2. Treffen zur Vorstellung des Sachstandsberichtes zum F-Modell

BMVBS, Berlin

20. Dezember 2007

Ergebnisprotokoll

Im Nachgang zu den Erörterungen des Sachstandsberichts mit den Verbänden am 04. Oktober 2007 wurden die Feststellungen und Empfehlungen des Berichts auf der Grundlage schriftlicher Stellungnahmen der Verbände vertiefend erörtert (1.). Anschließend wurden die Umsetzung des Sachstandsberichts in laufenden Projektentwicklungen (2.) sowie ein Garantieinstrument der EIB zur Stabilisierung von Vorhaben mit direkter Nuterzmaut in deren Ramp Up Phase erläutert (3.).

#### 1. Stellungnahme der Verbände und Erörterung

Bezüglich der Stellungnahmen der Verbände wird im Einzelnen auf die in der Anlage beigefügten Dokumente verwiesen. Gemeinsamer Tenor der Stellungnahmen war die Einschätzung, dass das F-Modell als Instrument zur Mobilisierung haushaltsexterner Finanzmittel beibehalten und genutzt werden sollte. In der bisher angewandten Form sei das F-Modell allerdings kaum marktfähig. Notwendig seien projektspezifische Maßnahmen der Risikoverteilung bzw. Risikointervention, um Vorhaben privatwirtschaftlich tragfähig zu machen. Zentrale Bedeutung komme dabei auch einer besseren Projektauswahl und -entwicklung zu.

Die Erörterungen zu den Empfehlungen des Sachstandsberichts für eine verbesserte Umsetzung des F-Modells ergaben ein hohes Maß an Übereinstimmung der vorgetragenen Stellungnahmen mit dem Gutachten. Der Ansatz zur Anpassung der Konzessionsdauer für Vorhaben an die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer ist auch nach Einschätzung der Privatwirtschaft geeignet, Verdrängungseffekte durch eine überhöhte Maut zu vermeiden, dürfe aber nicht

durch zusätzliche Finanzierungskosten konterkariert werden. Insofern sei der Einbau staatlicher Absicherungsinstrumente in die Fremdfinanzierungen zu erwägen. Im Rahmen längerer Konzessionszeiträume sollten Anschlusskonzessionen möglich sein. Anschubfinanzierungen und Ergänzungsfinanzierungen schlössen sich des Weiteren nach Auffassung der Privatwirtschaft sachlich nicht aus, sondern könnten ggf. auch komplementär eingesetzt werden. Ein Vorteil der Bereitstellung einer Ergänzungsfinanzierung für die Betriebsphase wird vor allem darin gesehen, dass Mauterhöhungen im Betrieb dann ggf. entbehrlich würden, was wiederum der Mautakzeptanz dienlich sei. Die Vergabe von Vorhaben auf Basis von Mindestbarwerten dürfe nicht zu laufzeitbedingten Qualitätsrisiken führen.

Die Entwicklung tragfähiger Vorhaben ist nach dem Verständnis der Verbände Aufgabe des betreffenden Straßenbaulastträgers. Dieser dürfe Projektentwicklungskosten nicht auf die Privaten verlagern, etwa indem er wesentliche Elemente eines Vorhabens in einem wettbewerblichen Dialog erarbeiten lässt. Gegenüber dem wettbewerblichen Dialog wurden ferner Vorbehalte dahingehend geäußert, dass der Schutz geistigen Eigentums von Bietern in diesem Verfahren gesichert werden müsse. In dieser Hinsicht sind insbesondere Einzelheiten der im Sachstandsbericht erwähnten, sog. Einheitslösung erörtert worden. Dabei Bestand Einigkeit, dass ein "Dialog-Design" für Vorhaben nach dem F-Modell konkret noch auszuarbeiten ist.

Die Notwendigkeit zur Konkretisierung einschlägiger Maßstäbe für Mautbemessung und Mautkalkulation durch eine entsprechende Rechtsverordnung wurde unter Hinweis auf die Problematik des sog. Periodenbezugs von Kosten sowie auf Unklarheiten in Bezug auf den Umfang umlagefähiger Kosten hervorgehoben.

#### 2. Aktueller Sachstand der F-Modell Projekte

Herr Strick stellte den Stand der Vorhaben vor, für die der Bund momentan Machbarkeitsstudien erstellt bzw. aktualisiert.

#### 3. Garantieinstrumentarium EIB

Herr Woitok von der EIB führte durch die in der Anlage beigefügte Folienpräsentation. Das Garantieinstrument der EIB steht für alle TEN-Projekte zur Verfügung. Das deutsche Autobahnnetz gehöre in etwa zur Hälfte zum TEN. Der Status der Weserquerung ist diesbezüglich zu klären.

#### Anlagen:

- 1. Vortrag von Herrn Woitok (EIB)
- 2. Stellungnahmen der Verbände







# Loan Guarantee instrument for TENs Transport projects (LGTT)

Presentation to VIFG

Berlin, 20 December 2007



- 1. Introduction to EIB and its TENs Transport activity
- 2. Loan Guarantee Instrument for TENs Transport (LGTT)
- 3. LGTT implementation and benefits

# European Union Long-term Financing Institution to Support EU Objectives



- Created by the Treaty of Rome in 1958.
- Subscribed capital EUR 165 bn by 27 EU Member States.
- Operates in:
  - EU Member, Accession and Candidate States
  - European Neighbourhood and Partnership Countries and in selected regions throughout the world
  - Lending in 2006: EUR 45.8 bn (EUR 39.8 bn within the EU-25)
- EU Policy-driven Bank, its six operational objectives within the EU being:
  - EU Transport Policy, in particular Trans-European Networks (TENs)
  - Economic and Social Cohesion and Convergence within the EU
  - Small and medium enterprises (SMEs)
  - Innovation 2010 Initiative (i2i)
  - Environmental sustainability
  - Sustainable, competitive and secure energy

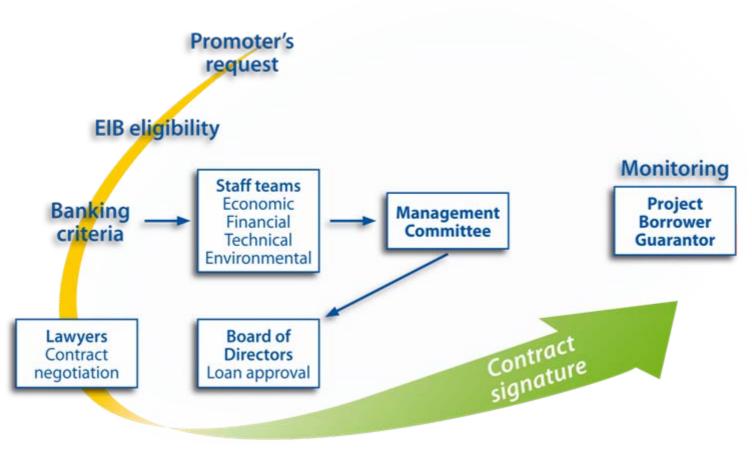
### Benefits of an EIB Loan



- Benefits of low cost of funding passed on to clients:
  - Large amounts
  - Broad range of currencies
  - Long maturities
  - Attractive interest rates
  - Catalytic effect on participation of other banking or financial partners

### The EIB project cycle





El6 project cycle

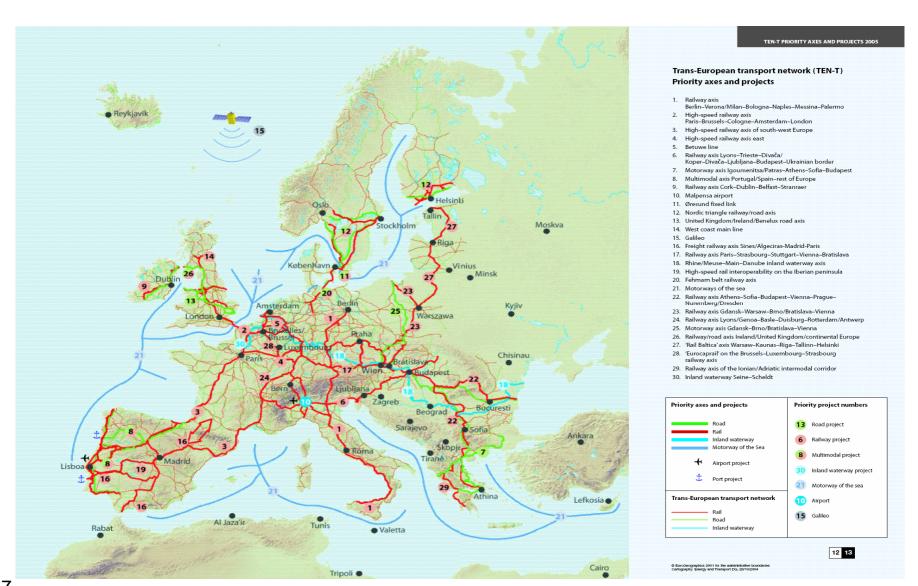
# EU Initiative Trans-European transport network / (TEN-T)



- Trans-European Transport Policy Objectives
  - Improve territorial cohesion.
  - Boost competitiveness and growth potential of enlarged Union.
  - Reduce congestion on the major routes.
  - Encourage intermodality and modal shift to railways and sea/IWW.
  - Reduce the environmental impact of transportation.
  - Extend the European axes concept into Neighbourhood Countries.
- Trans-European Transport Investment Programme
  - Modernise and build a comprehensive EU network of roads (75,200 km), railways (79,400 km), airports (430), ports (480) and waterways.
  - 17 out of 30 European Priority Projects in the railway sector, establishment of six major cross-European freight corridors.
  - 5 further projects in rail/road projects.
  - Introduce interoperable European train signalling system (ERTMS) and Single European Sky air traffic management (SESAR).
- Some figures...
  - Total cost of TEN-T programme: €600bn up to 2020
  - Priority Projects: €220bn

### Trans-European transport network (TEN-T)



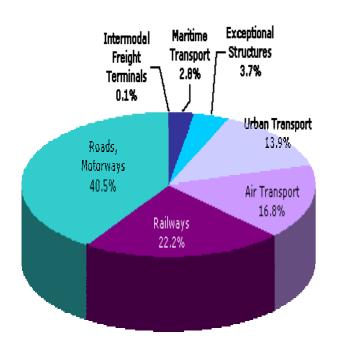


1





EIB Loans Lending to the Transport Sector in 1996-2006: EUR 106 billion



Lending support for the Trans-European
 Transport Networks, one of the EIB's six
 operational objectives within the EU, amounted to
 €32.7 billion in the period 2002-2006 and to ca.
 €8bn in 2007.

