

VIFG

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH



Die VIFG – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

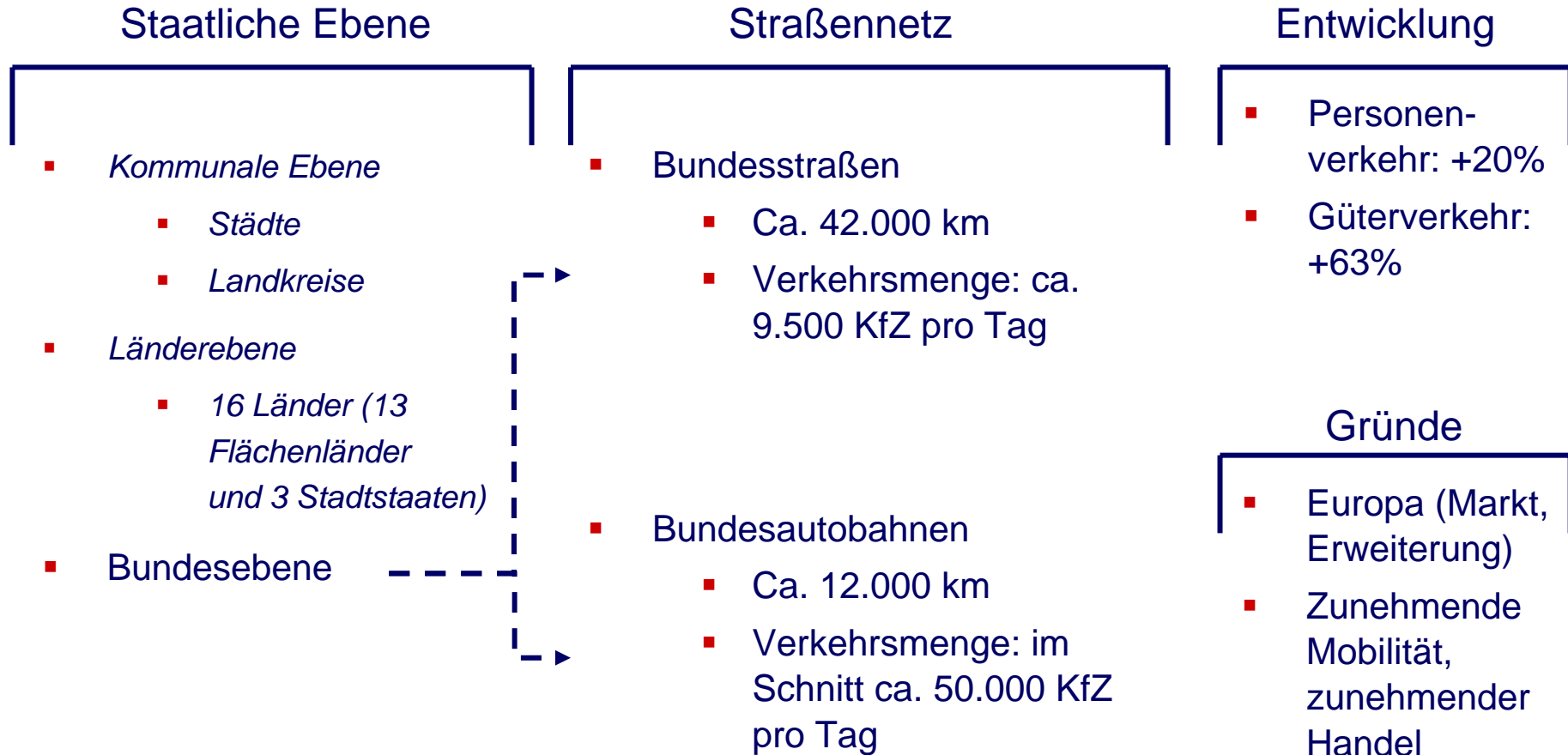
Grundlagen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten

Düsseldorf, 16. Mai 2006

Inhalt

- Hintergrund: Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur
- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Aufgabenbereich „Infrastrukturfinanzierung“
- Aufgabenbereich „Public Private Partnership“
- Wirkungsrichtung von PPP-Modellen
- Kontakt

Fernstraßen in Deutschland – Struktur



Fernstraßen in Deutschland – Finanzierung

Daten zur Finanzierung

- Laut Bericht der “Pällmann-Kommission” werden jährliche Investitionen von EUR 12,5 Mrd. für den gesamten Verkehrssektor benötigt (Straße, Schiene, Wasserwege)
- Geplante Investitionen in 2006 liegen bei gut EUR 9 Mrd. (inkl. LKW-Maut)

