VIFG
Wir bahnen Wege

Geschäftsbericht
2012

Inhalt

Vorwort Vorsitzende des Aufsichtsrates . . . . . Seite 4
Vorwort Geschäftsführung . . . . . Seite 5
Unternehmensstruktur . . . . . Seite 6
Nutzerfinanzierung als Strategie . . . . . Seite 8
Maut/Finanzsteuerung . . . . . Seite 10
Infrastrukturprojekte und Finanzierung . . . . . Seite 18
Bilanz . . . . . Seite 30
Gewinn- und Verlustrechnung . . . . . Seite 32
Anhang . . . . . Seite 34
Bestätigungsvermerk . . . . . Seite 37
Bericht des Aufsichtsrates . . . . . Seite 38
Impressum . . . . . Seite 39

Dr. Martina Hinricher

Ministerialdirektorin
Vorsitzende des Aufsichtsrates

Vorwort Vorsitzende des Aufsichtsrates

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft hat sich in den vergangenen Jahren einen festen Platz in der verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Landschaft der Bundesrepublik Deutschland erworben. Dies gilt insbesondere dort, wo es um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur geht.

Die VIFG ist der institutionelle Bezugsrahmen zwischen der Erhebung der Lkw-Maut und der zweckgerechten Verwendung der daraus resultierenden Mittel. Zunächst für Infrastrukturinvestitionen bei allen drei Landverkehrsträgern zur Verfügung gestellt, steht sie heute für den „Finanzierungskreislauf Straße". Sie gewährleistet die erwünschte Transparenz bei der Verwendung der Mauteinnahmen im Sinne einer weitgehenden Nutzerfinanzierung.

Die Einrichtung eines eigenen Mautkapitels im Bundeshaushalt im Jahr 2011 war ein konsequenter nächster Schritt. Mit der Entscheidung im Jahr 2011, die Mautmittel ausschließlich in die Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Bundesautobahnen zu lenken, wurde der enge Bezug zwischen Mauterhebung und Mautverwendung noch klarer herausgestellt und der Lkw-Maut zusätzliche Legitimation verliehen.

Für die mit der Mittelverwendung verbundene große Anzahl von Zahlungsströmen steht der VIFG ein Finanzmanagementsystem zur Verfügung, das sie im Laufe der Zeit immer weiterentwickelt hat und das in den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer inzwischen hohe Akzeptanz gefunden hat.

Wertvoll ist die VIFG heute auch als Berater, wenn es um Fragen der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung insgesamt geht.

Neben der Sicherung eines verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreislaufs unterstützt die VIFG die Entwicklung von ÖPP-Projekten im Infrastrukturausbau und engagiert sich bei der Weiterentwicklung des ÖPP-Gedankens für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten generell. Im Vordergrund stehen dabei die sogenannten „Betreibermodelle" im Bundesfernstraßenbau. Die VIFG unterstützt das BMVBS bei der Konzeption dieser Modelle und begleitet und evaluiert die auf dieser Basis realisierten Projekte.

Diese Aufgaben nehmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VIFG mit hoher Sachkompetenz wahr und haben sich damit Ansehen in Wirtschaft, Politik und Verwaltung erworben.

Prof. Torsten R. Böger
Geschäftsführer

Martin Friewald
Geschäftsführer

Vorwort Geschäftsführung

Erhalt und Ausbau der Verkehrswege des Bundes in unserem Land, das ist das gemeinsame Ziel, wofür die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft auf zwei Feldern tätig ist.

Die VIFG sorgt für eine gezielte und transparente Verwendung der Mittel aus der Lkw-Maut. Alle für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bereitstehenden Mautmittel werden über ihr Finanzmanagementsystem projektbezogen für die Finanzierung der Bundesfernstraßen verwendet. In enger Zusammenarbeit mit den Straßenbauverwaltungen der Länder wird der gesamte mautspezifische Zahlungsverkehr über die VIFG und ihr Finanzmanagementsystem abgewickelt.

Damit schafft die VIFG einen Kreislauf zwischen der Abgabenerhebung in Form der Maut und der Verwendung dieser Mittel für die Infrastruktur. Gleichzeitig schafft dieser Kreislauf Transparenz darüber, wohin die Mautmittel fließen, und zwar sowohl für die Nutzer wie auch für Politik und Verwaltung.

Seit dem Jahr 2011 werden die Mautmittel ausschließlich für Investitionen in die Bundesfernstraßen verwendet. In diesem Bereich ist die VIFG heute verantwortlich für die Finanzierung aller Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an den Bundesautobahnen.

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ist das Kernthema der VIFG. Daher ist die VIFG gegenüber Ministerium, Parlament, Parteien oder Verbänden auch ein gesuchter Gesprächspartner, wenn es um Fragen der Fortentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung insgesamt geht.

Neben dem gezielten Einsatz der Mautmittel begleitet und berät die VIFG den Bund bei der Vorbereitung und Umsetzung von Betreibermodellen im Bereich der Bundesverkehrswege. Mittlerweile übernimmt die VIFG Aufgaben in allen Phasen der Projektentwicklung und Projektdurchführung. Sie bearbeitet Grundsatzfragen, bündelt die ÖPP-Kompetenz des Bundes im Bereich Verkehr und ist zentraler Ansprechpartner für deutsche und internationale Interessenten.

In die bisher sechs ÖPP-Projekte sind bereits mehr als 1,8 Mrd. Euro an privatem Kapital geflossen. Mehr als 300 Kilometer Autobahn konnten so sechsspurig ausgebaut werden. Bei jedem der bisher fertiggestellten Projekte ist die vertraglich vereinbarte Bauzeit eingehalten oder unterschritten worden.

Ohne ihr zahlenmäßig zwar kleines, aber hoch spezialisiertes und motiviertes Team hätte die VIFG die bisherigen Aufgaben nicht erfolgreich bewältigen können. Dafür gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlicher Dank.

„Richtige Finanzierung ist ein Anreiz für Wirtschaftlichkeit und Effizienz!“

Prof. Torsten R. Böger

Unternehmensstruktur

Das Team der VIFG

„Infrastruktur ist unverzichtbare Grundlage für Mobilität und Prosperität.“

Robert Scholl

Gesellschafter

Bundesrepublik Deutschland (100 %)
vertreten durch das Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(BMVBS)

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Geschäftsführung

Prof. Torsten R. Böger

Martin Friewald
(ab 01.05.2013)

Robert Scholl
(bis 30.04.2013)

Aufsichtsrat

Dr. Martina Hinricher
Vorsitzende
Ministerialdirektorin Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(ab 01.11.2012)

Michael Odenwald
Staatssekretär
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (bis 31.10.2012)

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz
stellv. Vorsitzender
Ministerialdirektor Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Patrick Döring
Mitglied des Deutschen Bundestages

Bartholomäus Kalb
Mitglied des Deutschen Bundestages

Dr. Angelika Kreppein
Regierungsdirektorin
Bundesministerium der Finanzen

Christian K. Murach
Geschäftsführer der KfW IPEX-Bank GmbH

„Nutzerfinanzierung ist mehr als das Erheben von Maut!“

Andreas Scharf
Prokurist, Kaufmännischer Leiter

Nutzerfinanzierung als Strategie

Auf der Basis des VIFG-Gesetzes ist die VIFG von der Bundesregierung mit zwei Kernaufgaben beauftragt: Der Verteilung der Mittel aus der Lkw-Maut und Aufgaben im Zusammenhang mit privaten Betreibermodellen. Mit diesem Auftrag ist die VIFG Teil des Konzepts Nutzerfinanzierung.

Dabei ist Nutzerfinanzierung neben einem Instrument zur Generierung von Einnahmen auch ein Lenkungsinstrument, welches bei konsequenter Ausgestaltung auch eine effektive und effiziente Verwendung der Einnahmen gewährleisten kann. Bei weiter bestehender staatlicher Verantwortung für die Bereitstellung der Infrastruktur kann auf einer normativen strategischen Ebene das Bereitstellungssystem auf Basis einer konsistenten Präferenzordnung definiert werden. Das heißt, die verkehrspolitischen Einzelziele Ökonomie, Ökologie, Soziales und Verkehr können mithilfe der Nutzerfinanzierung in Einklang gebracht werden.

Nutzerfinanzierung basiert auf dem Äquivalenzprinzip. Anders als dem Steuerzahler steht dem „Nutzer“ für seine Leistung eine Gegenleistung zu. Weitergedacht wird aus dem „Nutzer“ schließlich ein „Kunde“.

Die Zweckbindung von Mauteinnahmen, also Gebühren, ist eine Grundvoraussetzung für ein schlüssiges Nutzerfinanzierungskonzept. Nutzerfinanzierung ist mehr als das Erheben von Maut!

Die übertragenen Kernaufgaben der VIFG spiegeln sich auch im organisatorischen Aufbau der Gesellschaft wider. Die Unternehmensstrategie zielt klar darauf ab, die in den Geschäftsbereichen aufgebauten Fähigkeiten zu vernetzen und die daraus resultierenden Kompetenzen und Erfahrungen für die Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung einzusetzen.

Auf der Grundlage von Unternehmensgegenstand und Unternehmenszweck und eingeordnet in die verkehrspolitische Gesamtstrategie der Bundesregierung hat die VIFG eine umfassende Unternehmensstrategie. Neben den produktbezogenen Teilstrategien für die primären Aktivitäten (Mautverteilung und ÖPP) werden dabei auch die Teilstrategien für unterstützende Aktivitäten (Finanzen, Personal und IT) entwickelt. Die aus der Unternehmensstrategie resultierenden aktuellen Aktivitäten sind auf den nachfolgenden Seiten beschrieben.

„Finanzierungsverantwortung ist mehr als die Bereitstellung von Liquidität."

Jörg Bünning
Leiter Maut/Finanzsteuerung

Maut/Finanzsteuerung

Grundlagen der Tätigkeit und Aufgabenbereiche
Zentrale Aufgabe der VIFG ist die Verteilung des Gebührenaufkommens aus der Lkw-Maut. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG). Dort ist festgelegt, dass die Mautmittel abzüglich der Systemkosten sowie Aufwendungen für die sogenannten Harmonisierungsmaßnahmen zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen verwendet werden.

Die VIFG stellt institutionell sicher, dass die Zweckbindung der Lkw-Maut gewährleistet ist.

Die Systemkosten resultieren aus dem Betrieb des Mauterhebungssystems. Harmonisierungsmaßnahmen sind Maßnahmen zugunsten des Güterkraftgewerbes zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa.[1]

Aus der Maut werden Investitionen in die Bundesfernstraßen sowie Systemkosten und Aufwendungen für Harmonisierungsmaßnahmen bestritten.