### Largest projects financed in 2007:

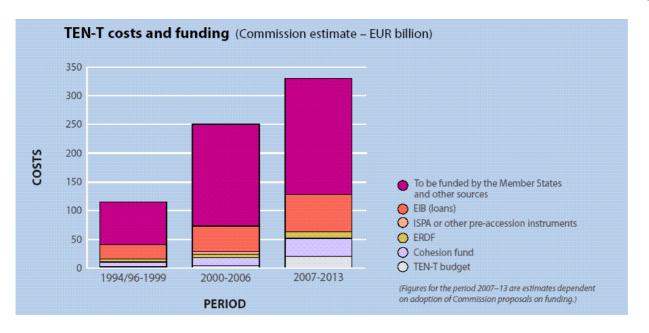
- TAV V Linea Milano-Napoli (TEN) (IT), €1000m
- AENA V Aeropuerto Barcelona El Prat 2 (ES), €500m
- Transit Roads V (BG), €380m
- Ave Cordoba-Malaga Priority TEN (ES), €300m
- Autopista A1 Eibar Vitoria (ES), €300m
- Ave Madrid Valladolid (ES), €300m

### Work in progress:

- S&CF Transport Framework Facility (CZ), €1,235m
- LGV Sud Europe Atlantique (FR), €800m
- M25 Widening (UK), €718m
- Warsaw Ring Road (PL), €565m
- Douro Litoral PPP (IC 24) (PT), €350m
- Passante Autostradale di Mestre (IT), €350m

### Need to attract private sector funding





- TEN-T investment programme outlined by Van Miert is too large for the public sector to develop without increased private sector risk participation.
- Not only are the largest most visible cross-border projects behind schedule but also a wider network of smaller projects that will feed the large crossings.
- In the light of over €300bn of investment needs in 2007-2013, the resources of the EU TEN Budget only represent €6bn (2%, compared to over €20bn initially expected).
- A higher private sector contribution is clearly needed (via PPPs on projects that offer sufficient profitability)
- → LGTT allows effective use of budgetary resources by lowering the risks for senior debt providers. EU will on average be paid back after the end of an LGTT operation.



- 1. Introduction to EIB and its TENs Transport activity
- Loan Guarantee Instrument for TENs Transport (LGTT)
- 3. LGTT implementation and benefits

### Loan Guarantee Instrument for TENs Transport (LGTT) - Background



- LGTT is an initiative of the European Council. The product has been developed by the European Commission in cooperation with EIB.
- Only TEN-T projects are eligible under the TEN Financial Regulation.
- The combined support of EU, national level grants and private capital should be such that project debt should be capable of reaching near-investment grade credit quality prior to benefiting from the guarantee.
- LGTT effectively leverages the use of EU budgetary funds. European Commission and EIB committing €500m each over the next six years. Assuming 25% of an LGTT Guarantee issued is required as committed capital, this results in a LGTT volume of €4bn. As LGTT represents 10-20% of senior loans, €20-40bn of senior loans can be supported. €1m of EU budgetary funds enhances €40-80m of senior debt for TEN projects.



### Clear need for a TENs-T guarantee

- Most green field projects are sub-investment grade unless supported or guaranteed by government/public authorities or credit enhanced.
- Conventional stand-by facilities (SBFs) typically absorb construction cost overruns.
- When available, SBFs covering traffic risk are usually relatively small in size and are typically senior or super-senior and therefore increase the cost of senior debt.
- Externalising early operational risk through LGTT increases robustness of financing (from near investment grade to investment grade), lowers senior debt cost and opens opportunities for the public sector to transfer risk to the market.

### LGTT - Overview



- **Objective:** reduce one of the main obstacles to private sector participation in transport infrastructure investments low private sector appetite to assume initial traffic revenue risk.
- <u>Instrument:</u> an EIB guarantee that will provide security for subordinated standby credit facilities aimed at covering post construction risks (traffic/revenue/net cash shortfalls compared to the predetermined level jeopardising senior debt service) during the early operational phase/commercial ramp-up period. Available with and without EIB debt facilities.
- <u>Availability period</u>: up to 5-7 years from completion of project construction and initial draw down of the senior debt. Duration should reflect the traffic ramp-up phase of the project following completion of the construction works.
- <u>Size:</u> 10-20% of senior debt facilities; max €200m per transaction under EIB's Structured Finance Facility (SFF) rules, as a function of internal credit rating.
- <u>Effect:</u> to lift senior debt credit quality of sound TEN-T projects from near-investment grade to investment grade cost reduction on senior lending expected to significantly higher than cost of guarantee/wider range of investors.
- Stand-by Credit Facility (SBF): to be provided by the commercial banking sector. Debt service of the SBF will be subordinated to that of the senior loans underpinned by it and, during the availability period, will be achieved through a cash sweep.
- <u>EIB working practice:</u> separate EIB department in charge of LGTT due diligence and authorisation process. The project will have to pass compliance tests for successful completion (Lenders' technical adviser approval) and agreed financial structure (ratios, etc).

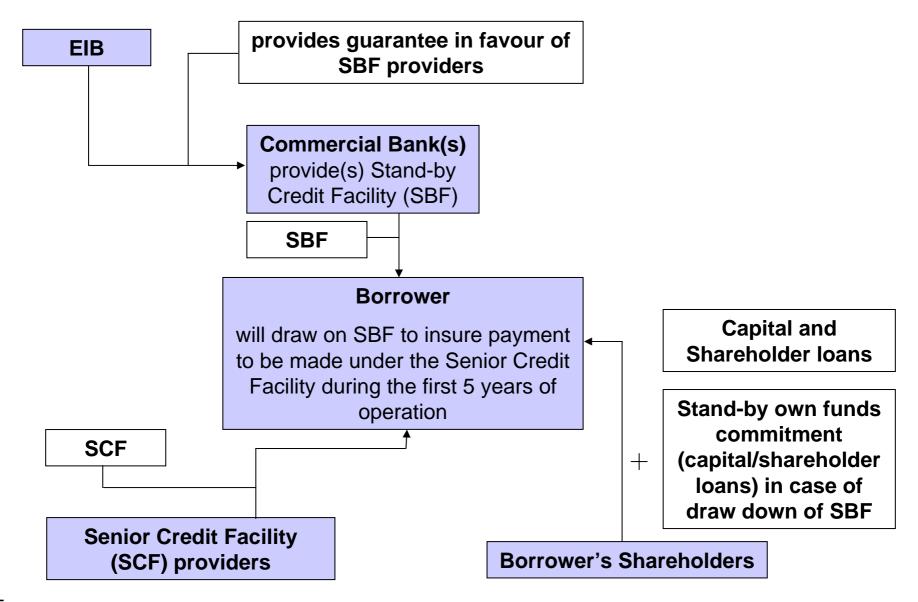
### LGTT – Method of operation



- Arrangement in case of draw-down of guarantee: The drawn amounts of the stand-by facility not repaid at the end of the availability period trigger the call of the guarantee, which is then converted into a junior loan. Once EIB so becomes a creditor to the project, amounts due under the LGTT will still rank junior to the debt service of the senior credit facility but ahead of equity and related financing. The guarantee is repaid during the project life from revenues left over after senior debt service through a cash sweep.
- Acceptable risk profile: as defined by EIB's SFF rules setting the boundary conditions for acceptable risk exposure (quality, size, duration). The TENs Guarantee does not relieve shareholders, contractors, operators and other parties from their obligations for construction, long-term market, business, legal or equity risks. In any case, dividend distribution ranks lower than repayment of the stand-by facilities.
- <u>Level of traffic revenue shortfall covered:</u> The correct evaluation of the ramp-up risk, depending on traffic as well as the ability of the project company to charge the required tariff levels, is key to EIB's appreciation of risk levels taken and requires close cooperation with promoters and project companies.
- <u>Traffic/revenue trigger:</u> According to a reference case (banking base case, banking worst case) a
  downside traffic/revenue scenario needs to be established which, expressed in percentage of the
  reference case, shows the need to draw on the standby facility.
- <u>Shareholders commitment:</u> The availability of the LGTT will be conditional upon the availability of contingent equity (or debt subordinated to LGTT) in a proportion to ensure that the debt/equity ratio will be maintained at a level to be agreed upon. Contingent equity will be drawn down in parallel and pro rata with the SBF.
- **Guarantee pricing:** according to EIB's SFF pricing methodology.

