



Maut zur Straße – Finanzierungskreislauf 2011 und Perspektiven

Prof. Torsten R. Böger, VIFG

Weimar, 31. März 2011

Übersicht: Der Weg zum Finanzierungskreislauf Straße



1. Ein Rückblick
2. Maut zur Straße im Haushalt 2011
3. Mögliche Weiterentwicklung des Finanzmanagementsystems (FMS)
4. Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund & VIFG

Maut zur Straße – Finanzierungskreislauf 2011 und Perspektiven

Ein Rückblick – verkehrspolitische Entscheidungen zur Lkw-Maut

2000: Pällmann-Kommission

- Empfehlung eines verkehrsbezogenen Finanzierungskreislauf durch Gewährleistung eines institutionellen Bezugsrahmens zwischen Abgabenlast und Mittelverwendung

2003: VIFG

- Gründung der VIFG auf Basis des VIFGG
- Institutioneller Rahmen für Einführung der Lkw-Maut wurde geschaffen

2005: Lkw-Maut

- Einführung der streckenbezogenen Maut für schwere Lkw
- Maut wird für Straße (58%), Schiene (30%) und Wasserstraße (12%) verwendet

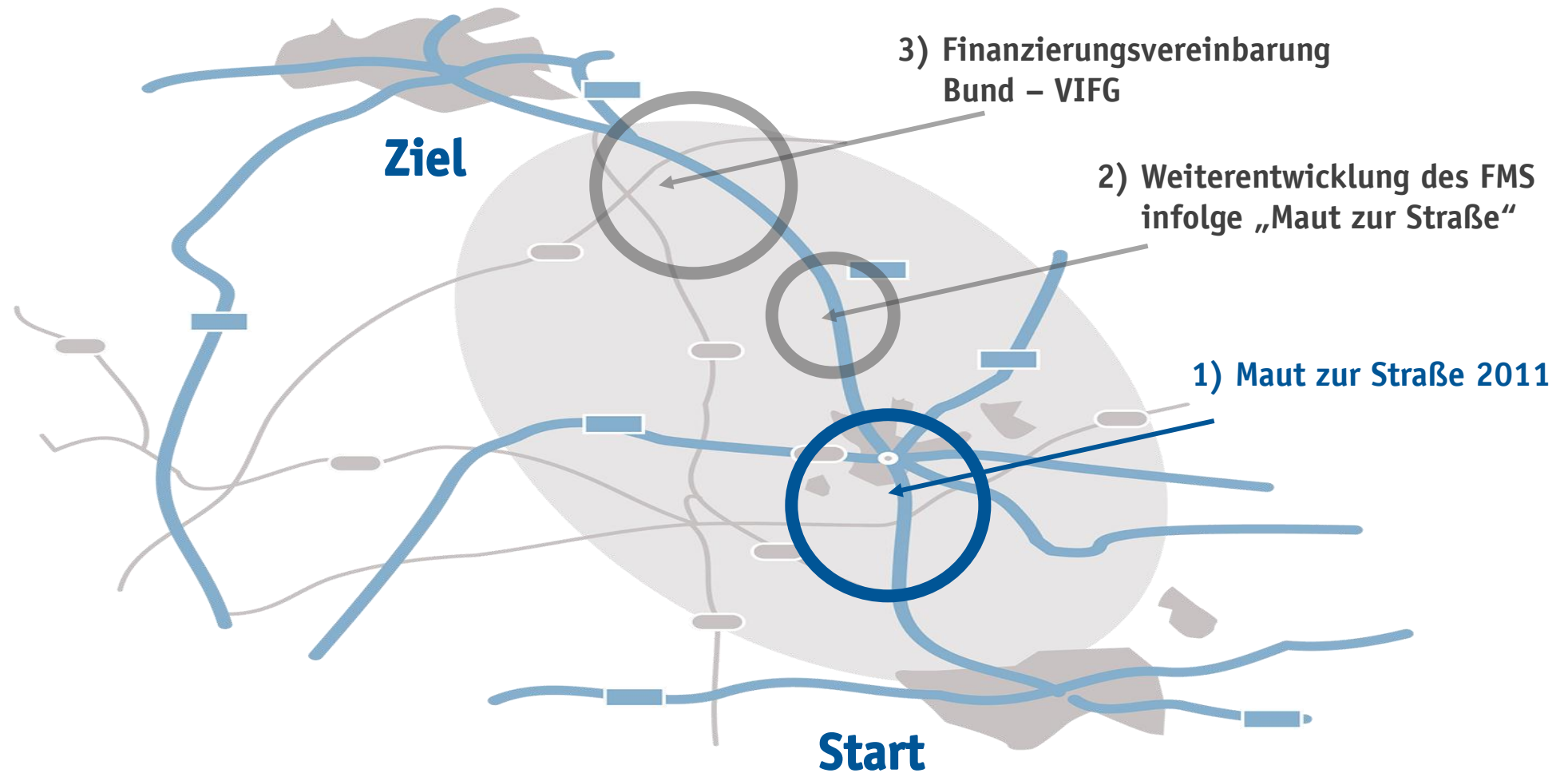
2009: Koalitionsvertrag

- Planungs- und Finanzierungssicherheit für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen
- Prüfung und Herstellung eines „Finanzierungskreislauf Straße“

2011: Maut zur Straße im Haushalt

- Erster Schritt zum Finanzierungskreislauf
- Alle Mauteinnahmen werden für Investitionen in die Bundesfernstraßen verwendet

Der Weg zum Finanzierungskreislauf Straße



Maut zur Straße in 2011 – Die wesentlichen strukturelle Änderungen

- **Voraussichtlich 3,5 Mrd. € Nettomaut für Investitionen in die Bundesfernstraßen in 2011**
- **Erstmalig werden alle wesentlichen Zahlungen für investive Maßnahmen zum Bau und Erhalt der Bundesautobahnen ausschließlich über das Finanzmanagementsystem (FMS) der VIFG realisiert (strukturelle Abbildung im Haushalt 2011)**
- **Es liegen tagesaktuelle Daten über die Ist-Größen für einzelne Maßnahmen vor**
- **Vor der Umstellung konnten aufgrund der Mischfinanzierung der Projekte (aus Haushalts- und Mautmitteln, Kap. 1202, Tgr. 05 und Kap. 1210) maßnahmenbezogene Ausgaben unterjährig nicht ermittelt werden**
- **Die Finanzierung der Bundesstraßen erfolgt weiterhin aus Haushalts- und Mautmitteln (Mischfinanzierung)**

