

VIFG

Verkehrsinfrastruktur-
finanzierungsgesellschaft mbH

www.vifg.de



8. Betriebswirtschaftliches Symposium-Bau PPPs und die Weiterentwicklung von Beschaffungsvorgängen in der Verkehrsinfrastruktur

Torsten R. Böger, VIFG

Weimar, 13. März 2008

Welche Fragen müssen beantwortet werden, um die Akzeptanz von PPP zu erhöhen und die öffentlichen Beschaffungsvorgänge weiterzuentwickeln?

- Frage 1: Warum ist es 2008 immer noch so schwer, PPP Projekte zu initiieren?
- Frage 2: Wie kann eine bedarfsgerechte Infrastrukturpolitik finanziert werden?
- Frage 3: Wie kann für Projekte die politische Geschäftsgrundlage geschaffen werden?
- Frage 4: Wie können die Vorteile von PPP-Lösungen für den Bürger aufgezeigt und Berührungsängste abgebaut werden?
- Frage 5: Welche Rolle kann PPP im Prozess der Verwaltungsmodernisierung spielen?

zu Frage 1: 2008 – Projekte und Analysen

■ Projekte

- Sukzessive Vergabe von vier A-Modellen, zwei F-Modelle in Betrieb
- Kommunale Pilotprojekte
- Versuche auf Landesebene (vereinzelt)
- Ankündigung zweier neuer PPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau, Prüfung bzw. Vorbereitung verschiedener F-Modelle

■ Analysen

- F-Modell und A-Modell Evaluierung
 - Im Mittelpunkt: Projektauswahl, Projektausgestaltung, privatwirtschaftliche Tragfähigkeit, Akzeptanz
 - Internationale Erfahrungen
 - auf Bieterseite
 - öffentlicher Erfahrungsaustausch
-

zu Frage 1: 2008 – Instrumente und Institutionen

■ Instrumente

- Leitfaden zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Bund und Länder
- Gutachten, Leitfäden und Best Practices für unterschiedlichste Fragestellungen
- Standardisierungsarbeiten schreiten voran
- ÖPP I Prozess abgeschlossen, ÖPP II noch in der Diskussion

■ Institutionen

- Bundesebene: Task Force im BMVBS, VIFG, GEBB, Gründung der PDG in Vorbereitung
- Task Forces / Kompetenzzentren in den Ländern
- Europäische und weltweite Netzwerke
- Unterstützung der Privatwirtschaft und der Wissenschaft

zu Frage 1: 2008 – am wichtigsten: Ergebnisse

- **Der Fokus der Diskussion liegt auf der Projektebene: Wie können Vorhaben erfolgreich umgesetzt werden?**
 - Individuelle Projektentwicklung als Erfolgsfaktor erkannt
 - Nutzermaut, Schattenmaut oder Verfügbarkeit als potentielle Modellparameter geeignet
 - Risikoverteilung und Projektparameter der bisherigen Strukturen (A-Modell, F-Modell) sind flexibler einzusetzen
 - Entscheidungskriterium gemäß BHO: Wirtschaftlichkeits- bzw. Effizienzvorteil bei projektbezogener Betrachtung des Lebenszyklus
 - Politische Geschäftsgrundlage ist für den Erfolg der Modelle entscheidend (Nutzermautprojekte und kommunale Projekte)

zu Frage 1: 2008 – Wie denken Entscheider?

- **Mit welchen Argumenten können Entscheider in Politik und Verwaltung erreicht werden?**
 - Das zentrale Argument von Wirtschaftlichkeits- bzw. Effizienzvorteilen von PPP-Maßnahmen reicht anscheinend alleine nicht aus
 - Häufigste Begründungen gegen PPP:
 - „PPP schafft keine zusätzlichen Finanzierungsspielräume“
 - „PPP führt zu langfristigen Bindungen von Haushaltsmitteln und reduziert damit die Möglichkeiten von Infrastrukturpolitik für die Zukunft“
 - „PPP-Projekte führen zu einem Flickenteppich“
 - „Die Verwaltung ist mindestens so leistungsfähig wie Private“

zu Frage 2: Herausforderung Verkehrsinfrastruktur

▪ **Verkehrliche Entwicklung**

- Die langfristig prognostizierte Verkehrsentwicklung findet schon heute statt
 - Güterverkehrsprognose BVWP bis 2015: insgesamt 517 Mrd. tkm
 - Ist-Ergebnis 2007: insgesamt 645 Mrd. tkm
- Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist die Frage der Netzkapazität zur Abwicklung der Güterverkehrsleistung entscheidend

zu Frage 2: Herausforderung Verkehrsinfrastruktur

- **Finanzbedarf für die Verkehrsinfrastruktur**
 - Pällmann-Kommission (1998): Finanzbedarf jährlich ca. 12,5 Mrd. €
 - Investitionsvolumen für Schiene, Straße und Wasserstraße in 2008: 9,2 Mrd. €
 - Die Mittelfristige Finanzplanung sieht keine Steigerungen des Investitionsvolumens vor
 - Die Lkw-Maut ist im Haushalt „plafondiert“, dadurch sinkt der Steueranteil an der Infrastrukturfinanzierung bei steigenden Mauteinnahmen