In den Jahren 2004 bis 2010 wurden auch die Projekte der Eisenbahnen des Bundes und der Bundeswasserstraßen anteilig aus der Lkw-Maut finanziert. Seit dem 1. Januar 2011 werden alle Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden, d. h. nur für den Verkehrsträger Straße, verwendet. Die Projekte der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße werden seit 2011 durch den Bund vollständig mit konventionellen Haushaltsmitteln realisiert. Damit wurde der erste Schritt zur Realisierung des Finanzierungskreislaufs Straße umgesetzt.

Die wesentlichen Aufgaben des Bereichs Maut/Finanzsteuerung lassen sich insgesamt wie folgt zusammenfassen:

- Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Bundesfernstraßen,
- Sicherstellung von Transparenz über die Verwendung von Mautmitteln,
- Controlling und Reporting über die getätigten Investitionen in die Bundesfernstraßen und
- Gewährleistung und Weiterentwicklung einer geeigneten und sicheren IT-Infrastruktur zur Erfüllung der genannten Aufgaben.

[1] Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut hatten sich im Mai 2003 der Bundesrat, der Bundestag und die Bundsregierung darauf verständigt, zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe mit einem jährlichen Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zu entlasten. Zum 1. Januar 2009 wurde die Harmonisierung in voller Höhe umgesetzt und die 600 Mio. Euro kommen dem deutschen Transportgewerbe über folgende Maßnahmen zugute:

- Absenkung der Kfz-Steuer auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau (150 Mio. Euro/Jahr),
- ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw (EEV, 100 Mio. Euro/Jahr),
- das Kleinbeihilfen-Programm („De-minimis"-Programm) zur Förderung der Sicherheit und Umwelt und
- das „Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung".

Quelle: BMVBS

Die VIFG stellt die zweckentsprechende Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut sicher und schafft zudem die notwendige Transparenz über die Verwendung der Lkw-Mauteinnahmen.

Die Maut im Bundeshaushalt und die Verwendung der Mautmittel

Das zu finanzierende Bundesfernstraßennetz umfasst insgesamt 52.500 Kilometer, davon sind 12.800 Kilometer Bundesautobahnen und 39.700 Kilometer Bundesstraßen. Der Bund ist Eigentümer der Bundesfernstraßen. Für die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus liegt die finanzielle Straßenbaulast beim Bund. Die Erfüllung der Sachaufgaben Bau, Ausbau und Erhaltung von Bundesfernstraßen übernehmen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung die Bundesländer.

Seit 2012 werden alle Einnahmen und Ausgaben in Zusammenhang mit der Erhebung, Kontrolle und Verwendung der Lkw-Maut im Bundeshaushaltsplan in einem eigenen Kapitel des Haushalts des BMVBS abgebildet. In 2012 wurden aus den Mauteinnahmen Ausgaben in Höhe von rund 3,5 Mrd. Euro für den Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen getätigt. Ein Großteil dieser Mittel wurde in die Bundesautobahnen investiert. Der Schwerpunkt der Investitionsmaßnahmen liegt im Erhaltungsbereich.

Investitionen in die Bundesfernstraßen aus der Lkw-Maut von rund 3,5 Mrd. Euro in 2012.

Finanzmanagementsystem der VIFG

Der Zahlungsverkehr mit Mautmitteln für Investitionen in die Bundesfernstraßen wird über das Finanzmanagementsystem (FMS) der VIFG abgewickelt. Das FMS basiert auf einem SAP-System und dient der Finanzplanung der mautfinanzierten Projekte sowie der Steuerung der Mittelabflüsse.

An das FMS der VIFG sind die Straßenbauverwaltungen aller 16 Bundesländer sowie die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH zur Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs angeschlossen.

Bei der Abwicklung des Zahlungsverkehrs wirkt die VIFG mit dem BMVBS und den Auftragsverwaltungen der Länder zusammen. Die Rahmendaten und die aus der Maut zu finanzierenden Einzelprojekte werden seitens des BMVBS in Abstimmung mit den Auftragsverwaltungen der Länder vorgegeben. Die VIFG weist im FMS den Auftragsverwaltungen die jeweiligen Budgets aus der Maut zu.

Die Auftragsverwaltungen und die DEGES buchen im FMS ihre Mittelbindungen und die jeweiligen Rechnungen in das System ein. Die VIFG überwacht den korrespondierenden Mittelabfluss und übt somit eine Controlling-Funktion über die mautspezifischen Zahlungsvorgänge aus.

Nutzungsintensität des FMS

Insgesamt nutzen rund 580 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Auftragsverwaltungen das FMS der VIFG. Die VIFG steht den Nutzern täglich über eine Hotline für Fragen rund um das FMS zur Verfügung und führt zudem regelmäßig Schulungen für die Nutzer des FMS vor Ort bei den Auftragsverwaltungen oder bei der VIFG in Berlin durch. Eine enge Kommunikation mit den Auftragsverwaltungen ermöglicht der VIFG, das FMS kontinuierlich zu verbessern.

Rund 580 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenbauverwaltungen in 16 Bundesländern nutzen das FMS der VIFG.

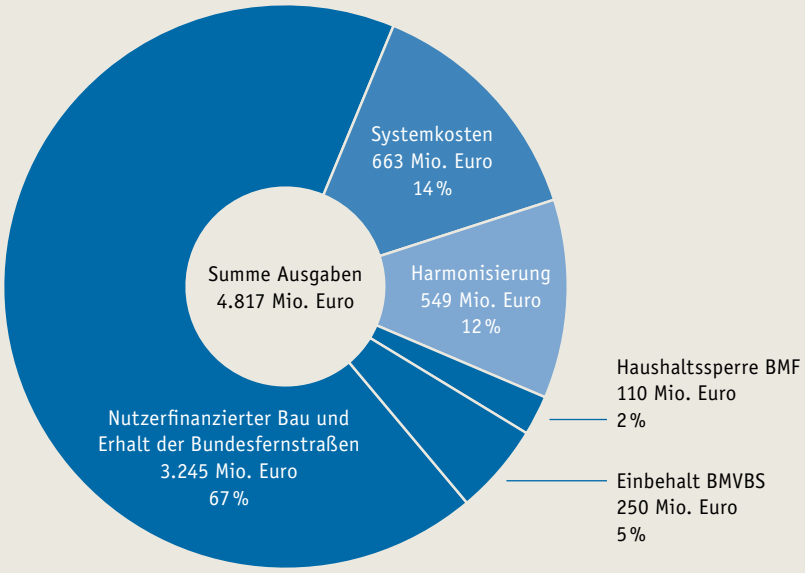
Im Jahr 2012 wurden insgesamt rund 52.000 Zahlungen mit einem Gesamtvolumen von rund 3,5 Mrd. Euro über das FMS getätigt. Die Abbildung 3 auf Seite 15 stellt die Struktur des Mautmittelflusses von der Bundeskasse über die VIFG an die Auftragnehmer dar.

Entwicklung der Mauteinnahmen

Bis zum Geschäftsjahr 2010 sind die Mauteinnahmen auch für Ausgaben in den Bereichen Schiene und Wasserstraße verwendet worden. Die entsprechenden Zahlungen wurden ebenfalls über das FMS der VIFG abgewickelt.

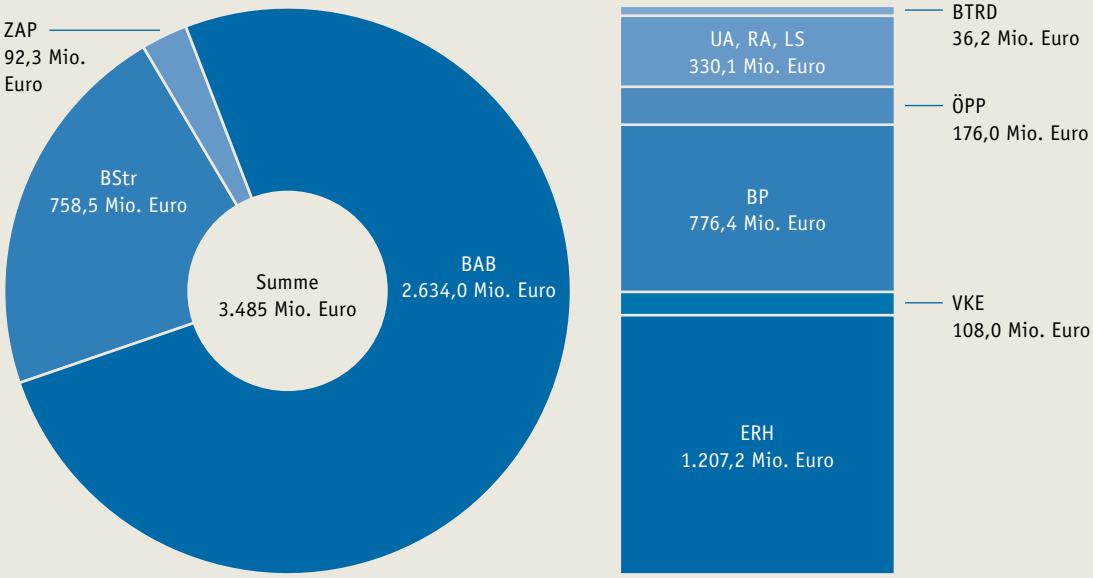
Seit 2004 wurden rund 25 Mrd. Euro aus der Lkw-Maut für die Verkehrsinfrastruktur verwendet.

Abbildung 1: Plan: Ausgabenanteile der Lkw-Maut gemäß Struktur Bundeshaushalt 2012 (Einzelplan 12, Kapitel 1209)



© VIFG, Berlin

Abbildung 2: Ist-Ausgaben aus der Lkw-Maut für die Bundesfernstraßen in 2012 nach Verwendungszwecken gemäß FMS VIFG



BAB – Bundesautobahn
BStr – Bundesstraße
ZAP – Zweckausgabenpauschale

BP – Bedarfsplan-maßnahmen
BTRD – Betriebsdienst
ERH – Erhaltung
LS – Lärmschutz

ÖPP – Betreibermodelle
RA – Rastanlagen
UA – Um- und Ausbau
VKE – Verkehrseinrich-tungen, -anlagen

© VIFG, Berlin

Insgesamt sind in den Jahren 2004 bis 2012 über die VIFG investive Mittel aus der Maut von rund 25,3 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes geflossen.

Die Mauteinnahmen waren von 2010 bis 2012 rückläufig, während die Fahrleistung der schweren Nutzfahrzeuge in diesem Zeitraum ansteigend bis konstant war.