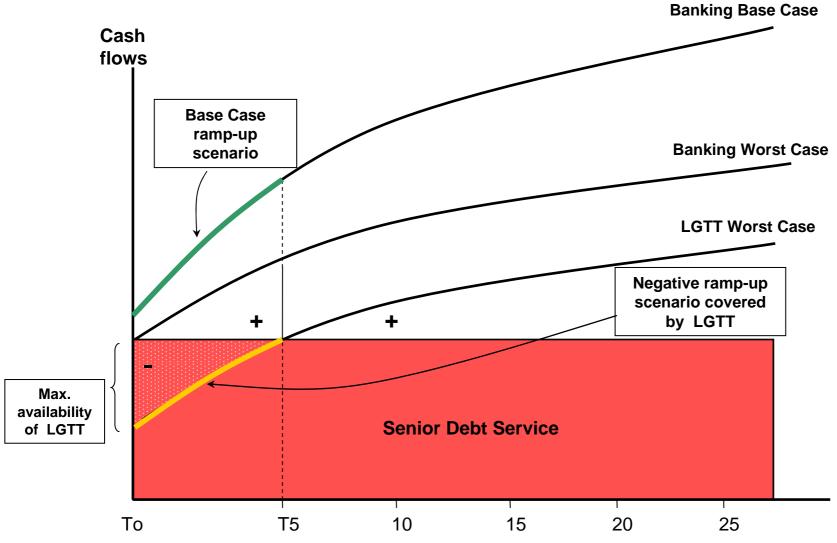
### LGTT - Parties





### Mechanics of LGTT



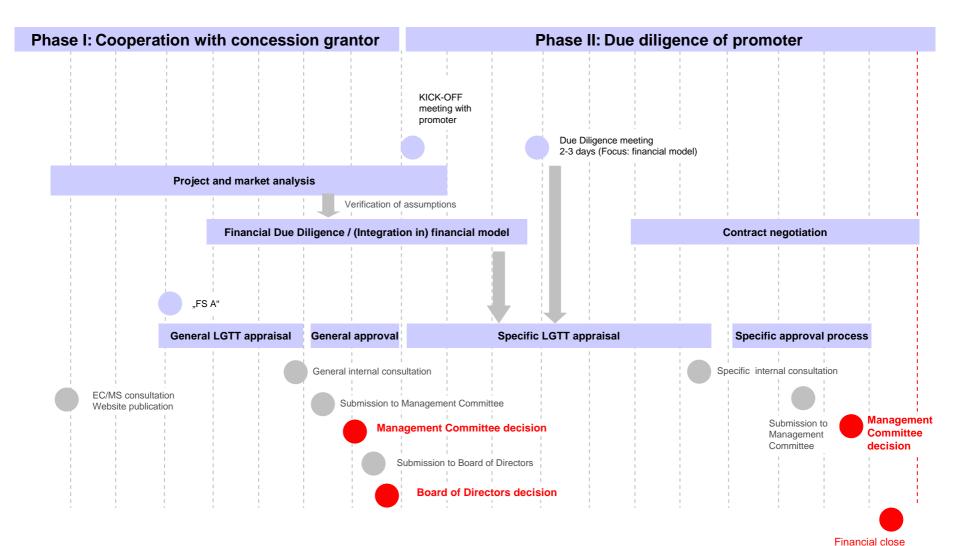


**To**: Start-up of project operations

T5: End of guarantee period

## LGTT – Typical implementation schedule Indicative process







- 1. Introduction to EIB and its TENs Transport activity
  - 2. Loan Guarantee Instrument for TENs Transport (LGTT)
- 3. LGTT implementation and benefits



### LGTT project pipeline

- The current pipeline includes several projects in the rail and road sectors in France, Germany and Greece and is expected to be expanded in the coming years to other EU member states across the entire TEN Transport spectrum (rail, roads, maritime and aviation).
- Potential projects:
  - F-Modell
    - Real toll motorway tunnels, bridges and mountain passes under the German FStrPrivFinG. Potential new projects include Weserquerung and Albaufstieg.
  - CDG Express
    - Upgrading or construction of the necessary light rail infrastructure, procurement of rolling stock and subsequent operation of a 32km express rail service between the Gare de l'Est and Charles De Gaulle airport in Paris at an estimated cost of €630m.
  - A 355 Contournement Strasbourg
    - Construction of a 24km toll motorway as a west by-pass of Strasbourg at an estimated project cost of €350m.
  - LGV Sud Europe Atlantique
    - Construction and maintenance of a new high speed rail link between Tours and Bordeaux (303 km) under a 65 years concession. The estimated project cost is €4.8bn.



### Benefits of LGTT – EU perspective

- Policy Benefit: Accelerate implementation of TEN-T projects.
- Financial Benefit: Reduce financing costs of investment and improve project selection and risk management.
- Budget Impact: Utilise EU resources more efficiently. Strong leverage effect on scarce TEN-T budget resources.
- Develop Organisational Capabilities: Facilitate partnership between public and private sectors.



### LGTT benefits for promoters and banks

- Strengthening of project viability
  - Early operation « ramp-up » uncertainty is a difficult risk which private sector lenders are unwilling to take unless mitigated by additional time or increased price, often resulting in project deferral/less robust projects.
- Reduction of financing cost
  - Financing costs typically one half to one third of total costs of capital investment over the whole life-cycle of a project.
  - Analysis shows that LGTT will have a positive impact on capital structure and creditworthiness of project investments and therefore on cost of overall debt financing.
  - Marginal reductions in financing rates can have an important impact on Value for Money, affordability and robustness.
- Improved project selection and risk management
  - increased due diligence by public sector authorities, private sector and EIB required to gain LGTT support should strengthen project selection procedures.

### Contacts for LGTT



# Structured Finance and Advisory/AGI-EU - Transportation Sector

M. Woitok, Deputy Head of Division <a href="m.woitok@eib.org">m.woitok@eib.org</a>, tel: +352 4379 7336

P. Boeuf, Deputy Adviser

p.boeuf@eib.org, tel: +352 4379 7321

Dr. A. Jaegle, Loan Officer

jaegle@eib.org, tel: +352 4379 7332

http://www.eib.org



# Stellungnahme des Hauptverbandes der deutschen Bauindustrie zum

### Sachstandsbericht F-Modell Dezember 2007

19.12.2007

#### 1. Allgemeine Bewertung

Seit der Verabschiedung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes im Jahre 1994 sind bislang lediglich zwei Projekte auf dieser gesetzlichen Grundlage zustande gekommen. Zwei weitere Ausschreibungsverfahren mussten aufgehoben bzw. gestoppt werden.

Leider haben die beiden F-Projekte, die inzwischen den Betrieb aufgenommen haben, bislang die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Die seit Betriebsaufnahme zu beobachtenden Abweichungen zwischen den prognostizierten und den tatsächlich realisierten Verkehrsmengen sind in beiden Fällen zu groß, als dass die Projektsponsoren derzeit ein wirtschaftlich angemessenes Ergebnis erzielen könnten.

Trotzdem wäre es vorschnell, das F-Modell schon jetzt als Fehlschlag ad acta zu legen, wie dies einige Kritiker fordern:

- Zum einen sind wir wie die Gutachter davon überzeugt, dass das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz "in wesentlichen Fragen der Projektentwicklung und Strukturierung erheblich mehr Spielräume, als sie in den Pilotvorhaben umsetzt worden sind", bietet.
- Zum anderen brauchen wir auch in Deutschland für große Infrastrukturprojekte (insbesondere Ingenieurbauwerke), die die **Finanzierungsmöglichkeiten** des Bundesverkehrswegeplans sprengen, ein Modell, das die haushaltsexterne Finanzierung der Projekte **über Nutzergebühren für PKW und LKW** zulässt.

Voraussetzung dafür, dass das F-Modell eine neue Perspektive erhält, ist jedoch, dass die Verteilung der Risiken zwischen Auftrageber und Auftragnehmer, wie sie im Muster-konzessionsvertrag F-Modell (2001) formuliert worden ist, überdacht wird. Die Gutachter haben dazu einige Vorschläge vorgelegt, die im folgenden kommentiert werden sollen.

### 2. Vorschläge der Gutachter zur Schaffung wirtschaftlich tragfähiger Rahmenbedingungen für das F-Modell

Die deutsche Bauindustrie teilt die Auffassung der Gutachter, dass das F-Modell unter dem Eindruck der ersten Erfahrungen nach der Betriebsfreigabe der Pilotvorhaben in seiner derzeitigen Form nicht marktfähig ist. Wir glauben, dass für F-Modelle unter den bisherigen Verfahrensbedingungen und bei der bisher angestrebten Verteilung der Risiken, insbesondere des Verkehrsrisikos, derzeit weder industrielle Sponsoren noch Fremdkapitalgeber zu finden sind.

Aus Sicht der deutschen Bauindustrie haben sich vor allem die folgenden Verfahrensbedingungen als belastend für den Erfolg des F-Modells erwiesen:

- eine Projektauswahl, die sich wie auch die Gutachter betonen "weniger nach Eignungs- und Tragfähigkeitskriterien, sondern nach den Aussichten auf eine konventionelle Realisierung durch Haushaltsmittel" gerichtet hat,
- die unzureichende Qualität der Machbarkeitsstudien,
- die Neigung der Auftraggeberseite, die Ergebnisse von **Verkehrsprognosen** lediglich zu übernehmen, nicht aber deren Qualität zu prüfen,
- die Unklarheiten über den Bau von konkurrierenden Parallelstrecken.

Für die deutsche Bauindustrie haben die vorliegenden Projekterfahrungen gezeigt, dass Verkehrsrisiken aufgrund

- des **Insellösungscharakters** der F-Modelle in einem weitgehend ausgebauten deutschen Fernstraßennetzes,
- der fehlenden Vertrautheit des Bundesbürgers mit dem Instrument der Bemautung,
- der geringen Beeinflussbarkeit der Verkehrsentwicklung durch die privaten Betreiber und
- der nur begrenzten Prognostizierbarkeit der Verkehrsentwicklung (s. auch Studie von Standard & Poor's).

derzeit in Deutschland nicht oder zumindest nicht vollständig auf Private zu übertragen sind.

Um so wichtiger ist es, über neue Formen der Risikoverteilung und der Risikointervention nachzudenken.

#### 2.1 Anpassung des Refinanzierungszeitraums

Auch die deutsche Bauindustrie vertritt die Auffassung, dass die Konzentration der Abschreibungen auf einen Konzessionszeitraum von 30 Jahren bei Ingenieurbauwerken mit einer betriebsüblichen Nutzungsdauer von oft mehr als 60 Jahren unnötig hohe Mautgebühren nach sich zieht, die gerade in einem Land mit geringen Erfahrungen mit Mautsystemen zu Akzeptanzproblemen und einer unnötig hohen Verdrängung von Verkehr ins nachgeordnete Netz führen.

Wir begrüßen deshalb den Vorschlag der Gutachter, den Refinanzierungszeitraum für F-Modellinvestitionen an die betriebsübliche Nutzungsdauer des Bauwerks anzupassen, wobei der Gesamtkonzessionszeitraum in Teilkonzessionen aufgeteilt werden kann.

Dabei wäre im Interesse einer Optimierung dieses Ansatzes darauf zu achten, dass es nicht anstelle der bisherigen Abschreibungskonzentration zu einer **Zinskonzentration in der ersten Konzessionsphase** kommt, wenn der erste Konzessionär die Gesamtfinanzierung des Bauwerks stemmen müsste. Bei mehr als zwei Teilkonzessionen könnte sich dieses Problem in den folgenden Konzessionszeiträumen wiederholen.

Zur Lösung dieses Problems halten wir es für denkbar, dass die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) die Kreditaufnahme für den Betrag übernimmt, der in einem Konzessionsabschnitt nicht abgeschrieben werden kann. Dazu müsste jedoch die **Kreditfähigkeit der VIFG** hergestellt werden.

