



Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum A-Modell *Grundlagen, aktueller Stand und Perspektive*

Weimar, 09.03.2005

Agenda

Update zum aktuellen Stand des A-Modells

Rechtsrahmen für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Grundverständnis für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Elemente und Berechnung der Konventionellen
Beschaffungsvariante

Rückblick: vor einem Jahr in Weimar...

- ... konnte sich die VIFG gerade als Neugründung des BMVBW vorstellen.
- ... war die LKW-Maut zwar in der Presse sehr präsent, aber nicht auf der Autobahn.
- ... gab es für das A-Modell den politischen Willen, einen Musterkonzessionsvertrag und eine Projektliste.
- ... gab es für das A-Modell noch keinen konkreten Zeitplan und noch viele offene Fragen.

Was hat sich seither getan?

- Die LKW-Maut wird seit 01. Januar 2005 erhoben, so dass das A-Modell nunmehr umsetzbar ist.
- Im Zusammenspiel zwischen BMVBW, VIFG und externen Beratern wurden offene Fragen des A-Modells identifiziert und bearbeitet.
- Der politische Wille besteht fort.
- Ergebnis:
 - „Bundesverkehrsminister **Dr. Manfred Stolpe** hat heute angeordnet, dass fünf Autobahn-Ausbaumaßnahmen als Public-Private-Partnership (PPP) auf den Markt gebracht werden.“ (Pressemitteilung des BMVBW vom 25. Februar 2005)

Zeitplan für die A-Modelle


- **17.03.2005 in Berlin:** von der VIFG organisierte Informationsveranstaltung über das A-Modell für alle Interessenten.
- **März 2005:** das Vergabeverfahren für das erste Projekt (A 8 in Bayern) soll gestartet werden.
- Die **Vorbereitungen laufen bereits** für das zweite Projekt A 4 in Thüringen
- **Ziel:**
 - alle fünf Projekte noch in diesem Jahr anstoßen
 - Abschluss des ersten Betreibervertrages und der erste Baubeginn wird für die zweite Jahreshälfte 2006 erwartet.

Rolle der VIFG bei den A-Modellen

- Laufende Begleitung des BMVBW bei der Realisierung von PPP-Modellen
- Bearbeitung fachlicher Fragen
- Unterstützung des BMVBW bei der Steuerung der externen Berater
- Insbesondere: Konzeption und Begleitung bei der Entwicklung eines Wirtschaftlichkeitsvergleiches für die A-Modelle
- Begleitung der Ausschreibung und des Verhandlungsprozesses
- ...

Rechtsrahmen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

- A-Modell beeinflusst Haushalte von Bund und Länder , d.h. Grundlage bildet die Bundes- und jeweilige Landeshaushaltsordnung (hier: §7 BHO):
 - „(1) Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der **Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit** zu beachten. Diese Grundsätze verpflichten zur Prüfung, inwieweit staatliche Aufgaben oder öffentlichen Zwecken dienende wirtschaftliche Tätigkeiten durch Ausgliederung und Entstaatlichung oder Privatisierung erfüllt werden können.
 - (2) Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind **angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen** durchzuführen. In geeigneten Fällen ist privaten Anbietern die Möglichkeit zu geben darzulegen, ob und inwieweit sie staatliche Aufgaben [...] nicht ebenso gut oder besser erbringen können (Interessenbekundungsverfahren).

 Es gilt nicht notwendigerweise, dass das Angebot mit dem niedrigsten Preis auch gleichzeitig das wirtschaftlichste Angebot ist. Ein reiner Vergleich der Zahlen greift daher für PPP-Projekte zu kurz. Es ist also eine komplexere Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu entwickeln!