Als Gründe für die sinkenden Mauteinnahmen können der rückläufige Durchschnittsmautsatz sowie die Optimierungsmaßnahmen der Spediteure genannt werden. In 2010 lag der Durchschnittsmautsatz bei 17,42 Cent/km, in 2011 bei 16,86 Cent/km und in 2012 bei 16,42 Cent/km. Im Zuge der Einführung der Maut haben Speditionsunternehmen ihre Fahrzeugflotte kontinuierlich optimiert. Inzwischen werden emissionsärmere Lkw der günstigeren Schadstoffklassen eingesetzt, die mit niedrigeren Mautsätzen korrespondieren. Auch die Auslastung der Lkw wurde optimiert. So werden beispielsweise zunehmend Leerfahrten vermieden, sodass mit weniger Fahrten mehr Güter transportiert werden können. Hierdurch kann teilweise die konstante Entwicklung der Fahrleistung der Lkw von 2011 auf 2012 erklärt werden.

Dokumentation der Mautmittelverwendung

Beim FMS der VIFG handelt es sich um ein geschlossenes System mit tagesaktuellen und konsistenten Daten. Auf Basis der Daten im FMS der VIFG besteht die Möglichkeit, aktuelle und projektbezogene Berichte über die Mittelverwendung zu erstellen. Damit ist die VIFG in der Lage, die notwendige Transparenz über das Mautaufkommen und die Mautverwendung herzustellen.

> **Die VIFG stellt die zweckentsprechende Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut sicher. Aus dem FMS der VIFG können tagesaktuelle Daten zu Investitionen in die Bundesfernstraßen abgerufen werden.**

Die Vorteile eines Reportings aus dem FMS liegen in der Verknüpfung der Mittelbereitstellung mit dem Zahlungsfluss. Systembedingte Inkonsistenzen können ausgeschlossen werden, weil alle zahlungsrelevanten Vorgänge bezüglich einer bestimmten Maßnahme im Bereich der Bundesautobahnen ausschließlich über das FMS der VIFG abgewickelt werden. Damit geht auch eine konsistente Dokumentation gegenüber den Nutzern der Bundesfernstraßen einher, sodass der Bindungszweck der Lkw-Maut jederzeit transparent nachgewiesen werden kann.

Abbildung 4 (S. 15) gibt einen Überblick über diejenigen zehn Einzelmaßnahmen, denen in 2012 die jeweils höchsten Beträge aus der Lkw-Maut zugeflossen sind. Sammelmaßnahmen und Betreibermodelle sind in der Tabelle nicht berücksichtigt.

Die VIFG erstellt in regelmäßigen Frequenzen folgende Informationen:

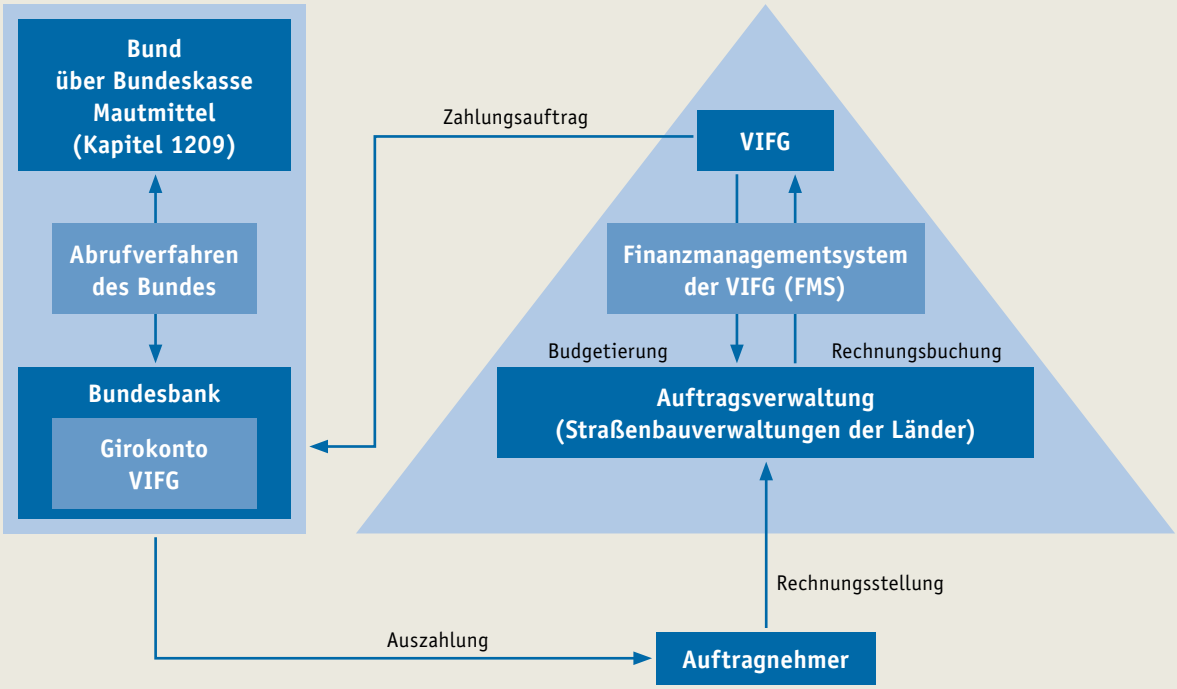
- **Monatlich:**
  Bericht an das BMVBS mit folgenden Inhalten:
  - Ist-Ausgaben (Investitionen und Zweckausgaben)
  - Ist-Ausgaben (länderbezogen jeweils nach Haushalts- und Straßenbauplantiteln)
  - Mittelabrufe nach Bundeshaushaltstiteln
  - Mittelabruf (gesamt)
- **Vierteljährlich:**
  - Quartalsbericht an den Aufsichtsrat der VIFG
  - Berichte anlässlich der jeweiligen Aufsichtsratssitzungen der VIFG
- **Jährlich: Jahresbericht VIFG**
  Beitrag zum Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Tätigkeit der VIFG einschließlich des Verwendungsnachweises für die Mautmittel an das BMVBS

Zusätzlich zu den Berichten über die Mautmittelverwendung erfolgt halbjährlich eine Berichterstattung an das BMVBS für die Betreibermodelle. Darüber hinaus stellt die VIFG auf Anforderung ad hoc gesonderte Informationen und Berichte zur Verfügung.

IT-Sicherheit und technischer Hintergrund des FMS

Das FMS der VIFG basiert technisch auf einer betriebswirtschaftlich orientierten „Enterprise Resource Planning"-Software von SAP. Somit sind Zukunftsfähigkeit und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des FMS auch in technischer Hinsicht auf hohem Niveau möglich und gewährleistet.

Abbildung 3: Struktur der Liquiditätsbereitstellung aus der Maut über das FMS der VIFG



© VIFG, Berlin

Abbildung 4: „Top 10 in 2012" (Einzelmaßnahmen ohne ÖPP)

Maßnahme	BfStr	Land	Ausgaben 2012 (EUR)	Straßenbauplan Tab./lfd. Nr.
Erneuerung der Fahrbahndecke und temporäre Standstreifenfreigabe zwischen Allershausen und Neufahrn, km 497,419 – 511,990	A 9	BY	40.783.072,00	T10/15
Östl. Magdala bis westl. Jena-Göschwitz (DEGES)	A 4	TH	33.145.621,57	T1/84
Südl. Bockenem bis AD Salzgitter	A 7	NI	28.450.935,25	T3/90
EMB LGr NI/HH – LGr HH/SH Instandsetzung einschl. Nachrüstung des Elbtunnels Hamburg (1. – 3. Röhre)	A 7	HH	26.550.729,76	T8/47
Itzehoe/Süd bis Itzehoe/Nord (1. + 2. BA)	A 23	SH	26.362.847,11	T4/222
Bestwig – Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480	A 46	NW	24.466.682,47	T4/158
Rathendorf – Frohburg, BA 3.1	A 72	SN	24.136.137,24	T4/212
AS Hessisch Lichtenau-West (m) – AS Hessisch Lichtenau-Mitte (o) (VKE 20)	A 44	HE	21.746.938,90	T2/10
Kreuz Köln-West bis DB-Strecke Köln – Aachen	A 1	NW	20.922.317,47	T3/100
Düren – Kerpen	A 4	NW	20.486.320,48	T3/151
Summe			**267.051.602,25**	

© VIFG, Berlin

Hohe IT-Sicherheitsstandards werden kontinuierlich überprüft.

Die VIFG stellt höchste Ansprüche an die IT-Sicherheit. Diesen Anforderungen werden sowohl die IT-Architektur als auch die IT-Verfahren gerecht. Die IT-Systeme und IT-Verfahren der VIFG werden jährlich im Rahmen einer IT-Ordnungsmäßigkeitsprüfung von einer renommierten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft untersucht. Die letzte IT-Ordnungsmäßigkeitsprüfung fand im Mai 2012 statt.

Weiterentwicklung des FMS

Die VIFG entwickelt das FMS auf der Grundlage klar definierter und dokumentierter Prozesse sowie unter Berücksichtigung neuer Anforderungen kontinuierlich weiter. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Erhöhung der Prozesseffizienzen, der Reduktion der Fehleranfälligkeit, der Gewährleistung der Systemsicherheit, der Erleichterung der Handhabung für die Nutzer und bei Bedarf auf der Erweiterung von Funktionalitäten.

Auf Basis einer in 2011 durchgeführten Analyse und Bewertung wurde das FMS in 2012 grundsätzlich überarbeitet; entsprechend den neuen Anforderungen wurden Software und IT-Architektur spezifisch ausgerichtet und neu aufgesetzt.

Die Vorteile des Ende 2012 neu implementierten FMS sind unter anderem folgende:

- erweiterte Budgetierungsmöglichkeiten, die mehr Transparenz über die Verwendung der gezahlten Nutzerentgelte schaffen und den Kreislauf aus Gebührenerhebung und Gebührenverwendung verdeutlichen;
- erweiterte Berichtsmöglichkeiten für Bund und Länder, beispielsweise tagesaktuelle Übersichten der Mittelverwendung nach Maßnahme, Bundesland, Amt oder Zeitraum;
- erhöhte Systemstabilität und hohe Datensicherheit sowie
- Zukunftsfähigkeit (zum Beispiel im Kontext des einheitlichen europäischen Zahlungsverkehrs).

Im Rahmen der Systemumstellung wurden seitens der VIFG umfangreiche Anwenderschulungen durchgeführt. So konnte gewährleistet werden, dass auch die personellen Voraussetzungen für einen erfolgreichen Start des neuen Systems gegeben sind.

Auch in 2013 soll das FMS der VIFG kontinuierlich weiterentwickelt werden. So ist vorgesehen, die Abteilung Straßenbau des BMVBS beim weiteren Aufbau eines Controlling-Systems für die Bundesfernstraßen (CSBF) zu unterstützen. Das CSBF dient der Bekämpfung von Manipulationen und Korruption im Bundesfernstraßenbau. Damit wird neben der Zweckbindung zunehmend auch dem Erfordernis einer effektiven und effizienten Verwendung des Abgabenaufkommens aus der Lkw-Maut Rechnung getragen.

