



Die Evaluierung des A-Modells

- Vertiefung des Themas „Verfügbarkeit“ -

Torsten R. Böger

Frankfurt am Main, 26. Juni 2008

Erfahrungen mit Vergütungsmechanismus A-Modell

Wirtschaftlichkeit

- Die Wirtschaftlichkeit der A-Modelle ist gegeben.
- Vorteile sind insbesondere die Lebenszyklusbetrachtung und die Risikoteilung.
- Die Submissionsergebnisse waren positiver als angenommen.

Diskussion

- Das „Pricing“ der A-Modelle reicht nach Aussage der Banken heute an das von Verfügbarkeitsmodellen in „reifen“ Märkten heran.
- Das „politische“ Risiko der Mauthöhenfestsetzung sollte nicht an den privaten Betreiber übertragen werden.
- Das Verkehrsmengenrisiko kann sehr wohl übertragen werden und bietet für beide Vertragsparteien Chancen und Risiken.

Folgerung

- Für die Bedarfssituation hat sich der Vergütungsmechanismus bewährt.
- Die Einführung einer Einheitsmaut kann die Vergütung vereinfachen.
- Vom Markt wird eine Fortsetzung des Modells mit weiteren Projekten erwartet.

Verfügbarkeitsmodelle

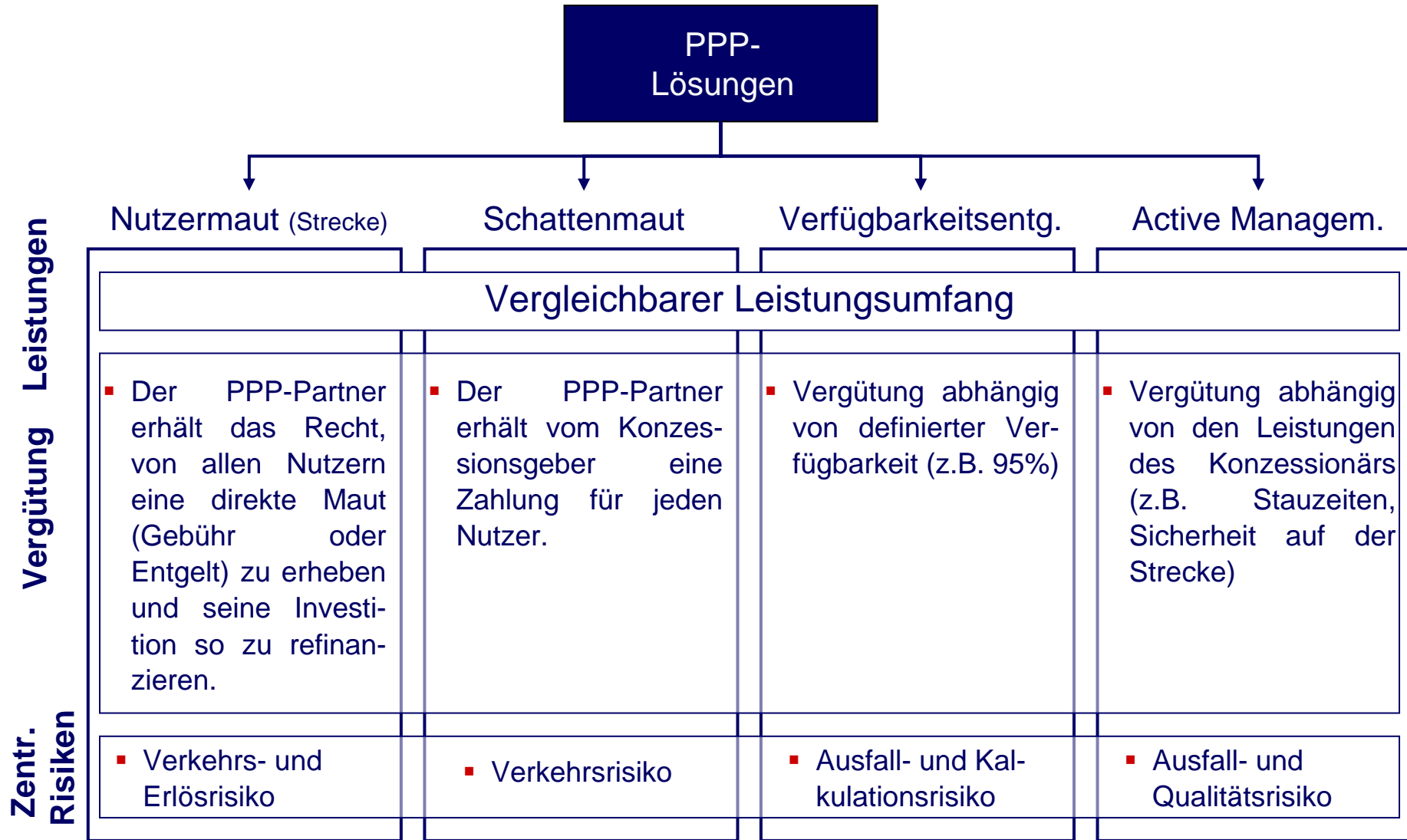
- Verfügbarkeitsmodelle stellen insbesondere aus Sicht der Banken und Investoren einen wichtigen Diskussionspunkt für kommende PPP-Projekte im Verkehrssektor dar.
 - Im Gegensatz zum Verkehrsmengenrisiko lässt sich das Verfügbarkeitsrisiko von privater Seite aus besser beeinflussen
 - Dies kann bei der Refinanzierung ggf. zu günstigeren Konditionen führen
- Verfügbarkeitsentgelte haben sich neben Nutzermaut- und Schattenmautmodellen international als gebräuchliche Vergütungsmechanismen für PPP-Modelle durchgesetzt.
- Man kann nicht von „dem Verfügbarkeitsmodell“ sprechen; es handelt sich eher um eine „Modellfamilie“ mit ganz unterschiedlichen Ausgestaltungsoptionen.