Grundverständnis: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (I)

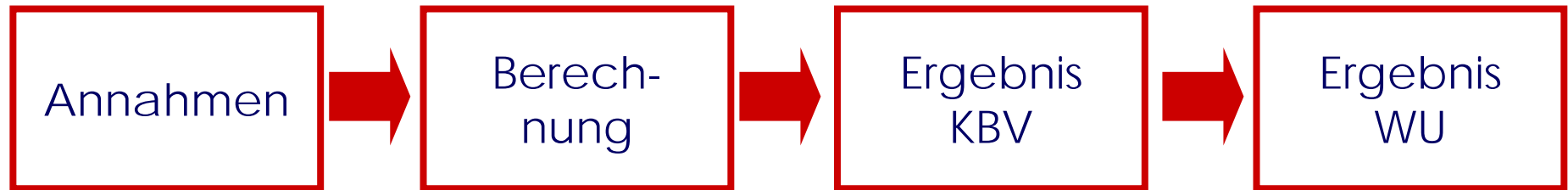
- Vom BMVBW wurde für den Hochbau eine standardisierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) entwickelt.
- Der Standard wird auch vom BMF und anderen relevanten Häusern mitgetragen.
- Eine völlige Neuentwicklung der WU würde keinen Sinn machen. Deshalb wird für die A-Modelle eine Fortentwicklung des WU-Verständnisses aus dem Hochbaubereich angestrebt.
- Unterschiede zwischen Hochbau und Straßenbau:
 - Die Investitionssumme im Verkehrsinfrastrukturbereich ist deutlich höher
 - Das Marktrisiko ist mit zu berücksichtigen
 - Es gibt durch den Bezug auf die LKW-Maut eine Schnittstellenproblematik (Vertragssphäre Toll Collect vs. Vertragssphäre A-Modell)

Grundverständnis: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (II)

- Die WU ist ein Instrument, das über mehrere Phasen des Beschaffungsprozesses schrittweise entwickelt wird:



Ermittlung der KBV – Rechenmodell



- ✓ Grundstücksflächen
- ✓ Straßenbaukosten
- ✓ Instandhaltungskosten
- ✓ Betriebskosten
- ✓ Finanzierung
- ✓ Eskalatoren
- ✓ Risikokosten
- ✓ Diskontierungszins

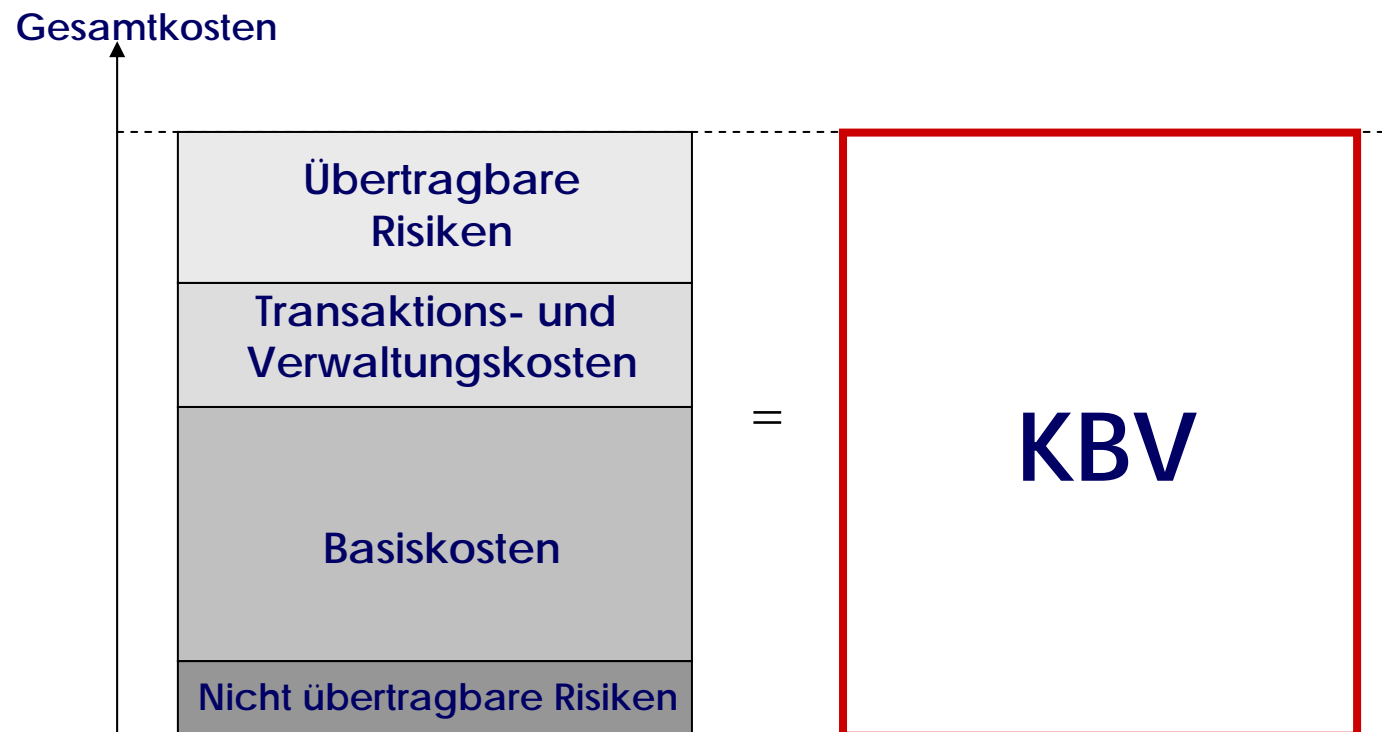
- ✓ Bau- und Instandhaltungskosten KBV
- ✓ Finanzierung KBV
- ✓ Risikokosten KBV