Größter Bedarf

- Der Modernitätsgrad von Bundesfernstraßen nimmt stetig ab. Das Straßennetz in den Neuen Bundesländern ist neuer (Erweiterung und Modernisierung nach der Wiedervereinigung), während im Westen ein deutlicher Bedarf besteht
- Einige Autobahnen mit hohem Verkehrsaufkommen sind noch 4-spurig und daher stauanfällig
- Die wachsende Staatsverschuldung und die EU-Defizitgrenzen begrenzen die verfügbaren Mittel für Investitionen in Verkehrsinfrastruktur

Empfehlungen der Pällmann-Kommission

- Jährlicher Finanzbedarf (lt. Pällmann-Kommission): 12,5 Mrd. €
- Empfehlung der Pällmann-Kommission: Umstellung von Steuerfinanzierung auf Nutzerfinanzierung.
- Erster Schritt:
 - Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen („LKW-Maut“).
 - Bereitstellung der Mauteinnahmen zum Jahresbeginn im Bundeshaushalt; keine Abhängigkeit vom tatsächlichen Einnahmeverlauf innerhalb eines Haushaltsjahres.

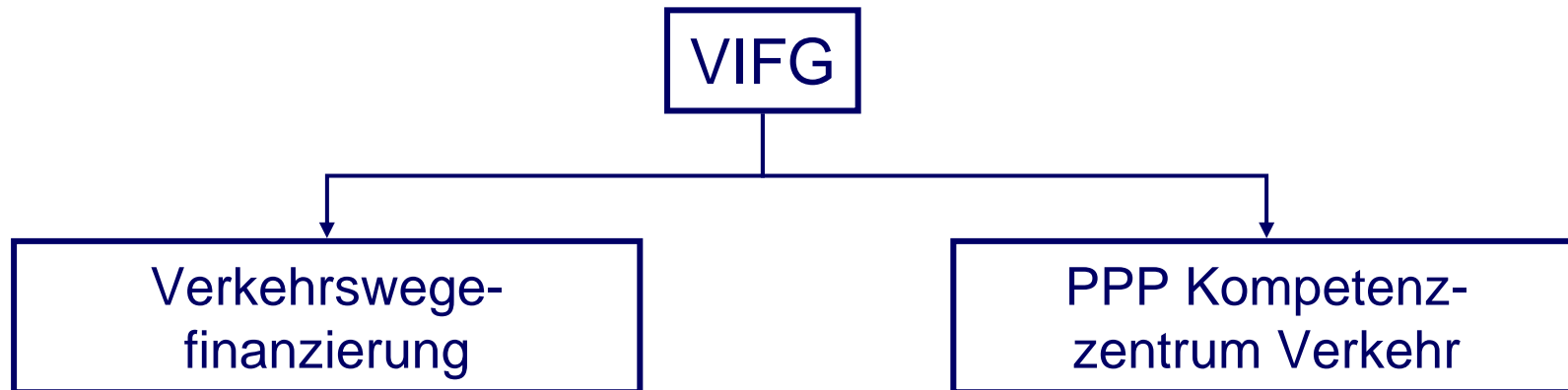
Inhalt

- Hintergrund: Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur
- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Aufgabenbereich „Infrastrukturfinanzierung“
- Aufgabenbereich „Public Private Partnership“
- Wirkungsrichtung von PPP-Modellen
- Kontakt

Rechtsgrundlage der VIFG

- Die VIFG wurde 2003 durch Bundesgesetz (VIFG-Gesetz) gegründet und nahm Anfang 2004 ihre Arbeit auf.
- Ziele, die von der Bundesregierung mit der VIFG verbunden werden:
 - Verdeutlichung des Kreislaufs Gebührenerhebung / Gebührenverwendung.
 - Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Bauprogrammen aus einer Hand für verschiedene Infrastrukturträger (Straße, Schiene, Wasserstraße).
 - Entlastung von Aufgaben der öffentlichen Hand.
- ABMG § 11 (Mautaufkommen):
 - Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems werden aus dem Mautaufkommen geleistet. Das verbleibende Mautaufkommen wird zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet. Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt von einander dargestellt und bewirtschaftet.