Darüber hinaus sollte darauf geachtet werden, dass die Aufteilung der Konzessionen in zeitlich begrenzte Teilkonzessionen nicht zu einem Verlust an Wirtschaftlichkeit führt. Diese Verluste könnten zum einen aus einer zumindest teilweisen Abkehr von der **Lebenszyklusorientierung**, zum anderen aus erhöhten **Transaktionskosten** als Folge der Neuausschreibung der Teilkonzessionen resultieren. Es wäre deshalb zu prüfen, ob es Möglichkeiten gibt, den bisherigen Konzessionär auch mit der Folgekonzession zu beauftragen.

Für die deutsche Bauindustrie wäre die Anpassung des Refinanzierungszeitraums an die betriebsübliche Nutzungsdauer ein erster Schritt auf dem Weg zur Schaffung wirtschaftlich tragfähiger Rahmenbedingungen für das F-Modell; wir möchten aber dennoch festhalten, dass dieser Lösungsansatz zwar das Problem der fehlenden Akzeptanz und der Verkehrsverdrängung mildern kann, das grundlegende Problem der mangelnden Prognosesicherheit und Beeinflussbarkeit der Verkehrsentwicklung, insbesondere bei "Greenfield"-Projekten wie der Hafenquerspange und der Weserquerung, bestehen bleibt. Der Vorschlag kann insoweit ein wertvolles Modul eines umfassenderen Konzepts sein.

#### 2.2 Flexibilisierung der "Ergänzungsfinanzierung"

Die deutsche Bauindustrie unterstützt den Gedanken der Gutachter, dass die staatliche gewährte Ergänzungsfinanzierung individualisiert, d.h. in ihrer Ausgestaltung stärker auf das einzelne Projekt abgestellt werden sollte. Auch wir sind der Auffassung, dass die staatlich gewährte Ergänzungsfinanzierung nicht automatisch im Sinne einer "Anschubfinanzierung" für die Investitionsphase, sondern auch als ab Betriebsfreigabe zur Verfügung stehende Unterdeckungsreserve im Sinne einer "Minimum-Income-Guarantee" verstanden werden kann.

Grundsätzlich sollte die Anschubfinanzierung als Element der Finanzierung immer dann zum Einsatz kommen, wenn der Cash-Flow eines Projekts von vornherein nicht ausreicht, um die Kosten des Projekts über den Konzessionszeitraum hinweg zu amortisieren. Dagegen stellt die Unterdeckungsreserve darauf ab, das Risiko unerwarteter Einnahmenausfälle abzudecken. Insofern ist eine Unterdeckungsreserve nicht als Alternative zur Anschubfinanzierung zu sehen, sondern als komplementäres Instrument.

Der Vorteil einer **Unterdeckungsreserve** bestünde aus Sicht der deutschen Bauindustrie vor allem darin, dass die Betreiber im Falle der Unterdeckung nicht automatisch zum Instrument der Mautanhebung greifen müssten. Zum einen könnten damit – ganz abgesehen von der Problematik eines periodenübergreifenden "Aufholungsverbotes" – Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Neufestsetzung der Maut, Probleme im Zusammenhang mit der politischen Durchsetzung der Maut und Verdrängungseffekte in Folge der erhöhten Maut vermieden werden.

Nach unserer Auffassung könnte eine Unterdeckungsreserve so ausgestaltet werden, dass sie in Zeiten fehlender Verkehrsmengen **Cash-Flow-Lücken** schließt, aber auch zurückgezahlt wird, wenn die Verkehrsmengen die Erwartung übersteigen. Die Bereitstellung einer

Unterdeckungsreserve hätte für die öffentliche Hand im Vergleich zur Anschubfinanzierung den Vorteil, dass es sich lediglich um eine "Eventualverbindlichkeit" handelt, die nicht in Anspruch genommen wird, wenn sich der Verkehr planmäßig entwickelt. Darüber hinaus könnte eine Unterdeckungsreserve auch zur Absenkung der Anschubfinanzierung beitragen, wenn die Banken bereit wären, mit Blick auf dieses Sicherungsinstrument "progressivere Verkehrsprognosen" zu akzeptieren und/oder von niedrigen Risikokosten der Finanzierung ausgehen.

Wegen der langen Projektlaufzeit und der Risikostreuung bei mehreren Projekten wäre eine gemeinsame, möglicherweise von der VIFG verwaltete und aus dem Bundeshaushalt aufzufüllende Unterdeckungsreserve denkbar.

Die deutsche Bauindustrie geht davon aus, dass die Flexibilisierung der Ergänzungsfinanzierung die Akzeptanz der F-Modelle bei Banken und Sponsoren erhöhen würde.

#### 2.3 Mindestbarwertvergabe

Die deutsche Bauindustrie sieht in dem Konzept der **Mindestbarwertvergabe** einen interessanten Ansatz, um die Sponsoren von F-Modellen vom **direkten Verkehrsmengenrisiko** freizustellen. Beim privaten Entwickler verbleibt jedoch das **indirekte Verkehrsrisiko**, also die Unsicherheit darüber, wann die Einnahmen anfallen.

Für die deutsche Bauindustrie stellt sich hier die Frage, ob für die Finanzierung eines solchen Modells in der deutschen Kreditwirtschaft Partner zu finden sind. Zum einen setzt ein solches Konzept voraus, dass am deutschen Bankenmarkt Darlehensfinanzierungen angeboten werden, die über eine Laufzeit von mehr als 30 Jahren hinausgehen; zum anderen stellt sich die Frage, ob die Kreditwirtschaft bereit ist, Finanzierungsvereinbarungen einzugehen, die die Möglichkeit zur vorzeitigen Tilgung ebenso vorsehen wie die Streckung des Tilgungszeitraums. Auch für die Eigenkapitalinvestoren ist es durchaus von Bedeutung, wann Ausschüttungen auf das Eigenkapital vorgenommen werden.

Darüber hinaus erscheint es uns in einem solchen Modell notwendig, von vornherein Vorkehrungen zur **Qualitätssicherung** zu treffen. Damit kann der Gefahr vorgebeugt werden, dass die Garantie des Mindestbarwerts dazu führt, dass weniger auf die Qualität der Leistungen und die Verfügbarkeit des Bauwerks geachtet wird.

In Verbindung mit einer Anpassung der Refinanzierungszeitraums an die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer und einer Flexibilisierung der Ergänzungsfinanzierung könnte – bei Sicherung der Qualitätsstandards – das Konzept der Mindestbarwertvergabe einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Risikoposition der privaten Partner und damit zur Wiederherstellung der Marktfähigkeit des F-Modells darstellen.

#### 2.4 Modernisierung der Mautgebühr ("Einbau von Anreizmechanismen")

Wie die Bau- und Erhaltungskosten unterliegen selbstverständlich auch die Betriebskosten im Rahmen der Ausschreibung einer F-Modellkonzession dem Wettbewerb. Soweit ist es sicherlich nicht zu erwarten, dass die Bieter "leichtsinnig" überzogene Betriebskosten in ihr Angebot einstellen.

Trotzdem entspricht es der Effizienzphilosphie des PPP-Ansatzes, dass die Konzessionspartner zu einer permanenten Optimierung namentlich der Betriebskosten angehalten werden sollten. Um dafür die entsprechenden Anreize zu setzen, ist es notwendig, dass von den erzielten Einsparungen Konzessionsgeber und –nehmer gleichermaßen profitieren.

Es bleibt jedoch zu prüfen, ob sich solche Anreizmechanismen in das bestehende gebührenrechtlich geprägte Mautsystem implementieren lassen.

### 2.5 Mehr Rechtssicherheit durch Verabschiedung einer Mautbemessungs- und Kalkulationsverordnung nach § 4 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz

Auch die deutsche Bauindustrie ist daran interessiert, dass die **Mautantragsprüfung** durch die zuständigen Behörden in Zukunft weitgehend "auf den Vollzug eines sachlich-rechtlich zulässigen und gerechtfertigten Mautantrags reduziert" werden kann; die Privaten müssen dazu allerdings "die für Mautbemessung und -kalkulation zur Anwendung kommenden Maßgaben weitestgehend antizipieren können".

Vor diesem Hintergrund spricht sich die deutsche Bauindustrie dafür aus, die in § 4 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vorgesehene Ermächtigung zur Verabschiedung einer Mautbemessungs- und -kalkulationsverordnung möglich schnell wahrzunehmen. Wir halten es für sinnvoll, Erfahrungen aus der Mautfestsetzungspraxis, die gesetzeskonkretisierenden Charakter haben und Klarheit hinsichtlich des Festsetzungsverfahrens allgemein, der Kriterien der Umlagefähigkeit einzelner Kostenarten und bestehender Flexibilisierungsansätze schaffen, in einer solchen Verordnung niederzulegen.

#### 2.6 Übergang vom Verhandlungsverfahren zum wettbewerblichen Dialog

Die Gutachter sind sich darüber im klaren, dass die Anwendbarkeit der von ihnen entwickelten Vorschläge eng mit dem konkret zu bearbeitenden Projekt verknüpft sein wird. Sie schlagen deshalb vor, vermehrt statt des bisher üblichen Verhandlungsverfahrens das neue Ausschreibungsverfahren des wettbewerblichen Dialogs anzuwenden. Sie regen an, die Vorschläge projektbezogen mit den interessierten Bietern im Rahmen der Dialogphase zu diskutieren und zu einem gemeinsamen Geschäftsmodell zu verdichten, um diese "Einheitslösung" dann abschließend ohne weitere Verhandlungsmöglichkeit auszuschreiben und zu vergeben.

Die Bauindustrie ÖPPdeutsche hat im Rahmen der Beratungen zum Beschleunigungsgesetz für die Einführung des wettbewerblichen Dialogs in das deutsche Vergaberecht votiert. Wir sind dabei der Überlegung gefolgt, dem als Regelverfahren auch für PPP-Ausschreibungen nicht zulässigen Verhandlungsverfahren mit dem wettbewerblichen Dialog ein neues rechtssicheres Regelverfahren zur Seite zu stellen, auf das bei einer Beanstandung des Verhandlungsverfahren zurückgegriffen werden kann. Wir haben dabei aber auch deutlich gemacht, dass wir uns für das neue Verfahren eine klare Strukturierung wünschen, um die Verfahrenskosten niedrig zu halten und ein Höchstmaß an Schutz geistigen Eigentums sicherzustellen.

