



## **Die Rolle der Finanzierung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten**

Torsten R. Böger

Weimar, 18. März 2010



**Die Rolle der Finanzierung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten – folgende Fragen ergeben sich:**

- **Worin unterscheidet sich das Verständnis von Investition und Finanzierung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten im privaten Unternehmen und auf öffentlicher Seite?**
- **Wie können die beiden Sphären sinnvoll und wirtschaftlich zusammengefügt werden?**

## Finanzierung und Investition im Unternehmen

### These:

Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit werden aus unternehmerischer Sicht auf Projektebene als Einheit betrachtet.

1. **Finanzierung:** Bereitstellung finanzieller Mittel zur Durchführung einer Investition
2. **Investition:** langfristiger Mitteleinsatz mit der Absicht, einen vorteilhaften Geldrückfluss zu erreichen
3. **Vorteilhaftigkeit:** Vorteilhaftigkeit von Investitions- und Finanzierungsentscheidungen ergibt sich aus der Betrachtung der gesamten Zahlungsströme, die durch eine Investitions- bzw. Finanzierungsentscheidung ausgelöst werden

## Wirkungen auf Verkehrsinfrastrukturinvestitionen



- **Vorteilhaftigkeit:** „Wenn die gesamten Einnahmen die Ausgaben übersteigen“
- **Zielsetzung der Investitionsrechnung ist am Gewinnmaximierungsprinzip orientiert**
  - Unterschiedliche Verfahren zur Beurteilung von Investitionen
  - Alle entscheidungsrelevanten Zahlungsströme und Risiken werden berücksichtigt
- **Anwendung von Controlling-Instrumenten: Kennziffern zur Steuerung**
  - Bewertung der unterschiedlichen Investitionsprojekte möglich
  - z. B. über die Rendite und andere Kennzahlen

## Finanzierung und Investition im Haushalt

### These:

Entscheidungen über Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit werden auf Projektebene getrennt.

1. **Finanzierung:** Abbildung der Finanzierungskosten im gesonderten Einzelplan
2. **Investition:** Bewilligung der Mittel für Investitionen im jeweiligen Ressorthaushalt
3. **Vorteilhaftigkeit:** Beurteilung unter Berücksichtigung gesamtstaatlicher Kriterien: Nutzen-Kosten Verhältnis (BVWP, Bedarfsplan)

## Wirkungen auf Verkehrsinfrastrukturinvestitionen



- Sachliche und institutionelle Trennung der Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit
- Trennung führt zur gesonderten Betrachtung eines zusammenhängenden Sachverhaltes
- Es existiert keine Investitionen im betriebswirtschaftlichen Sinn
  - Verkehrsinfrastrukturinvestitionen als Ausgabe
  - Ziel, die veranschlagten Mittel auszugeben
- Bei der Beurteilung der Vorteilhaftigkeit spielen Aussagen zur Finanzierung keine Rolle

## Das Instrument der Kameralistik

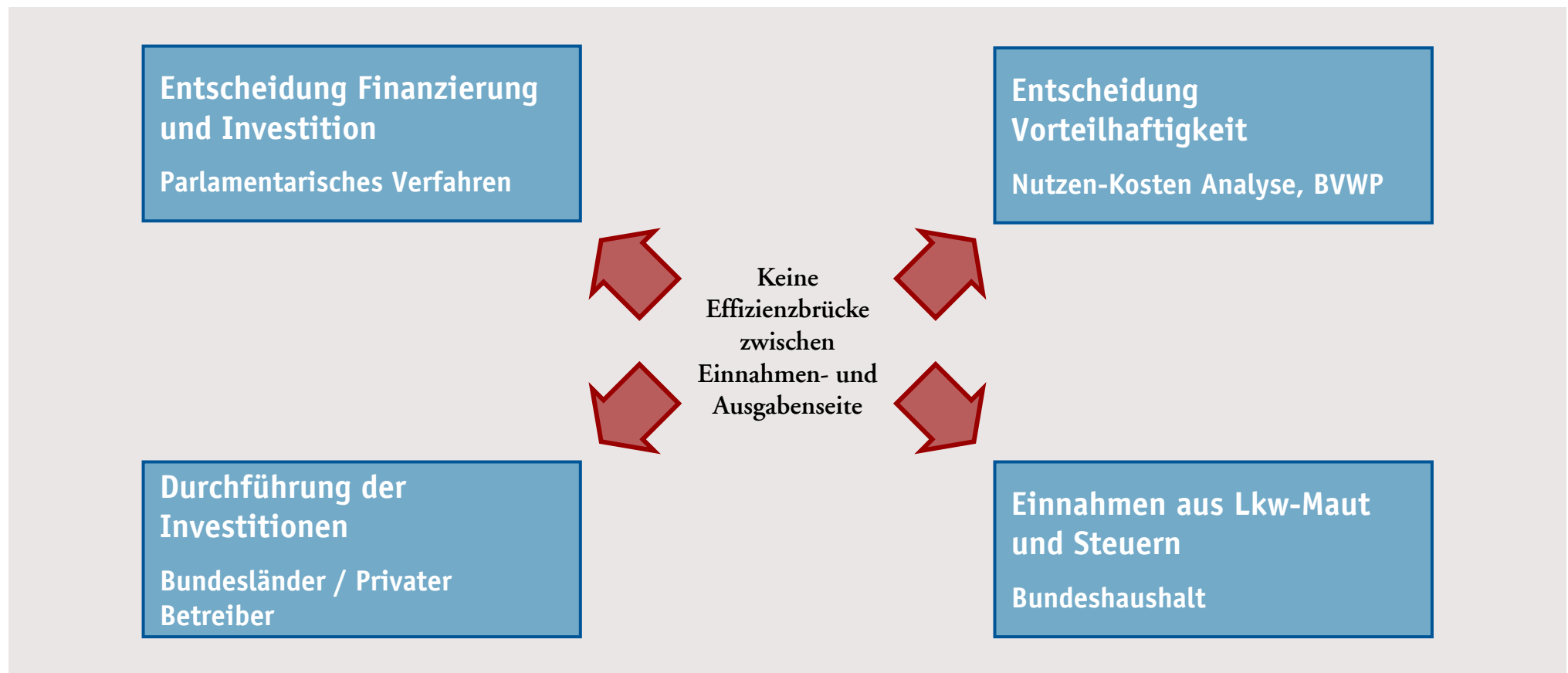
### These:

