

Spannende PPP-Entwicklung in der Verkehrsinfrastruktur in D

Welche Rolle spielt die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) bei der Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten? Und in wie weit ist sie in die Umsetzung von PPP-Projekten involviert? Diese und andere Fragen hat uns Torsten R. Böger, einer der beiden Geschäftsführer der VIFG, Berlin, beantwortet.

→ Eine Aufgabe der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ist die Verteilung des Gebührenaufkommens aus Maut und Schifffahrtsabgaben zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes (Straße/Schiene/Wasserstraße) inklusive Erhaltungs- u. Unterhaltungsaufwendungen. Wie viel Geld steht Ihnen denn zur Verfügung?

Für 2006 sind die Mauteinnahmen – nach Abzug des Betreiberentgelts für die Mauterhebung – auf 2,2 Mrd. EUR im Haushalt veranschlagt. Dieser Betrag wird dann für die verschiedenen Verkehrsträger verwendet. Mit 1,1 Mrd. EUR wird die Hälfte der Mautgelder in Bundesfernstraßen investiert, der Rest in Bundesschienenwege (0,81 Mrd. EUR) und in Bundeswasserstraßen (0,26 Mrd. EUR).

Und wie viel Geld haben Sie aus Nutzergebühren für Bundeswasserstraßen eingenommen?

Auf Bundeswasserstraßen werden derzeit keine Nutzergebühren erhoben, die der Bundesrepublik zur Verfügung stehen und somit von der VIFG zu verwalten wären. Daher haben wir aus dieser Quelle keine Gelder eingenommen.

Warum werden die Trasseneinnahmen der Schiene nicht einbezogen?

Die Trassenpreise werden in einem eigenen System innerhalb des DB-Konzerns ermittelt, erhoben und verteilt. Obwohl dieses System im Grunde auch wie eine Bemaßung funktioniert, werden diese anders als die Maut nicht als Einnahmen im Bundeshaushalt ausgewiesen. Daher werden die Einnahmen aus Trassenentgelten und der Lkw-Maut getrennt bewirtschaftet.

Mit der VIFG sollte eine integrierte Finanzierungsgesellschaft geschaffen werden,

die verkehrsträgerübergreifend handelt. Ist das sinnvoll?

Es ist richtig, dass der Gesetzgeber mit der Schaffung einer „integrierten“ Gesellschaft – also einer einzigen Gesellschaft mit Zuständigkeit für Schiene, Straße und Wasserstraße – über die Empfehlungen der „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hinausgegangen ist. Aus unserer Sicht hat diese Konstruktion einen klaren Vorteil: Wir können Mautmittel, die von einem Verkehrsträger nicht verbraucht werden, für Investitionen anderer Verkehrsträger einsetzen. Anders als bei Haushaltsmitteln können nicht eingesetzte Mautgelder am Ende des Jahres nicht verfallen. Neben der Möglichkeit, diese Mittel auf andere Verkehrsträger umzuschichten, können diese auch auf spätere Jahre übertragen werden. Beides zusammen führt im Ergebnis dazu, dass es mehr Ver-

kehrsinvestitionen gibt. Somit ist die VIFG der Garant dafür, dass die Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur zweckgebunden eingesetzt werden.

Haben Sie schon einmal Mittel innerhalb eines Abrechnungszeitraums nicht ausgeben können?

Nein, das ist noch nicht vorgekommen. Umschichtungen zwischen den Verkehrsträgern haben wir aber schon in jedem Geschäftsjahr umfangreich vorgenommen und damit zu einer höheren Investitionseffizienz beitragen können.

Das zweite Tätigkeitsfeld der VIFG ist die Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten (PPP). Welches Projekt ist derzeit am weitesten gediehen?

Von den vier Autobahnprojekten des A-Modells, für die das Vergabeverfahren bereits begonnen wurde, ist der Ausbau der A8 zwischen Augsburg und München zeitlich am weitesten fortgeschritten. Anfang Juni sind die Angebote von vier Bietergruppen eingegangen.