Die Ausführungen der Gutachter lassen befürchten, dass der für das F-Modell vorgeschlagene Form des wettbewerblichen Dialogs weder zur **Begrenzung der Transaktionskosten** noch zur **Sicherung des geistigen Eigentums** geeignet ist:

- Zum einen legen die Formulierungen den Verdacht nahe, dass die Lasten der Projektvorbereitung zu großen Teilen auf die privaten Anbieter verlagert werden soll. Wir halten weiterhin an der Vorstellung fest, dass es staatliche Aufgabe ist, im Rahmen einer allerdings qualitativ aufgewerteten Machbarkeitsstudie die PPP-Eignung eines Projekts zu prüfen und auf der Basis der ermittelten Projektdaten zumindest Eckpunkte eines Geschäftsmodells zu entwickeln. Eine Übertragung dieser Aufgabe auf mehrere Bieter würde die Projektentwicklungskosten vervielfachen.
- Zum anderen halten wir das vorgeschlagene Konzept einer "Einheitslösung" für nicht geeignet, um den Schutz des geistigen Eigentums sicherzustellen. Unseres Erachtens besteht hier die Gefahr des "Cherry-Picking" (insbesondere im Bereich der technischen Innovationen), die am Ende vor allem die innovationsbereiten Unternehmen benachteiligt. Wir halten es deshalb für zweifelhaft, dass sich eine ausreichende Zahl von Unternehmen an einem solchen Verfahren beteiligen würde.

Die deutsche Bauindustrie steht damit dem wettbewerblichen Dialog keineswegs ablehnend gegenüber; es kommt allerdings auf "die richtige Strukturierung" an.

#### 3. Perspektiven

#### ... für die weitere Diskussion

Die Gutachter entwickeln eine Vielzahl von Vorschlägen, die zu einer **Wiederherstellung** der Marktfähigkeit des F-Modells beitragen können.

Sie konnten damit naturgemäß nicht auf alle im Zusammenhang mit dem F-Modell bestehenden Fragen eingehen. Dazu zählen:

- die Betrachtung der konzessionsvertraglichen Gestaltungsspielräume und insbesondere der Kontroll- und Regulierungsmechanismen,
- die Periodenbezogenheit der Kosten unterhalb der "Totalperiode",
- die Ausrichtung an einer wirtschaftlichen Maut statt an einer Kostenmaut,
- die Frage der Vertragsregulierung und der Missbrauchsaufsicht,
- das Problem des "Bepackungsverbots" und dessen Auswirkungen auf die umlagefähigen Kosten sowie
- die Einbeziehung von **Parallelstrecken** und von "**einbindender Infrastruktur**" in die Projektentwicklung.

Die deutsche Bauindustrie hätte es begrüßt, wenn die Gutachter auch diese Fragen in ihre Betrachtung einbezogen hätten.

#### ... für die weitere Entwicklung

Die deutsche Bauindustrie sieht eine große Dringlichkeit, dass für eine begrenzte Zahl von großen Infrastrukturprojekten (große Ingenieurbauwerke) – möglicherweise unter Verwendung von Elementen verschiedener PPP-Modelle – rasch eine pragmatische Lösung gefunden wird.

Wir haben dazu den Bundesministern Tiefensee und Steinbrück den Vorschlag eines **Kombi-Modells** aus Elementen des **F-Modells** und des **V-Modells** unterbreitet, der die folgenden Elemente enthält:

- (1) Erhebung der **Nutzerentgelte** für das Infrastrukturbauwerks durch die oder im Auftrag der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG).
- (2) Abschluss eines **PPP-Vertrags** zwischen VIFG und Auftragnehmer auf der Basis eines Verfügbarkeitsentgelts.
- (3) Gegebenenfalls Beteiligung der Privaten am **Verkehrsrisiko** unter Verwendung der im Sachstandsbericht F-Modell entwickelten Vorschläge zur Risikoteilung.



ADAC e. V.

ADAC e. V. Am Westpark 8, 81373 München

München, 10. Dezember 2007

#### Stellungnahme des ADAC zum "Sachstandsbericht F-Modell"

Der ADAC unterstützt ausdrücklich die initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über eine Evaluierung der zwei bisher als F-Modell realisierten Vorhaben Verbesserungspotential für die Umsetzung weiterer Vorhaben in Form des F-Modells zu heben. Besonders positiv bewertet wird der Versuch diese Verbesserungen im bestehenden Rechtsrahmen zu ermöglichen.

Aufgrund des für Deutschland einmaligen generellen Mauterhebungsrechts beim F-Modell darf die gesetzliche Beschränkung des Modells auf die beschriebenen Anwendungsfälle nicht verändert werden. Dem steht nicht entgegen, dass Teilstücke, die unmittelbar bauwerksbezogen bzw. betriebsnotwendig sind, zur Herstellung geeigneter Betriebsbedingungen in die Mautgebührenpflicht einbezogen werden. Eine darüber hinausgehende Ausweitung auf andere Streckenabschnitte lehnt der ADAC kategorisch ab, da dies der Einführung einer generellen Maut durch die Hintertür gleich käme.

Der ADAC teilt ganz überwiegend die im Sachstandsbericht getroffenen Feststellungen und befürwortet grundsätzlich die vorgeschlagenen Verbesserungsoptionen.

"Singuläre Mautprojekte stoßen bei Nutzern grundsätzlich auf wenig Akzeptanz. Dementsprechend ist die Ausweichbereitschaft von Nutzern (sog. Mautverdrängung) tendenziell hoch. Allerdings ist schon das sog. unbemautete Verkehrspotenzial in den Pilotvorhaben überschätzt worden. Dieser Umstand ist auch auf methodische Defizite bei der Erarbeitung der zugrunde liegenden Verkehrsprognosen zurückzuführen."

#### Bewertung des ADAC:

Die Maut hat in Deutschland grundsätzlich nur eine geringe Akzeptanz. Bei Umfragen sprechen sich regelmäßig bis zu 70 % der Befragten klar gegen Mautgebühren aus. Der Bericht konstatiert eine hohe Ausweichbereitschaft (Mautverdrängung) bei den beiden Pilotprojekten. Der ADAC sieht die Gefahr, dass bei Folgeprojekten die Beschränkung der Möglichkeit von Umgehungsverkehren in Form von konkreten Verkehrsbeschränkungen gefordert wird.

Dies wird im Bericht zwar noch nicht explizit genannt, dürfte in der Diskussion bei konkreten Vorhaben aber fast Zwangsläufig folgen. Aus Sicht des ADAC kann das F-Modell dann besondere Vorteile für den Autofahrer ermöglichen, wenn es im konkreten Einzelfall nicht zu privaten Streckenmonopolen führt, und eine öffentliche Straße im Sinne einer echten Wahlfreiheit weiterhin gebührenfrei sowie ohne verkehrstechnische Schikanen befahren werden kann. Hinsichtlich der Vertragsgestaltung ist daher zwischen dem privaten Betreiber und der öffentlichen Hand eine möglichst große Transparenz anzustreben.

Die Schwierigkeit von tragfähigen Verkehrsprognosen bei Neubauprojekten ist grundsätzlich bekannt. Aus Sicht des ADAC ist allerdings fraglich, ob hieraus bereits alleine gefolgert werden darf, dass generell das Verkehrsmengenrisiko stärker auf die öffentliche Hand verlagert werden müsste. Eine einseitige Risikoverlagerung auf die öffentliche Hand sollte in jedem Fall vermieden werden.

- "Verkehrsmengen- und Baugrundrisiken haben sich als die zentralen Risiken des F-Modells herausgestellt; in den bisherigen Projekten werden sie tatsächlich weitestgehend vom Privaten getragen."
- "Zur Verminderung der Verkehrsmengenrisiken sind eine Reihe von Modellen denkbar: Mit dem Ansatz der "Mindestbarwertvergabe" (englisch: "Least Present Value of Revenue Auction") oder mit Hilfe von Verfügbarkeitselementen als Vergütungsbestandteil kann ein Teil des Verkehrsmengenrisikos zwischen Konzessionsgeber und -nehmer geteilt werden. Vergütungselemente mit Verfügbarkeitscharakter sind im Rahmen einer vom Bund bereitgestellten Ergänzungsfinanzierung für ein Vorhaben mit dem FStrPrivFinG vereinbar."
- Ein als Anschubfinanzierung zur Verfügung gestellter Betrag muss nicht notwendigerweise als Einmalbetrag, sondern kann dem Betreiber im Sinne einer Ergänzungsfinanzierung auch in modifizierter Weise zur Verfügung gestellt werden. Denkbar ist zum Beispiel die Bereitstellung einer in der Höhe limitierten garantierten Mindesteinnahme ("Minimum Income Guarantee"), die insbesondere in der Frühphase des Projektes den Konzessionsnehmer von einem Teil des Verkehrsmengenrisikos entlastet.

#### Bewertung des ADAC:

Die Flexibilisierungsvorschläge sind grundsätzlich akzeptabel, wenn für die Nutzer transparent mit ihnen umgegangen wird und in der Entscheidungsfindung eines Projektes die möglichen Risiken für die öffentliche Hand kalkulierbar bleiben. Insbesondere beim Baugrundrisiko wird dies bereits bei konventionellen Vergaben (z.B. Funktionsbauverträgen) gehandhabt. Das Baugrundrisiko trägt die öffentliche Hand auch bei der konventionellen Umsetzung. Insgesamt sollten bei den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen konservative Einnahmeprognosen zugrunde gelegt werden, um Fehleinschätzungen zur Tragfähigkeit eines Projektes zu vermeiden.

Nachteilig bei der Mindestbarwertvergabe könnte sich die unbestimmte Laufzeit auswirken, wenn es um die Festlegung der Qualitätsstandards der Infrastruktur zum Übergabezeitpunkt geht. Der Konzessionär muss seine Instandhaltungskosten über den Lebenszyklus des Bauwerks planen und bepreisen. Hier könnten wiederum Unsicherheiten der Konzessionslaufzeit über die Risikoaufschläge die Kosten erhöhen. Richtig und unabdingbar ist aber, dass ein indirektes Verkehrsmengenrisiko beim Konzessionär verbleibt.

Der Bericht stellt fest, dass eine echte Vermischung von F- und V-Modellkomponenten, d.h. ein F-Modell rein über Verfügbarkeitsentgelte zu refinanzieren nach dem FStrPrivFinG rechtlich nicht möglich ist, weil das Gesetz eindeutig einen Zusammenhang zwischen Maut und Refinanzierung regelt. Der ADAC unterstützt diesen Befund und fordert dass die Maut auch für die Zukunft die maßgebliche Refinanzierungsquelle beim F-Modell bleiben muss.

