



Die Evaluierung des A-Modells

- Wesentliche Ergebnisse des Zwischenberichts -

Torsten R. Böger

Frankfurt am Main, 26. Juni 2008

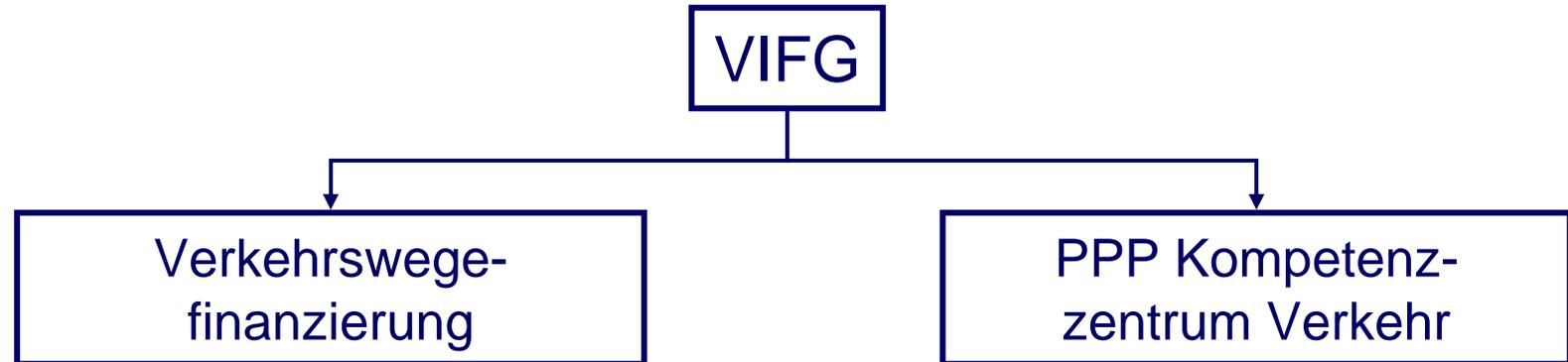
Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Ergebnisse der Evaluierung zum A-Modell (Zwischenbericht)

Rechtsgrundlage der VIFG

- Die VIFG wurde 2003 auf der Grundlage des VIFG-Gesetzes gegründet.
- 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 Abs. 1 (Mautaufkommen):
 - Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems sowie Finanzmittel, die zur Verwaltung der *VIFG* dienen und dieser Gesellschaft vom Bund als Eigentümer zur Verfügung gestellt werden, 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
- ...

sowie

- Finanzausgleich Kfz-Steuer an Länder

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

Inhalt

- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Ergebnisse der Evaluierung zum A-Modell (Zwischenbericht)

Diskussion des Zwischenberichts

- Das BMVBS und die VIFG haben gemeinsam einen Zwischenbericht zur Evaluierung der A-Modelle erstellt
 - Der Zwischenbericht wurde mit Ministerien, den Auftragsverwaltungen der Länder sowie Verbänden und der Privatwirtschaft diskutiert
 - Zudem bestand für die genannten Parteien die Möglichkeit, schriftliche Stellungnahmen zum vorliegenden Bericht beizubringen
 - Mit Vergabe des vierten Pilotprojekts wird ein Endbericht zur laufenden Evaluierung erstellt
 - Das Konzept der Evaluierung und die Erörterung des Berichtes wird insgesamt begrüßt
 - Die Gliederung des Zwischenberichts wird auch für einen Endbericht beibehalten
 - In der Diskussion des Zwischenberichts haben sich zentrale Themenfelder herauskristallisiert

Aufbau des Zwischenberichts

- Zu Beginn werden die Ergebnisse des Bericht zusammengefasst und anschließend erfolgt eine Einleitung zum Thema
- Der Hauptteil des Evaluierungsberichts ist in 3 Bereiche aufgeteilt
 - Bereich Organisation
 - Bereich Modell
 - Bereich Strategie
- Abschließend werden mögliche nächste Arbeitsschritte und Perspektiven aufgezeigt
 - Projektbezogene kurzfristige Arbeitsschritte
 - Perspektiven für weitere Betreibermodelle