Das FMS der VIFG wird kontinuierlich weiterentwickelt und den Bedürfnissen der Nutzer angepasst.

Das Vergabe-Controlling des Bundes erlangt Wirkung durch die Verknüpfung mit Zahlungsverkehrsdaten der VIFG.

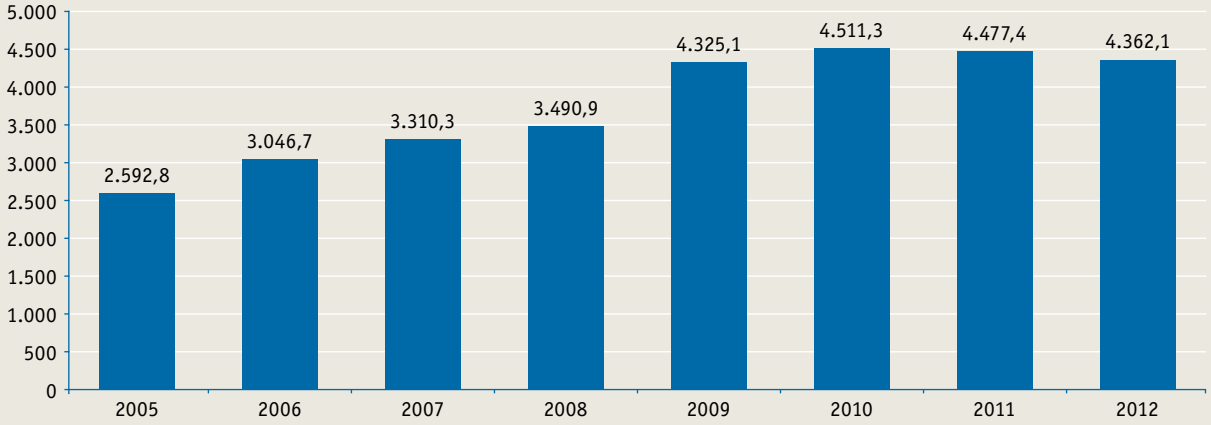
Weitere Aufgaben des Bereichs Maut/Finanzsteuerung

Die VIFG bringt ihre Erfahrung aus der Durchführung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs in weitere Themengebiete der Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen ein und unterstützt in diesem Kontext auch das BMVBS. Beispielsweise wirkt die VIFG als eine institutionelle Komponente des „Gesamtsystems Maut“ bei der Neugestaltung des Betreiberkonzepts der Lkw-Maut mit.

Zudem ergeben sich unterjährig unterschiedliche Projekte aufgrund der an die VIFG herangetragenen Anforderungen seitens der Bundesländer und des BMVBS hinsichtlich der Erweiterungen von Serviceleistungen in spezifischen Bereichen. Die VIFG steigert darüber hinaus kontinuierlich die Qualität und den Umfang ihres Dienstleitungsangebots.

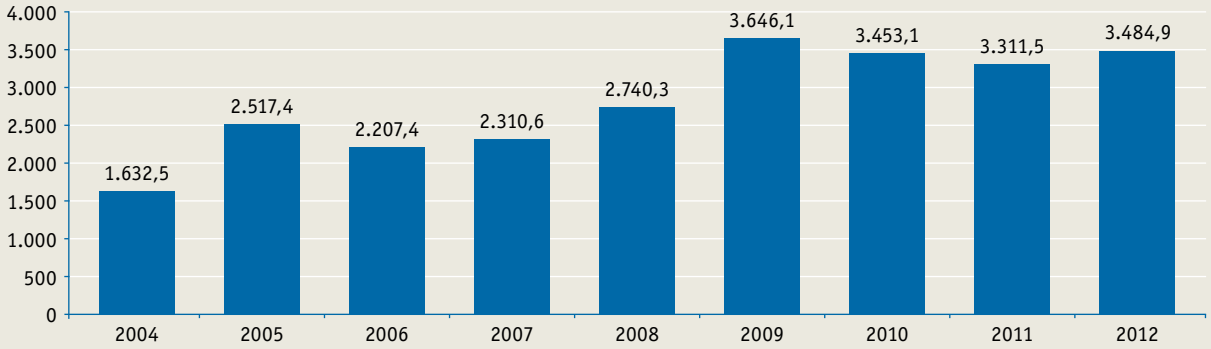
Die VIFG wirkt kontinuierlich bei der Weiterentwicklung des „Gesamtsystems Maut“ mit.

Abbildung 5: Entwicklung Mauteinnahmen 2005 – 2012 (in Mio. Euro)



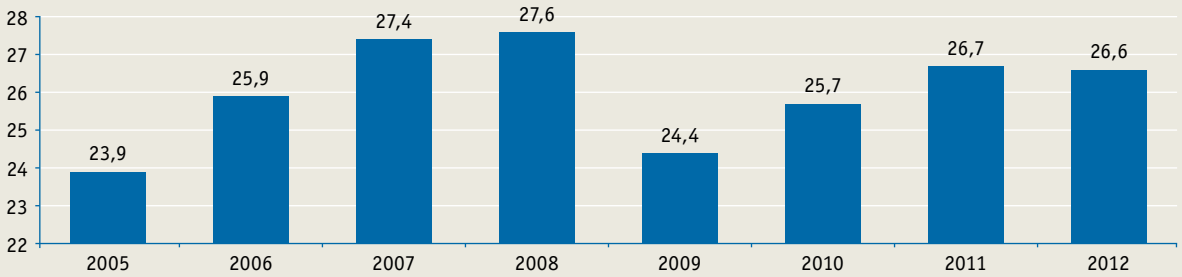
© VIFG, Berlin

Abbildung 6: Investitionen aus der Maut 2004 – 2012 (in Mio. Euro): rd. 25 Mrd. Euro



© VIFG, Berlin

Abbildung 7: Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge 2005 – 2012 (in Mrd. km)



(Quelle: BAG)

© VIFG, Berlin

„Wirtschaftlichkeit bedeutet mehr als für einen Euro mehr Straßen zu bauen.“

Frank Ulber
Leiter Infrastrukturprojekte und Finanzierung

Infrastrukturprojekte und Finanzierung

Infrastrukturen sind für eine Gesellschaft unverzichtbar. Seien es beispielsweise Verkehrsnetze, Stromleitungen oder Kommunikationswege. Sie verbinden und versorgen nicht nur die Menschen, sondern ermöglichen es auch der Wirtschaft, sich regional, national und global zu vernetzen. Dabei befinden sich Infrastruktur und deren Ausbau stets im Spannungsfeld zwischen Bevölkerung, Umwelt, Politik und Wirtschaft. Der öffentliche Sektor hat sich dafür einen umfangreichen Verfahrensablauf und eine Organisationsstruktur geschaffen, um bestehenden und neu entstehenden Anforderungen optimal gerecht zu werden. Dies nicht zuletzt auch, weil Infrastrukturen zu großen Teilen durch die Gemeinschaft, also insbesondere über Steuergelder, finanziert werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist verantwortlich für Finanzierung, Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege. Der Bund ist dafür verantwortlich, dass die Investitionsmittel bereitgestellt und wirtschaftlich eingesetzt werden.

Die VIFG wird vom BMVBS mit Grundsatzfragen zu Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsthemen oder auch für die direkte Projektarbeit beauftragt. Die VIFG beschäftigt sich mit der Wirtschaftlichkeit in der Beschaffung von Bundesverkehrsinfrastrukturen und mit der Frage, welches der beste Weg ist, um Infrastruktur zu finanzieren. Dabei schaut die VIFG auch über den Tellerrand, um dazu beizutragen, die Infrastruktur für die Zukunft leistungsfähig zu machen und auch dafür zu sorgen, dass sie dies bleibt.

Die beste Finanzierung für unsere Infrastruktur
Auch im Bereich der Infrastrukturfinanzierung gilt die betriebswirtschaftliche Definition, dass die Finanzierung alle betrieblichen Prozesse zur Bereitstellung und Rückzahlung der finanziellen Mittel umfasst, die für eine Investition benötigt werden. Neben dieser Liquiditätsfunktion schafft die Finanzierung einen Anreiz, knappe Investitionsmittel wirtschaftlich einzusetzen. Aus dieser Gesamtheit kann das Risiko der Finanzierung analysiert werden.

Im öffentlichen Sektor sind diese Funktionen zwar alle im Haushalt vorhanden, jedoch nur einzeln und voneinander getrennt. Es gibt damit keinen direkten Zusammenhang auf Projektebene zwischen Bereitstellung und Rückzahlung von finanziellen Mitteln und damit auch keine entsprechende Risikoübertragung. Damit kann es auch keine Effizienzen aus der Finanzierungsfunktion heraus geben.

Eine private Finanzierung gibt es bei den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau. Der Staat bringt in ein ÖPP-Projekt zum Beispiel eine Anschubfinanzierung ein und ein privater Betreiber die private Finanzierung aus Eigen- und Fremdkapital. Bei diesen Projekten kann die Anreizfunktion der Finanzierung ausgeschöpft werden.

Auf welchem Wege Infrastruktur finanziert werden kann und welches der beste Weg ist, ist wohl eine der spannendsten Fragen im Bereich der Infrastruktur. Vor allem vor dem Hintergrund, dass die Frage der Finanzierung nicht losgelöst vom Beschaffungskonzept diskutiert werden kann.

ÖPP ist eine Beschaffungsvariante und kein eigenes Finanzierungsmodell.

Auch andere europäische Länder und die EU-Kommission stellen sich die Frage der Finanzierung von Infrastruktur. So gibt es Länder, die traditionell auf eine Privatfinanzierung der Infrastruktur setzen, wie etwa Frankreich, daneben aber auch Länder, die in den letzten Jahren zunehmend Elemente der Privatfinanzierung eingebunden haben, wie zum Beispiel die Niederlande, oder die wieder zur Privatfinanzierung zurückkehren wollen, wie zum Beispiel Großbritannien. Zwar kann man die Erfahrungen aus dem Ausland nicht vollumfänglich auf Deutschland übertragen, sie geben uns aber gute Hinweise und möglicherweise sogar Impulse. So hat etwa die EU-Kommission zusammen mit der Europäischen Investitionsbank eine Initiative ergriffen, um Projekte mit sogenannten Projektanleihen zu finanzieren.