Die VIFG ist zugleich das PPP Kompetenzzentrum Verkehr. Und welche Rolle spielt die PPP Task Force des BMVBS? Wie hängen VIFG und Task Force zusammen?

Die VIFG ist das PPP Kompetenzzentrum für alle Fragen der Verkehrsinfrastruktur. So unterstützt die VIFG auch auf Bundesebene das Verkehrsministerium bei allen Fragen zu PPPs im Verkehrsbereich. Mit der PPP Task Force des Bundes arbeiten wir im Rahmen des föderalen Kompetenznetzwerks an vielen Punkten sehr eng und gut zusammen, gerade auch im Bereich sektorübergreifender Fachthemen, wie beispielsweise bei der Erstellung von Leitfäden zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

VITA

Torsten R. Böger
Diplom-Volkswirt

Jahrgang 1961; Studium der Volkswirtschaftslehre an den Universitäten Münster und Köln; beruflicher Start bei einer überregionalen Privatbank im Kreditgeschäft, später in den Bereichen M&A, Projektfinanzierung und strategische Beratung von Finanzstrukturmaßnahmen; dann beschäftigt bei zwei international aufgestellten Unternehmensberatungen, zuletzt als Leiter eines Bereichs Infrastructure Finance mit den Beratungsfeldern Project Finance und Public Private Partnership; seit 2001 zudem Lehrbeauftragter für Projektfinanzierung und PPP an der TU Braunschweig; seit 2003 Geschäftsführer der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH; hat u. a. am 2003 veröffentlichten Gutachten „Public Private Partnership im öffentlichen Hochbau“ mitgearbeitet, welches vom BMVBS in Auftrag gegeben wurde.



Welche Aufgaben hat das PPP Kompetenzzentrum Verkehr noch?

Als PPP Kompetenzzentrum für den Verkehrssektor nimmt die VIFG verschiedene Aufgaben insbesondere für das BMVBS wahr, und zwar in allen Phasen der Realisierung von PPP-Projekten. Die VIFG unterstützt also die öffentlichen Projektträger bei der Auswahl, Vorbereitung und Umsetzung von PPP-Maßnahmen sowie bei der Beurteilung bestehender und geplanter PPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Hinblick auf ihre Effizienz und Machbarkeit.

Neben diesen Projektarbeiten leisten wir aber auch Grundsatzarbeiten wie die systematische Weiterentwicklung innovativer privatwirtschaftlicher Organisations- und Finanzierungsmodelle und die Bündelung, Aufbereitung und Dokumentation von Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen Public Private Partnership-Projekten im Verkehrssektor. Schließlich nehmen wir noch eine Scharnierfunktion zwischen öffentlicher und privater Seite wahr, indem wir einen Wissensaustausch und -transfer zwischen interessierten Institutionen und Personen aus dem öffentlichen Sektor, der Privatwirtschaft sowie der Wissenschaft ermöglichen.

Was ist für Sie der größte Vorteil, den die Finanzierung von Infrastrukturprojekten in Form von PPPs bietet?

Zunächst ist wichtig, dass PPPs primär Organisationsmodelle sind, wobei die Frage der Finanzierung dann maßgeschneidert zu entwickeln ist. Drei Dinge werden dadurch erreicht: Die öffentliche Hand betrachtet ihre Bedarfe projekt- und damit lebenszyklusbezogen. Dadurch werden die langfristigen Auswirkungen von Investitionsentscheidungen besser erkannt und entsprechend berücksichtigt. Zweitens wird ein Innovationsmechanismus in der öffentlichen Beschaffung implemen-

tiert, so dass das Innovationspotenzial des Marktes ausgeschöpft werden kann. Mit anderen Worten: Durch die Realisierung von PPP-Projekten kann die öffentliche Hand auch etwas dazulernen, was sie dann auch bei konventionellen Projekten umsetzen kann.

