VIFG
Wir bahnen Wege

Kapazitätsorientiertes Infrastrukturmanagement und effiziente Verkehrslogistik

16. Gastvortragsreihe Logistik: Logistik als Arbeitsfeld der Zukunft

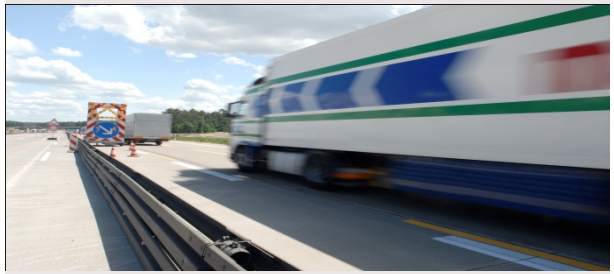
Magdeburg, 29. Mai 2013

entwickeln.
beraten.
managen.

Prof. Torsten R. Böger

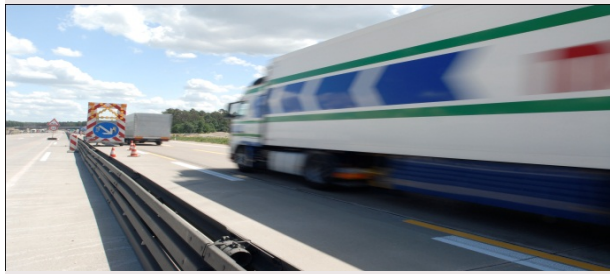
VerkehrsInfrastrukturFinanzierungsGesellschaft mbH

Übersicht



- Aktuelle Lage
- Aufgabenstruktur der VIFG
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- Rolle der Finanzierung
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- Betreibermodelle in Deutschland
- Fazit

Übersicht



- **Aktuelle Lage**
- Aufgabenstruktur der VIFG
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- Rolle der Finanzierung
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- Betreibermodelle in Deutschland
- Fazit

Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur

Schuldenbremse

Optimale Vernetzung aller Verkehrsträger

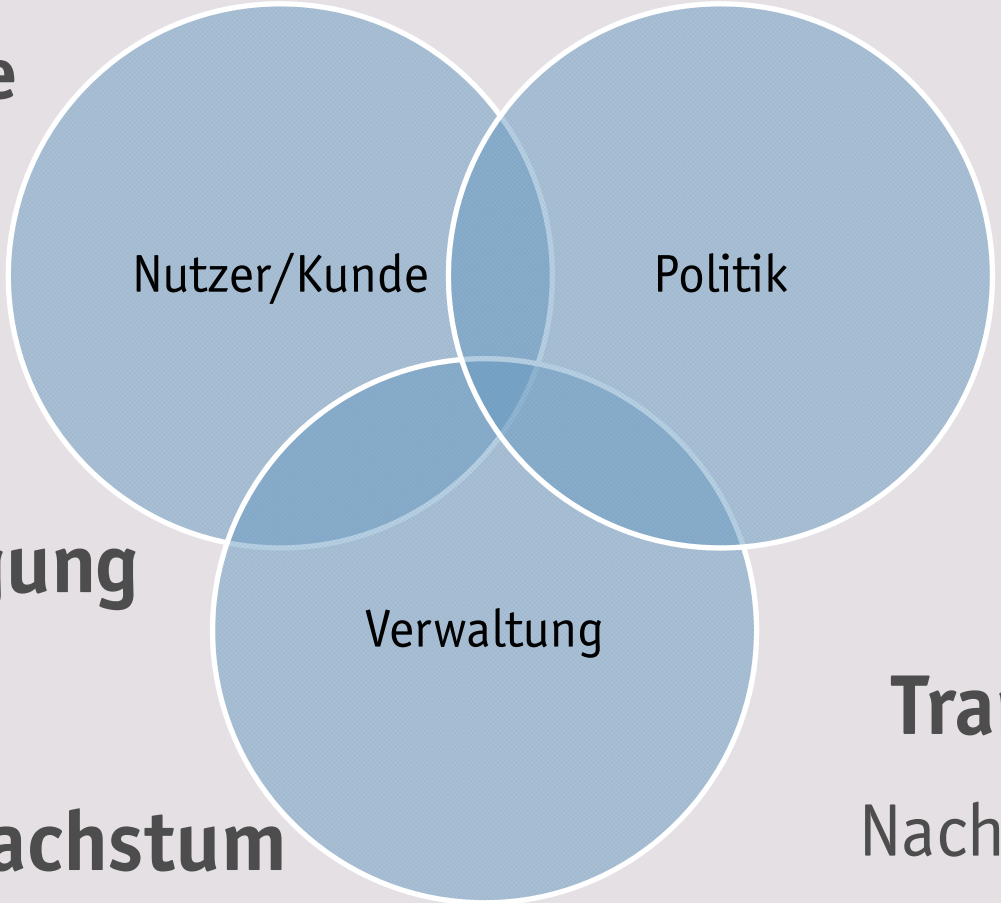
Sicherheit

Finanzierung

Bürgerbeteiligung

Umweltschutz

Wirtschaftswachstum



Investitionen in Verkehrsinfrastruktur

Mobilität

Wettbewerb

Effizienz bei Planung, Bau und Betrieb

Transparenz

Nachhaltigkeit

Verkehrsinfrastruktur und Logistik

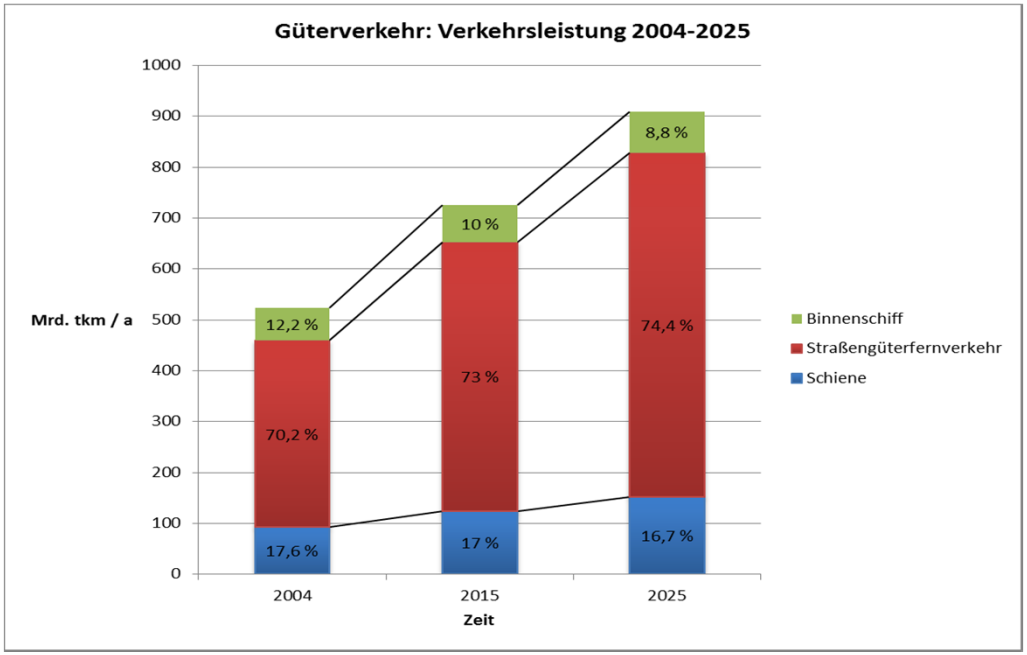
- Ohne eine funktionierende Logistik ist das moderne Leben nicht vorstellbar
- Vom Supermarkt über die Internetbestellung, immer ist die Logistik beteiligt
- Logistik reicht weit über den Transport, die Lagerung und den Umschlag von Gütern hinaus
- Zugehörige Informationsflüsse sowie der Personal-, Finanz- und Energiebedarf
- Wertschöpfung in der Logistik findet heute zu mehr als 50 Prozent in Industrie und Handel statt, der Rest bei spezialisierten Logistikdienstleitern
- Deren Anteil steigt jedoch seit Jahren kontinuierlich (Outsourcing)
- Drittgrößte Industrie und wichtiger Innovationsmotor

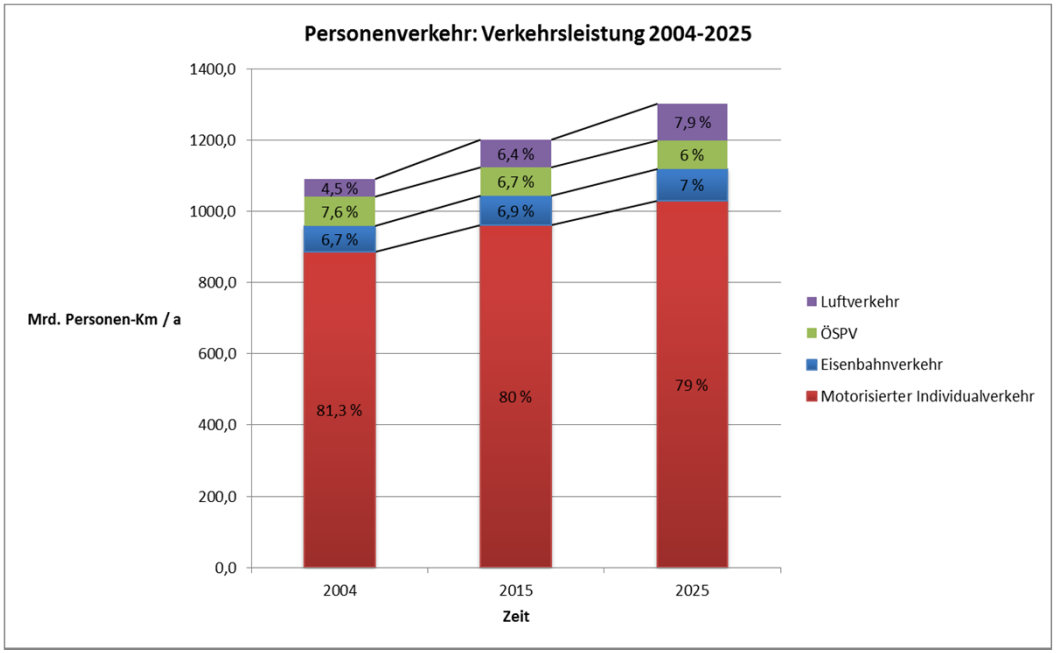
Verkehrsinfrastruktur und Logistik

- **Eine effiziente Logistik setzt jedoch eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur voraus**
  - Straßen
  - Schienen
  - Wasserstraßen
  - Luftverkehr
- **Durch marode Verkehrsinfrastruktur und zunehmende Engpässe**
  - Werden Transportzeiten verlängert
  - Wird die Zuverlässigkeit eingeschränkt
  - Werden die Produktionskosten erhöht

Weiteres Wachstum der Verkehrsleistung

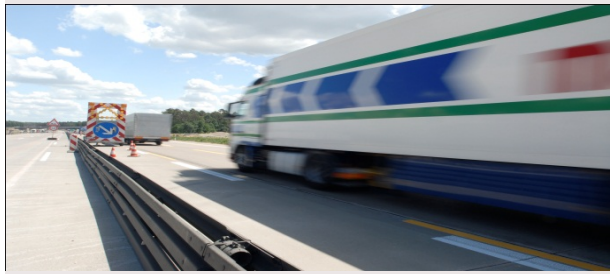
Deutschland als Verkehrsdrehscheibe Europas: Fahrleistungen steigen (insbesondere im Güterverkehr) stetig





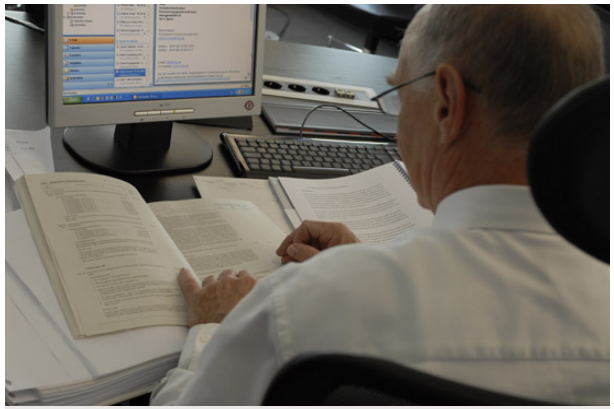
Die Angaben zur Verkehrsleistung in Deutschland erfolgen in Tonnenkilometer (tkm).