Aufgabenstruktur der VIFG



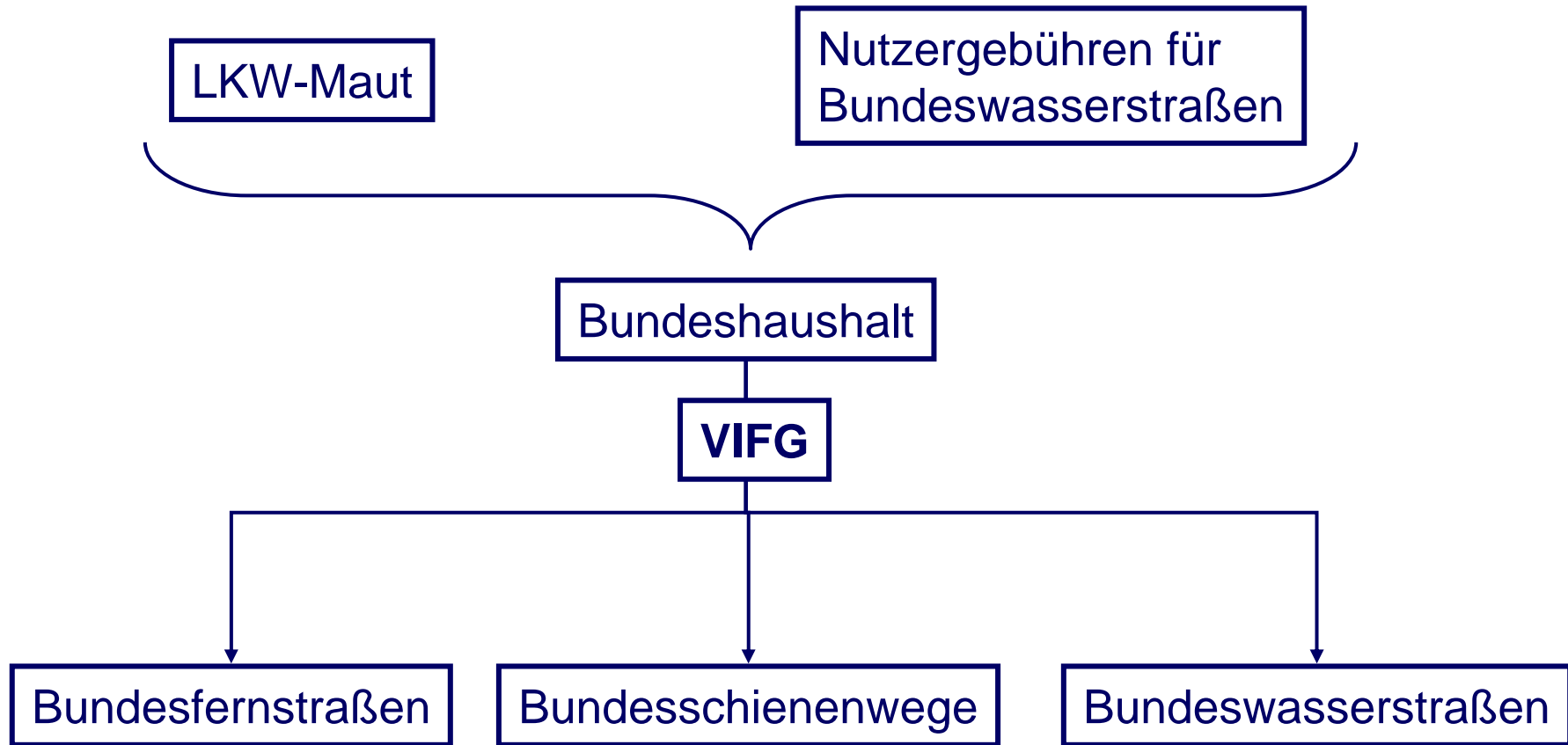
- Bereitstellung von Investitionsmitteln
- Finanzmanagement
- ...

- Unterstützung der Projektträger
- Projekte unter dem F- und A-Modell
- Entwicklung neuer Betreibermodelle
- ...

Inhalt

- Hintergrund: Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur
- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Aufgabenbereich „Infrastrukturfinanzierung“
- Aufgabenbereich „Public Private Partnership“
- Wirkungsrichtung von PPP-Modellen
- Kontakt