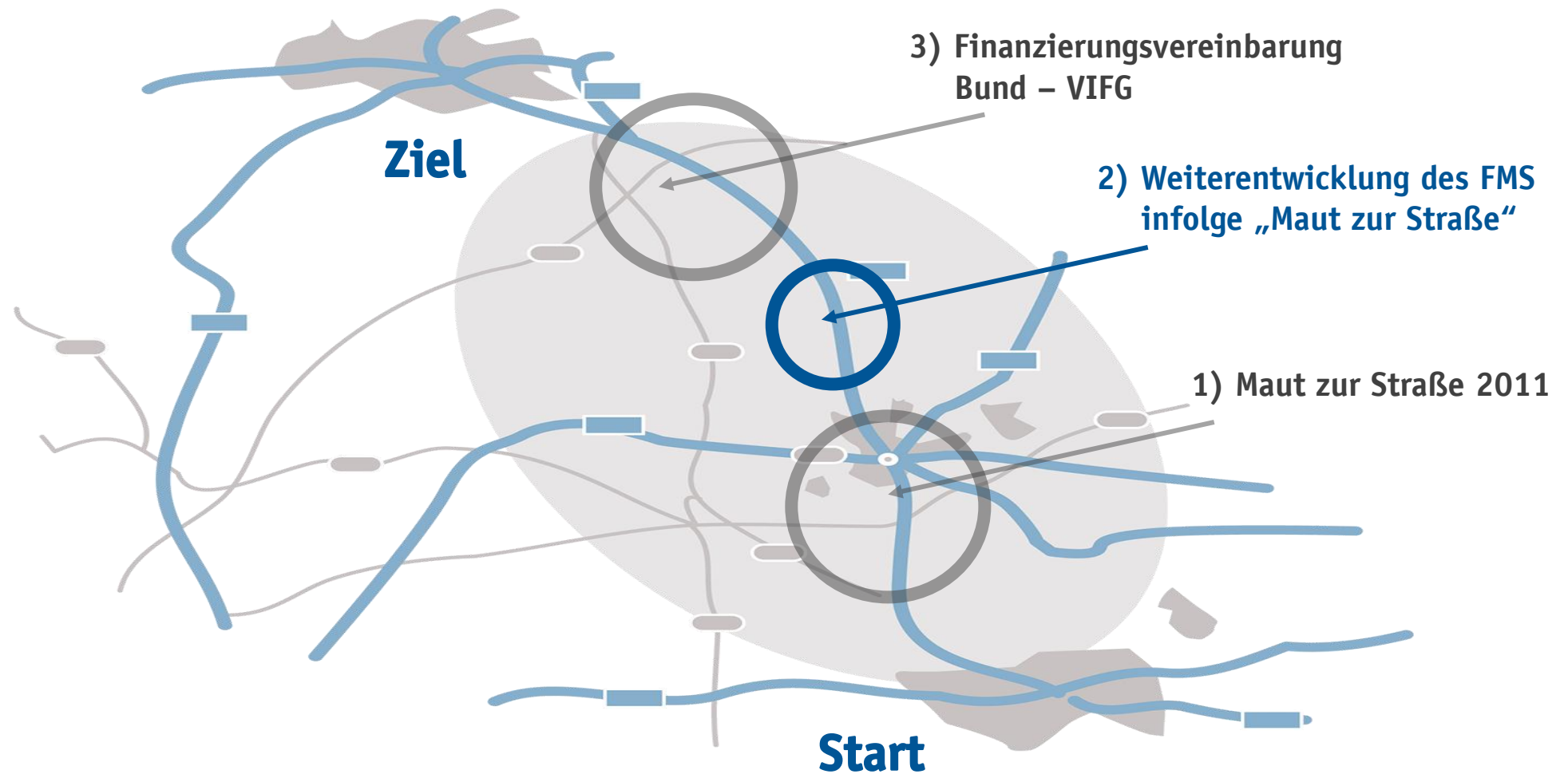
Maut zur Straße in 2011 – Das Finanzmanagementsystem (FMS)

- **Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs**
- **Transparenz über Verwendung der Mautmittel**
 - Maßnahmenbezogene, tagesaktuelle Buchung und Dokumentation der Ausgaben
 - Haushalt gibt lediglich Auskunft über jährl. Ist-Ausgaben und für das Haushaltsjahr geplante Ausgaben
 - Keine projektspezifische Gesamtbetrachtung
- **Reporting für die Bundesfernstraßen**
 - Monatsberichte, Quartalsberichte zur Entwicklung der Mauteinnahmen und mautfinanzierter Investitionen
- **Systemnutzung und -betreuung**
 - Rund 500 Nutzer aus 16 Bundesländern und von der DEGES nutzen das System
 - Rechnungswesen-System basierend auf Standard ERP-Software SAP, nahezu beliebig erweiterbar

Maut zur Straße in 2011 - Was wurde bisher erreicht?

- „Maut zur Straße im Haushalt 2011“ ist ein erster Schritt zum Finanzierungskreislauf (+)
- Grundlage für die Organisation einer effektiven und effizienten Bereitstellung der Bundesfernstraßen (+)
- Stärkere Mautzweckbindung, erhöhte Datenqualität und Transparenz werden erreicht (+)
- Das sogenannte „Mautrisiko“ der Haushaltsplanung besteht durch die Umstellung „Maut zur Straße“ ausschließlich für den Verkehrsträger Straße (-)