Auch die Entwicklungen auf den weltweiten Finanzmärkten zeigen, dass weltweit immer neue sogenannte „Kapitalsammelstellen“ entstehen, wie beispielsweise Pensionsfonds, die auf der Suche nach langfristigen Anlagemöglichkeiten sind. Speziell Infrastrukturen eigenen sich dafür, da Infrastrukturen sogenannte Langläufer sind, d. h. eine lange Investitions- und eine lange Refinanzierungsphase haben. Warum kann dann ein solcher Fonds nicht in Autobahnen und Schienentrassen investieren – anstatt in Finanzprodukte, die keinen realwirtschaftlichen Hintergrund mehr haben?

Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Sektor

Doch wie kann so etwas wirtschaftlich sein? Ein privates Unternehmen nimmt Kapital am Kapitalmarkt auf und muss dafür Zinsen und Gebühren entrichten. Dagegen kann der Staat Steuern – und bei den Autobahnen zusätzlich die Lkw-Maut – einnehmen und diese wieder an die Infrastruktur zurückführen, und dies zu wesentlich günstigeren Konditionen, als es ein Privater kann. Doch ganz so einfach ist die Antwort nicht, sonst müsste der Staat auch Autos bauen.

Wirtschaften bedeutet planmäßiges und angemessenes Entscheiden über den Einsatz von knappen Ressourcen. Dazu steht das Minimum- oder das Maximum-Prinzip zur Verfügung. Beim Minimum-Prinzip sucht man mit einem gegeben Output den minimalen Ressourceneinsatz und beim Maximum-Prinzip mit gegebenen Ressourcen den maximalen Output. Im Bundesfernstraßenbau wird regelmäßig das Minimum-Prinzip angewendet, d. h., bei gegebener Beschaffenheit zum Beispiel einer Autobahn sucht man im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung den minimalen Ressourceneinsatz.

Werden zwei Beschaffungsvarianten miteinander verglichen, etwa ein ÖPP-Projekt und eine staatliche Realisierung, dann wird zunächst eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) durchgeführt. Darin werden im Kostenvergleich die Lebenszykluskosten über sämtliche Wertschöpfungsstufen der Infrastrukturrealisierung wie Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung sowie sämtliche Risiken miteinander verglichen und in einem Ergebnis über die Vorteilhaftigkeit einer Beschaffungsvariante komprimiert. Erst dann folgt eine Ausschreibung über die bevorzugte Beschaffungsvariante.

Mithilfe von Tabellenkalkulationsprogrammen wird für jedes Projekt individuell ein eigenes Rechenmodell erstellt. Inputdaten dafür kommen im Wesentlichen aus dem BMVBS und aus den Auftragsverwaltungen der Länder. Grundlage für diese Rechenmodelle ist sowohl die Kenntnis über den Zeitwert des Geldes als auch darüber, dass über eine Investition immer auch unter Risikogesichtspunkten entschieden werden muss.

Bei einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werden die Lebenszykluskosten optimiert.

Die gesamten Lebenszykluskosten inklusive Risikokosten werden mithilfe der Barwerte verglichen, wodurch berücksichtigt wird, dass eine Zahlung in zehn Jahren einen anderen Wert besitzt als eine entsprechende heutige Zahlung.

Der Kapitalwert wird mit der Kapitalwertmethode (Abbildung 8, S. 23) berechnet und dabei spielt der Abzinsungsfaktor eine entscheidende Rolle. Abbildung 10 (S. 23) illustriert die Wirkung des Diskontierungsfaktors, d. h., je größer der Abzinsungsfaktor gewählt wird, desto geringer wird der Kapitalwert.

Bei Investitionen des Bundes ist die sogenannte Zinsstrukturkurve (ZSK) zu verwenden, welche die Renditen (Zinssätze) von hypothetischen Nullcouponanleihen des Bundes in Abhängigkeit der Restlaufzeit darstellt (siehe beispielhaft Abbildung 11, S. 23). Die Parameter für die Ermittlung der ZSK werden täglich (an Bankarbeitstagen) auf der Internetseite der Deutschen Bundesbank festgelegt und somit kann tagesaktuell eine ZSK ermittelt werden. Die ZSK bildet stichtagsbezogene (heutige), nicht aber historische oder zu erwartende zukünftige Renditen der Kreditaufnahme des Bundes ab. Die ZSK wird als „hypothetisch" bezeichnet, da Nullcouponanleihen des Bundes in der Regel nicht existieren, sondern rechnerisch erzeugt werden (Bond Stripping). Darüber hinaus werden die Renditen über den Zeitraum (hier 30 Jahre) ebenfalls rechnerisch mit der sogenannten „Svensson-Formel" ermittelt. (Abbildung 9, S. 23)

In Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind auch weitere Betrachtungsebenen wie zum Beispiel der quantitative Nutzen von Bedeutung. Dieser hängt unmittelbar mit dem (Aus-)Bau einer Autobahn zusammen und lässt sich nicht direkt über Kosten und Einnahmen ausdrücken. Aber ein Nutzenvorteil wird offensichtlich, wenn etwa ein Pkw- oder Lkw-Fahrer sein Ziel schneller erreichen kann, sich Wirtschaftsbetriebe entlang einer Autobahn ansiedeln können und weniger Staus die Umwelt belasten. Der Nutzenvorteil einer Autobahn unterscheidet sich natürlich, wenn diese entweder nach 4 oder erst nach 14 Jahren für den Verkehr freigegeben wird.

Zur Ermittlung der wirtschaftlichsten Variante steht dem Staat mit der WU ein modernes, hoch entwickeltes und getestetes Verfahren zur Verfügung, um bei Großprojekten Investitions- und Lebenszykluskosten zu ermitteln sowie Risiken zu analysieren, zu bewerten und den Nutzungszeitraum zu überwachen.

**„A safe dollar is worth more than a risky one."
Quelle: Brealey/Meyers, Principles of Corporate Finance**

Methodik einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
Bei einer WU wird zum einen ein umfassender sogenannter Kostenvergleich erstellt. Hierin werden die Kosten für Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung sowohl für die PSC- als auch für die ÖPP-Variante über den Lebenszyklus hinweg kalkuliert. Die PSC-Variante – PSC steht für Public Sector Comparator – stellt dabei eine Vergleichskalkulation der öffentlichen Hand dar. Beide Varianten werden diskontiert und die Barwerte werden miteinander verglichen, der geringste Barwert stellt dann die wirtschaftlichste Beschaffungsvariante dar.

**Die Bearbeitung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt schrittweise:
von der vorläufigen hin zur abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.**

Abbildung 8: Barwertformel

$$C_0 = \sum_{t=1}^{T} \frac{(E_t - A_t)}{(1+i)^t}$$

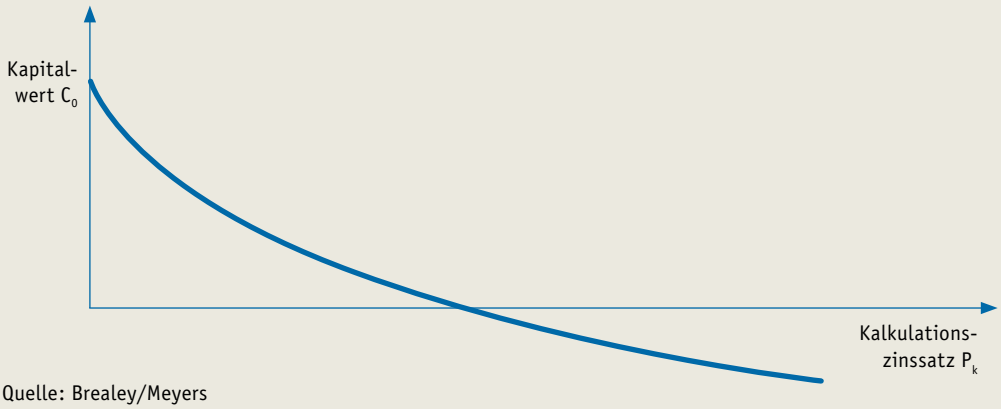
Quelle: Brealey/Meyers

Abbildung 9: Berechnungsbeispiel für eine Zinsstrukturkurve (Nelson-Siegel-Svensson-Modell)

$$Y(T,\beta) = \beta_0 + \beta_1 \cdot \left(\frac{1-\exp\left(-\frac{T}{\tau_1}\right)}{\left(\frac{T}{\tau_1}\right)} \right) + \beta_2 \cdot \left(\frac{1-\exp\left(-\frac{T}{\tau_1}\right)}{\left(\frac{T}{\tau_1}\right)} - \exp\left(-\frac{T}{\tau_1}\right) \right) + \beta_3 \cdot \left(\frac{1-\exp\left(-\frac{T}{\tau_2}\right)}{\left(\frac{T}{\tau_2}\right)} - \exp\left(-\frac{T}{\tau_2}\right) \right)$$

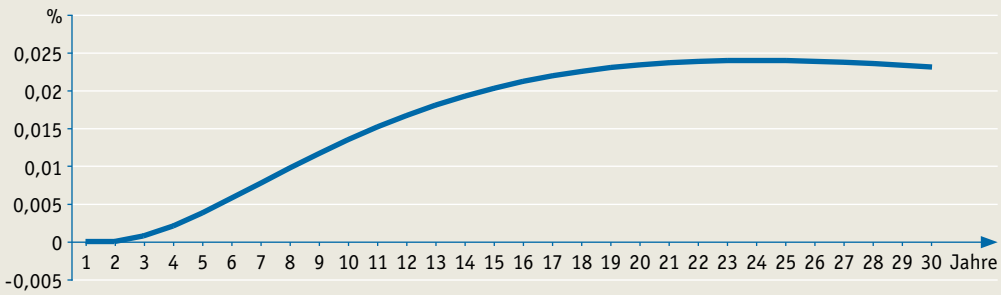
Quelle: Fischer

Abbildung 10: Zusammenhang zwischen Kalkulationszinssatz und Kapitalwert



Quelle: Brealey/Meyers

Abbildung 11: Zinsstrukturkurve per 22.11.2012



VIFG (Quelle: Bundesbank)

Zum anderen wird auch ein sogenannter quantitativer Nutzenvergleich durchgeführt, welcher auf der Systematik der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) beruht. Hierin werden die Nutzenunterschiede der beiden Beschaffungsvarianten berechnet, indem der bereits im BVWP ermittelte quantitative Nutzen für die Fertigstellung des betreffenden Abschnitts herangezogen wird. Für abweichende Baufertigstellungstermine und Bauabläufe werden dann entsprechende Abzüge vorgenommen.
Auch beim quantitativen Nutzenvergleich gibt der Barwertvergleich Auskunft darüber, welche Beschaffungsvariante wirtschaftlicher ist.

Sofern der quantitative – oder auch monetäre – Kosten- und Nutzenvergleich in der WU nicht zu einem eindeutigen Ergebnis führt, kann darüber hinaus ein qualitativer Vergleich in Form einer Nutzwertanalyse durchgeführt werden.

