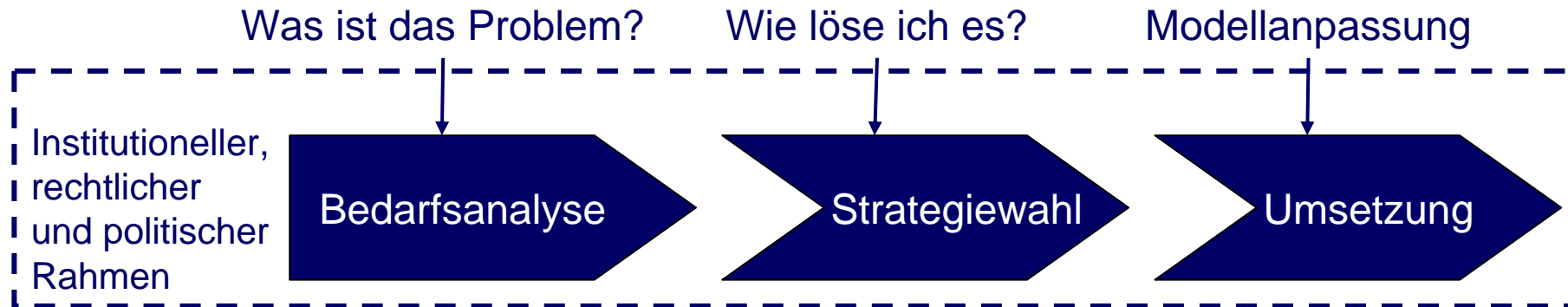
- Verfügbarkeitsentgelte haben sich neben Nutzermaut- und Schattenmautmodellen international als gebräuchliche Vergütungsmechanismen für PPP-Modelle durchgesetzt.
- Erfahrungen liegen (indirekt) auch in Deutschland vor:
  - Strukturell weisen Verfügbarkeitsentgelte eine gewisse Ähnlichkeit auf zu leistungsorientierten Vergütungsmodellen im Hochbau;
  - Auch Nutzermaut- und Schattenmautmodelle haben implizit einen Verfügbarkeitsanteil: wenn die Straße nicht verfügbar ist, kann sie auch nicht genutzt werden, also reduziert sich die Vergütung (Ausnahme: Minimum Income Garantie).
- Man kann nicht von „dem Verfügbarkeitsmodell“ sprechen; handelt es sich eher um eine „Modellfamilie“ mit ganz unterschiedlichen Ausgestaltungsoptionen.

## Klassifizierung der PPP-Modelle





## Bedarf, Strategie und Umsetzung



- Vergütungsmechanismen bei PPP-Projekten sollen zu einer Zielkongruenz zwischen öffentlichem und privatem Partner führen.
- Die Höhe der Vergütung ist davon abhängig, ob und in welchem Ausmaß der Private die **Projektziele der Öffentlichen Hand** erreicht.
- Die **Vergütung** sollte sich **in Abhängigkeit von Leistungen** ergeben, die der Private **direkt beeinflussen** kann.

## Bedarfssituationen und Ziele

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.