Die F-Modelle bewegen sich häufig im Einflussbereich regionaler und kommunaler Interessen. Die Projekte zählen teilweise nicht zu den vordringlichsten Maßnahmen. Bei einem zu hohen Verfügbarkeitsentgelt-Anteil bestünde die Gefahr, dass über den Umweg Verfügbarkeit und F-Modell eine Methode zur verdeckten Vorfinanzierung geschaffen würde. Vorfinanzierungsmodelle lehnt der ADAC grundsätzlich ab, da diese zu einer nachteiligen Verlagerung von Kosten in die Zukunft führen, ohne dabei echte Vorteile für die öffentliche Hand zu generieren. Echte Effizienzgewinne können Verfügbarkeitsbestandteile nur erbringen, wenn es zu einem echten Transfer von Investitions- und Betreiberrisiken in den privaten Sektor kommt.

Im Bericht wird weiter vorgeschlagen, die Anschubfinanzierung statt als Einmalbetrag in Tranchen auszuschütten. Den Einsatz von Verfügbarkeitselementen zur Steuerung der Tranchen betrachtet der ADAC als unkritisch, solange wie oben rechtlich begründet sichergestellt ist, dass die Re-Finanzierung weitüberwiegend auf Basis der Maut erfolgt.

- Die bisherige Anwendung des FStrPrivFinG schöpft die gegebenen Spielräume zur Entwicklung tragfähiger Vorhaben bei Weitem nicht aus. Der Musterkonzessionsvertrag bildet nur eine mögliche Projektstrukturierung ab, die aber nicht notwendigerweise für sämtliche Vorhaben die wirtschaftlich vorteilhafteste sein muss.
- "Die Konzessionslaufzeit muss nicht auf 30 Jahre beschränkt sein. Eine längere Konzessionslaufzeit führt für sich genommen über die geringere jährliche Abschreibung zu niedrigeren Mautsätzen".

#### Bewertung des ADAC:

Für die bisherige starre Handhabe der Konzessionszeiträume gibt es aus Sicht des ADAC keinen nachvollziehbaren Grund. Mutmaßlich geht es dabei um die von den Gegnern von PPP-Projekten stets vorgebrachte Brandmarkung der Möglichkeit der Gewinnerzielung durch

den Privaten, die durch die Laufzeit begrenzt werden soll. Hier herrscht die falsche Vorstellung, dass je länger die Konzession läuft, desto größer automatisch der zu erzielende Gewinn sei. Dabei wird übersehen, dass auf Grund der restriktiven Anwendung der gebührenrechtlichen Grundsätze die Gewinnerzielungsmöglichkeiten des Privaten von vornherein deutlich limitiert sind. Zudem würde die Mindestbarwertvergabe dem zusätzlich entgegenstehen. Die Gefahr unbotmäßiger Gewinnerzielung erscheint somit aus Sicht des ADAC bei richtigem Projektcontrolling durch den Konzessionsgeber eher gering.

- Eine strukturierte Projektauswahl und Projektentwicklung fand bisher nicht statt. Das F-Modell repräsentiert in vielen Köpfen lediglich eine Notlösung für solche Projekte, die konventionell nicht finanzierbar sind. Bei diesem Grundverständnis fand eine projektindividuelle Auslotung von Möglichkeiten zur Flexibilisierung des F-Modells nicht statt.
- Das Refinanzierungsregime ist noch mit Rechts- und Verfahrensunsicherheiten verbunden. Die bisherigen Mautfestsetzungsverfahren haben sich deutlich komplexer gestaltet, als dies von den Privaten und der Verwaltung erwartet worden war. Die teilweise kontroverse Diskussion um die Vorteilhaftigkeit eines privatwirtschaftlichen Entgelts gegenüber einer öffentlich-rechtlichen Gebühr hat bei den bisherigen Festsetzungsanträgen allerdings eine nur untergeordnete Rolle gespielt.
- Über eine Anreizregulierung kann der Konzessionsnehmer einen zusätzlichen Anreiz zur Realisierung von Effizienzpotentialen erhalten. In der öffentlichen Wahrnehmung können F-Modelle auf Basis zweckentsprechend ausgestalteter Mechanismen der Anreizregulierung von dem Vorwurf befreit werden, Privaten eine Monopolrente zu sichern.

#### Bewertung des ADAC:

Für alle Vorschläge gilt, dass die Kosten-Nutzen-Betrachtung für die öffentliche Hand erste Priorität haben sollte. Die Anreizregulierung kann die Akzeptanz der Projekte steigern, wenn sie ein wirksames Instrument zur Überwindung der Nachteile des fehlenden Wettbewerbs während der Konzessionslaufzeit ist und sie zu einer besseren Darstellung eines guten "Preisleistungsverhältnisses" führt.

Die Empfehlung des Berichts, dass die vorgenannten Spielräume im Rahmen der in § 4 FStrPrivFinG geregelten Ermächtigung zum Erlass einer Mautbemessungs- und - kalkulationsverordnung besser zu nutzen sind, wird vom ADAC ausdrücklich unterstützt.

Zur Seite des Privaten zählt im Falle des F-Modells neben dem Betreiber und dem Eigenkapitalgeber selbstverständlich auch der Bankensektor als Fremdkapitalgeber. Die Banken agieren auf Seiten des Privaten mit dem berechtigten Interesse an dem Projekt durch die Fremdkapitalverzinsung zu verdienen. Warum sie gleichzeitig kein oder ein geringeres Risiko tragen sollten ist daher nicht ersichtlich. Wenn ein Projekt das erkannte Risiko nicht trägt, sollte es nicht als F-Modell umgesetzt werden. Über die richtige Projektauswahl kann dagegen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Risiko und Ertragserwartung gesichert werden. Die Forderung nach staatlichen Absicherungsinstrumenten für die privaten Fremdkapitalgeber wird vom ADAC daher sehr kritisch betrachtet.

Eine weitere Forderung betrifft die Erhöhung der Anschubfinanzierung. Man erhofft sich durch eine höhere Finanzierungsbeteiligung durch die öffentliche Hand offensichtlich eine größere Projektauswahl, wenn der Refinanzierungsanteil und damit das Risiko des Privaten sinken würde. Allerdings könnten so nach der bestehenden Handhabung unrentable Projekte rentabel gerechnet werden. Fraglich ist aber bereits, ob die betroffenen Länder bereit wären höhere Investitionsmittel für ein F-Modell aufzubringen, wenn diese Mittel ihnen zur Umsetzung anderer Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs fehlen würden. Für den ADAC wäre insbesondere die Bindung erheblicher Mittel in Projekten mit geringerer Priorität problematisch. Bislang haben die Länder das F-Modell offensichtlich als Möglichkeit verstanden teure Projekte mit geringerer Priorität relativ risikoarm vorziehen bzw. überhaupt umsetzen zu können. Wenn die für das F-Modell eingesetzten Mittel auf die Länderquote angerechnet werden, dürfte das Interesse an einem F-Modell mit Zunahme der für das Projekt aufzubringenden Ergänzungsfinanzierung deutlich sinken.

Aus Sicht des ADAC sind weitergehende Forderungen nach einer Änderung des Rechtsrahmens des F-Modells abzulehnen, da sie der Philosophie des F-Modells widersprechen. Das F-Model sieht gerade vor, dass im Tausch gegen die für Deutschland Systemfremde Erlaubnis eines Privaten zur Erhebung einer Maut auf einer öffentlichen Straße, dieser auch die damit verbundenen Risiken zu übernehmen hat.

# Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.



BVMB e. V. • Kaiserplatz 3 • 53113 Bonn

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Referat S 26 Herrn RDir Stefan Strick Leiter des Referates Privatfinanzierung Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Hauptgeschäftsstelle

53113 Bonn Kaiserplatz 3

Telefon: 0228/9 11 85-0 Telefax: 0228/9 11 85-20 Internet: www.bvmb.de email: info@bvmb.de

19. Dezember 2007 Gi/gr

# Stellungnahme der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. zum Sachstandsbericht F-Modell

Sehr geehrter Herr Strick, sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Überlassung des Sachstandsberichts F-Modell der Beratergruppe bestehend aus VIFG, Servatius Rechtsanwälte und PWC. Nach Durchsicht des Schlußberichtes der Beratergruppe und der Erkenntnisse aus der Diskussion im Rahmen der Vorstellung des Sachstandsberichts am 4. Oktober 2007 in Berlin möchten wir an dieser Stelle nur kurz Stellung nehmen, da uns insbesondere auch nur wenige konkrete Erfahrungen von mittelständischen Bauunternehmen aus dem Wettbewerb um F-Modelle vorliegen.

Allerdings teilen wir uneingeschränkt die aufgezeigten Schwächen des F-Modells durch die Beratergruppe. Dies betrifft insbesondere das bei den F-Modellen auftretende Verkehrsmengen- und Baugrundrisiko, welches von Privaten, insbesondere von Mittelständlern, nicht übernommen werden kann. Die geringe Akzeptanz von Nutzern für singuläre Maut-Projekte und die deutlichen Schwächen in den Machbarkeitsstudien und den Verkehrsprognosen erhöhen das Risiko für die Bieter in der Praxis zusätzlich und sind nicht kalkulierbar. Alle diese vorgenannten maßgeblichen Schwächen des F-Modells haben in der Praxis bisher dazu geführt, daß mittelständische Bauunternehmen, auch in Form von Bietergemeinschaften, schon grundsätzlich von der Teilnahme am Wettbewerb abgesehen haben. Dazu kommt noch, daß mittelständische Bauunternehmen bei den F-Modell-Projekten die exorbitanten Angebotsbearbeitungs- und Verhandlungskosten nicht stem-

men können, wenn Ihnen nicht gleichzeitig eine angemessene Entschädigung im Falle der Nichtberücksichtigung bei der Zuschlagserteilung vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt wird. Ebenfalls stellt sich die bei dem F-Modell notwendige Projektfinanzierung als Markteintrittsbarriere für die mittelständischen Bauunternehmen dar. Projektfinanzierungen stellen hohe Anforderungen an die Eigenkapitalausstattung von mittelständischen Bauunternehmen und das einzusetzende Eigenkapital wird deshalb dort schnell zum knappen Faktor im Wettbewerb. Aber auch im Erfolgsfall werden die Bilanzen von mittelständischen Bauunternehmen durch die Hereinnahme von PPP-Projekten mit Projektfinanzierungen stark belastet. Die Eigenkapitalquote sinkt, was zu einer Reduzierung des Bankenratings führt und höhere Avalprovisionen oder Darlehnskonditionen auch für das Tagesgeschäft nach sich zieht. Neben der Eigenkapitalquote leiden bei mittelständischen Bauunternehmen vor allem zu Beginn von PPP-Projekten, wie dem F-Modell, die Gesamtkapitalrendite und die Eigenkapitalrendite unter der starken Erweiterung der Bilanzsumme aufgrund des Gewinnrückgangs durch hohe "Ramp-up"-Kosten der Projekte und Abschreibungen. Aber auch auftraggeberseitige Vorgaben im Wettbewerb zur Abgabe verbindlicher Finanzierungszusagen in einem frühen Stadium beanspruchen das Kreditlimit von mittelständischen Bauunternehmen bei PPP-Projekten, wie dem F-Modell, stark, ohne daß gewiß ist, ob sie die Ausschreibung um ein solches Projekt tatsächlich gewinnen. Projektfinanzierungen bevorteilen in der Regel Großkonzerne im Wettbewerb, da sie eher als mittelständische Unternehmen in der Lage sind, das erforderliche Eigenkapital aus eigenen Mitteln aufzubringen bzw. da sie einen besseren Zugang zum internationalen Kapitalmarkt haben.