Wie wird bei einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung konkret vorgegangen?
Zunächst wird ein Projekt vorgeschlagen, für das eine WU durchgeführt werden soll. Dabei hat sich im Vorfeld in ersten Überlegungen eine potenzielle Eignung des Projekts in einer ÖPP herausgestellt. Zu Beginn der WU sind dann vor allem die Rahmenbedingungen des Projekts abzustimmen wie Projektzuschnitt, Leistungsumfang und Planungsstand.

Der Projektzuschnitt im Bundesfernstraßenbau bei Ausbauprojekten ist vor allem durch die Belange des Betriebsdienstes und durch die Länge der Ausbaustrecke determiniert. Als Faustregel kann ein Projekt wirtschaftlich umgesetzt werden, wenn die Betriebskilometer ca. 80 betragen und die Ausbaulänge größer als 30 Kilometer ist. Allerdings können projektabhängig auch andere Streckenlängen wirtschaftlich sein.

> **Das methodische Vorgehen ist in Arbeitsanleitungen und Leitfäden festgeschrieben.**

Damit wird bereits deutlich, dass im gesamten deutschen Autobahnnetz nur wenige Streckenabschnitte die geforderten Rahmenbedingungen eines Ausbaus erfüllen und entsprechend für eine Umsetzung als ÖPP geeignet wären. Häufig führt fehlendes Baurecht beziehungsweise nicht vorhandener Ausbaubedarf zum Ausschluss der Eignung.

> **„A dollar today is worth more than a dollar tomorrow." Quelle: Brealey/Meyers, Principles of Corporate Finance**

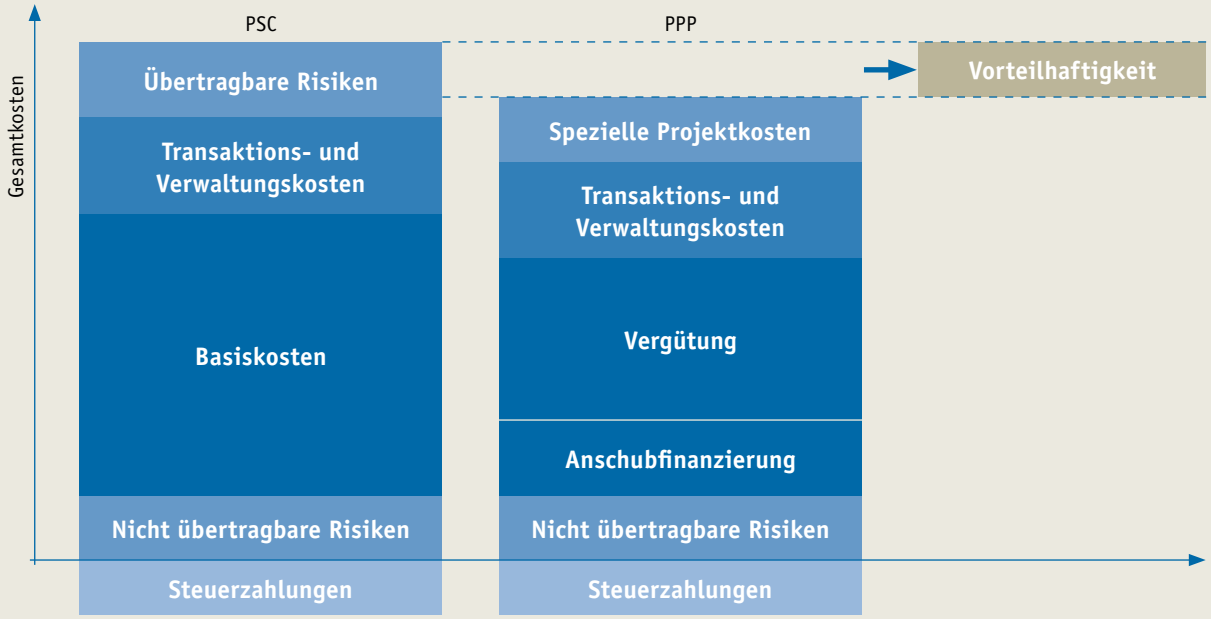
Der Kostenvergleich
Die potenzielle Eignung eines Projekts als ÖPP ist Voraussetzung für weitere Untersuchungen. Hier wird dann zunächst ein Rahmenterminplan für die Untersuchungen wie auch für das Projekt selbst, zum Beispiel Schaffung von Baurecht, zwischen den Beteiligten aus Bund und Ländern abgestimmt.

Eine Aufgabe von großer Bedeutung für die Untersuchungen stellt die Datenaufnahme dar. Anhand eines eigens vom BMVBS entwickelten und abgestimmten Datenrahmens werden sämtliche Kosten des Projekts über den Lebenszyklus erhoben, sodass neben einer technischen auch eine finanzielle Planung erarbeitet werden kann.

Wesentliche Kostenbestandteile bei der Kostenaufnahme sind:
- die Baukosten,
- die Betriebs- und die Erhaltungskosten,
- die Planungs- und Managementkosten,
- die Reststrukturen in der Verwaltung und im Betriebsdienst sowie
- der Begleitaufwand.

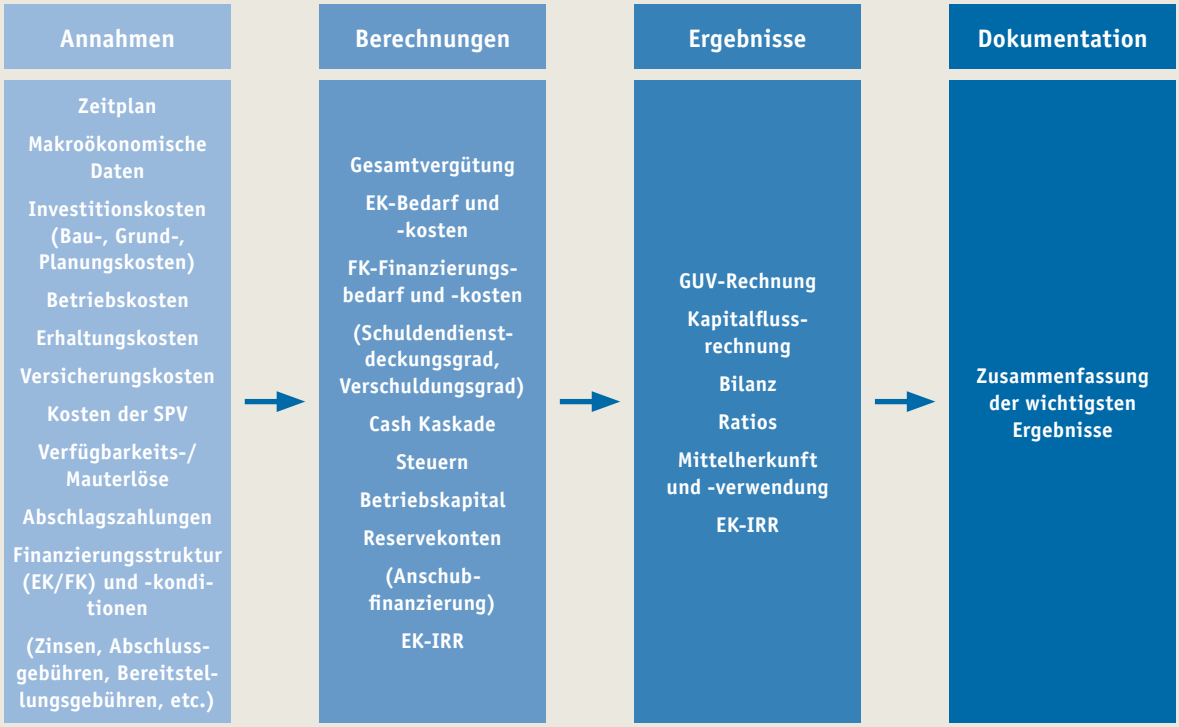
Diese Kostenermittlung wird maßgeblich durch die Auftragsverwaltungen der Länder oder die DEGES durchgeführt, da sie auch über die erforderlichen Kenntnisse zu den Planungen des Projekts und über Erfahrungswerte zu Kosten in der Region und in der Verwaltung verfügen. Auch Daten zu den Verkehrsmengen werden in diesem Untersuchungsstadium erhoben und für die Berechnung der Kosten beziehungsweise bei Vergütung nach der Verkehrsmenge verwendet.

Abbildung 12: Schematische Darstellung eines WU-Ergebnisses



Quelle: BMF & Finanzministerium NRW

Abbildung 13: Grundstruktur eines Finanzierungsmodells



VIFG (Quelle: Nevitt)

Auf Grundlage der Kostendaten können in einem weiteren Schritt auch die Projektrisiken ermittelt und bewertet werden. Hierzu führen die Beteiligten aus Bund und Ländern einen sogenannten Risikoworkshop durch, in dem die einzelnen Risiken anhand einer aus bisherigen Erfahrungen entwickelten, vorgegebenen Liste diskutiert werden. Zusätzlich wird die Verteilung der Risiken zwischen den Projektpartnern Staat und potenzieller privater Betreiber – zunächst im Entwurf – vertraglich geregelt. Natürlich werden die Kosten und die zusätzlich anzusetzenden Risikokosten im Laufe des Ausschreibungsverfahrens anlassbezogen fortgeschrieben.

Im Rahmen der Vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (VWU) wird im Kostenvergleich für die ÖPP-Variante eigens ein vollständiges Finanzmodell berechnet. Die hierin getroffenen Annahmen beruhen auf den Erfahrungen aus den bisherigen Projekten und orientieren sich zudem an aktuellen Gegebenheiten des Finanzmarkts. Zum Zeitpunkt der Abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (AWU), d. h. wenn die Submissionsergebnisse vorliegen, werden die getroffenen Annahmen durch die vom privaten Bieter angebotenen Werte ersetzt und somit wird der finale Vergleich durchgeführt.

> **Nicht erst seit der Finanz- und Staatsschuldenkrise ist die Finanzierung eines ÖPP ein spannendes Thema.**

Die Grundstruktur eines Finanzierungsmodells zeigt Abbildung 13 (S. 25).

Als Ergebnis werden in einem Finanzmodell zum Beispiel die Mittelherkunft/Mittelverwendung und die sogenannten Deckungsgrade (Ratios) erzeugt.

Der quantitative Nutzenvergleich
Der Nutzenvergleich basiert im Wesentlichen auf der Quantifizierung der Auswirkungen von unterschiedlichen Bauabläufen, Fertigstellungsterminen und Erhaltungskonzepten der beiden Beschaffungsvarianten.