Der Weg zum Finanzierungskreislauf Straße



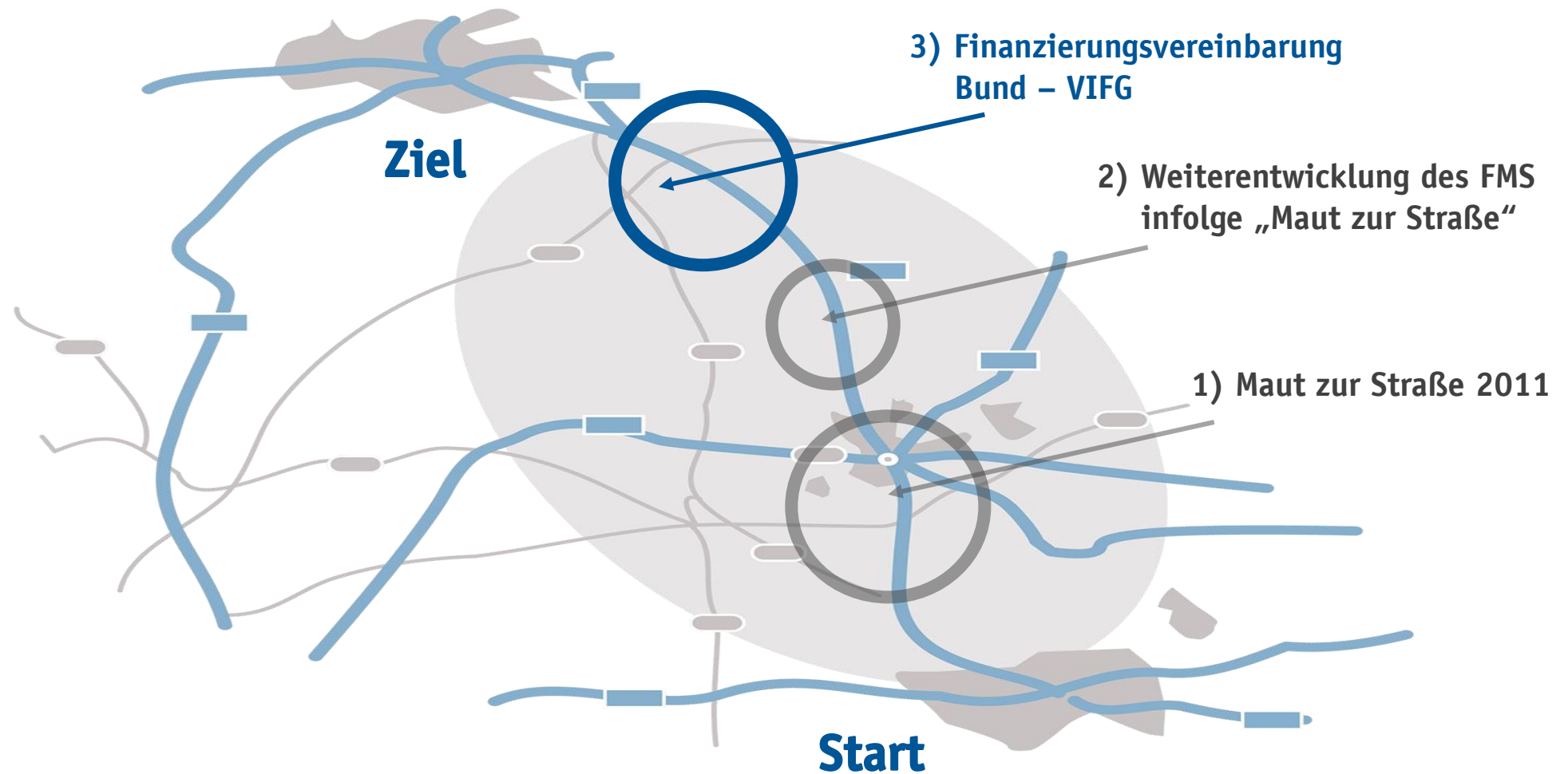
Mögliche Weiterentwicklung des FMS

- **Das FMS ist um Planungsdaten erweiterbar, um alle zahlungsrelevanten Vorgänge bezüglich einer bestimmten Maßnahme abzubilden**
 - Projektspezifische Budgets können festgelegt und Soll/Ist-Vergleiche dokumentiert werden
 - Eine darauf aufbauende Planung, Steuerung und Kontrolle ist möglich
- **Möglichkeit, auf Basis valider und konsistenter Daten ein umfassendes Informationssystem für die Bereitstellung der Bundesfernstraßen aufzubauen**
- **Möglichkeit, Berichte aus einem standardisierten System für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit bereitzustellen**

