

Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept

Professor Torsten R. Böger, VIFG mbH

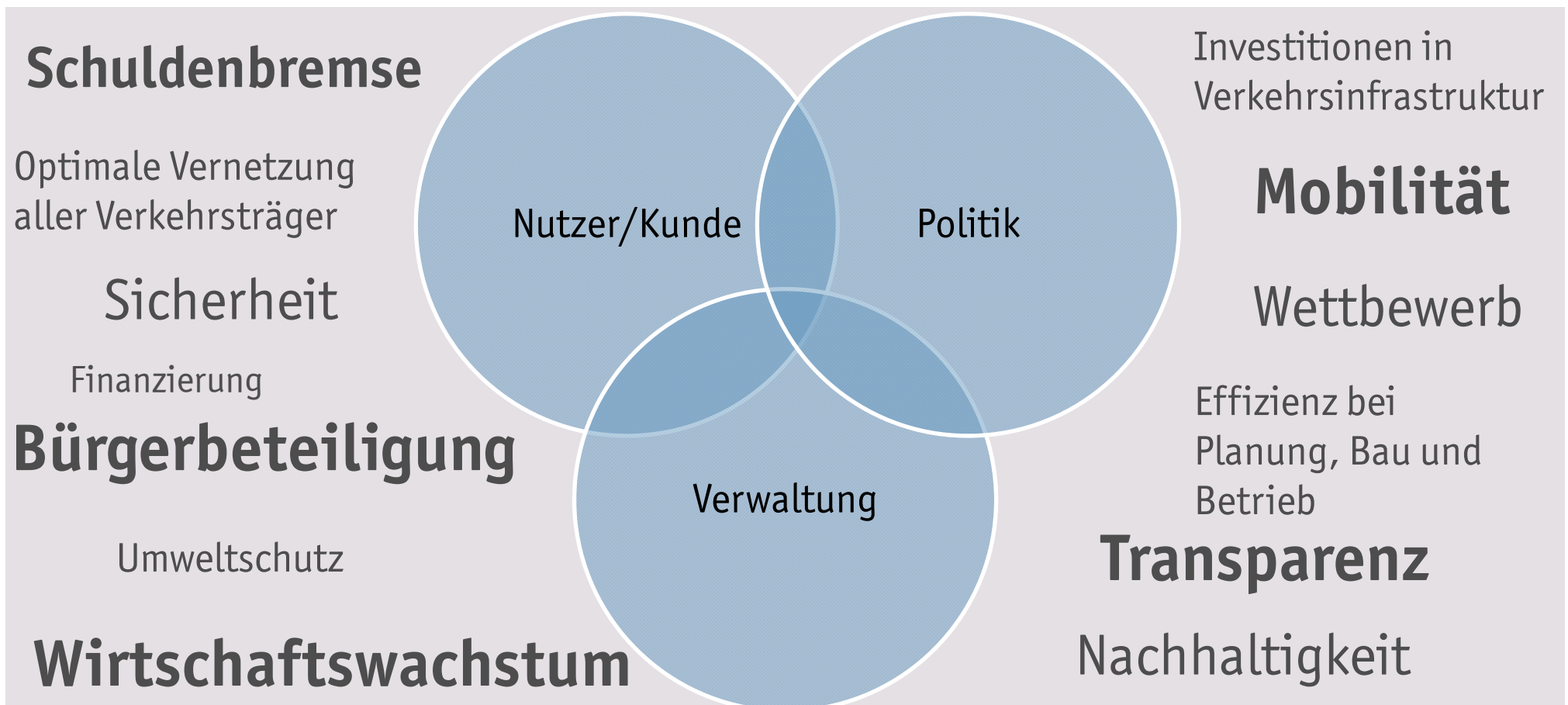
VerkehrsInfrastrukturFinanzierungsGesellschaft mbH