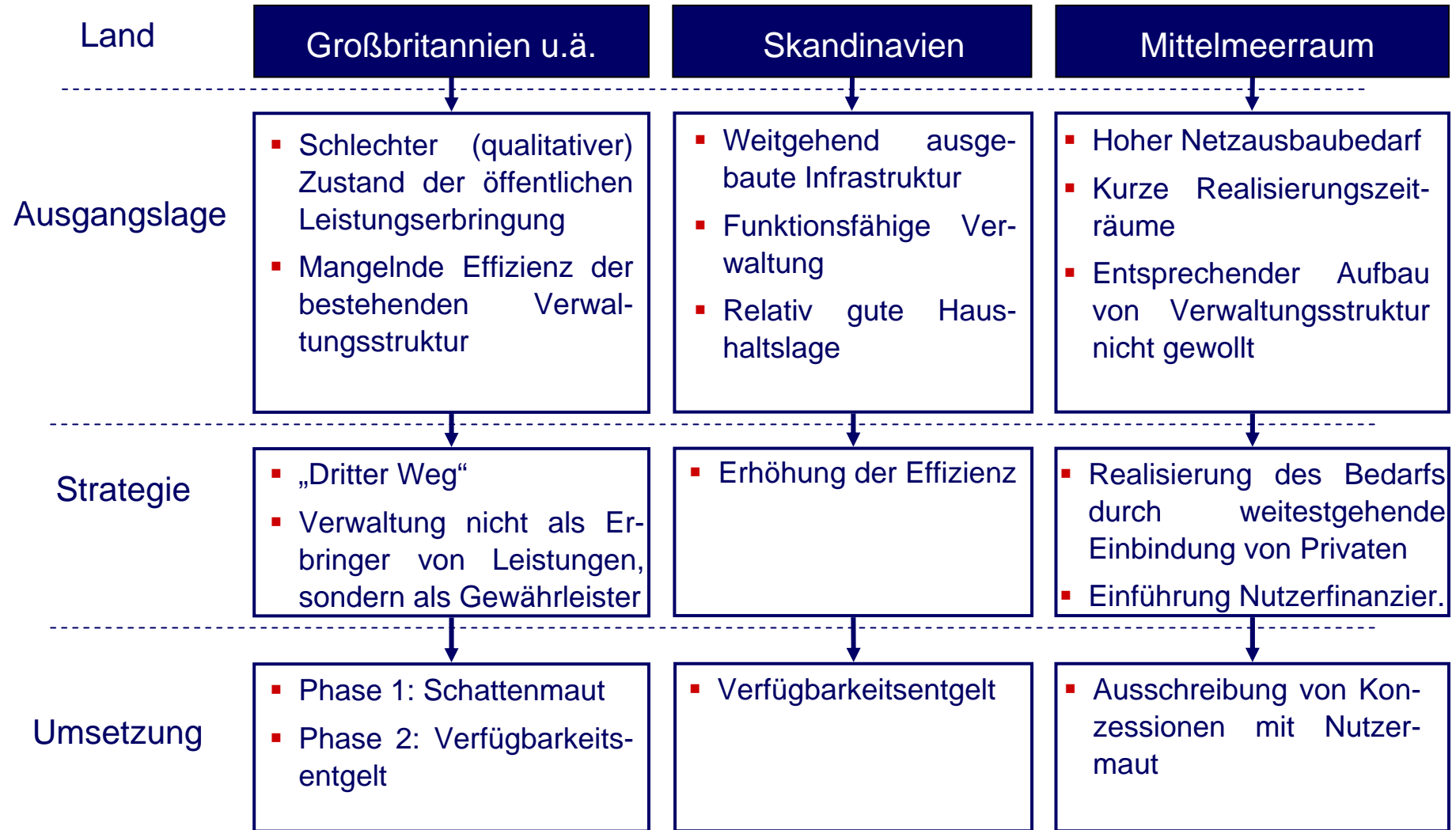
Verwaltungs-  
modernisierung

- 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).

Lebenszyklus-  
orientierte  
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.

## Entwicklungspfade im Ausland (Straße)



## Inhalt

- Aktueller Stand der Projekte
- Unser Verständnis von Verfügbarkeitsmodellen
- Ausgestaltungsvarianten von Verfügbarkeitsmodellen
- Anwendungsmöglichkeiten in Deutschland
- Kontakt

## Ausgestaltungsvarianten – öff. und priv. Finanzierung

- Finanzierung aus öffentlicher Sicht:
    - Verfügbarkeitsentgelt ist eine Entscheidung über die Ausgabenseite, nicht über die Einnahmeseite.
    - Verfügbarkeitsentgelt führt nicht zu höheren Einnahmen und ist für sich genommen (d.h. ohne flankierende Maßnahmen) nicht haushaltsentlastend.
  - Finanzierung aus privater Sicht:
    - Projektfinanzierung
    - Forfaitierung (1) ohne, (2) mit, (3) mit teilweise Einredevorzicht
    - Wenn der Neubauanteil in einem Projekt gering ist, tritt die Frage der Finanzierung aus privater Sicht in den Hintergrund; laufende Ausgaben können weitgehend durch laufende Einnahmen gedeckt werden.
  - Die Entscheidung, welche Finanzierungsform der Private nutzt, hat über die Finanzierungskosten direkte Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts.
-

## Ausgestaltungsvarianten – Bezugsgröße

- **Straßenzustand:**
  - Regelmäßige Straßenzustandserfassung nach definiertem Messprogramm;
  - Reduktion bzw. Erhöhung des Entgeltes je nach Zustand;
  - Eingriffsrecht bei Unterschreiten eines Schwellenwertes.
- **Nutzbarkeit:**
  - Privater meldet, ob die Strecke zur Befahrung bereit steht; ÖH prüft (z.B. in Stichproben);
  - Abzüge von der Vergütung, wenn die Strecke bzw. Teile der Strecke nach einem Unfall oder als Folge von Erhaltungs- bzw. Betriebsmaßnahmen für den Verkehr gesperrt sind;
- Beide Bezugsgrößen können auch miteinander kombiniert werden.
- Die Auszahlungsquote für einzelne Vergütungselemente kann im Projektverlauf schrittweise angehoben werden, um einen Anreiz zu einer verzögerungsfreien Fertigstellung zu setzen.