Mögliche Weiterentwicklung des FMS – Die Auswirkungen für ÖPP

- **Vertragsmanagement: A-Modelle**
 - Projektbegleitende Dokumentation und -kontrolle (Nachgelagerte WU)
 - Technische, zahlungsstromorientierte Berichterstattung für die Projekte
- **„Maut zur Straße“ ermöglicht auch für die konventionelle Beschaffung die Festlegung projektspezifischer Budgets und Dokumentation von Soll/Ist-Vergleichen im FMS**
 - Der Bauablauf und die Liquidität eines Projektes können abgebildet werden
 - Ein valider Vergleich zwischen ÖPP und konventioneller Beschaffung wäre möglich
- **Im Rahmen der A-Modelle sind verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe bereits erprobt**

Der Weg zum Finanzierungskreislauf Straße



Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund & VIFG – Die Ziele

- **Planungssicherheit wird geschaffen**
 - Mit einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und VIFG wird die zwingend erforderliche mehrjährige Planungssicherheit für Straßenverkehrsinvestitionen erreicht
- **Volkswirtschaftliche Nutzeneffekte werden generiert**
 - Vorrangige Maßnahmen nach BVWP können früher realisiert werden
- **Erhaltung wird gewährleistet**
 - Durch eine betriebswirtschaftliche Sicht auf die Projekte und eine lebenszyklusorientierte Planung wird eine optimale Erhaltung der Bundesfernstraßen gesichert

Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund & VIFG – Die Ziele

- **Kreditfinanzierung ermöglicht betriebswirtschaftliche Investitionsprozesse**
 - Kredite zur betriebswirtschaftlich optimierten Realisierung von Maßnahmen werden aus der Maut zurückgeführt
 - Eine langfristige Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur als Investitionsgut wird ermöglicht
 - Anreiz- und Kontrollmechanismen werden eingesetzt
- **Effiziente Projektrealisierung wird möglich**
 - Projekte werden betriebswirtschaftlich messbar
 - Projektspezifische Finanzplanung / gesicherte Liquidität

Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund & VIFG – Die Umsetzung

- **Die Finanzierungsvereinbarung umfasst**
 - Langfristige Zuweisung der Maut an die VIFG
 - Im Gegenzug verpflichtet sich die VIFG zur Finanzierung vorrangiger Projekte
- **Weitere Charakteristika der Finanzierungsvereinbarung**
 - Mit einer Finanzierungsvereinbarung wird das Mautrisiko der Straße für den Bund reduziert
 - Der Finanzierungskreislauf kann staatschuldenrechtlich und unter dem Gesichtspunkt der Maastricht-Kriterien „staatsfern“ organisiert werden
 - Das Regime der Mauterhebung nach dem ABMG und die eigentumsrechtlichen Verhältnisse an den Bundesautobahnen bleiben unangetastet
- **Dieser Ansatz bietet eine strukturelle Lösung und verbessert die Planungssicherheit sowie die Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten**

Finanzierungsvereinbarung - Auswirkungen auf ÖPP-Projekte und WU

- **Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterstellt derzeit gleiche Rahmenbedingungen für PSC und PPP-Variante (Leistungssoll, Finanzausstattung, etc.)**
- **Ungleiche Rahmenbedingungen und Systemunterschiede bei privaten Unternehmen und öffentlicher Hand erschweren den direkten barwertigen Vergleich**
- **Langfristiges Ziel: Rechnungswesen Straße als „gleicher Nenner“ für PSC und PPP**
 - Ein vollständiges Rechnungswesen für die Bundesfernstraßen kann Kosten- und Leistungsstrukturen für die konventionelle Beschaffung transparent machen
 - Eine belastbare Datenbasis für die WU kann geschaffen werden
- **Die teilweise kritische Diskussion über ÖPP kann versachlicht werden**

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

Geschäftsführer

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

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10

Geschäftsführer

Robert Scholl
(robert.scholl@vifg.de)

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10