Der qualitative Nutzenvergleich
Sofern der Kosten- und der quantitative Nutzen in der WU nicht zu einem eindeutigen Ergebnis führen, kann darüber hinaus ein qualitativer Vergleich in Form einer Nutzwertanalyse in die Abwägung einbezogen werden.

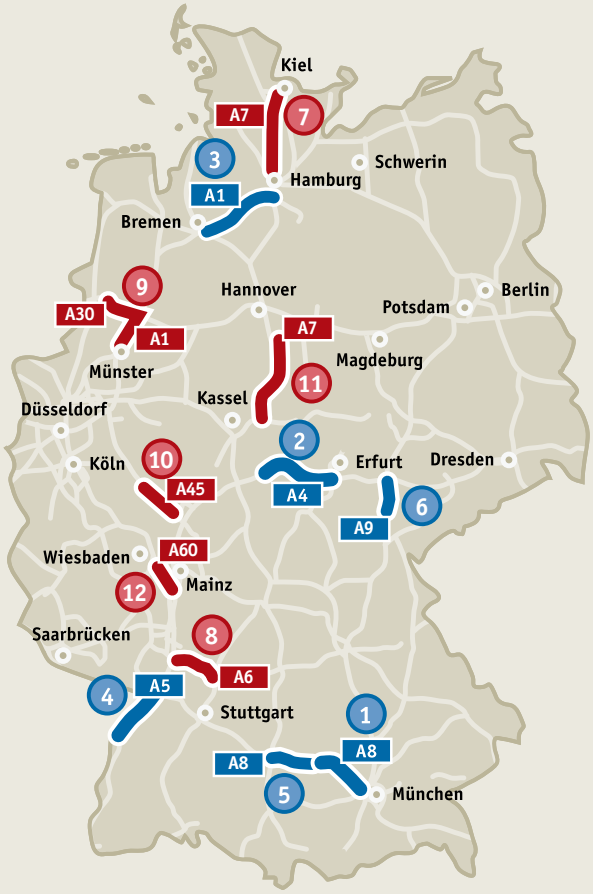
Bisherige Projekte unter Mitwirkung der VIFG
Bisher sind sechs ÖPP-Projekte umgesetzt worden, davon vier Projekte als sogenannte A-Modell-Pilotprojekte und zwei Projekte der sogenannten zweiten Staffel. Bei den ersten drei Projekten konnten die Bauarbeiten bereits abgeschlossen und die Strecken jeweils früher als geplant für den Verkehr freigegeben werden.

Die VIFG als Teil des Ganzen
Die Kernkompetenzen der VIFG liegen in den Bereichen Finanzierung und Wirtschaftlichkeit. So wirkt die VIFG bei den ÖPP-Projekten vor allem in diesen Teilbereichen mit und unterstützt auch bei Grundsatzfragen zur Methodik. Darüber hinaus wird die VIFG künftig für ausgewählte Projekte auch die VWU und die AWU für das BMVBS übernehmen. Im Bereich der Finanzierung arbeitet die VIFG bei der Erstellung von Vergabeunterlagen und der Auswertung von Angeboten mit und war in dieser Funktion bisher an sämtlichen ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau beteiligt.

Eine beispielhafte Organisationsstruktur für ein ÖPP-Projekt ist dargestellt in Abbildung 15 (S. 29).

Wie wird ein ÖPP-Projekt finanziert?
Bei einem ÖPP-Projekt kommen in der Regel öffentliche wie private Finanzierungselemente zum Einsatz. Die öffentliche Finanzierung wird durch eine Anschubfinanzierung und die private Finanzierung durch eine sogenannte Projektfinanzierung dargestellt. Die Refinanzierung der privaten Finanzierung erfolgt entweder durch die auf dem Streckenabschnitt anfallende Lkw-Maut oder durch ein sogenanntes Verfügbarkeitsentgelt.

Abbildung 14: Übersicht Projektauswahl *



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

Ausschreibung erwartet

8. Baden-Württemberg	A6 (Wiesloch-Rauenberg – Weinsberg)
9. Nordrhein-Westfalen	A1/A30 (Lotte – Münster/Rheine – Lotte)*
10. Hessen	Vorhaben im Zuge der A45*
11. Niedersachsen	A7 (Salzgitter – Drammetal)
12. Rheinland-Pfalz	Vorhaben im Zuge der A60/A643*

Projektstart ist abhängig von der Schaffung des Baurechts und dem positiven Ergebnis der WU.
* Projektzuschnitt wird noch entwickelt.

* Die Projektliste wird auf der Internetseite der VIFG regelmäßig aktualisiert.

© VIFG, Berlin

Am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells soll kurz gezeigt werden, wie sich die Finanzierungsstruktur ergibt. Die Höhe und der Auszahlungszeitpunkt der Anschubfinanzierung werden im Rahmen der Ausschreibung fest vorgegeben, die Höhe des Verfügbarkeitsentgelts unterliegt dagegen dem Wettbewerb. Der private Bieter kalkuliert nun den Mittelbedarf über die Bau- und Betriebsphase und ermittelt darauf aufbauend sowohl den privaten Kapitalbedarf als auch die Höhe des Verfügbarkeitsentgelts.

Die Projektfinanzierung ist eine spezielle Finanzierungsform, bei der die Risikoverteilung eine bedeutende Rolle spielt.

Ausschlaggebend für die Höhe der privaten Finanzierung sind der Mittelbedarf und die Mittelherkunft am Ende der Bauzeit. Davon ausgehend werden dann sowohl die Höhe des Eigenkapitals als auch die Höhe des Fremdkapitals festgelegt. Je risikoreicher ein Projekt durch die Fremdkapitalgeber beurteilt wird, umso mehr Eigenkapital ist in das Projekt einzubringen und desto höher wird der Zinssatz des privaten Kapitals ausfallen.

Neben der Liquiditätsfunktion spielt auch die Risikotragung der Finanzierung eine Rolle.

Als Sicherheit für die Projektfinanzierung steht der Projektvertrag und die Verfügbarkeitsentgelte stehen für die Bonität des Projekts. Den finanzierenden Banken wie auch den Eigenkapitalgebern stehen damit keine dinglichen Sicherheiten wie beispielsweise die Autobahn, Grundstücke oder Anlagen zur Verfügung. Auf diese Weise wird dem privaten Betreiber ein Anreiz gesetzt, zum Beispiel Terminverzögerungen oder Schlechtleistungen nach Möglichkeit zu vermeiden. Ansonsten stehen zunächst das eingebrachte Eigenkapital und dann das Fremdkapital zur Kompensation ein. Bei komplexen Großvorhaben mit entsprechend großen Finanzierungsleistungen nutzen Eigen- wie Fremdkapitalgeber ein (Projekt-)Controlling, um bei Fehlentwicklungen frühzeitig gegensteuern zu können.

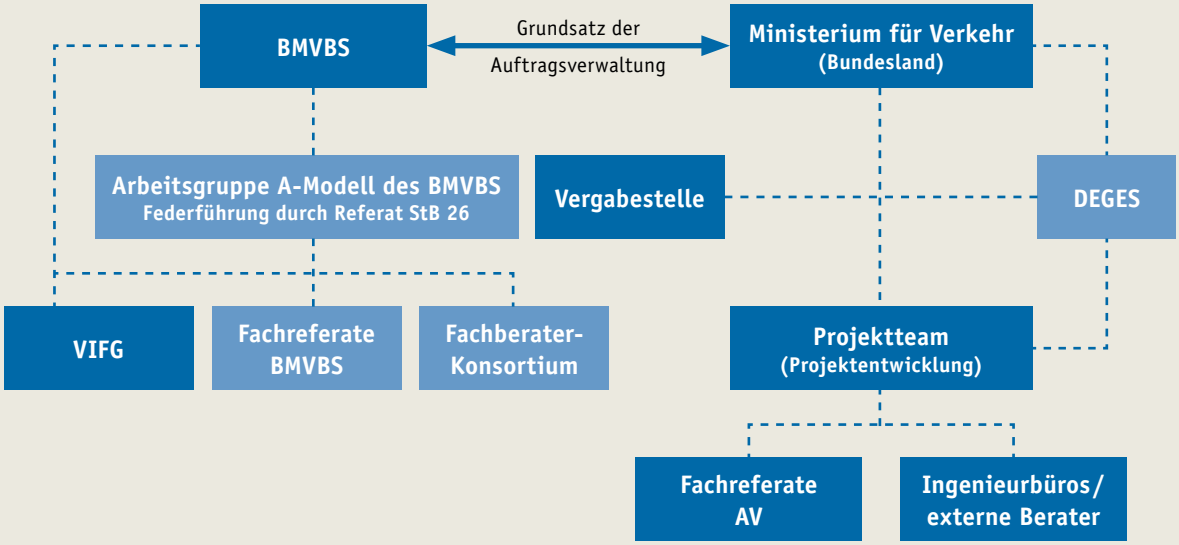
Ob tatsächlich eine Projektrendite erwirtschaftet werden kann, entscheidet der Projekterfolg.

Abbildung 16 (S. 29) zeigt die Risikoübertragung einer Projektfinanzierung anhand der sogenannten Cashflow-Kaskade.

Daraus wird deutlich, dass die private Finanzierung nicht nur Kapital zur Verfügung stellt, sondern auch einen Teil der Projektrisiken trägt. Hierfür wird im Angebot eine entsprechende Verzinsung einkalkuliert. Anhand der bereits realisierten Projekte wird deutlich, dass diese Anreizfunktion positiv wirkt.

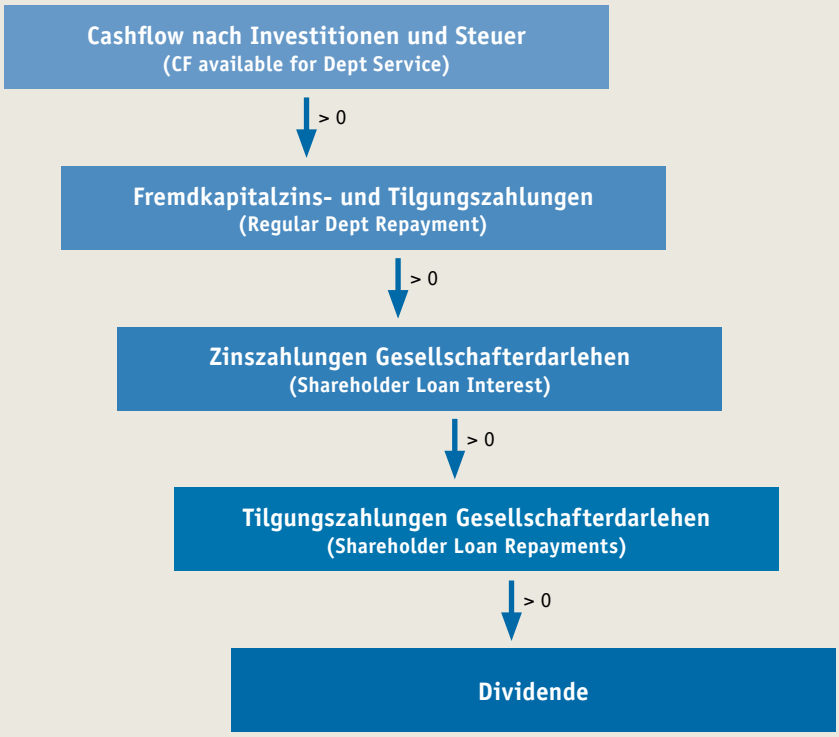
Die übertragenen Risikokosten sind dabei aus wirtschaftlicher Sicht in Beziehung zu der Rendite und dem Finanzierungszinssatz zu sehen. Vereinfacht ausgedrückt: Wenn die übertragenen Risikokosten höher sind als die Finanzierungskosten, dann ist ein Projekt wirtschaftlich. Risiko und Rendite stehen auch bei den ÖPP-Projekten in einem unmittelbaren Zusammenhang. Hierin liegt auch der wesentliche Unterschied zu einer reinen Staatsfinanzierung.