Nutzerfinanzierung

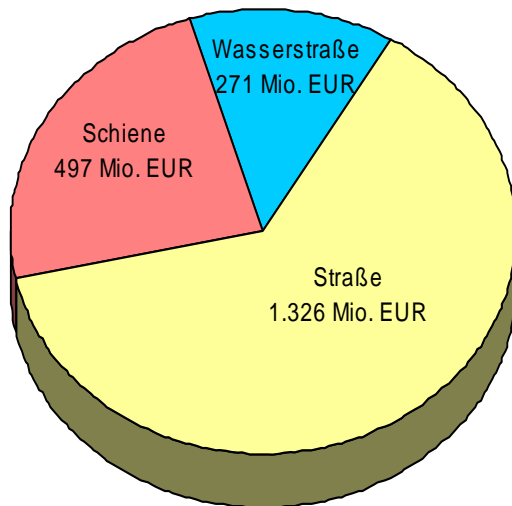


Mittelbereitstellung

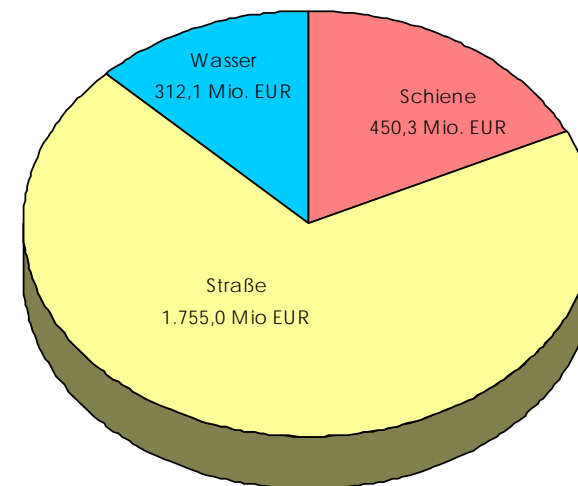
- Die Liste der Verkehrswegevorbaben wird jährlich mit der Haushaltsaufstellung fortgeschrieben und vom Parlament gemeinsam mit dem Haushalt beschlossen.
- Investitionsansätze für Schiene, Straße und Wasserstraßen innerhalb der Titelgruppe 05 im Kapitel 1202 des Bundeshaushaltes sind gegenseitig deckungsfähig.
- Verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagement:
 - Innerhalb des Haushaltsjahres kann abweichend von den bekannten Grundsätzen der Bundeshaushaltsordnung ein bedarfsgerechter Mittelausgleich durchgeführt werden.
 - Effizienter Einsatz der Mautmittel bei und zwischen den Verkehrsträgern entsprechend dem tatsächlichen Finanzbedarf in Abhängigkeit vom Baufortschritt.
 - Erforderlich: frühzeitiges Erkennen und Mitteilen von finanzierungswirksamen Auswirkungen des Projektverlaufs.
 - Ziel: größtmögliche Ausschöpfung der jährlich bereitgestellten Investitionsmittel.

Investitionen Infrastruktur 2004/2005

Investitionen aus Maut
nach Umschichtungen (2004)



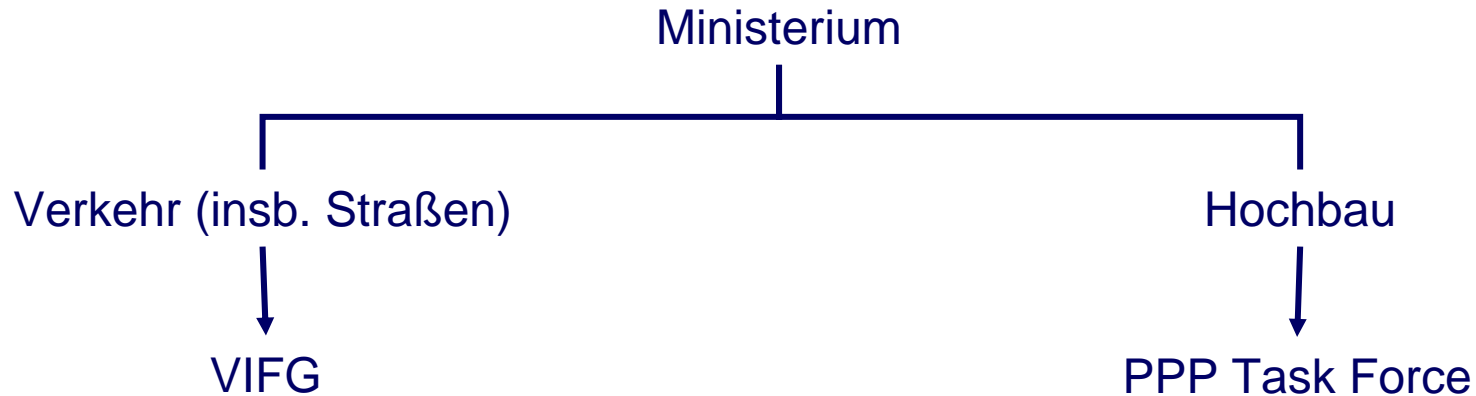
Investitionen aus Maut
nach Umschichtungen (2005)



