



PPP-Entwicklungen in Deutschland

VUBIC-Tagung in Lörrach

24. Oktober 2007

Inhalt

- Aufgaben der VIFG
- Geschäftsbereich Infrastrukturfinanzierung
- Geschäftsbereich PPP
- Betreuung von kommunalen Pilotprojekten
- Kontakt

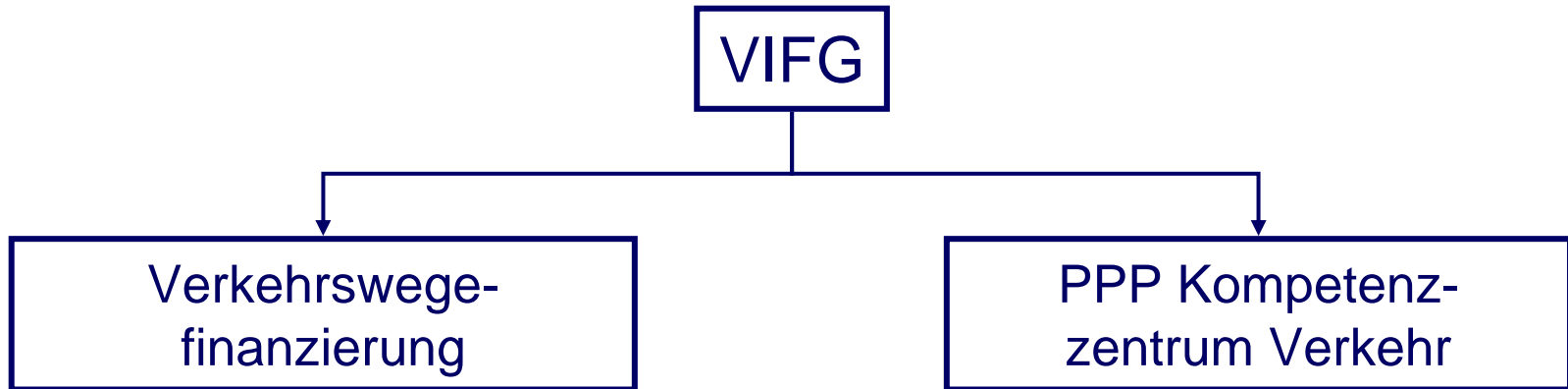
Investitionsbedarf in die Verkehrsinfrastruktur

- Verkehrsinvestitionen 1998: 8,3 Mrd. €
- Jährlicher Finanzbedarf (lt. Pällmann-Kommission): 12,5 Mrd. €
- Empfehlung der Pällmann-Kommission:
Umstellung von Steuerfinanzierung auf Nutzerfinanzierung
- Erster Schritt:
 - Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen („LKW-Maut“)
 - Bereitstellung der Mauteinnahmen zum Jahresbeginn im Bundeshaushalt; keine Abhängigkeit vom tatsächlichen Einnahmeverlauf innerhalb eines Haushaltsjahres

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
- Projekte unter dem F- und A-Modell
- Entwicklung neuer Betreibermodelle
- ...

Inhalt

- Aufgaben der VIFG
- Geschäftsbereich Infrastrukturfinanzierung
- Geschäftsbereich PPP
- Betreuung von kommunalen Pilotprojekten
- Kontakt

Infrastrukturfinanzierung

- Die VIFG hat mit den Festlegungen des VIFG-Gesetzes die Aufgabe, die **Verteilung der Mautmittel** durchzuführen.
- Mit der Konkretisierung im Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen Bund und VIFG wurde der VIFG die Aufgabe des **Finanzmanagements** übertragen.
- Die VIFG hat zur Erfüllung der Aufgabe ein **verkehrsträger-übergreifendes Finanzmanagementsystem (FMS)** entwickelt, das
 - dem **Zahlungsverkehr** und
 - der **Finanzsteuerung** für die bereitgestellten Mautmittel dient sowie
 - die **Transparenz über die Mautmittelverwendung herstellt.**

Verteilung der Mauteinnahmen für Investitionen

- Die Verwendung der Mautmittel für die Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Schiene konzentriert sich auf die Verstärkung der **Investitionsschwerpunkte des Bundes**:
 - der Erhalt und in der Modernisierung der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße,
 - die effiziente Weiterführung laufender Vorhaben,
 - die Beseitigung von Engpässen hoch belasteter Verkehrsknoten und Strecken,
 - der Ausbau der leistungsgerechten Hinterlandanbindungen deutscher Seehäfen sowie ihrer seewärtigen Zufahrten.

Verteilung der Mauteinnahmen für Investitionen (II)

- Die **Liste der mautfinanzierten Verkehrswegevorhaben** wird jährlich mit der Haushaltsaufstellung fortgeschrieben und vom Parlament gemeinsam mit dem Haushalt beschlossen.