Drittens schließlich werden in einem PPP-Projekt die Risiken, die natürlich mit jedem Projekt – auch einem konventionellen! – verbunden sind, zwischen den PPP-Partnern geteilt. Dabei wird jedes Risiko von demjenigen Partner getragen, der es am besten „managen“ kann. Dieses Prinzip führt insgesamt zu Effizienzsteigerungen.

Alle drei Faktoren sind Auswirkungen des Wettbewerbs, in dem jedes PPP-Projekt zu vergeben ist. Grundsätzlich ist die Realisierung von PPP-Projekten Teil einer Verwaltungsmodernisierung, die darauf abzielt, den volkswirtschaftlichen Nutzen zu vergrößern.

Warum sind andere Länder in Sachen PPP schon viel weiter als Deutschland?

Das hat zunächst einen ganz einfachen Grund: Andere Länder, insbesondere Großbritannien, haben früher mit PPP angefangen. Darum haben diese Länder nun einige Jahre Vorsprung. Das ist aber auch eine gute Situation für Deutschland: Wir können nun aus den Erfahrungen dieser anderen Länder für unsere eigenen Projekte lernen.

Wichtig dafür ist es jedoch, dass sich auch in Deutschland eine PPP-Kultur entwickelt, wie es sie im anglo-amerikanischen Raum gibt. Dort ist die Projektfinanzierung weiter ver-

breitet – und das dritte „P“, also die Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und privatem Partner, konnte sich durch eine Vielzahl von Projekten schon weiter entwickeln.

Einige deutsche Projekte gibt es ja bereits, etwa Herrentunnel und Warnowquerung. Doch hier stimmen die Einnahmen nicht mit den Prognosen überein, unter anderem wegen möglicher Ausweichstrecken. Was kann hier getan werden?

Schauen wir auf den Warnowtunnel: Hier wurde kürzlich die Vertragslaufzeit von 30 auf 50 Jahre verlängert, um das Projekt der tatsächlichen wirtschaftlichen Lage, also der Verkehrsentwicklung, anzupassen. So kann durchaus eine flexible Projekt- und Vertragsstruktur erreicht werden. Diese Aspekte sind bei künftigen nutzerfinanzierten PPP-Modellen noch stärker zu betrachten.

Wie sehen Sie die Bedeutung von PPP-Projekten heute und künftig in Deutschland?

Wir sind erst am Anfang einer spannenden Entwicklung und müssen im ersten Schritt erst noch belegen, dass PPPs wirklich gute Ergebnisse erzielen können. Dies versuchen wir an Hand der schon genannten Pilotprojekte – die im Übrigen ein viel geringeres Finanzvolumen haben als vergleichbare Projekte im Ausland. Wenn diese Projekte gut laufen, kann es auch in Deutschland größere Vorhaben geben. In anderen Ländern wird heute über den Betrieb von gesamten Infrastruktursystemen nachgedacht, nicht nur über einzelne Autobahnabschnitte.

Welche Voraussetzungen müssen dafür geschaffen werden?

Wir brauchen eine breitere Diskussion, um die Ängste auf allen Seiten zu bekämpfen. Partnerschaft bedeutet, zu verstehen wie auf der jeweils anderen Seite gedacht wird und gehandelt werden muss.

Ganz entscheidend ist aber noch ein anderer Punkt: Bisher fehlt in Deutschland eine Kommunikationsplattform, auf der die wesentlichen Dinge stattfinden bzw. kundgetan werden. Heute sind alle Informationen noch sehr verstreut und nur mühsam zusammenzutragen. Auch an der Verbesserung der Transparenz arbeiten wir.

Herr Böger, vielen Dank für das Gespräch. ←

VIFG

Die VIFG ist eine Gesellschaft privaten Rechts (GmbH) mit einem Aufsichtsrat aus Mitgliedern verschiedener Ministerien. Sie befindet sich im Eigentum des Bundes und geht zurück auf eine Idee der so genannten Pällmann-Kommission, der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Die VIFG wurde 2003 auf Basis des „Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen“ (VIFG-Gesetz) gegründet und nahm Anfang 2004 ihre Arbeit auf. Weitere Informationen finden Sie unter www.vifg.de