Symposium „Nachhaltigkeit in der Bahntechnik – Belastung oder Mehrwert?“

Dresden, 19. April 2013

Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sicherstellen



Bundesfernstraßen



- **Im Vordergrund stehen Erhaltung und Ausbau**
- **Bestehendes Bundesfernstraßennetz**
 - 12.800 km Autobahnen
 - 39.700 km Bundesstraßen
- **Bruttoanlagevermögen gemäß Wegekostengutachten**
 - Bundesautobahnen rund 177 Mrd. €
 - Bundesstraßen rund 184 Mrd. €
- **Gesamtinvestitionsbedarf Bundesfernstraßen gesamt: mindestens 8Mrd. € p.a. (auf Basis des Wegekostengutachtens)**

LKW-Maut auf Bundesautobahnen

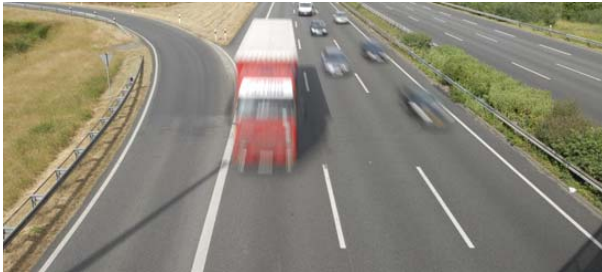


- Einnahmen aus der Lkw-Maut(> 12 t) auf Bundesautobahnen – Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG):

2009	2010	2011	2012	2013 (Plan)
4,325 Mrd. €	4,510 Mrd. €	4,477 Mrd. €	4,612 Mrd. €	4,520 Mrd. €

- **Mauthöhe abhängig von**
 - Fahrleistung
 - Zahl der Achsen und Emissionsklasse
- **Zweckbindung des Mautaufkommens für**
 - Bundesfernstraßenbau
 - Betrieb des Systems
 - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- **Mautaufkommen steht dem Bund zu, Einnahmen und Ausgaben werden im Bundeshaushalt dargestellt und von der VIFG bewirtschaftet**

Die Rolle der Finanzierung



- **Allgemein Begriff Finanzierung:
Bereitstellung von Finanzmitteln**
- **Aber: Das ist nur eine Aufgabe von
Finanzierung!**
- **Unterschiedliches Verständnis in
Privatwirtschaft und Kameralistik**

Finanzierung - Öffentliche Perspektive

- Entscheidungen über Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit sind auf Projektebene sachlich und institutionell getrennt

Finanzierung	Abbildung der Finanzierungskosten im gesonderten Einzelplan
Investition	Bewilligung der Mittel für Investitionen im jeweiligen Ressorthaushalt
Vorteilhaftigkeit	Beurteilung unter Berücksichtigung gesamtstaatlicher Kriterien (Kosten-Nutzen-Verhältnis)

Prinzipien und Grenzen der Haushaltsfinanzierung



- **Non-Affektationsprinzip (Steuer- und Gebühreneinnahmen sind unabhängig von der Einnahmequelle zu verwenden)**
- **Prinzip der Jährlichkeit (Ein Haushalt ist für jedes Kalenderjahr aufzustellen)**
- **Liquiditätsorientierung und mangelnder Leistungsbezug**
- **Keine betriebswirtschaftlichen Informations- und Steuerungsinstrumente**
- **Interessenkonflikte durch unterschiedliche Anreizstrukturen**

Finanzierung - Privatwirtschaftliche Perspektive

- Finanzierung, Investition und Vorteilhaftigkeit werden auf Projektebene als Einheit betrachtet