 - **Verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagement** der VIFG:
 - Innerhalb des Haushaltsjahres kann ein bedarfsgerechter Mittelausgleich entsprechend dem tatsächlichen Finanzbedarf zwischen den Verkehrsträgern durchgeführt werden.
 - Erforderlich: frühzeitiges Erkennen und Mitteilen von finanzierungswirksamen Auswirkungen der Baufortschritte der mautfinanzierten Maßnahmen.
 - Ziel: größtmögliche Ausschöpfung der jährlich bereitgestellten Investitionsmittel.
-

Verkehrsträgerübergreifende Mittelausgleiche

Jahr	Straße	Schiene	Wasser
2004	+ 265,7 Mio. €	- 285,6 Mio. €	+ 19,9 Mio. €
2005*	+ 168,0 Mio. €	- 168,0 Mio. €	
2006**	+ 226,0 Mio. €	- 132,0 Mio. €	- 30,0 Mio. €
Gesamt	+ 659,7 Mio. €	- 585,6 Mio. €	- 10,1 Mio. €

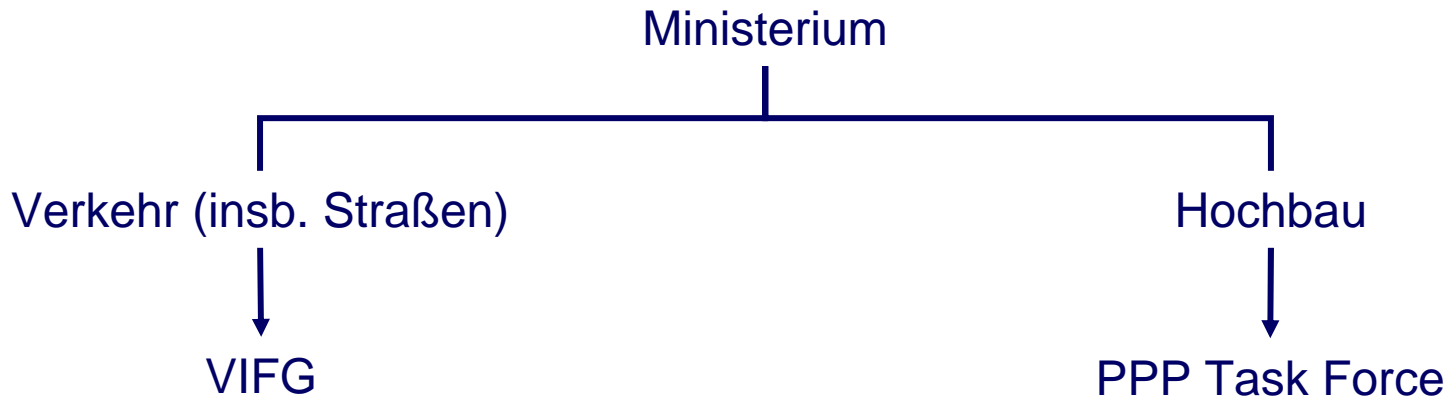
* Ohne Berücksichtigung 2-Mrd.-Programm

** Einschließlich Rückzahlung aus Vorj. von DB AG und Minderausgaben Betreiber

Inhalt

- Aufgaben der VIFG
- Geschäftsbereich Infrastrukturfinanzierung
- Geschäftsbereich PPP
- Betreuung von kommunalen Pilotprojekten
- Kontakt

PPP im BMVBS



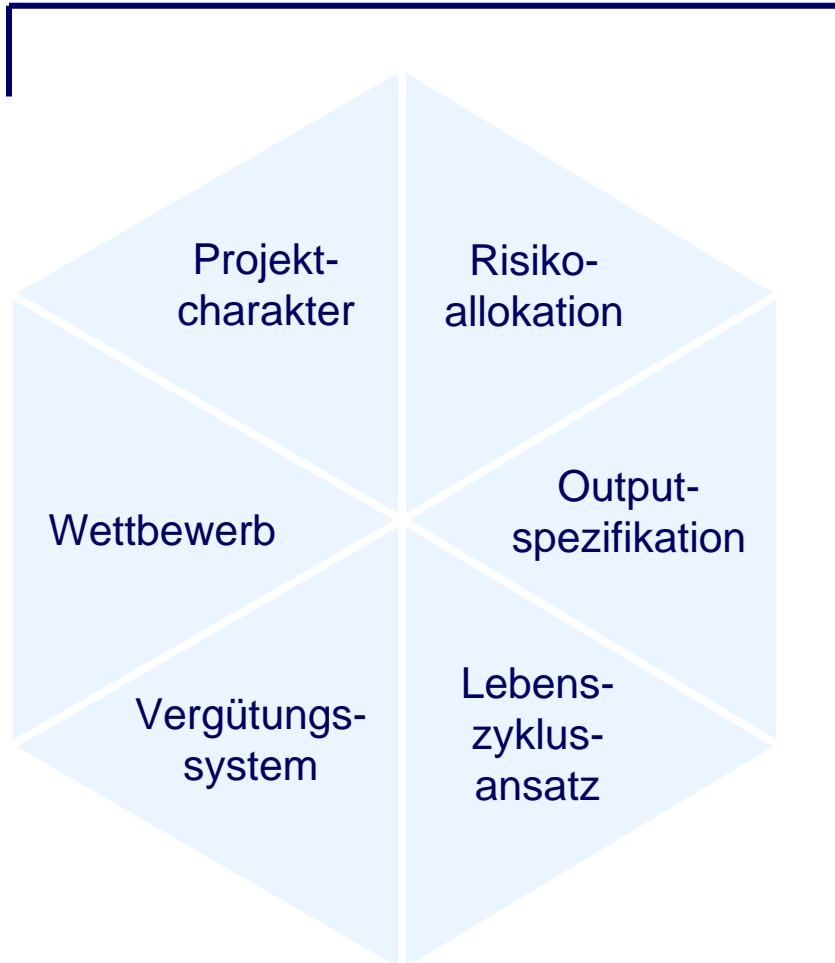
- Finanzierungs- und Beratungsaufgaben (“Kompetenzzentrum PPP im Verkehrssektor”)
- Aufgaben: Identifikation von und Beratung in Pilotprojekten, Standardisierung von Prozessen, Verträgen und Instrumenten