Übersicht



- Aktuelle Lage
- **Aufgabenstruktur der VIFG**
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- Rolle der Finanzierung
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- Betreibermodelle in Deutschland
- Fazit

Aufgaben der VIFG



- **Die VIFG wurde 2003 mit der Einführung der Lkw-Maut auf Grundlage des VIFGG gegründet**
- **Mautaufkommen-Zweckbindung (§ 11 BFStrMG):**
  - Steht dem Bund zu
  - Refinanziert Betrieb, Überwachung, Kontrolle des Mautsystems und Harmonisierungsmaßnahmen im Straßengüterverkehr
  - Verbleibendes Mautaufkommen wird Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang für Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet (v.a. Bundesfernstraßenbau)
  - Im Bundeshaushalt werden Einnahmen und Ausgaben getrennt dargestellt und bewirtschaftet
- **Ziele, die der Bund mit der Gründung einer eigenen Gesellschaft verfolgt:**
  - Verdeutlichung des Kreislaufs der Gebührenerhebung und Gebührenverwendung, Zweckbindung des Mautaufkommens (§Abs. 1 BFStrMG)
  - Bis Ende 2010: Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Bauprogrammen aus einer Hand für verschiedene Infrastrukturträger (Straße, Schiene, Wasserstraße)
  - Ab 2011: Realisierung des „Finanzierungskreislaufs Straße“
  - Kompetenzzentrum ÖPP: ‚Entlastung‘ von Aufgaben der Öffentlichen Hand

Aufgabenstruktur der VIFG

VIFG

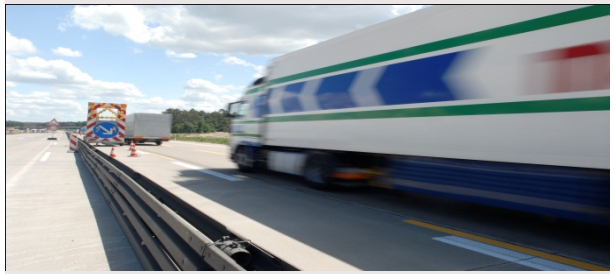
Maut / Finanzsteuerung

- Bereitstellung von Investitionsmitteln
- Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs
- Sicherstellung von Transparenz über die Verwendung von Mautmitteln
- Controlling und Reporting für Bundesfernstraßen
- Gewährleistung und Weiterentwicklung einer geeigneten und sicheren IT-Infrastruktur zur Erfüllung der genannten Aktivitäten

Infrastrukturprojekte / Finanzierung

- Kompetenzzentrum Verkehr für ÖPP und wirtschaftliche Beschaffung
- Aufgaben in allen Phasen der Projektentwicklung und Projektdurchführung
- Entwicklung neuer Betreibermodelle

Übersicht



- Aktuelle Lage
- Aufgabenstruktur der VIFG
- **Ausgangslage Bundesfernstraßen**
- Rolle der Finanzierung
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- Betreibermodelle in Deutschland
- Fazit

Bundesfernstraßen

- **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 Wegekosten-gutachtens)

LKW –Maut auf Bundesautobahnen

- **Allgemeine LKW – Maut (> 12 t) auf Bundesautobahnen – Bundesfernstraßenmautgesetzt (BFStrMG)**
- **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**

Bundesfernstraßen – Daten und Fakten

- **Gesamt-Einnahmen aus der LKW-Maut**

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

- **Systemkosten LKW-Maut und Ausgaben für Harmonisierungsmaßnahmen ca. 1,2 Mrd. € in 2012 - Nettomaut in 2012: 3,5 Mrd. €***

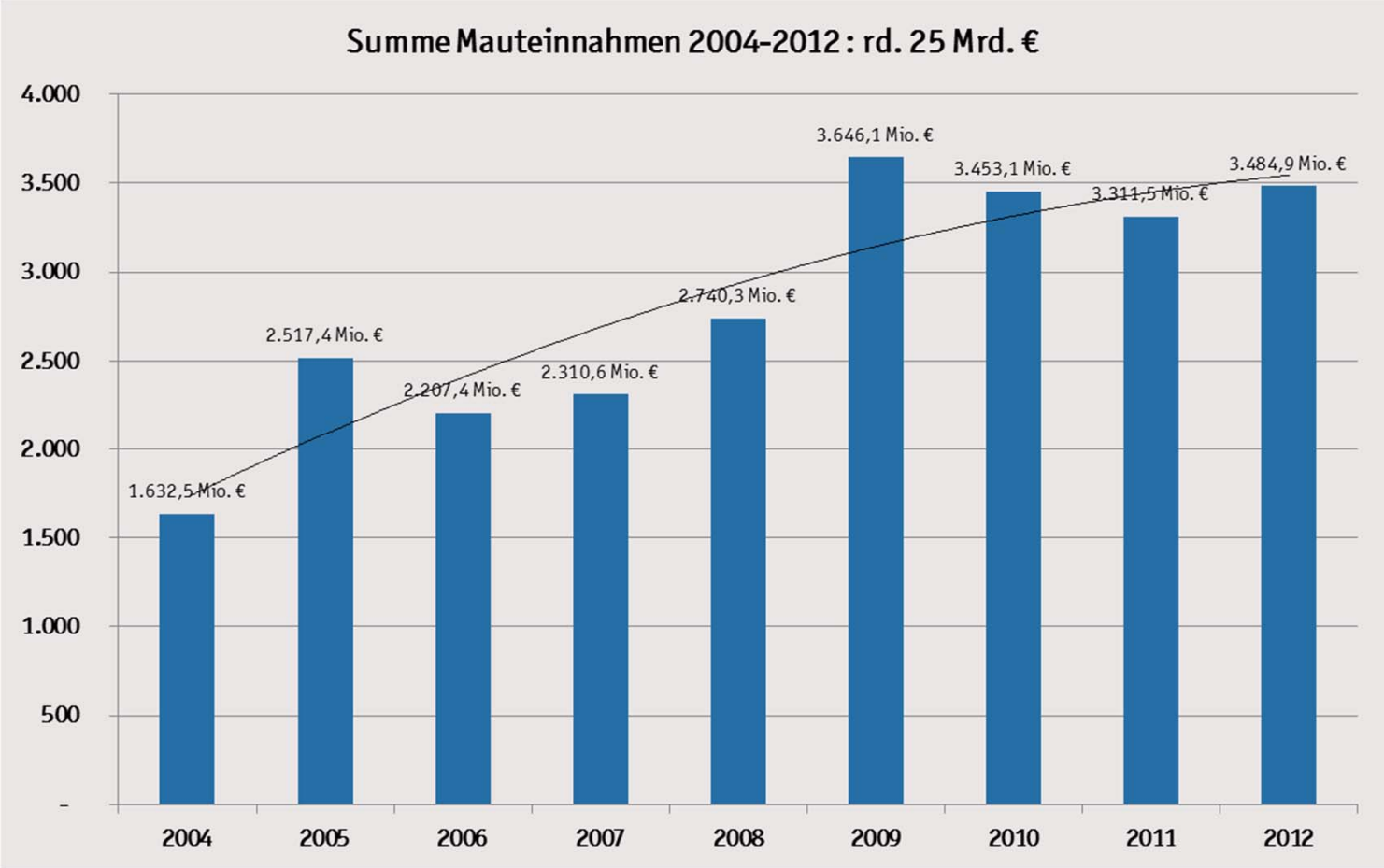
- **Im Bundeshaushalt bereitgestellte Mittel für die Bundesfernstraßen:**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Haushaltsmittel	6,0	7,1	6,5	6,1	6,4	6,0	5,8 (Plan)	5,8 (Plan)	5,7 (Plan)
Davon Investitionen	5,0	5,9	5,2	4,8	5,4	5,0	4,8 (Plan)	4,8 (Plan)	4,8 (Plan)