- ✓ Zusammenfassung der Berechnungen
- ✓ Kapitalwertbildung
- ✓ Sensitivitätsanalyse des Kapitalwerts

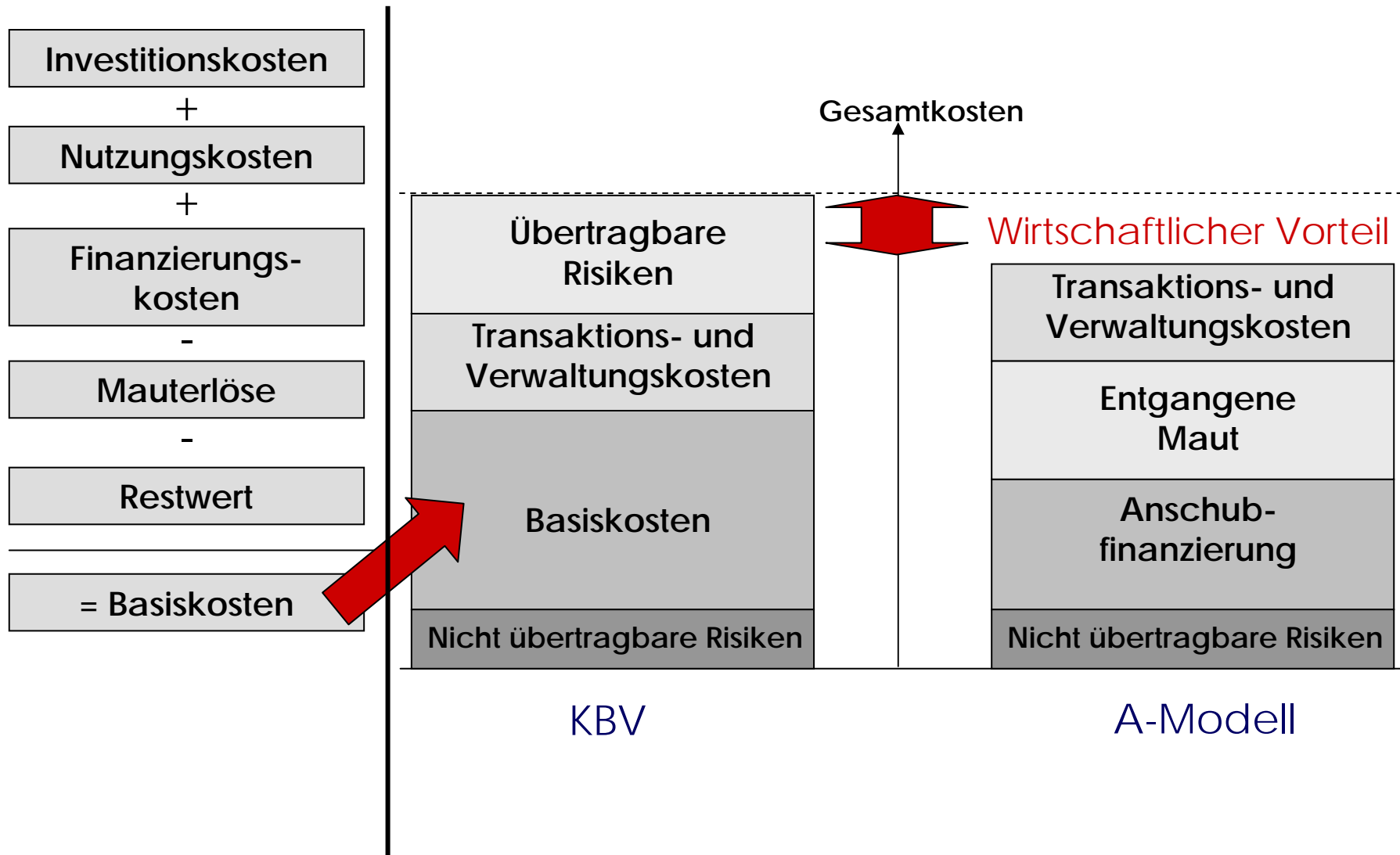
- ✓ Kosten KBV
- ✓ Leistungsentgelt PPP (Zuschlags-/Abschlagskalkulation oder Angebote)
- ✓ Ergebnis WU
- ✓ Ermittlung kritischer Diskontierungszinssatz