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

PPP – Unser Begriffsverständnis

Elemente einer PPP



PPP als “neuer“ Beschaffungsansatz

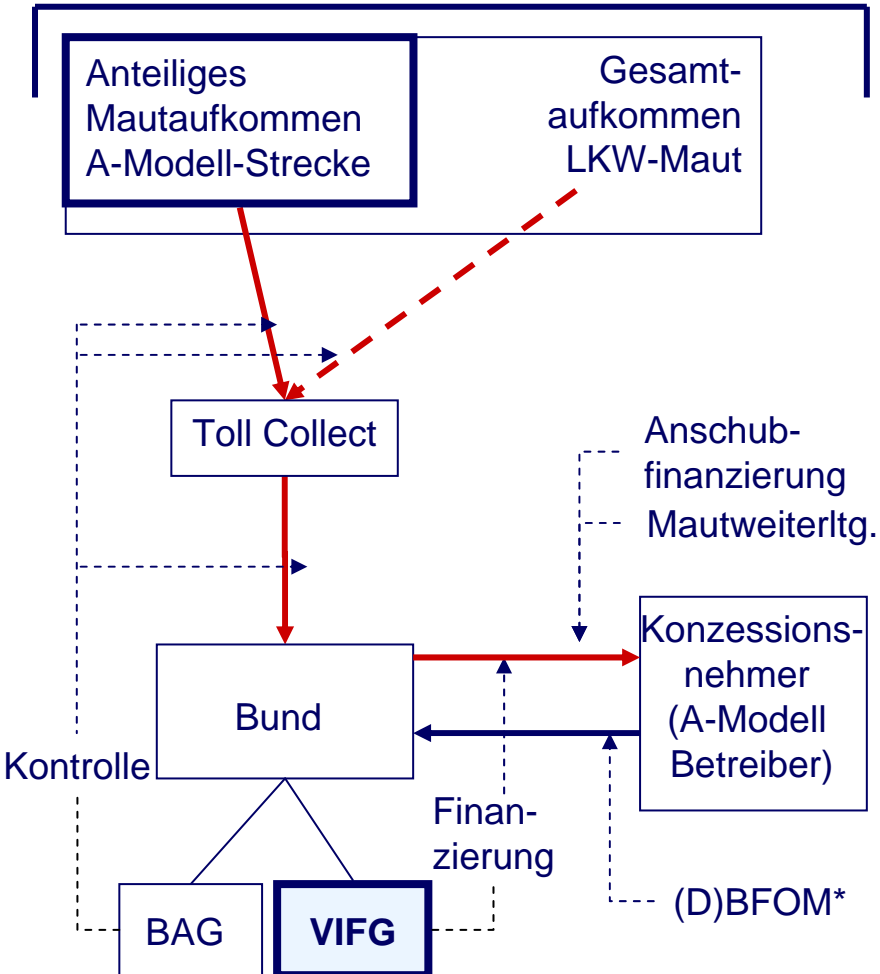
- PPP/PFI ist eine alternative Beschaffungsstrategie für verschiedene Bereiche der Öffentlichen Hand.
- Es sollte keine Bevorzugung von PPP- oder konventioneller Beschaffungsmethode geben.
 - Erfahrung in UK: (nur) 20% der öffentlichen Projekte eignen sich für PPP.
- PPP eignet sich nicht zum
 - “Bauen ohne Geld”
 - “Investieren ohne Geld”
 - “Sparen ohne Geld”