*In den Jahren 2009-2011 Mittel aus Konjunkturpaket II und Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr enthalten; Systemkosten und Harmonisierungsmittel nicht enthalten. Haushaltsmittel 2012 i.H.v. 6,4 Mrd. € enthalten 400 Mio. € aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm; in 2013 sind das 200 Mio. €. Angaben beinhalten auch die Betriebskosten. Quelle: Finanzplan Bund

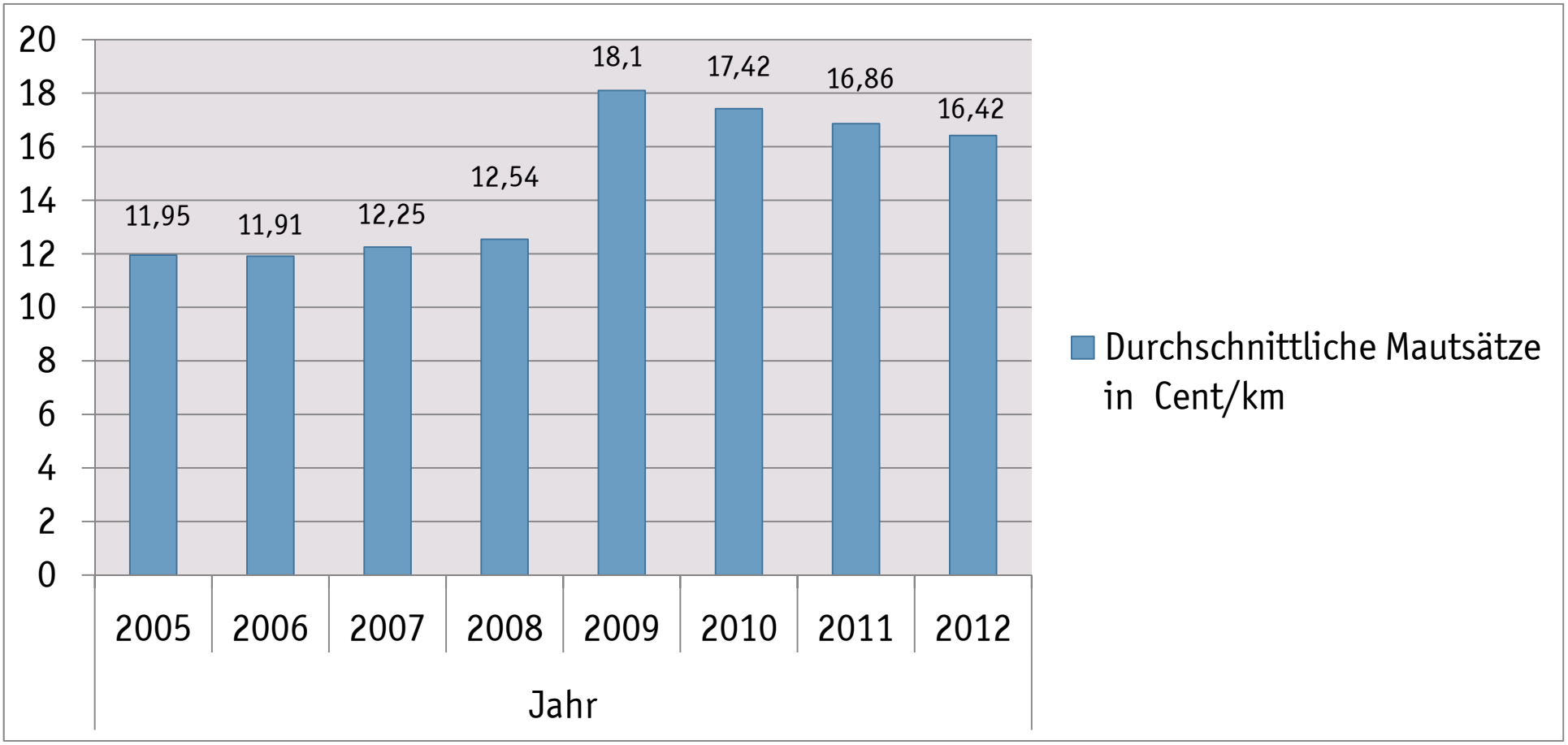
Ausgangslage Bundesfernstraßen

2004-2012

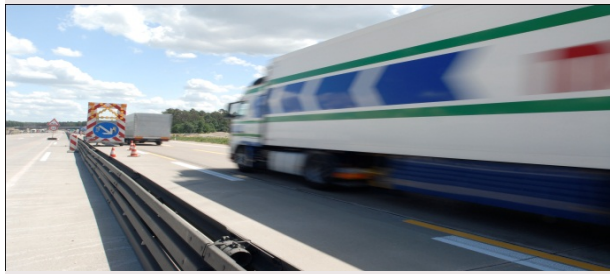


Mauteinnahmen von rund 25 Mrd. € über die VIFG abgewickelt

Entwicklung der durchschnittlichen Mautsätze (2005-2012)