Zentrale Themen des Zwischenberichts

- Projektorganisation bei Bund und Ländern im Vergabeverfahren
 - Verstetigung einer einheitlichen Projektorganisation beim Bund sowie Erfahrungsaustausch zwischen Bund und beteiligten Ländern
 - Effizienzsteigerung durch personelle Verstetigung auf öffentlicher Seite
 - Einhaltung der Richtlinienkompetenz beim Bund
 - Sicherstellung des kontinuierlichen Wissensaustauschs
 - Strukturiertes Verhandlungsverfahren sollte beibehalten werden
 - Gesamte Dauer des Verfahrens befindet sich in Bezug auf das internationale Projektportfolio im Rahmen
 - Verschlinkung des Vergabeverfahrens an geeigneten Stellen, bspw. durch die Umsetzung von Standardisierungen
 - Optimierung der zeitlichen Struktur durch Verkürzungen / ggf. auch Verlängerungen einzelner Zeitspannen

Zentrale Themen des Zwischenberichts

- Vergütungsmechanismus
 - Vereinfachung der Vergütung durch ein eindeutiges System
 - Werttreiber Verkehrsmengenrisiko kann vom privaten Betreiber getragen werden
 - Konzessionsnehmer hat die Kompetenz, das Risiko einzuschätzen
 - Problematisch sind ggf. zu optimistische Verkehrsprognosen
 - Teilung des Risikos über Verkehrsbänder ist eine probate Ergänzung, verkompliziert jedoch wiederum den Vergütungsmechanismus
 - Strikte Abgrenzung von politischen und technischen/wirtschaftlichen Risiken
 - Einführung einer Durchschnittsmaut; Festlegung der Mautklassen ist vom privaten Betreiber nicht beherrschbar
 - Prüfung des Einsatzes von Verfügbarkeitsmodellen oder der Integration von Verfügbarkeitselementen

Zentrale Themen des Zwischenberichts

- Beteiligung des Mittelstands und weiterer Marktteilnehmer
 - Aus Sicht des Mittelstands stehen einer Partizipation an A-Modell-Projekten logistische, finanzielle und personelle Aspekte entgegen
 - In den bisherigen A-Modell-Pilotprojekten wurden aber durchaus Beteiligungsmöglichkeiten durch Unternehmen des Mittelstands wahrgenommen
 - Erweiterung der Modellpalette mit Projekten für größere Konzerne sowie Projekten für den Mittelstand erscheint sinnvoll

Zentrale Themen des Zwischenberichts

- Wirkung auf den öffentlichen Haushalt
 - 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 gegenwärtig die strukturelle Unterfinanzierung im Haushalt, die wirtschaftlichere Beschaffungsvariante kann nicht gewählt werden, da „Plafond“ nahezu konstant bleibt

Zentrale Themen des Zwischenberichts

- Wirkung auf den öffentlichen Haushalt
 - Damit ist eine konsequente Ausrichtung an der PPP-Quote von 15% nur mit einer Anpassung der Finanzausstattung an die tatsächliche Bedarfssituation möglich
 - Effizienzvorteile aus Projekten nach dem A-Modell (und PPP im Allgemeinen) dürfen nicht zu einer entsprechenden Absenkung der Haushaltsmittel führen
 - Die Erfassung von Kosten für konventionelle Maßnahmen sollte mit vergleichbaren Qualitätsstandards erfolgen, um die Kostentransparenz aller Beschaffungsvarianten zu fördern
 - Für weitere A-Modelle ist bei der bisherigen Finanzausstattung eine Prioritätenliste nach wirtschaftlichen Aspekten und finanzieller Machbarkeit erforderlich

Zentrale Themen des Zwischenberichts

- Nächste Arbeitsschritte und Perspektiven
 - Das A-Modell aufgrund der wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit soll als Betreibermodell für den Ausbau von Autobahnen fortgeführt werden
 - Für eine nachhaltige Marktentwicklung auf der Privaten Seite wird eine ausreichende Anzahl an Projekten angestrebt
 - Die Grundkonzeption des A-Modells sollte beibehalten sowie die Einführung weiterer Modellvarianten geprüft werden, wie bspw. Verfügbarkeitselemente
 - Weitere zwei A-Modell-Projekte sollen im Laufe des Jahres angekündigt werden
 - Zur laufenden Evaluierung der A-Modell-Pilotprojekte wird es nach Vergabe des vierten Projekts einen Endbericht geben