PPP für Bundesfernstraßen

Jahr	Schritte Richtung Nutzerfinanzierung
■ 1994	→ Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz legt die gesetzliche Grundlage für das F-Modell.
■ 1996/98	→ Ausschreibung der ersten zwei F-Modell-Projekte (Warnowquerung in Rostock, Herrentunnel in Lübeck).
■ 2000	→ Bericht der “Pällmann-Kommission”
■ 2002	→ Verabschiedung des Autobahnmautgesetzes (→ LKW-Maut)
■ 2003	→ (a) Eröffnung der Warnowquerung, (b) Änderung des FStrPrivFinG, (c) Verabschiedung des VIFG-Gesetzes
■ 2004	→ Geschäftsaufnahme der VIFG
■ 2005	→ (a) Einführung der LKW-Maut, (b) Beginn der ersten A-Modelle, (c) Eröffnung des Herrentunnels
■ 2007	→ Vergabe der ersten zwei A-Modell-Projekte

A-Modell Pilotprojekte des BMVBS

Struktur des A-Modells



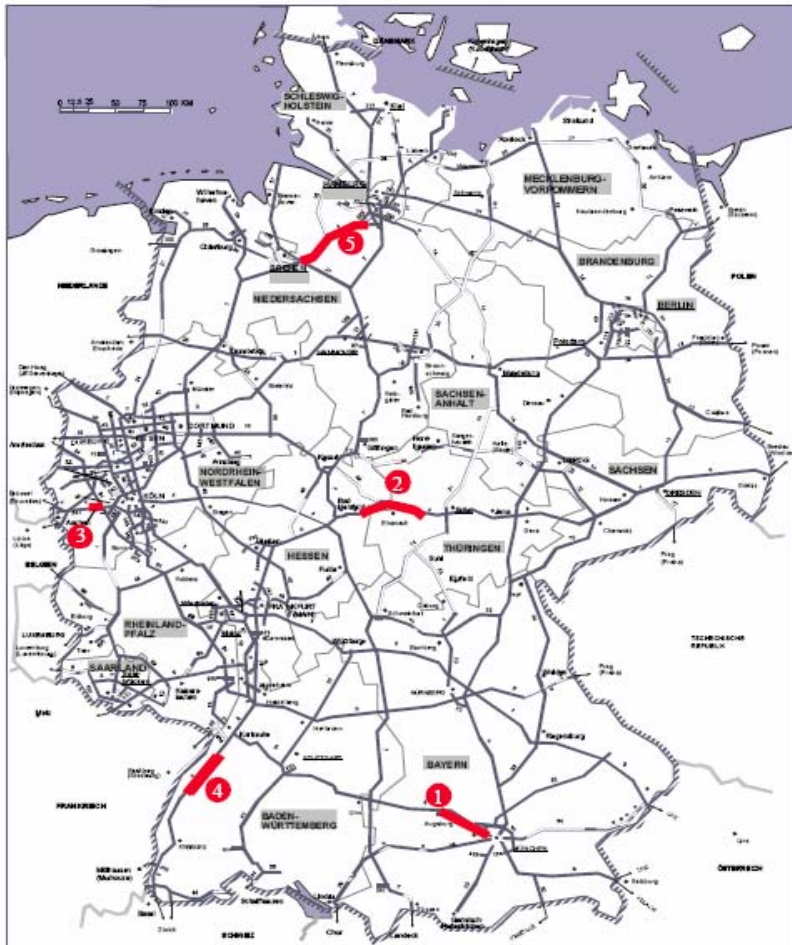
A-Modell – Allgemeines

- Im A-Modell erweitert ein privater Konzessionär eine bestehende Strecke (von 4 auf 6 Streifen).
- Es gibt zwei Vergütungselemente:
 - Anschubfinanzierung (max. 50% der Investition)
 - Weiterleitung der Maut, die auf der Strecke anfällt
- Aufgaben des Konzessionärs umfassen: (D)BFOM*
- Durchschnittliche A-Modell Strecke umfasst 50-70 km
- Vertragsdauer: 30 Jahre

* DBFOM steht für „Design, Build, Finance, Operate, Maintain“ und umfasst die Lebenszyklusstufen Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Erhaltung

A-Modell Pilotprojekte des BMVBS

A-Modell – Pilotprojekte



A-Modell – Pilotprojekte

1. Bayern (*vergeben*):
 - A8 (Augsburg West - München Allach)
2. Thüringen (*vergeben*):
 - A4 (AS Waltershausen - AS Herleshausen)
3. Nordrhein-Westfalen (*in Vorbereitung*):
 - A4/A1 (AS Düren - AK Köln/Nord)
4. Baden-Württemberg (*in Ausschreibung*):
 - A5 (AS Baden-Baden - AS Offenburg)
5. Niedersachsen (*in Ausschreibung*):
 - A1 (AD Buchholz - AK Bremer Kreuz)