Übersicht



- Aktuelle Lage
- Aufgabenstruktur der VIFG
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- **Rolle der Finanzierung**
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- Betreibermodelle in Deutschland
- Fazit

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

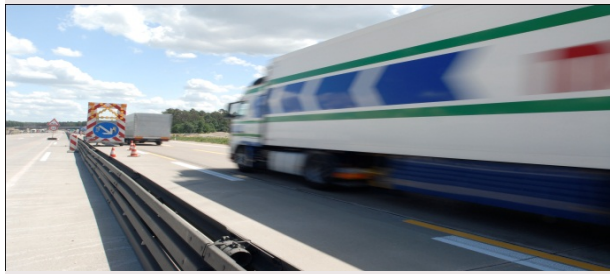
- Non-Affektationsprinzip (Steuer- und Gebühreneinnahmen sind unabhängig von der Einnahmequelle zu verwenden)
- Prinzip der Jährlichkeit (Ein Haushalt ist für jedes Kalenderjahr aufzustellen)
- Liquiditätsorientierung und mangelnder Leistungsbezug
- Keine betriebswirtschaftlichen Informations- und Steuerungsinstrumente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

Übersicht



- Aktuelle Lage
- Aufgabenstruktur der VIFG
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- Rolle der Finanzierung
- **Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept**
- Betreibermodelle in Deutschland
- Fazit

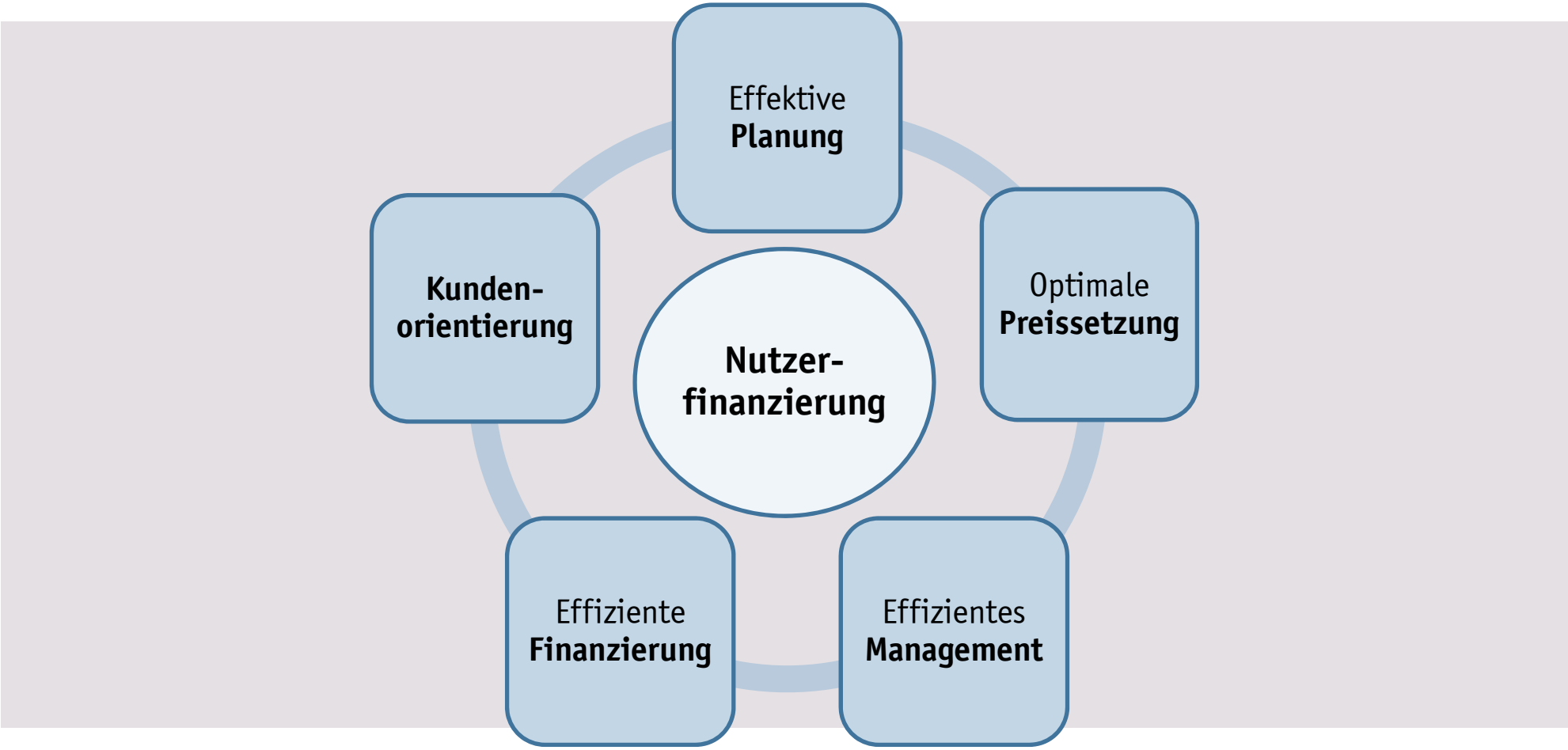
Potential der Nutzerfinanzierung

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

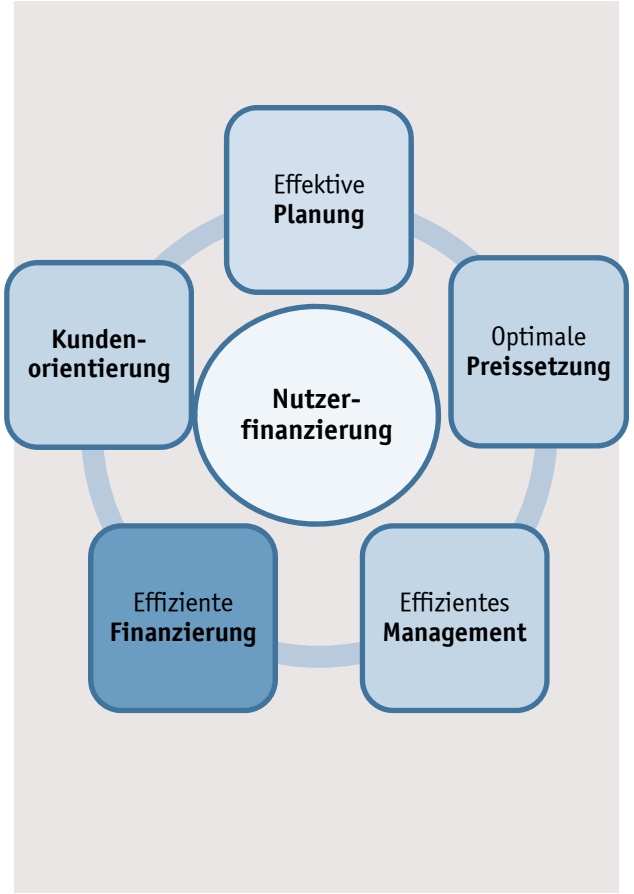
Prinzipien der Nutzerfinanzierung:

- 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

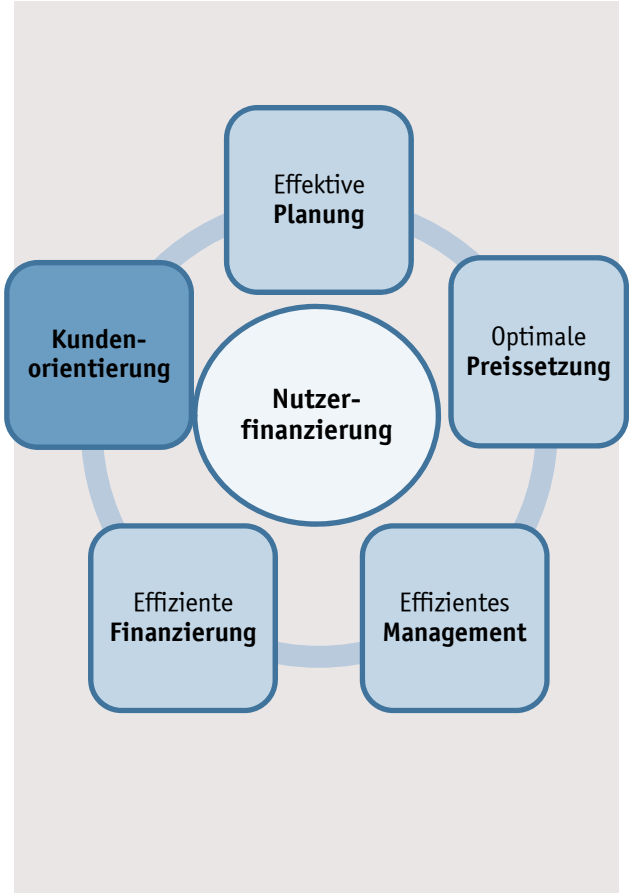


Effiziente Finanzierung



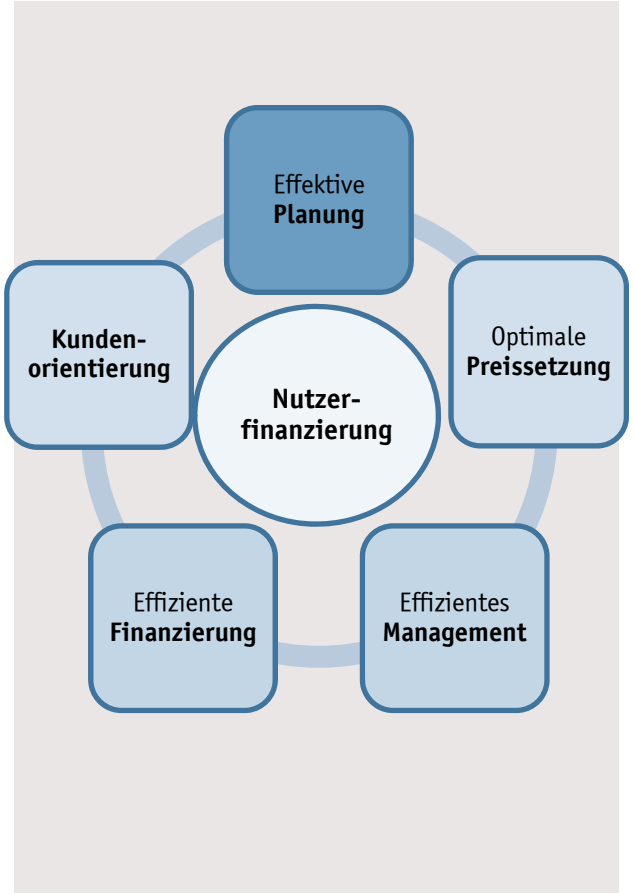
- **Betriebswirtschaftliche Kontroll- und Steuerungseinheit aufbauen**
- **Investitionen kosteneffizient durchführen**
  - Implementierung von Erhaltungsstrategien
  - Optimierung der Bauabläufe
- **Planmäßigen Liquiditätsfluss garantieren**
- **Lebenszyklusorientierte Planung umsetzen**
- **Einsatz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

Kundenorientierung



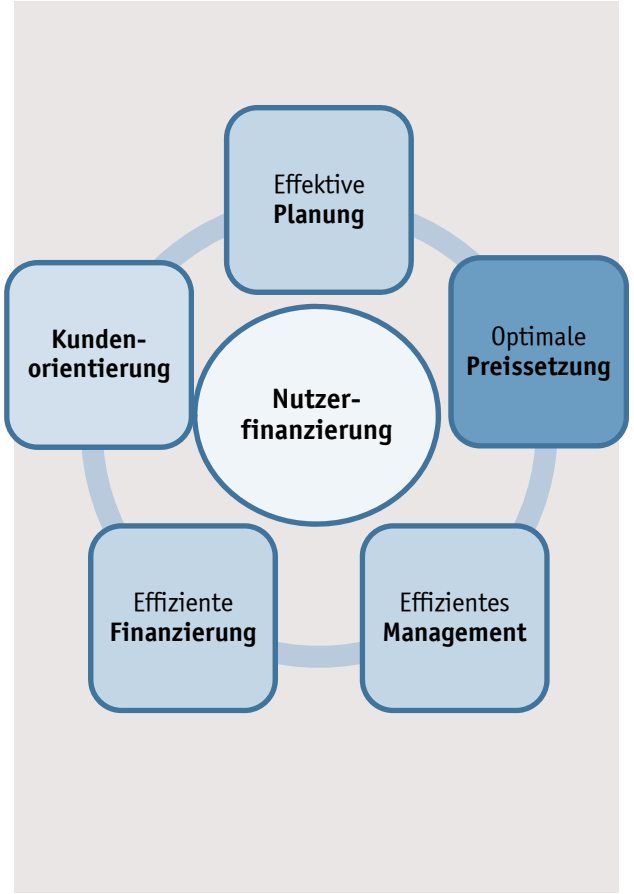
- **Stärkung der Rolle des Nutzers = Der Nutzer wird zum Kunden**
- **Äquivalenzprinzip**
  - Investitionen in Bundesfernstraßen müssen einen erkennbaren Vorteil für den Nutzer bieten, der die Höhe der entrichteten Gebühren rechtfertigt
- **Transparenz**
  - Regelmäßige Bewertung von Qualität und Umfang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