Verfügbarkeitsmodelle

- Erfahrungen liegen (indirekt) auch in Deutschland vor:
 - Strukturell weisen Verfügbarkeitsentgelte eine gewisse Ähnlichkeit auf zu leistungsorientierten Vergütungsmodellen im Hochbau;
Die Belastungen aus der Verkehrsmenge (Nachfrage) haben allerdings im Hochbau- und im Verkehrssektor jeweils sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die Bausubstanz;
 - 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).

- Zentrale Frage für die Anwendung von Verfügbarkeitsmodellen im Verkehrssektor in Deutschland ist
 - Wie wirtschaftlich können Verfügbarkeitsmodelle bspw. für Straßen realisiert werden?

Klassifizierung der PPP-Modelle

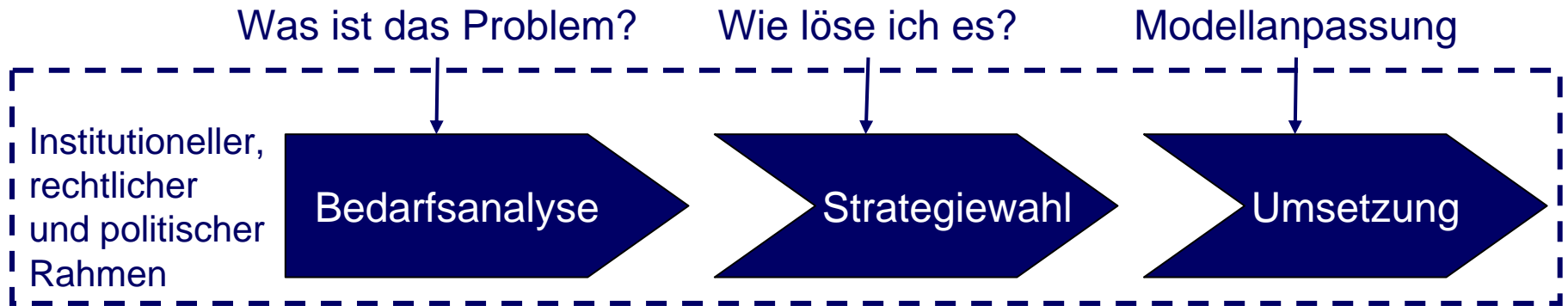


Internationale Entwicklungspfade (Straße)