Grundsätzlich können wir uns vorstellen, daß die von der Beratergruppe aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten zum F-Modell, z.B. Ausweitung der Konzessionslaufzeit, Verminderung der Verkehrsmengenrisiken durch den Ansatz einer Mindestbarwertvergabe oder mit Hilfe von Verfügbarkeitselementen als Vergütungsbestandteil sowie einer auftraggeberseitigen Anschubfinanzierung als garantierte Mindesteinnahme in der Frühphase des Projektes für eine erfolgreiche Umsetzung und wirtschaftlichere Abwicklung nützlich sein können.

Gleichwohl glauben wir nicht, daß sich mittelständische Bauunternehmen aufgrund dieser Lösungsansätze zukünftig engagierter bei F-Modell-Projekten im Wettbewerb beteiligen werden. In diesem Zusammenhang verweisen wir noch einmal auf die Angebotsbearbeitungskosten und die Problematik der Projektfinanzierung für mittelständische Bauunternehmen. Entsprechend wird sich die Beteiligung von mittelständischen Bauunternehmen bei F-Modell-Großprojekten in der Regel auf Anteile in den Bau-Argen oder als Nachunternehmer für die Großindustrie beschränken. Nach unserem Dafürhalten wird sich der Wettbewerb um F-Modell-Projekte damit letztlich auf einzelne in- und ausländische Großkonzerne beschränken. Ob dieser eingeschränkte Wettbewerb mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit der Projekte, die Entlastung der öffentlichen Haushalte und für

die Verkehrsinfrastrukturnutzer von Vorteil ist, wagen wir zu bezweifeln. Grundsätzlich möchte die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen der Auflegung weiterer F-Modell-Projekte im Einzelfall jedoch nicht im Wege stehen. Allerdings, so unsere Prognose, wird mit einer Beteiligung der mittelständischen Bauunternehmen am Wettbewerb um diese Projekte auch in Zukunft kaum zu rechnen sein.

Entsprechend lehnen wir eine regelmäßige Vergabe von Verkehrsinfrastrukturvorhaben unter Verwendung des F-Modells, über das ein oder andere geeignete Einzelprojekt hinaus, ab.

Mit freundlichen Grüßen

Gilka, Dipl.-Betriebswirt

Mitglied der Geschäftsleitung

VUBİC

Verband Unabhängig Beratender Ingenieure und Consultants e.V.

Stellungnahme zum F-Modell durch den VUBIC, AK-PPP

Der Verband Unabhängig Beratender Ingenieure und Consultants (VUBIC), AK-PPP unter der Leitung von

Hr. Johann Schmieder, Pöyry Infra GmbH, nimmt gern Stellung zum Sachstandsbericht F-Modell vom 19.

September 2007, welcher am 4. Oktober 2007 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwick-

lung (BMVBS) behandelt wurde.

Grundlegend als positiv zu bewerten ist, dass eine Evaluierung des F-Modells unter der Leitung des

BMVBS, moderiert durch MR Stefan Strick, mit einer Beteiligung des VUBIC stattgefunden hat.

Der Anlass der Studie war eine Evaluierung des F-Modells durch das BMVBS mit den Zielen: a) einerseits

die bisherigen Erfahrungen, basierend auf den Vorhaben Warnowquerung, Traveguerung und Strelasund-

querung, systematisch auszuwerten, aufzubereiten und modellspezifisch weiterzuentwickeln und

b) andererseits Empfehlungen für die Verbesserung der Anwendungsbedingungen des F-Modells zu erar-

beiten. Ferner sollten Perspektiven für eine Weiterentwicklung der Anwendungs- und Umsetzungspraxis

vor dem bestehenden Rechtsrahmen aufgezeigt werden.

1994 wurde das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) im Bundestag verabschiedet und

eine Reihe möglicher F-Modellprojekte benannt. 1996/98 wurden die ersten F-Modelle vergeben (Warnow-

querung, Rostock und Herrentunnel, Lübeck). 2003 ging a) die Warnowquerung in den Betrieb und b) das

FStrPrivFinG wurde zum ersten Mal geändert. 2005 ging schließlich auch der Herrentunnel in Betrieb und

2006 wurde erneut das FStrPrivFinG angepasst.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass bei der Einführung und Anwendung des F-Modells Optimierungs-

potenzial besteht. Weiterhin lässt sich festhalten, dass von 1994 bis heute lediglich erst zwei Projekte um-

gesetzt wurden und diese mit Problemen zu kämpfen haben, die u. a. als "Ursachenträger" im Evaluie-

rungsbericht benannt werden: Verkehrsprognosen und tatsächliche Verkehrszahlen; Mautakzeptanz und

Verdrängung; Risikoverteilung in den Pilotvorhaben; Projektauswahl, Projektentwicklung und Vergabe;

Refinanzierungsregime. Diese Ursachenträger treiben die Transaktionskosten beim F-Modell in die Höhe

und sorgen dafür, dass das Projekt für alle beteiligten Partner unnötig unattraktiv erscheint. Insbesondere

wenden sich die Wirtschaftsteilnehmer von einem solchen Konstrukt ab, wenn ein "Return on Invest" nicht

hinreichend bei den gebenden Rahmenbedingungen zu erwarten ist.



Ausdrücklich zu begrüßen ist deshalb das Streben des BMVBS und der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), die die Rahmenbedingungen für Projekte nach dem F-Modell neu justieren wollen. Besonders hervorheben möchten wir, dass ein "Denken in Musterkonzessionsverträgen oder in starrer juristischer Nomenklatur" nicht hilft, die Startschwierigkeiten des F-Modells zu beheben. Umso mehr ist es positiv zu bewerten, dass ein ganzheitlicher Projektansatz stärker in das Zentrum der Betrachtung gerückt wird. Durch die Lebenszyklusbetrachtung Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Erhaltung ist die nötige Basis für einen projektindividuellen Ansatz gegeben. Es ist nur konsequent, diesen projektindividuellen Ansatz vor dem Hintergrund der weiteren Rahmenbedingungen (verkehrlich, geologisch, technisch, ökonomisch) zu verfolgen.

Als Rechtsgrundlage hat sich das FStrPrivFinG mit kleinen Ergänzungen etabliert, es ist aber auch mit einem nötigen Spielraum zu interpretieren. So erscheinen z. B. Modelle, strukturiert durch ein Verfügbarkeitsentgelt oder Mischmodelle nach der Mindestbarwertvergabe (Lest Present Value of Revenue), als sachgerecht. Beim Verfügbarkeitskonzept gewinnen die Qualitätsmerkmale der Straße eine zentralere Rolle und die Verkehrsmengenprognose tritt auf der Einnahmenseite etwas in den Hintergrund, wodurch das nur bedingt tragbare Verkehrsmengenrisiko insbesondere für den Mittelstand eine höhere Akzeptant finden wird.

Eine kritische Anmerkung sei aber auch hier gegenüber dem Verfügbarkeitskonzept erwähnt. Oberflächennahe Qualitätsdefinitionen sind zwar für das Monitoring eines PPP-Verfügbarkeitsvertrages recht leicht festzustellen, aber von wesentlich zentraler Bedeutung ist die Substanzbetrachtung. Für den Bieter aus der Angebotssicht und insbesondere aus Sicht der öffentlichen Hand mit Bezug auf den Wert, der bei der Endschaftsregelung der öffentlichen Hand übertragen wird. Grundsätzlich wird jedoch das Organisationsmodell und Geschäftsmodell "Verfügbarkeit" als ein Schritt in die richtige Richtung gesehen.

Wichtig erscheint für den VUBIC, dass sich die Projektpipeline erhöht. Durch die gesammelten Erfahrungen der umgesetzten Projekte und ergänzt durch das Optimierungspotenzial, das in diesem Projekttyp steckt, würde sich eine Tranche von neuen Piloten (projektindividuelle Generation) nach dem F-Modell anbieten.

In diesem Zusammenhang bietet der VUBIC auch gern weiterhin seine Hilfestellung an, um bei der konkreteren (verkehrlich, geologischen, technischen) Strukturierung von Rahmenbedingungen das BMVBS bzw. die VIFG zu unterstützen.



VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH Georgenstraße 25 10117 Berlin

Zeichen L 13.1 - Hü/Ha Kontakt Dr. Peter Hüfner Telefon (030) 16 63-2120 Telefax (030) 16 63-2199 E-Mail peter.huefner@bdb.de

4. Dezember 2007

#### Stellungnahme zum Sachstandsbericht zum F-Modell

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne kommen wir Ihrem bei der Vorstellung des Sachstandsberichtes zum F-Modell geäußerten Wunsch nach einer schriftlichen Stellungnahme nach.

Zunächst möchten wir feststellen, dass der Sachstandsbericht eine gute und systematische Analyse der bislang in Deutschland realisierten F-Modell-Projekte darstellt. Die Ursachen für die geringe Projektanzahl werden zutreffend herausgearbeitet. Besondere Bedeutung kommt aus unserer Sicht der bisherigen Projektauswahl zu, die dadurch gekennzeichnet war, dass Projekte in die engere Auswahl gekommen sind, die zwar politisch erwünscht, nicht aber konventionell realisierbar waren. Fragen der F-Modell-Eignung standen dagegen im Hintergrund, was nicht zuletzt auch zu einem Scheitern des Projektes "Strelasundquerung" geführt hat. Diese bisherige Herangehensweise der öffentlichen Hand hat natürlich auch Rückwirkungen auf andere identifizierte Problemaspekte, wie beispielsweise einer flexibleren Anwendung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivFinG). Richtig und wichtig ist auch der Hinweis, dass in den Pilotvorhaben das unbemautete Verkehrspotenzial von allen Beteiligten überschätzt worden ist.