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

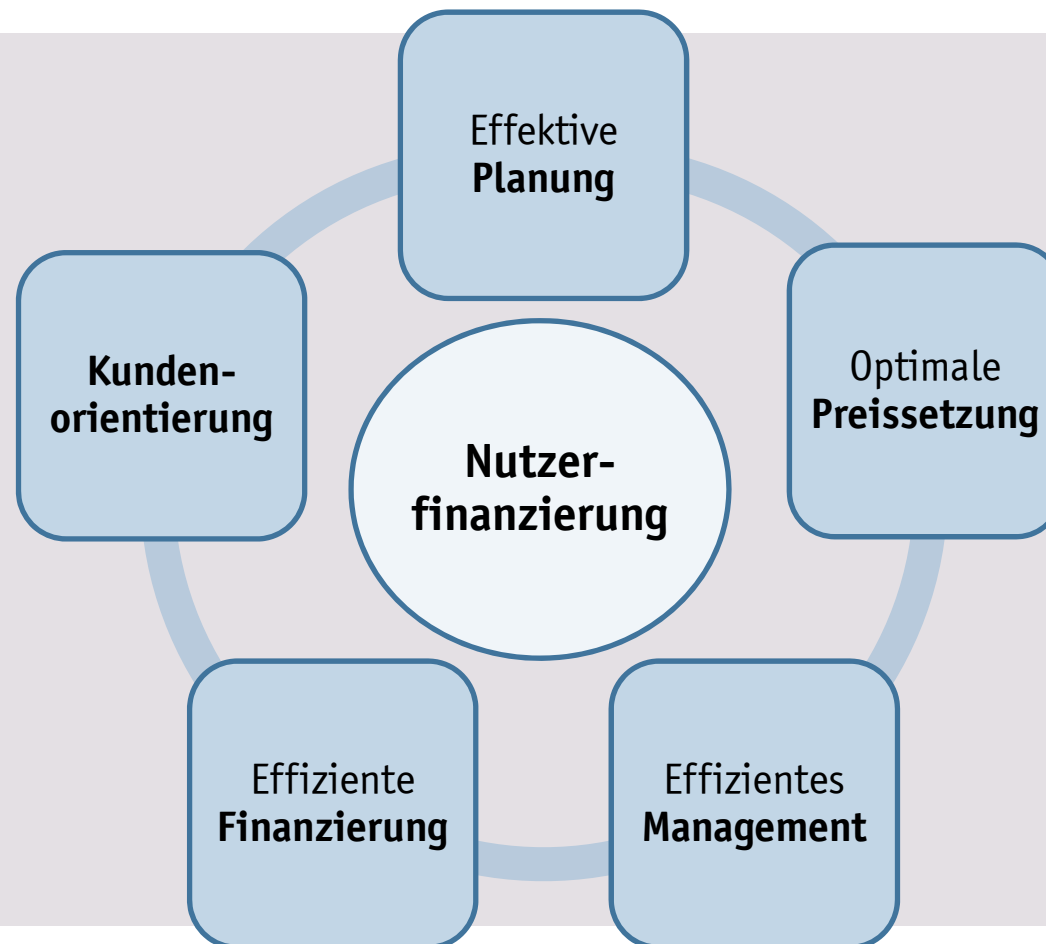
Potential der Nutzerfinanzierung

➔ **Verknüpfung der beiden Sphären sinnvoll und wirtschaftlich durch einen umfassenden Ansatz der Nutzerfinanzierung**

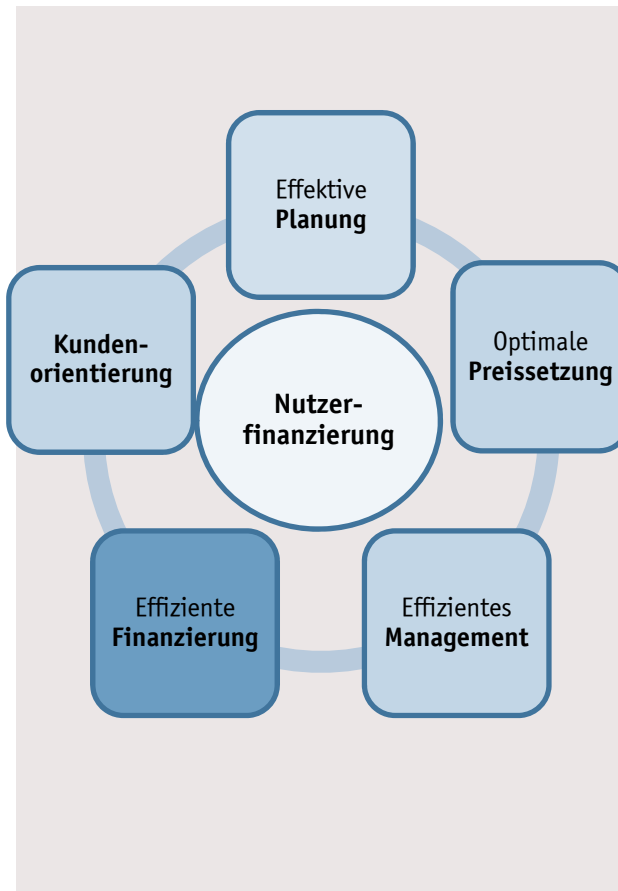
Prinzipien der Nutzerfinanzierung:

- Prinzip der Gegenleistung: Die Erhebung von Gebühren erfordert als Gegenleistung die Bereitstellung einer leistungsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur
- Steuerliche Zweckbindungen bergen dagegen ein hohes Unsicherheitspotential
- Starke Zweckbindung ist notwendig, um einen geschlossenen und kostendeckenden Finanzierungskreislauf aufzubauen
- Finanzierungskreislauf beruht auf den tatsächlichen Wegekosten
- Angebot orientiert sich an der Nachfrage

Die 5 „Verkehrsregeln“ der Nutzerfinanzierung

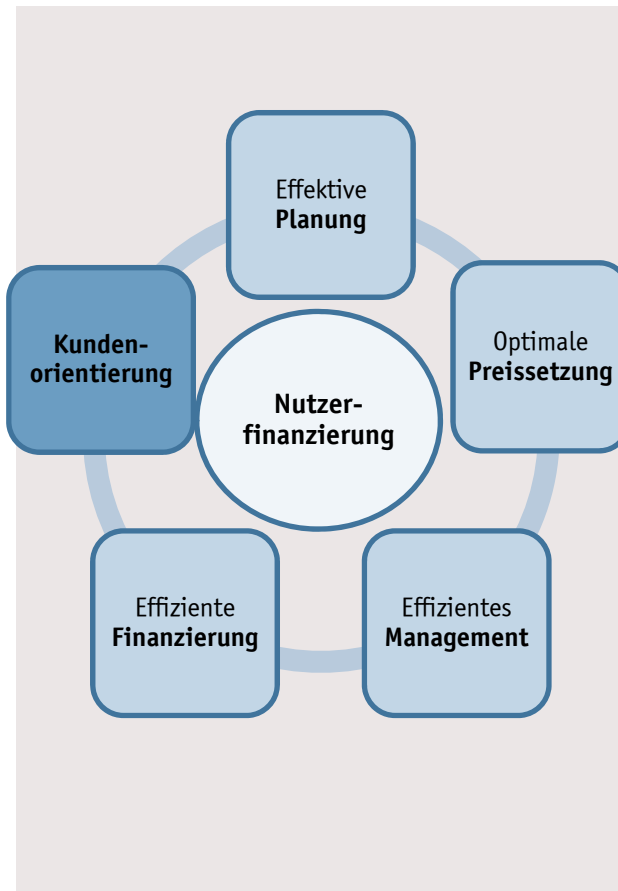


Effiziente Finanzierung



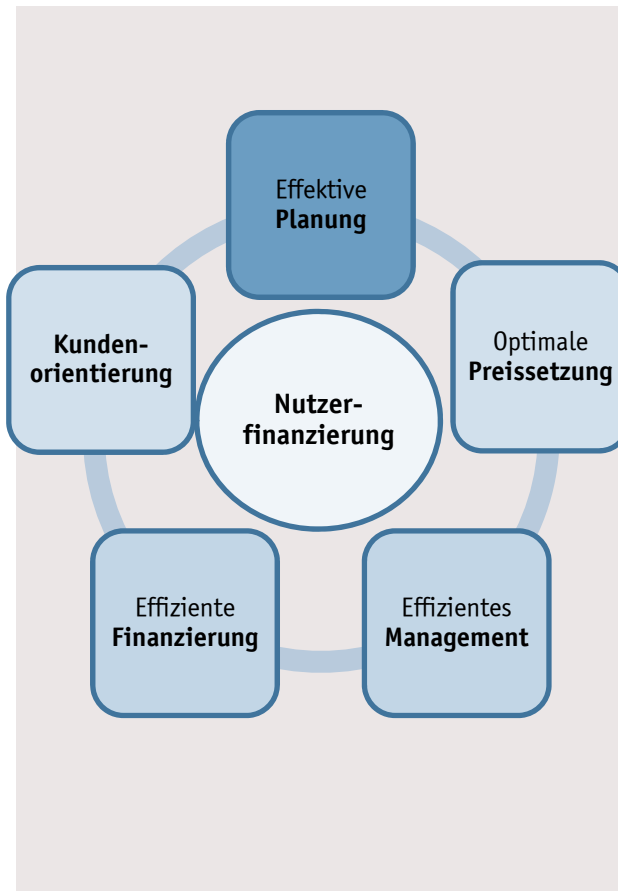
- **Betriebswirtschaftliche Kontroll- und Steuerungseinheit aufbauen**
- **Investitionen kosteneffizient durchführen**