Effektive Planung



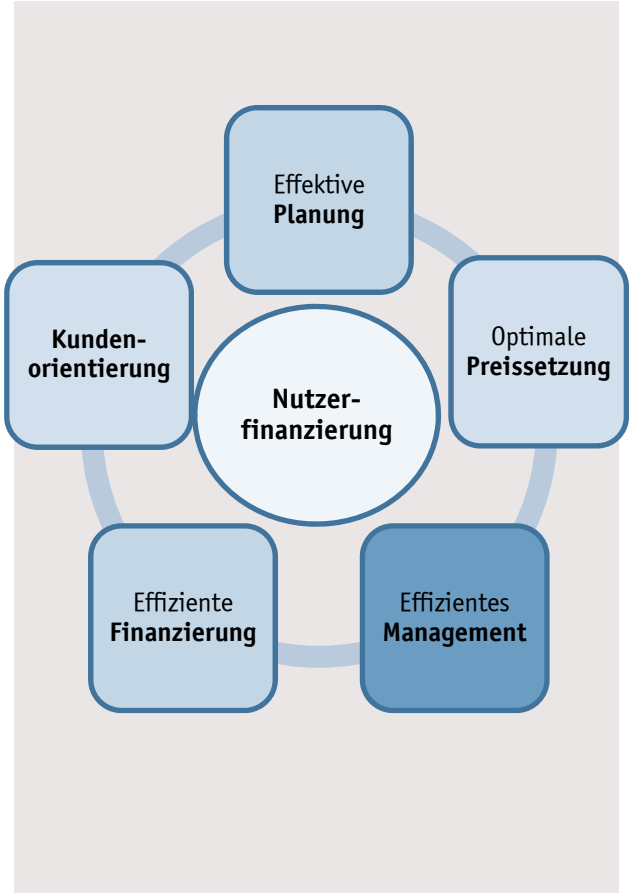
- **Bedarfsgerechte Bereitstellung der Straßeninfrastruktur**
- **Bei Anwendung des Nutzerprinzips erfolgen Investitionen in Maßnahmen, die betriebswirtschaftlich sinnvoll sind**
- **Maßnahmen der Daseinsvorsorge sind durch den Staat zu unterstützen**

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



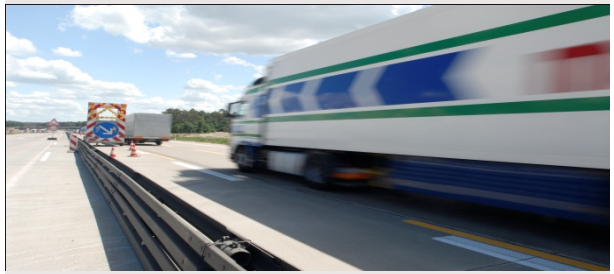
- **Festlegung eines Zielsystems**
- **Darauf aufbauend erfolgt**
  - auf strategischer Ebene die Gesamtnetzplanung
  - auf operativer Ebene die Umsetzung der Maßnahmen
- **Ein geschlossenes Rechnungswesen ermöglicht ein Monitoring aller Tätigkeiten im Bereitstellungssystem**
- **Dadurch werden Informationsasymmetrien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

Nutzerfinanzierung – zentrales Thema der VIFG

Die VIFG

- Begleitet den schrittweisen Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung
- Stellt sicher, dass die nach dem BFStrMG erhobenen Mauteinnahmen sowie sonstige Wegekostenabgaben in vollem Umfang der Verkehrsinfrastruktur zugeführt werden
- Schafft Transparenz über die Verwendung der entrichteten Nutzerentgelte und verdeutlicht damit den Kreislauf aus Gebührenerhebung und Gebührenverwendung
- Setzt die Nutzergebühren zur effizienten Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur ein

Übersicht



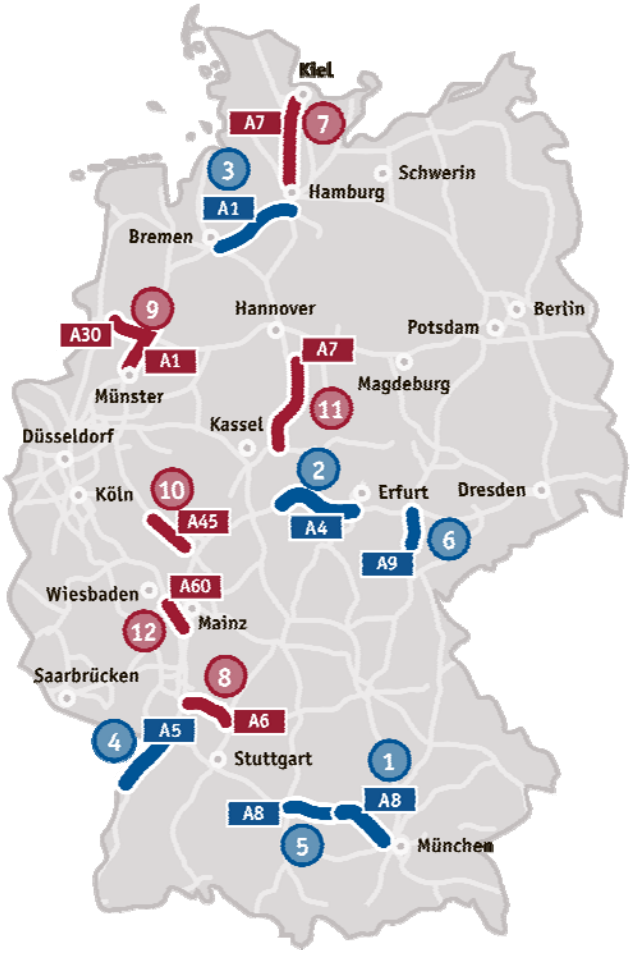
- Aktuelle Lage
- Aufgabenstruktur der VIFG
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- Rolle der Finanzierung
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- **Betreibermodelle in Deutschland**
- Fazit

Welchen Beitrag können ÖPP leisten?