Die Haushaltsystematik verstärkt die Auswirkungen der Trennung von Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit.

- Grundsatz der Jährlichkeit
  - Große Verkehrsinfrastrukturprojekte umfassen mehrere Haushaltsjahre
  - Zahlungsströme über den Projektlebenszyklus unterliegen der Jährlichkeit
- Risiken werden in der Regel nicht berücksichtigt
- Kein direkter Zusammenhang zwischen Nutzung, Bezahlung und Verwendung der Mittel

## 10. Betriebswirtschaftliches Symposium-Bau, Weimar 2010

### Zusammenfassende Darstellung





## ÖPP im Haushaltssystem

### These:

Die Integration der ÖPP-Projekte in die Haushaltssystematik führt aufgrund der Systemunterschiede zu Problemen.

- **Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau fügen die Bereiche Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit zusammen**
  - Langfristige Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur als Investitionsgut
  - Lebenszyklusbetrachtung (Planung, Bau, Finanzierung, Erhaltung und Betrieb)
- **Behandelt werden diese Projekte im Haushalt nur als Ausgabe**
  - ohne Rechnungswesen
  - ohne Kennzahlen

## Finanzierungskreisläufe auf Projektebene

### Erfahrung:

Finanzierungskreisläufe sind bei A-Modellen erprobt.

- **Die Wirtschaftlichkeit wird gewährleistet durch:**
  - Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur als Investitionsgut
  - Lebenszyklusbetrachtung und Berücksichtigung der Risiken
- **Betreibermodelle setzen dieses Prinzip um**
- **Mit verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreisläufen wird ein Rahmen für die Weiterentwicklung und Optimierung der Beschaffungsvarianten gesichert**

## Finanzierungskreisläufe auf Netzebene

### These:

Der direkte Zusammenhang zwischen Nutzung, Bezahlung und Verwendung der Mittel im Finanzierungskreislauf führt zu einer „natürlichen Wirtschaftlichkeit“.

- Der Finanzierungskreislauf auf Netzebene schafft eine direkte Verbindung zwischen der gesamtstaatlichen Sichtweise und den Vorteilen der unternehmerischen Betrachtungsweise
- Die gesamtstaatliche Sichtweise bleibt Basis für Investitionsentscheidungen
- Teilstrategien zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit können im Rahmen von Finanzierungskreisläufen schrittweise umgesetzt werden:
  - Rechnungslegung
  - Optimierung der Beschaffungsvarianten
  - Einbindung von privatem Kapital

## Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH



**VIFG**  
**VerkehrsInfrastruktur**  
**FinanzierungsGesellschaft mbH**

Georgenstraße 25  
10117 Berlin

Telefon: +49 (30) 5 20 02-62 10  
Telefax: +49 (30) 5 20 02-62 12  
E-Mail: [vifg@vifg.de](mailto:vifg@vifg.de)

**Geschäftsführer**

Torsten R. Böger  
([torsten.boeger@vifg.de](mailto:torsten.boeger@vifg.de))

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10

**Geschäftsführer**

Dr. Michael Zumpe  
([michael.zumpe@vifg.de](mailto:michael.zumpe@vifg.de))

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10