 - Implementierung von Erhaltungsstrategien
 - Optimierung der Bauabläufe
- **Planmäßigen Liquiditätsfluss garantieren**
- **Lebenszyklusorientierte Planung umsetzen**
- **Einsatz von Anreiz- und Kontrollmechanismen (z.B. durch Einsatz Privater in den Herstellungsprozess)**

Kundenorientierung



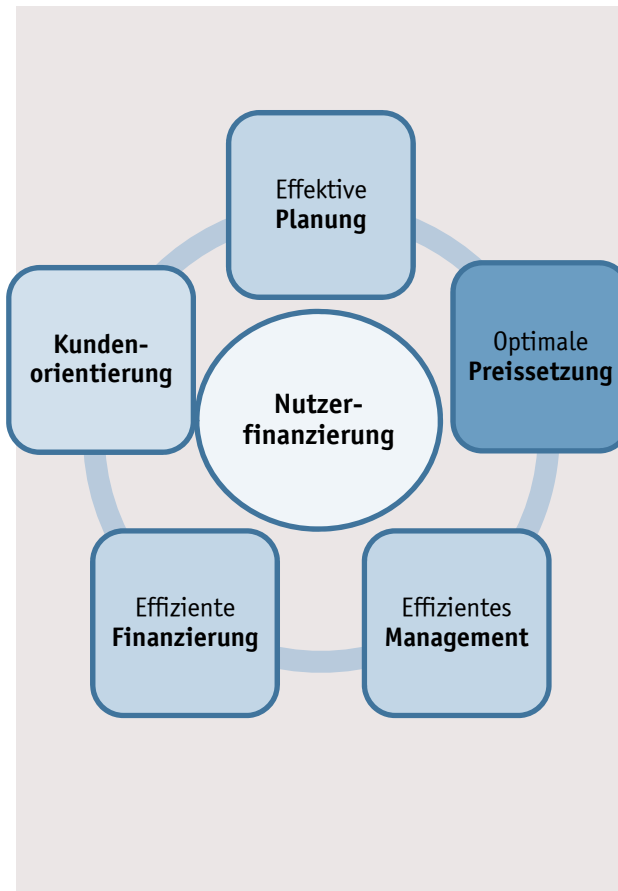
- **Stärkung der Rolle des Nutzers = Der Nutzer wird zum Kunden**
- **Äquivalenzprinzip**
 - Investitionen in Bundesfernstraßen müssen einen erkennbaren Vorteil für den Nutzer bieten, der die Höhe der entrichteten Gebühren rechtfertigt
- **Transparenz**
 - Regelmäßige Bewertung von Qualität und Umfang der Verkehrsinfrastruktur
- **Transparenz schafft wiederum Akzeptanz**