- Frühere Realisierung volkswirtschaftlicher Wachstumseffekte
- In allen Projekten deutlich kürzere Bauzeiten und Verkürzung der Verkehrsbeeinträchtigung
- Benchmarks für die konventionelle Beschaffung durch die WU
- Leistungstransparenz und Betrachtung der Infrastruktur als Vermögensgegenstand
- Lebenszyklus- und Risikobetrachtung schafft Kostensicherheit und hohe Qualität im Bau und im Betrieb
- Reduzierung der Abhängigkeit von der Haushaltssituation
- Gezielter Einsatz von Anreizmechanismen
- Sicherung der Qualität und Erhaltung durch die langfristige Finanzierung

→ **Ja, auf Projektebene!**

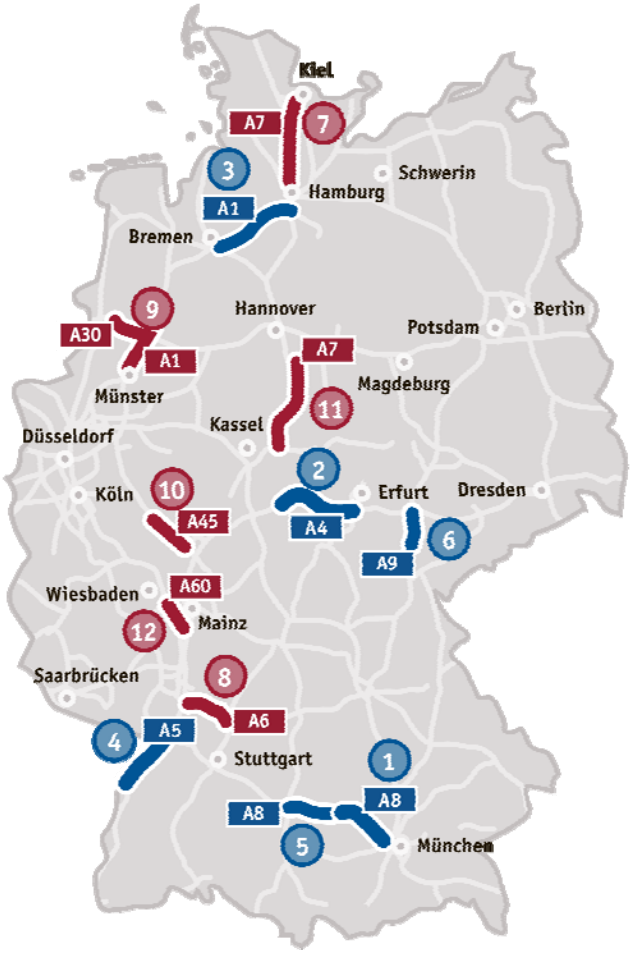
Das A-Modell: neue Projekte



Pilotprojekte und weitere Projekte

1.	**Bayern**	A8 (AS Augsburg-West – AD München-Allach)	Verkehrsfreigabe
2.	**Thüringen**	A4 (Landesgrenze Hessen/Thüringen – AS Gotha)	Verkehrsfreigabe
3.	**Niedersachsen**	A1 (AD Buchholz – AK Bremen)	Verkehrsfreigabe
4.	**Baden-Württemberg**	A5 (Malsch – Offenburg)	In Betrieb
5.	**Bayern**	A8 (AK Ulm-Elchingen – AD Augsburg-West)	In Betrieb
6.	**Thüringen**	A9 (AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern)	In Betrieb
7.	**Schleswig-Holstein**	A7 (AD Bordesholm – AD HH-Nordwest)	Vergabeverfahren

Das A-Modell: weitere Projekte



Ausschreibung erwartet

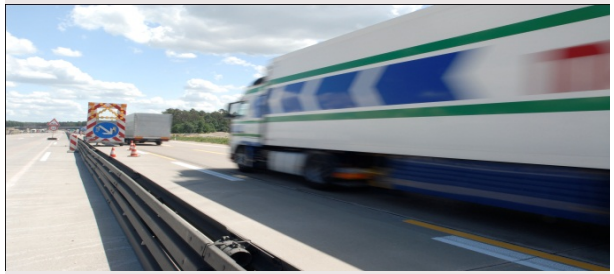
8. Baden-Württemberg	A6 (Wiesloch-Rauenberg – Weinsberg)
9. Nordrhein-Westfalen	A1/A30 (A1 Lotte/Osnabrück – Münster/Nord, A30 Rheine/Nord – Lotte/Osnabrück)
10. Hessen	A44 (Diemelstadt bis Kassel-Süd) statt A45
11. Niedersachsen	A7 (Salzgitter – Göttingen)
12. Rheinland-Pfalz	A61 mit Abschnitten der A650, A65 (Worms – Landesgrenze RP/BW) statt A60 und A643
13. Bayern	A94 (AS Forstinning – AS Markt), östlich von München

Weitere Projekte werden derzeit geprüft

14. Thüringen	A4 - Erhaltungsprojekt
15. Niedersachsen	E233 (B213) - Ausbauprojekt

* Die Projekte 10, 12, 13, 14, 15 sind gemäß aktuellem Projektstand nicht in der Grafik abgebildet. Die hier abgebildeten Projekte 10 und 12 werden nicht weiterverfolgt.

Übersicht



- Aktuelle Lage
- Aufgabenstruktur der VIFG
- Ausgangslage Bundesfernstraßen
- Rolle der Finanzierung
- Nutzerfinanzierung als nachhaltiges Finanzierungskonzept
- Betreibermodelle in Deutschland
- **Fazit**

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
Martin Friewald
martin.friewald@vifg.de
Tel. +49(30) – 5 20 02-62 10