F-Modell-Projekte

Rechts- grundlage	<ul style="list-style-type: none">▪ Das F-Modell basiert auf dem FStrPrivFinG von 1994 (geändert 2002 und 2005).▪ Das Modell ist gesetzlich begrenzt auf Brücken, Tunnel und Pässe.
Struktur	<ul style="list-style-type: none">▪ Der private Konzessionär baut, finanziert und betreibt eine Strecke und überträgt sie nach der Konzessionslaufzeit (30 Jahre) zurück an die Öffentliche Hand.▪ Der Konzessionär erhebt eine Maut von allen Nutzern der Strecke. Die Höhe der Maut muss von der jeweiligen Landesregierung genehmigt werden.
Projekte	<ul style="list-style-type: none">▪ Bis 2005 befinden sich zwei Projekte in der Betriebsphase: die Warnowquerung in Rostock (Eröffnung: 2003) und die Travequerung in Lübeck (auch als "Herrentunnel" bezeichnet; Eröffnung: 2005).▪ Bei einem Projekt wurde die Ausschreibung aufgehoben, da kein prüf- und wertbares Angebot eingegangen ist (Strelasundquerung nach Rügen), ein weiteres wurde ausgesetzt (Hochmoselquerung).▪ Andere Projekte wurden vorgeschlagen und werden derzeit geprüft (z.B. die Hafenuferspange in Hamburg).

Evaluierung PPP-Projekte

Evaluierung

- Die bisherigen Erfahrungen aus den verschiedenen PPP-Modellen werden in Evaluierungsstudien ausgewertet.
- Im Ergebnis sollen Verbesserungspotenziale für künftige Projekte identifiziert werden.
- Der Evaluierungsprozess zum A-Modell läuft derzeit und soll die ersten Erfahrungen aus den Projekten auswerten. Diese Auswertung bezieht sich nicht nur auf die Vertragskonstellation, sondern auch auf Strukturmerkmale des A-Modells, von der Risikoverteilung bis hin zum Vergütungsmechanismus.

Evaluierung F-Modell

- Das FStrPrivFinG steht der Entwicklung tragfähiger Vorhaben nicht entgegen, sondern eröffnet Spielräume auf verschiedenen Ebenen.
- Verbesserungspotenzial ergibt sich in den Bereichen der Risikosteuerung und -verteilung.
- Die Konzessionslaufzeit wird bspw. nicht im FStrPrivFinG festgelegt und kann flexibel gestaltet werden.
- Eine mögliche Ergänzungsfinanzierung (Anschubfinanzierung) kann bspw. an die Risikostrukturen angepasst werden.
- Ein Sachstandsbericht wurde unter Mitwirkung der VIFG erstellt.

Inhalt

- Aufgaben der VIFG
- Geschäftsbereich Infrastrukturfinanzierung
- Geschäftsbereich PPP
- Betreuung von kommunalen Pilotprojekten
- Kontakt

Sachstand

- Auf der Tagung des Föderalen PPP-Kompetenznetzwerkes wurde von der PPP Task Force im BMVBS angekündigt, dass der Bund plant, ein PPP-Pilotprojekt „Kommunale Straßen“ zu begleiten.
- Um einen zügigen Projektstart zu ermöglichen, wurde um den Eingang der Interessensbekundungen bis Ende September gebeten (Einsendungen bis zur zweiten Oktoberwoche wurden berücksichtigt).
- 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.






Rolle der VIFG im Pilotprojekt

- Die VIFG versteht sich als Gesprächs- und Ansprechpartner der Pilotkommune, soll aber nicht die Aufgaben des Projektträgers übernehmen.
- Insbesondere unterstützt die VIFG den Projektträger bei der Entwicklung eines geeigneten PPP-Geschäftsmodells.
- VIFG unterstützt den Projektträger, ist aber keine Vergabestelle
→ Letztentscheidungskompetenz liegt beim Projektträger
- Zu den Aufgaben der Projektbetreuung gehört die Organisation eines Wissensaustausches.

Bewerber

- Stadt Brandenburg a.d. Havel
 - Gemeinde Zeuthen
 - Landkreis Waldeck-Frankenberg
 - Landkreis Goslar
 - Landkreis Dithmarschen
-
- **Des weiteren diverse telefonische und schriftliche Anfragen, die nicht zu einer offiziellen Bewerbung geführt haben; häufig wurde das Interesse und die Bereitschaft bekundet, an einem weiteren Wissensaustausch teilzunehmen.**

Interesse des Bundes und Unterstützungsgegenstand

	Interesse des Bundes		Unterstützungsgegenstand
1	Grundsätzliche Förderung von PPP		Fragestellungen, die eine Ausweitung von PPP-Lösungen auf neue Regionen oder Sektoren erwarten lassen
2	Effizienzsteigerung der Bewirtschaftung von Bundesfernstraßen		Fragestellungen, die Rückschlüsse zulassen auf optimale Erhaltungsstrategien (z.B. Zustandserfassung, Benchmarking)
3	Entwicklung neuer Elemente für künftige PPP-Geschäftsmodelle (z.B. Verfügbarkeitsentgelte, Straßen-PPP im Netz)		Fragestellungen, die zur Erweiterung strategischer Optionen bei der Gestaltung von Geschäftsmodellen führen
4	Arbeit im Föderalen PPP-Kompetenznetzwerk		Fragestellungen, die sich auf andere Projekte übertragen lassen, um Transaktionskosten zu senken
5	Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse		Fragestellungen, die das qualitative Gefälle zwischen Bundesfernstraßen und nachrangigem Straßennetz verringern