Land	Großbritannien u. ä.	Skandinavien	Mittelmeerraum
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schlechter (qualitativer) Zustand der öffentlichen Leistungserbringung ▪ Mangelnde Effizienz der bestehenden Verwaltungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitgehend ausgebaute Infrastruktur ▪ Funktionsfähige Verwaltung ▪ Relativ gute Haushaltslage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoher Netzausbaubedarf ▪ Kurze Realisierungszeiträume ▪ Entsprechender Aufbau von Verwaltungsstruktur nicht gewollt
Strategie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Dritter Weg“ ▪ Verwaltung nicht als Erbringer von Leistungen, sondern als Gewährleister 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Effizienz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung des Bedarfs durch weitestgehende Einbindung von Privaten ▪ Einführung Nutzerfinanzier.
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phase 1: Schattenmaut ▪ Phase 2: Verfügbarkeitsentgelt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verfügbarkeitsentgelt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausschreibung von Konzessionen mit Nutzermaut

„Structure follows Strategy“

Die Strategie bestimmt die Modellwahl



- 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.
 - Bspw. Sicherstellung einer dauerhaften und regelmäßigen Qualität der Leistung
- Die **Vergütung** sollte sich **in Abhängigkeit von Leistungen** ergeben, die der Private **direkt beeinflussen** kann.

Verfügbarkeit – Finanzierung und Risikostruktur

- Vergütung aus privater Sicht:
 - Bezugsgrößen für die Vergütung sind bspw. der Streckenzustand und / oder die Nutzbarkeit der Strecke.
 - Die Einnahmen können abhängig von der eigenen Leistung (Verfügbarkeit der Strecke) kalkuliert werden.
- Risikostruktur aus privater Sicht:
 - Die Belastung der Bausubstanz nimmt mit steigender Verkehrsmenge zu; von daher ist das Verkehrsmengenrisiko auch bei Verfügbarkeitsmodellen zu beachten.
 - Dies kann notwendige Anpassungen in der Erhaltungsplanung über den Lebenszyklus zur Folge haben und die Refinanzierungsstruktur verändern.
 - Das Risiko erhöhter Kosten aufgrund einer höheren Belastung wird bei einem Verfügbarkeitsmodell nicht durch Mehreinnahmen abgedeckt.

Verfügbarkeit – Finanzierung und Risikostruktur

- 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.
- Kombinationsmöglichkeiten zur Risikoabfederung und Anreizregulierung:
 - 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.

Anwendung von Verfügbarkeitsmodellen

Bedarfs- situation

- Ausbau von Strecken (ohne Betrieb, Längen \ll 50 km).
- Neubau von Strecken, da meist schlecht zu prognostizieren.
- Ingenieurbauwerke mit hohem Herstellungsrisiko.
- Strecken im Netzzusammenhang (ohne Bau).

Diskussion

- Effizienztreiber sind:
Lebenszyklusbetrachtung, funktionale Ausschreibung und Förderung von Innovationen.
- Die Strategiewahl orientiert sich mehr an Aspekten der Qualität, der Verkehrssicherheit, etc.

Folgerung

- Es liegen noch keine Erfahrungen in Deutschland vor.
- Modellstrukturen und Ausschreibungsleitfäden sind zu entwickeln.
- In zukünftigen WU'en ist die Anwendbarkeit von Verfügbarkeitsmodellen zu prüfen.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

- Herausforderungen für die WU: Ermittlung des „Value for Money“
 - Wie kann die Risikoverteilung optimal gestaltet werden; welche Optimierungen können durch kombinierte Vergütungsmodelle erreicht werden?
 - Wie können Effizienzpotentiale des Privaten antizipiert werden?
 - (Wie) Kann der Vorzieheffekt monetär erfasst werden?
 - Anhand welcher Kriterien kann die Verfügbarkeit gemessen werden und wie kann die Vergütungsform mit der konventionellen Beschaffung verglichen werden?

- Die gewählte Finanzierungsform hat Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit; sie ist abhängig von den Projektzielen der ÖH (z.B.: soll das Projekt maastricht-neutral sein?).

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