Effektive Planung



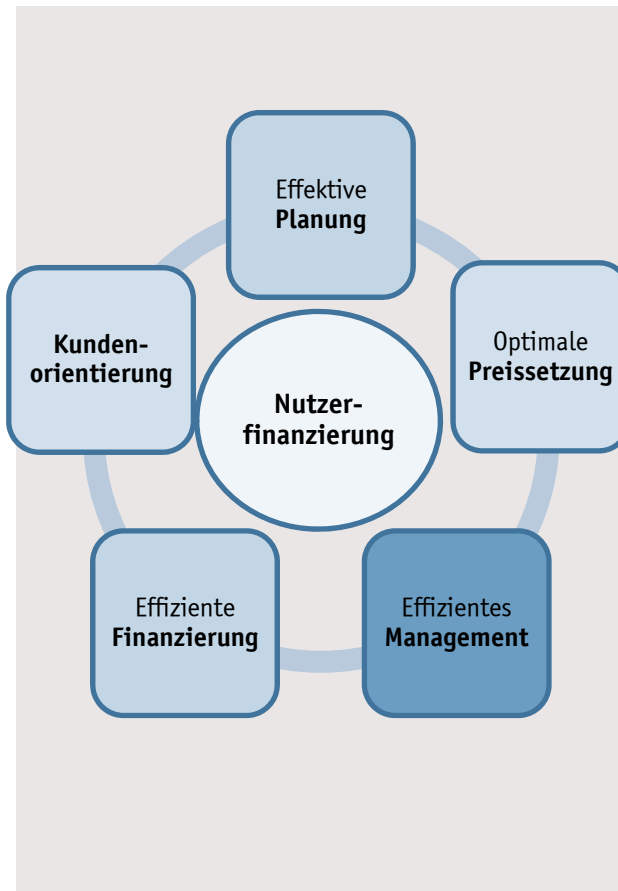
- **Bedarfsgerechte Bereitstellung der Straßeninfrastruktur**
- **Bei Anwendung des Nutzerprinzips erfolgen Investitionen in Maßnahmen, die betriebswirtschaftlich sinnvoll sind**
- **Maßnahmen der Daseinsvorsorge sind durch den Staat zu unterstützen**

Optimale Preissetzung



- **Kosten- und Leistungsrechnung bildet die Kosten der Investitionen und Instandhaltung ab**
- **Differenzierte Abbildung der Kostenstruktur ist Basis für die Mautgebühren**
- **Verknüpfung zwischen Einnahmen- und Ausgabenseite**
- **Mautgebühren ermöglichen die effiziente Nutzung knapper Ressourcen**
- **Preisdifferenzierung erlaubt eine streckenbezogene Berücksichtigung von externen Kosten und Staukosten**

Effizientes Management



- **Festlegung eines Zielsystems**
- **Darauf aufbauend erfolgt**
 - auf strategischer Ebene die Gesamtnetzplanung
 - auf operativer Ebene die Umsetzung der Maßnahmen
- **Ein geschlossenes Rechnungswesen ermöglicht ein Monitoring aller Tätigkeiten im Bereitstellungssystem**
- **Dadurch werden Informationsasymmetrien zwischen Entscheidungsträgern verringert**

Fazit

- Eine leistungsfähige Infrastruktur braucht ein leistungsfähiges Organisationssystem, das Ziele und Vorgaben der Politik umsetzen kann
- Im System der Haushaltsfinanzierung fallen Kosten- und Leistungsseite durch die unterschiedlichen Anreizsysteme auf Gesamtnetzebene und Projektebene auseinander
- Im Rahmen eines umfassenden Nutzerfinanzierungssystems existiert auf Netz- und Projektebene eine synchrone Anreizstruktur, mit der definierte Ziele erreicht werden können
- Die Verknüpfung von Einnahme- und Ausgabeseite ermöglicht eine **nachhaltige Finanzierung** und zweckgebundene Verwendung der Mittel, um langfristig Zustand, Kapazität und Verfügbarkeit der Infrastruktur wirtschaftlich sicherzustellen
- Nutzerfinanzierung als Gesamtkonzept ist in der Lage, diese Anforderungen auf Netzebene zu realisieren
- In ÖPP-Modellen wird dieser Zusammenhang schon heute umgesetzt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft



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

URL: <http://www.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