Auswahlkriterien

1. Nutzen für den Bund
2. Übertragbarkeit auf Bundes- und andere Projekte
3. Praktikabilität der Betreuung
4. Umsetzungswahrscheinlichkeit und –zeitraum (Vorarbeiten?)
5. Regionale Ausgewogenheit
6. Unterstützung durch Landeskompetenzzentren (wenn ja → Unterstützung durch Bund evtl. weniger bedeutsam)
7. Projektzuschnitt (Welche Leistungen werden eingebracht? Welches Netz wird eingebracht? Schnittstellen?)
8. Politisch-administrative Unterstützung
 - *[Reihenfolge indiziert keine Priorität]*
 - *Bewertungsmaßstab: „hoch“, „mittel“, „gering“*

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).

Lebenszyklus-
orientierte
Bezahlung

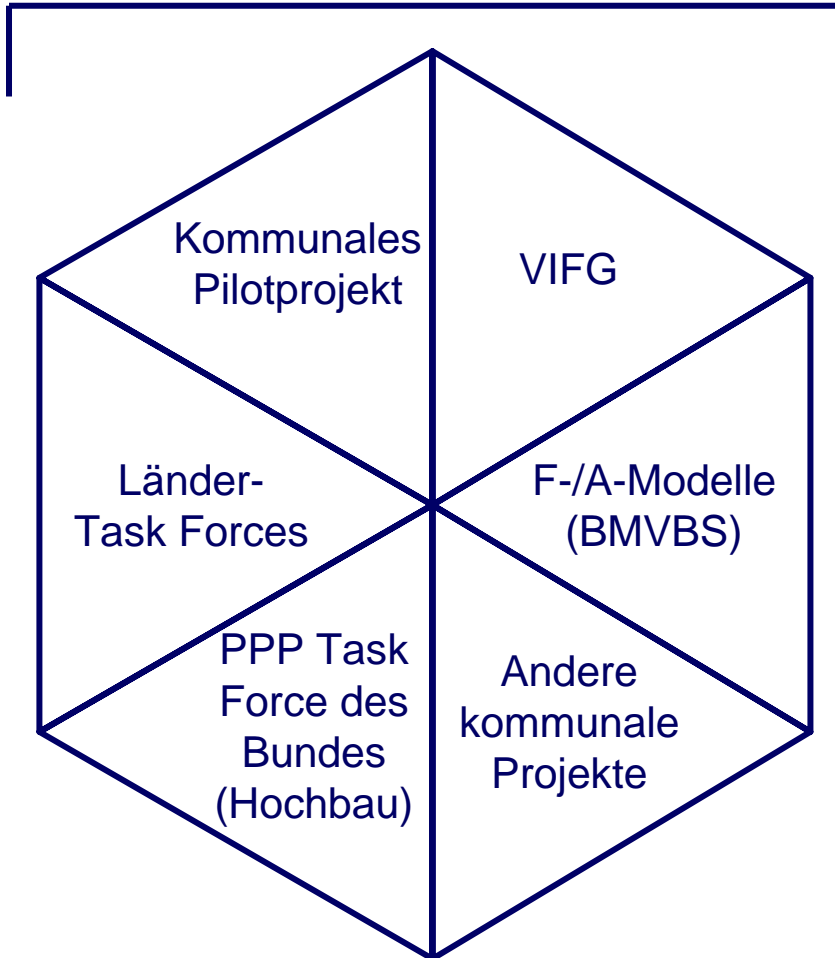
- Die Zahlungen bei PPP-Projekten sind langfristig und regelmäßig, während bei klassischen Projekten in einigen (insb. in frühen) Jahren deutlich höhere Ausgaben notwendig sind.

Rahmenbedingungen 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.)