KBV = konventionelle Beschaffungsvariante

Elemente der KBV (allgemein)



Komponenten der KBV im A-Modell



Wirtschaftlichkeitspotential im A-Modell

- Rückblick: §7 BHO verlangt nicht den Zuschlag an das billigste Angebot, sondern an das wirtschaftlichste!
- Wirtschaftlichkeitspotential im A-Modell u.a.:
 - Risikotransfer → lässt sich direkt in der KBV darstellen
 - Lebenszyklusansatz → wirkt sich im Berechnungsansatz über niedrigere Basiskosten aus
 - Vorzieheffekt → führt zur Generierung volkswirtschaftlicher Vorteile
- Darüber hinaus stellt die WU für das A-Modell Kostentransparenz her, da die tatsächlichen Kosten der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ermittelt werden!

Mögliche Kostennachteile im A-Modell

- Die WU dient auch dazu, mögliche Kostennachteile des A-Modells aufzuzeigen.
- Denkbare Kostennachteile:
 - Zu Beginn höhere Transaktionskosten
 - Erhöhung der Kosten durch Risikomargen
 - Zusatzanschaffungen (z.B. Geräte für den Betrieb)
 - Steuerliche Belastungen
 - Fremdkapitalkosten
 - ...

Ausblick

- Der Zeitplan für das A-Modell ist durch den Minister festgelegt worden.
- Der Berechnung und Behandlung des Verkehrsmengenrisikos wird entscheidende Bedeutung zukommen
- Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird derzeit von einem Beraterkonsortium entwickelt. Mitglieder des Konsortiums sind:
 - CMS Hasche Sigle (ehemals Norton Rose)
 - Alfen Consult
 - Schüßler-Plan
 - Investitionsbank Schleswig-Holstein
- Fazit: in einem Jahr treffen wir uns in Weimar wieder, dann wissen wir mehr!

Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft
mbH
Georgenstraße 25
10117 Berlin

Torsten R. Böger (torsten.boeger@vifg.de)
Geschäftsführer, PPP
Tel. 030 – 52002-6210

www.vifg.de