Neben der Problemanalyse enthält der Sachstandsbericht Empfehlungen für eine künftige erfolgreichere Umsetzung des FStrPrivFinG. Diese Empfehlungen sollen zu Verbesserungen der Gesetzesanwendung in der Praxis führen und Perspektiven für eine Weiterentwicklung der Anwendungs- und Umsetzungspraxis entwickeln. Dabei soll der mit dem FStrPrivFinG bestehende Rechtsrahmen erhalten bleiben. Der Bericht spricht in diesem Zusammenhang von den konstitutiven Elementen "Lebenszyklus-Ansatz", "direkte Wegekostenanlastung" und "öffentliche Straßen". Aus Sicht der privaten Banken sind die vorgestellten Flexibilisierungs- und Anreizelemente, die einzeln oder kombiniert bei neuen F-Modell-Projekten Anwendung finden können, geeignet, die Attraktivität zukünftiger Projekte sowohl für Sponsoren als auch Fremdkapitalgeber zu erhöhen. Im Einzelnen möchten wir folgende Anmerkungen machen:

- Die vorgeschlagene Verlängerung der Konzessionslaufzeit stellt unseres Erachtens ein interessanten Weg dar. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass am Bankenmarkt Darlehensfinanzierungen über Laufzeiten von 20 Jahren hinaus praktisch nicht darstellbar sind. Insoweit sollten die Konzessionsverträge auch Zwischenfinanzierungen erlauben, beispielsweise die Refinanzierung von Darlehen nach acht Jahren durch Darlehen oder Bonds.
- Zielführend ist aus unserer Sicht auch der Vorschlag, den Musterkonzessionsvertrag flexibel und individuell auf das jeweilige F-Modell-Projekt anzuwenden beziehungsweise anzupassen. Der damit verbundene anfängliche Mehraufwand wird zu einem stärkeren Wettbewerb der privaten Bieter führen können.
- Vor allem aus Sicht des Auslands wurde bislang das Mautbeantragungs- und
   -genehmigungsverfahren als kompliziert und langwierig angesehen. Insoweit begrüßen wir die bislang erfolgten Verbesserungen im Mautgenehmigungsprozess.
- Nicht zuletzt ist es aus unserer Sicht erforderlich, bei F-Modell-Projekten die lokalen Behörden, insbesondere hinsichtlich ihrer zukünftigen verkehrspolitischen Entscheidungen, stärker in den Konzessionsvertrag einzubinden. Ein privater Eigenkapital- oder Fremdkapitalinvestor kann nicht das Risiko tragen, dass ein Bundesverkehrswegeprojekt aufgrund fehlender politischer Unterstützung auf der lokalen Ebene in Schwierigkeiten gerät oder sogar scheitert.

Wenn auch der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilte Auftrag lediglich vorgesehen hat, Verbesserungsvorschläge für das F-Modell im Rahmen des bestehenden Rechtssystems des FStrPrivFinG zu entwickeln, möchten wir anregen, Überlegungen zu Umstellungen der Refinanzierung von Straßeninfrastrukturprojekten auf Verfügbarkeitsentgelte weiter zu verfolgen. Angesichts des bestehenden Investitionsbedarfs im Bereich

der Straßeninfrastruktur in Deutschland sollten alle Möglichkeiten der Mobilisierung privaten Kapitals für Infrastrukturprojekte genutzt werden. Unabhängig von dieser Diskussion möchten wir abschließend betonen, dass die privaten Banken nach wie vor bereit sind, wirtschaftlich tragfähige Infrastrukturprojekte mit Verkehrsrisiken als Arrangeur und Finanzier langfristig zu begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hansyloachim Massenberg

Dr. Peter Hüfne

# Bundesverband Öffentlicher Banken Deutschlands



#### Per E-Mail

Herrn
Stefan Strick
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Referatsleiter S 26
Privatfinanzierung, Sonderprogramme und
Innovationen im Straßenbau
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Name: Dr. Brigitte Wesierski
Telefon: (0 30) 81 92 - 2 70
Telefax: (0 30) 81 92 - 2 78/2 79

7. Februar 2008

## Stellungnahme zum Sachstandsbericht F-Modell des BMVBS

Sehr geehrter Herr Strick,

der Bundesverband Öffentlicher Banken, VÖB, begrüßt den von BMVBS und VIFG angestoßenen Dialog mit der Privatwirtschaft über die künftige Entwicklung des F-Modells und nimmt zum Sachstandsbericht des BMVBS wie folgt Stellung:

#### Projektauswahl und -entwicklung

Erfolgreiche künftige Projektverläufe sind als Antwort auf die Kritikpunkte an den beiden bisherigen Projekten für die weitere Entwicklung des F-Modells von großer Bedeutung. Der künftige Einsatz bei prioritären Projekten mit guter wirtschaftlicher Perspektive könnte die Akzeptanz des F-Modells auf dem Betreibermarkt deutlich erhöhen. Dazu sollte die öffentliche Hand durch geeignete Maßnahmen in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich die Voraussetzungen für eine gedeihliche Projektentwicklung schaffen.

#### Mautbemessung und -kalkulation

Der Erlass einer Mautbemessungs- und -kalkulationsverordnung könnte die Regeln für die Festsetzung künftiger Mautsätze transparenter machen und die Unsicherheit der Privaten im Hinblick auf die anzunehmende Mautentwicklung verringern. Um den Privaten nicht die Planungssicherheit zu nehmen, sollte der

W / 915045-G08.DOC / 04-56 1 / 3

Verordnungsgeber vorab Vollzugsregeln festlegen und nicht die volle Entscheidungsfreiheit bis zur letzten Phase der Mautfestsetzung für sich beanspruchen.

Davon ausgehend, dass der öffentliche Auftraggeber maßgeblich auf die Mautverordnung Einfluss nimmt und eigene Vorstellungen über die Entwicklung der Verkehrsmenge hat, sollten dessen Basiswerte als Richtgröße für das prognostizierte Verkehrsrisiko akzeptiert werden. Daraus folgt unmittelbar, dass bei Abweichungen Neubewertungen und Ausgleichszahlungen vorzunehmen sind.

### • Konzessionslaufzeit und "Mindestbarwertvergabe"

Die Anknüpfung der Konzessionslaufzeit an die Erreichung bestimmter Ertragsziele, konkret an einen Mindestbarwert, betrachten wir als einen Schritt in die richtige Richtung. Mit diesem Instrument nimmt man den Privaten das direkte Verkehrsmengenrisiko ab. Das indirekte Verkehrsrisiko verbleibt indes als Risiko des zeitlichen Anfalls der Erlöse für den Privaten erhalten.

Die Kreditwirtschaft wird in diesem Fall von Anfang an mit einer unbestimmten Konzessionslaufzeit operieren müssen. Grundsätzlich müsste sich demnach auch die Kreditlaufzeit an den Möglichkeiten der anfallenden Erlöse aus dem Projekt anpassen. Insofern nimmt beim angestrebten Konzept der Mindestbarwertvergabe das Refinanzierungsrisiko der Banken zu. Im Gegensatz zu einem bisher bekannten und von vornherein fixen Zeitraum soll bei diesem Instrument der Konzessionsnehmer solange Maut erheben dürfen, bis er den vereinbarten kumulierten Nettobarwert erreicht hat. Dies könnte zu sehr langen Konzessionslaufzeiten führen, die sich für die Auftraggeber kaum kalkulieren bzw. schwer finanzieren lassen, da die Verlängerung der Finanzierungslaufzeiten und für Banken ein erhebliches Risiko darstellt.

Gleichwohl stellen wir klar, dass eine Obergrenze von 30 Jahren für die Konzessionslaufzeit aus Sicht der öffentlichen Banken kein Dogma darstellt. Dort, wo es projektseitig angezeigt bzw. angebracht ist, sollten auch längere Konzessionslaufzeiten erwogen werden. Dies gilt insbesondere unter der Voraussetzung, dass es zu einer angemessenen und fairen Risikoverteilung kommt. Gesetzesänderungen, Steueränderungsrisiken und das Risiko der Änderungen technischer Normen und Standards sind unter Stichtagsbetrachtung einheitlich zu bestimmen und sollten nicht den Bietern zugeordnet werden. Bei Abweichungen sollten auch hier Neubewertungen und Ausgleichszahlungen zugelassen werden.

Generell gilt: Je einheitlicher die Grundlagen und zweifelsfreier die Anwendung einer Bonus- und Malusregelung innerhalb des Projektlebenszyklus sind, umso besser kalkulierbar wird die Finanzierung.

W / 915045-G08.D0C / 04-56 2 / 3

### • Anschubfinanzierung

Es ist zu begrüßen, dass die bisher diskutierte Anschubfinanzierung von maximal 20 Prozent nicht mehr als Obergrenze gesehen wird. Neben einer Anschubfinanzierung in der Bauzeit sollte auch die Möglichkeit einer Unterstützung des Projekts durch Zahlungen der öffentlichen Hand in kritischen Betriebsphasen erörtert werden.

Wir setzen uns als öffentliche Banken dafür ein, dass noch weitere Möglichkeiten zur bedarfsgerechten Hilfestellung für ein Projekt eröffnet werden. Dazu wird - in Anlehnung an die Instrumente der Europäischen Investitionsbank (EIB) zu den Transeuropäischen Netzen (TEN-Projekte) - im Kreis der Förderbanken über ein Förderinstrument für F-Modelle in Deutschland außerhalb der TEN-Projekte nachgedacht. Dabei geht es um Mezzanine-Strukturen und Fondsmodelle. Auch der Einsatz von Garantiemodellen, wie sie zuletzt ebenfalls von der EIB für die Verkehrsprojekte aufgelegt worden sind, sollte in diese Betrachtung einbezogen werden.

Für den weiteren Dialog stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Öffentlicher Banken Deutschlands

(Dr. Brigitte Wesierski)

(Stefan Becker)

W / 915045-G08.DOC / 04-56