Erkenntnisinteresse durch Pilotprojekt

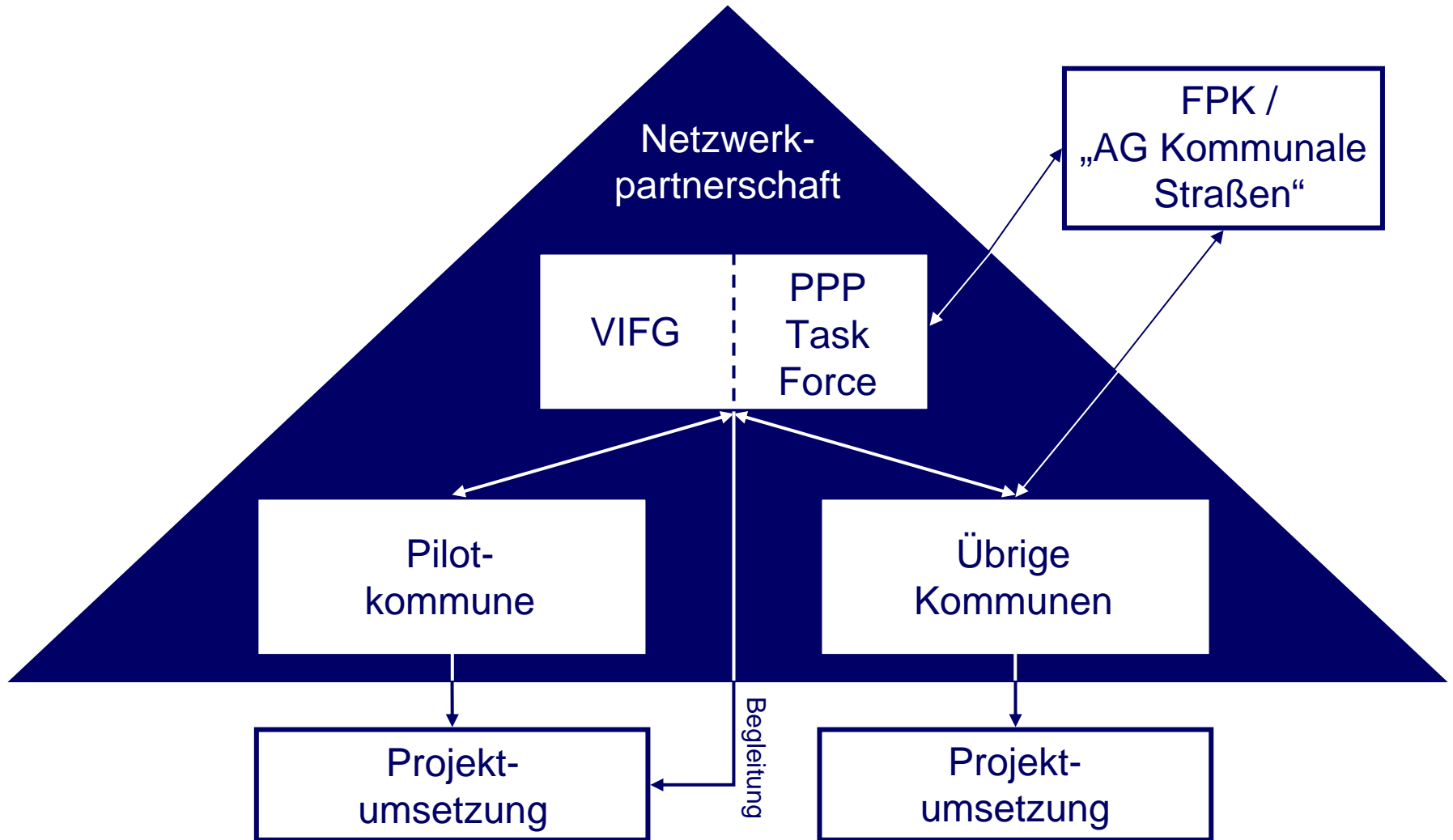
Organisation eines Wissensaustauschs



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?