Abbildung 15: Beispielhafte Organisationsstruktur für ein ÖPP-Projekt



VIFG (Quelle: BMVBS, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BaWü)

Abbildung 16: Beispiel für eine Cashflow-Kaskade



Quelle: Livingstone

Bilanz

zum 31. Dezember 2012

AKTIVA in EUR	31.12.2012	31.12.2011
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten	**935,00**	**2.034,00**
II. Sachanlagen		
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**155.741,00**	**170.372,06**
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen Gesellschafter	549.444,93	53.199,73
2. Sonstige Vermögensgegenstände	25.080,36	4.989,12
	574.525,29	**58.188,85**
II. Guthaben bei Kreditinstituten	**1.677,77**	**424.811,95**
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	**8.624,84**	**8.172,10**
	741.503,90	**663.578,96**
Treuhandkonto Deutsche Bundesbank	**21.011.899,96**	**4.653.431,57**

PASSIVA in EUR	31.12.2012	31.12.2011
A. EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00	25.000,00
II. Gewinnvortrag	10.625,00	10.625,00
III. Jahresüberschuss	2.500,00	2.500,00
	38.125,00	**38.125,00**
B. SONDERPOSTEN		
Sonderposten für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens	**156.662,62**	**172.392,68**
C. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	**275.654,06**	**173.236,16**
D. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen - davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 228.766,14 (Vorjahr: EUR 155.364,81)	228.766,14	155.364,81
2. Sonstige Verbindlichkeiten - davon aus Steuern: EUR 32.449,37 (Vorjahr: EUR 117.408,00) - davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 2.378,81 (Vorjahr: EUR 1.962,07) - davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 42.296,08 (Vorjahr: EUR 124.460,31)	42.296,08	124.460,31
	271.062,22	**279.825,12**
	741.503,90	**663.578,96**
Verbindlichkeit aus Treuhandverhältnis	**21.011.899,96**	**4.653.431,57**

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012

	EUR 2012	EUR 2011
Umsatzerlöse	2.973.064,33	2.646.016,06
Sonstige betriebliche Erträge (davon Erträge Auflösung SoPo für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens EUR 57.398,33; Vorjahr: EUR 58.752,34)	103.725,12	110.483,32
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-1.409.432,58	-1.218.537,50
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-224.226,23	-205.944,16
	-1.633.658,81	**-1.424.481,66**
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-57.398,33	-58.752,34
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.382.444,84	-1.269.751,06
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	364,06	485,66
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**3.651,53**	**3.999,98**
Sonstige Steuern	-1.151,53	-1.499,98
Jahresüberschuss	**2.500,00**	**2.500,00**

Anhang

I. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 liegen satzungsgemäß die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Rechnungslegung von großen Kapitalgesellschaften zugrunde sowie die ergänzenden Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Das Anlagevermögen wird zu Anschaffungskosten verringert um planmäßige Abschreibungen ausgewiesen. Ab dem Jahr 2006 sind erforderliche Investitionen durch das vereinbarte Dienstleistungsentgelt zu finanzieren. Der darin enthaltene Anteil für die Finanzierung des Anlagevermögens wird gesondert in einem Sonderposten ausgewiesen, der über die Nutzungsdauer des Anlagevermögens aufgelöst wird.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

II. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen angesetzt.

Die sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit ihrem Nennbetrag bewertet und ausgewiesen.

Die liquiden Mittel wurden zum Nominalwert angesetzt, die Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe der Einnahmen bzw. Ausgaben.

Die sonstigen Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und erkennbaren Risiken. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit dem ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Jahre, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben werden, abgezinst.

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

III. Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
Die Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr 2012 ergibt sich aus dem Anlagespiegel.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten
Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Aus dem laufenden Geschäftsverkehr besteht eine Forderung gegenüber der Gesellschafterin in Höhe von EUR 549.444,93.

Die sonstigen Vermögensgegenstände weisen im Wesentlichen Forderungen aus Steuerüberzahlungen aus.

Der Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Vorauszahlungen auf sonstige betriebliche Aufwendungen für das Geschäftsjahr 2013.

Sonderposten
Der Sonderposten wurde für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag gebildet. Die Auflösung erfolgt entsprechend den Abschreibungen des Anlagevermögens.

Rückstellungen
Die sonstigen Rückstellungen betreffen ausstehende Rechnungen im Zusammenhang mit der Erstellung und Prüfung des Jahresabschlusses 2012 sowie ungewisse Verpflichtungen gegenüber dem Personal.

Verbindlichkeiten
Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen handelt es sich ausschließlich um Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

IV. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Die ausgewiesenen Umsatzerlöse beinhalten ausschließlich die Kostenerstattung durch den Gesellschafter.

V. Treuhandvermögen

Als Treuhandvermögen wird das für den Treugeber auftragsgemäß verwaltete Vermögen ausgewiesen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen
Es bestehen sonstige Verpflichtungen in Höhe von EUR 204.907,18 aus einem Mietvertrag mit einer festen Laufzeit bis Januar 2013.

Es besteht ferner eine Verpflichtung aus einem Dienstleistungsvertrag für den Betrieb des Finanzmanagementsystems in Höhe von EUR 304.020,12. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende 2013.

Durch die Verlängerung des Mietvertrages für die Berliner Büroräume bis Dezember 2017 ergeben sich weitere sonstige Verpflichtungen in Höhe von EUR 819.628,72 für die Jahre 2014 bis 2017.

Haftungsverhältnisse
Haftungsverhältnisse im Sinne des § 251 HGB bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

VI. Sonstige Angaben

Mitarbeiter
Im Geschäftsjahr 2012 wurden – ohne die Geschäftsführung – durchschnittlich 14 Arbeitnehmer beschäftigt.

Organe der Gesellschaft
Der Geschäftsführung gehörten im Kalenderjahr 2012 an:
Herr Prof. Torsten R. Böger, Dipl. Volkswirt, Hamburg
Herr Robert Scholl, Ministerialdirektor a.D., Remagen

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung belaufen sich in 2012 auf EUR 412.736,88.

Aufsichtsrat
Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

Michael Odenwald (bis. 31.10.2012)
Vorsitzender
Staatssekretär Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Martina Hinricher (ab 1.11.2012)
Vorsitzende
Ministerialdirektorin Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz
Stellvertreter der Vorsitzenden
Ministerialdirektor Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Patrick Döring
Mitglied des Deutschen Bundestages

Bartholomäus Kalb
Mitglied des Deutschen Bundestages

Dr. Angelika Kreppein
Regierungsdirektorin,
Bundesministerium der Finanzen

Christian K. Murach
Geschäftsführer der KfW IPEX-Bank GmbH

Bezüge des Aufsichtsrats
Die Gesamtbezüge für die Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2012 betrugen EUR 1.000,00.

Honorar Abschlussprüfer
Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Abschlussprüfungsleistungen in Höhe von EUR 7.830,00 angefallen.

Berlin, 28. März 2013

Geschäftsführung

Bestätigungsvermerk

Wir haben dem Jahresabschluss und dem Lagebericht der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012 in den diesem Bericht als Anlagen I (Jahresabschluss) und II (Lagebericht) beigefügten Fassungen den am 31. Mai 2013 in Berlin unterzeichneten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk wie folgt erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Lageberichts für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2012 der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen erstattet.

Berlin, 31. Mai 2013
BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Schulz Wirtschaftsprüfer
gez. ppa. Willbarth Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2012 haben drei Sitzungen stattgefunden.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die Lage des Unternehmens, insbesondere durch die Vorlage von Vierteljahresberichten sowie die Berichterstattung über den Geschäftsverlauf in den Aufsichtsratssitzungen informieren lassen.

Die Berichte der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat vermitteln einen zutreffenden Einblick in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens. Bei dieser Beurteilung stützt sich der Aufsichtsrat auch auf die Feststellung des Abschlussprüfers.

Allen zustimmungspflichtigen Maßnahmen wurde vom Aufsichtsrat während seiner Sitzungen zugestimmt. Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012 sind im Auftrag des Aufsichtsrates durch die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Auch die zusätzliche Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) hat nach Feststellung der Wirtschaftsprüfer keine Besonderheiten ergeben, die Anlass zu Zweifeln an der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung geben könnten.

Der Prüfungsbericht liegt allen Aufsichtsräten vor. Der Aufsichtsrat hat auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes während seiner 38. Sitzung den Prüfungsbericht mit dem Wirtschaftsprüfer ausführlich erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss gebilligt.

Berlin, 27. Juni 2013

Impressum

Herausgeber
VIFG
VerkehrsInfrastrukturFinanzierungsGesellschaft mbH
Georgenstraße 25, 10117 Berlin
Telefon: +49 (30) 5 20 02 - 6210
Telefax: +49 (30) 5 20 02 - 6212
E-Mail: vifg@vifg.de
www.vifg.de

Verantwortlich
Andreas Scharf

Konzeption
Sarah Behrendt, VIFG
goldorange

Corporate Design
goldorange

Gestaltung
goldorange

Fotos
Jonas Gonell (S. 1, 2, 7, 9, 11, 18, 19, 21, 33, 39)
Florian Manz (S. 5, 7, 8, 10)
Rolf Schulten (S. 6)

Lektorat
Lektorex/Daniel Dahl/
www.lektorex.de

Druck
gutenberg beuys
feindruckerei GmbH

Auflage
500 Exemplare

© Juli 2013

Die veröffentlichten Inhalte unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der VIFG.

VIFG
Wir bahnen Wege

entwickeln.
beraten.
managen.