zu Frage 2: Finanzierung von PPP-Projekten

■ Finanzierung von PPP im Bundeshaushalt

- Die eingestellten VE's für PPP-Projekte verringern die „freie Verfügungsmasse“ im Straßenbauhaushalt
- Während bei den A-Modellen die Qualität über die Laufzeit vertraglich festgelegt und die Finanzierung durch die Einstellung der VE gesichert sind, ist dies bei den konventionellen Maßnahmen nicht der Fall
- Die A-Modelle verschärfen die strukturelle Unterfinanzierung im Haushalt, die wirtschaftlichere Beschaffungsvariante kann nicht gewählt werden, da „Plafond“ nahezu konstant bleibt

zu Frage 2: Bedarfsgerechte Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur

- **Um ihrer Verantwortung für eine bedarfsgerechte Infrastruktur in allen Sektoren gerecht zu werden, braucht die Politik finanzpolitische Lösungsmöglichkeiten**
 - Vorschlag der Pällmann-Kommission: Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung soll langfristig die Qualität und Quantität des Angebotes an Verkehrsinfrastruktur sichern
 - Schlussfolgerung der Pällmann-Kommission: Erst dann kann die Beschaffungsalternative PPP seine wirtschaftlichen Vorteile im Gesamtsystem entfalten
 - Die aktuellen Vorschläge zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur seitens der Verbände und der Wissenschaft basieren auf diesen Grundprinzipien, auch wenn im Detail unterschiedliche Umsetzungen befürwortet werden

zu Frage 3: Politische Geschäftsgrundlage für PPP-Projekte

- **Der Erfolg und die Akzeptanz von PPP-Projekten ist in hohem Maße davon abhängig, dass für die Lebensdauer der Projekte ein klares politisches Bekenntnis gegeben wird**
 - PPP wird auch heute noch vielfach als Notlösung gesehen, mit der Finanzierungsprobleme gelöst werden sollen. Dies führt zu einer inneren Distanz zum Projekt
 - Einen positiven Lösungsbeitrag bieten PPPs, wenn diese nicht als „Stand-alone“-Lösungen, sondern als Teil eines gemeinsamen konzeptionellen Ansatzes von PPP- und konventioneller Beschaffung verstanden werden
 - Auch nach Projektstart ist es notwendig, dass die Entscheidungsträger sich klar und positiv zu den Projekten und Beteiligten positionieren
 - Dies hilft, Berührungängste bei allen Beteiligten abzubauen

zu Frage 4: Vorteile von PPP-Projekten für die Bürger

- **Um die Akzeptanz von PPP-Projekten insbesondere bei den Bürgern zu erhöhen, reicht die Orientierung an ihrer Wirtschaftlichkeit nicht aus**
 - „Erlebbar“ und nachvollziehbare Vorteile von PPP-Lösungen müssen im Vordergrund der Diskussion stehen
 - PPP's müssen auch die Prioritäten der Politik in anderen Themenfeldern unterstützen können
 - Auswirkungen auf Pisa, Klimaschutz (Green-PPP's), Reduzierung der Stauzeiten, etc.
 - Dazu brauchen wir eine breiter aufgestellte Diskussion, auch außerhalb der bisherigen PPP-Netzwerke

zu Frage 5: PPP und Verwaltungsmodernisierung

- **PPP-Modelle stellen keinen Selbstzweck dar, sondern sind ein wichtiges Instrument der Verwaltungsmodernisierung**
 - Die Suche nach alternativen Lösungen und Prüfung der PPP-Eignung zeigen Potentiale im konventionellen Bereich auf
 - PPP-Projekte können Potenziale für einen besseren Mitteleinsatz aufzeigen. Lernprozesse sollen diese Potenziale für den konventionellen Bereich nutzbar machen
 - Vertragsmonitoring und laufende Erfolgskontrolle schaffen Transparenz in PPP-Projekten. Diese Transparenzanforderungen sind auch im konventionellen Bereich langfristig zu erfüllen
 - Insgesamt können die Beschaffungsprozesse durch den Einsatz von PPP-Modellen gezielt weiterentwickelt werden

zu Frage 5: Weiterentwicklung der Beschaffungsprozesse

- **Anforderungen an die Weiterentwicklung öffentlicher Beschaffung**
 - Systematischer Austausch von Wissen und Erfahrungen
 - Entwicklung der Wirtschaftlichkeit in der Beschaffung
 - Berücksichtigung von Lebenszyklen
 - Entwicklung von Benchmarks als Orientierungspunkte
 - Projektcontrolling zur Sicherung eines nachhaltigen Projekterfolgs
 - Integratives Vorgehen für alle 3 Verkehrsträger
 - Vernetzung der Verkehrsträger und -teileinheiten
 - Transparente Darstellung der Kosten für die Verkehrsinfrastruktur
 - Verursachungsgerechte Verrechnung von Kosten
(Lebenszykluskosten, Kosten des Verkehrsnetzes etc.)

Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

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

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210

Fax.: 030 – 52002-6212