## Ausgestaltungsvarianten – Kombinierte Vergütung

- Verfügbarkeitsentgelte können auch mit anderen Vergütungselementen kombiniert werden:
  - Ein Schattenmautanteil kann das „indirekte“ Verkehrsmengenrisiko (höhere Abnutzung durch mehr Schwerlastverkehr als erwartet) abmildern;
  - Einmalzahlungen (z.B. bei Baufertigstellung) können die Finanzierungslast vermindern;
  - Leistungs- und sicherheitsabhängige Zahlungen können Anreize setzen, die Ziele des Auftraggebers (z.B. Senkung der Unfallhäufigkeit, Reduktion der Stauzeiten) umzusetzen.

## Ausgestaltungsvarianten – sonstiges

- Möglich ist die Einräumung eines jährlichen „Sperrzeitenkontos“ und / oder Gewichtung der Sperrzeiten nach Tageszeit, Wochentag oder Kalenderwoche. Alternativ kann je Verstoß gegen vertragliche Vorgaben eine bestimmte Anzahl Malus-Punkte vergeben werden; Abzüge von der Vergütung erfolgen z.B., wenn pro Jahr ein bestimmter Schwellenwert dieser Malus Punkte überschritten worden ist.
  - Über Obergrenzen (Cap-Regelungen) und Untergrenzen (Floor-Regelungen) können die Finanzierungskosten gesenkt (Floor) bzw. die Kosten der Öffentlichen Hand begrenzt (Cap) werden.
  - **Insgesamt bieten Verfügbarkeitsmodelle viele Ausgestaltungsoptionen, die im Rahmen einer projektindividuellen Geschäftsmodellentwicklung so miteinander zu kombinieren sind, dass eine möglichst wirtschaftliche Erreichung der Projektziele des Auftraggebers ermöglicht wird.**
-



## Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

- Herausforderungen für die WU: Ermittlung des „Value for Money“
  - Wie können Effizienzpotentiale des Privaten antizipiert werden?
  - (Wie) Kann der Vorzieheffekt monetär erfasst werden?
  - Bei einem konventionellen Projekt fällt der größte Teil der Kosten i.d.R. in der Bauphase (d.h. zu Projektbeginn) an. Bei einem PPP-Projekt verteilen sich die Kosten vergleichsweise regelmäßig auf die gesamte Projektlaufzeit.
- Die gewählte Finanzierungsform hat Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit; sie ist abhängig von den Projektzielen der ÖH (z.B.: soll das Projekt maastricht-neutral sein?).
- **Bei der WU sind immer eine konventionelle und eine PPP-Variante zu vergleichen, welche die gleichen Projektziele im gleichen Umfang erreichen.**

## Inhalt

- Aktueller Stand der Projekte
- Unser Verständnis von Verfügbarkeitsmodellen
- Ausgestaltungsvarianten von Verfügbarkeitsmodellen
- Anwendungsmöglichkeiten in Deutschland
- Kontakt

## Anwendung in Deutschland

- Bislang gibt es im Straßensektor in Deutschland keine Erfahrungen mit Verfügbarkeitsentgelten (auch wenn Funktionsbauverträge über eine gewisse strukturelle Ähnlichkeit verfügen).
- Bei kommunalen Projekten (insbesondere im Netzzusammenhang) dürften Verfügbarkeitsmodelle die einzige praktikable Lösung sein.
- Verfügbarkeitsentgelte können augenscheinlich auch ohne gesetzlichen Rahmen umgesetzt werden, da nicht in die Rechte der Nutzer eingegriffen wird.
- Fazit: Verfügbarkeitsmodelle könnten kurzfristig umgesetzt werden, wenn sie als Möglichkeit betrachtet werden, die spezifischen **Ziele** des Projektträgers zu erreichen.

## Inhalt

- Aktueller Stand der Projekte
- Unser Verständnis von Verfügbarkeitsmodellen
- Ausgestaltungsvarianten von Verfügbarkeitsmodellen
- Anwendungsmöglichkeiten in Deutschland
- Kontakt

## Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

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

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210