Konzeption Netzwerkpartnerschaft



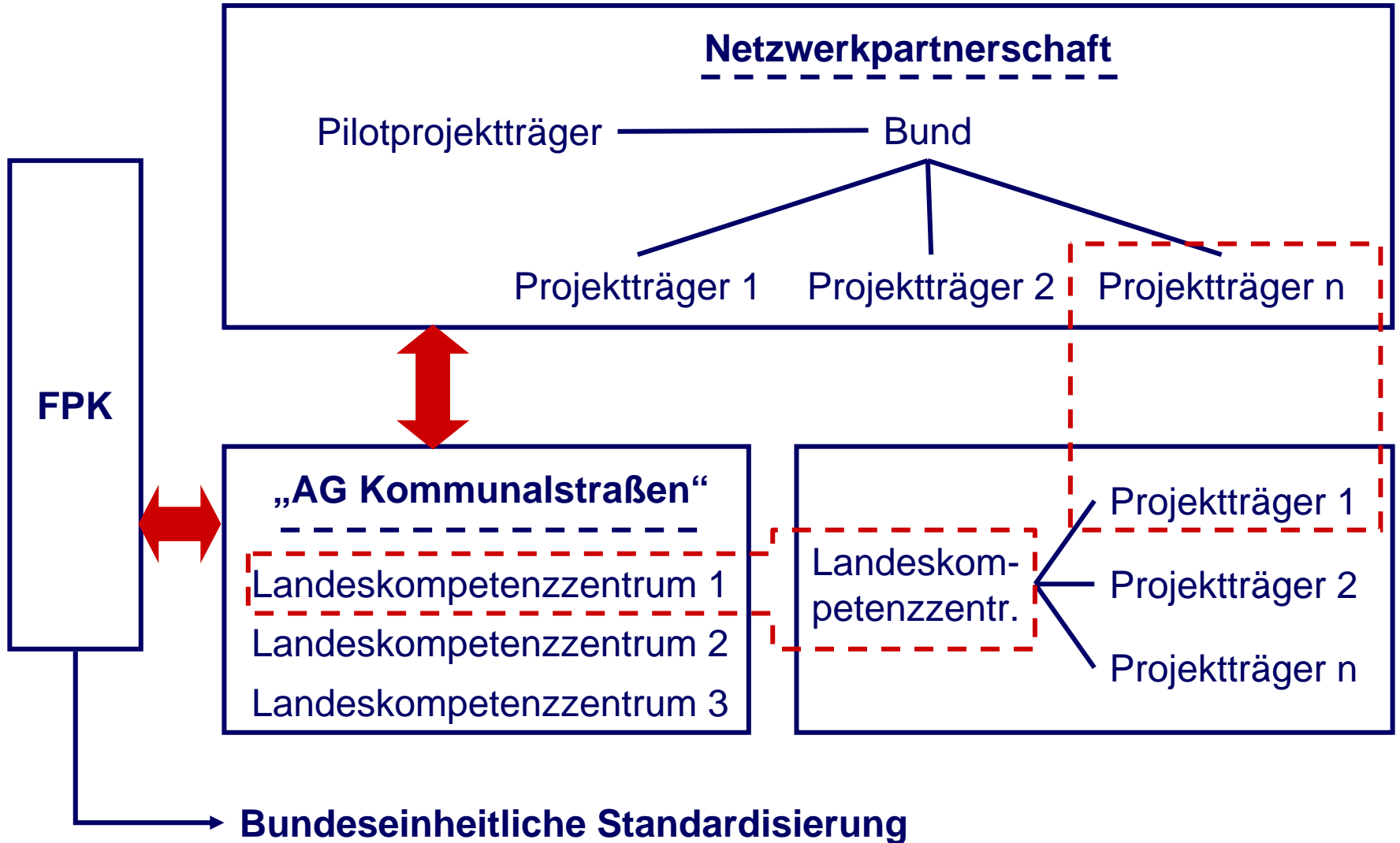
Organisation (I)

- Neben den Bewerbern für die Durchführung eines Pilotprojektes steht die Netzwerkpartnerschaft grundsätzlich auch allen anderen **Projektträgern** offen. Über die Aufnahme von Netzwerkpartnern wird im Einzelfall entschieden. Voraussetzungen sind:
 - Das konkrete Interesse an der Durchführung eines PPP-Projektes „Kommunale Straßen“
 - Die Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit, insbesondere auch zum Teilen eigener Erkenntnisse aus der Projektarbeit
- Angedacht sind regelmäßige Treffen (z.B. ein Treffen je Quartal) der Netzwerkpartner.

Organisation (II)

- Die Netzwerkpartner entsenden jeweils den Leiter und / oder den fachlich zuständigen Mitarbeiter der Projektgruppe. Eine Hinzuziehung externer Berater der Netzwerkpartner kann im fachlich begründeten Einzelfall erfolgen.
- Die VIFG betreut den Wissensaustausch fachlich und organisatorisch und wird dabei von der PPP Task Force unterstützt. Hierzu gehört die Vorbereitung der Treffen.
- Die PPP Task Force hält den Kontakt zum Föderalen PPP-Kompetenznetzwerk und unterrichtet dessen Teilnehmer über die Ergebnisse des Wissensaustausches.
- Das FPK bildet eine AG „Kommunalstraßen“, die sich inhaltlich mit dem Thema befasst.

Organisation (III)



Inhaltlicher Fahrplan

- Ein erstes Treffen soll neben dem allgemeinen Austausch über die jeweiligen Projekte insbesondere der Vorstellung des Pilotprojektes dienen.
- Ab dem zweiten Treffen sollen Fragestellungen identifiziert werden, die für alle Netzwerkpartner von besonderer Bedeutung sind. Mögliche Beispiele:
 - Einbeziehung von Leitungsbesitzern
 - Vorgehen bei der Zustandserfassung
 - Ausgestaltung des Geschäftsmodells
 - Finanzierungsfragen
 - Rechtsfragen
- Bei den Treffen soll jeweils einer der Netzwerkpartner (in rotierender Reihenfolge) seinen Lösungsansatz für einen Fragekomplex vorstellen und mit den anderen Teilnehmern diskutieren.

Inhalt

- Aufgaben der VIFG
- Geschäftsbereich Infrastrukturfinanzierung
- Geschäftsbereich PPP
- Betreuung von kommunalen Pilotprojekten
- Kontakt

Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

Karlheinz Schmid
(karlheinz.schmid@vifg.de)

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210

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

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210