Inhalt

- Hintergrund: Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur
- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Aufgabenbereich „Infrastrukturfinanzierung“
- Aufgabenbereich „Public Private Partnership“
- Wirkungsrichtung von PPP-Modellen
- Kontakt

PPP im BMVBS



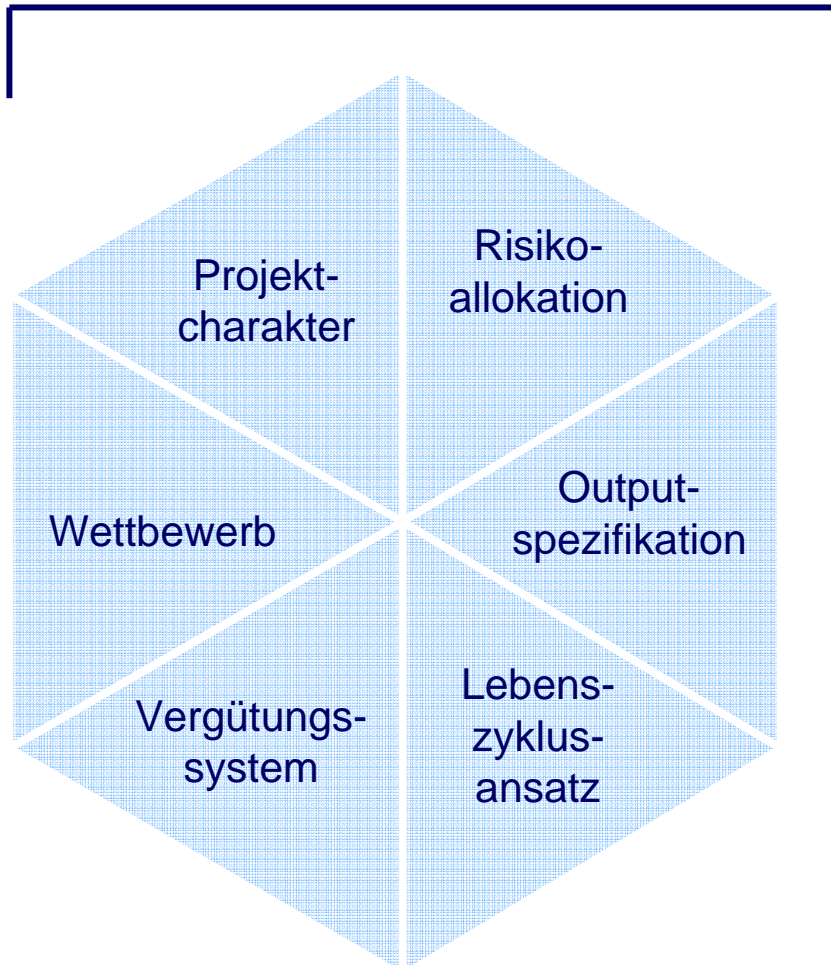
- Privatrechtl. Gesellschaft (GmbH) mit einem Aufsichtsrat (Mitglieder aus verschiedenen Ministerien)
 - Gegründet 2003 nach dem Bericht einer Regierungskommission ("Pällmann-Kommission")
 - Finanzierungs- und Beratungsaufgaben ("Kompetenzzentrum PPP im Verkehrssektor")
- Gegründet 2003 nach dem Bericht externer Berater ("PPP im öffentlichen Hochbau")
 - Aufgaben: Identifikation von und Beratung in Pilotprojekten, Standardisierung von Prozessen, Verträgen und Instrumenten

Kompetenzzentrum „PPP im Verkehrssektor“

- Begleitung der Projektträger bei der Realisierung von PPP-Projekten für die Verkehrsinfrastruktur, im Straßenbereich insbesondere bei A- und F-Modellen.
- Bündelung der bestehenden Expertise im Bereich von PPP-Maßnahmen im Verkehrssektor.
- Auswertung internationaler Erfahrungen und Prüfung der Übertragbarkeit auf Deutschland.
- Prüfung der Effizienz und Machbarkeit bestehender und neuer PPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben.
- Aufbereitung und Zusammenfassung der in der Vergangenheit angestellten Modellüberlegungen aus heutiger Sicht sowie Aufzeigen von geeigneten Modellstrukturen für eine Weiterentwicklung von Betreibermodellen.

PPP – Unser Begriffsverständnis

Elemente einer PPP



PPP als “neuer“ Beschaffungsansatz

- PPP/PFI ist eine alternative Beschaffungsstrategie für verschiedene Bereiche der Öffentlichen Hand.
- Es sollte keine Bevorzugung von PPP- oder konventioneller Beschaffungsmethode geben.
 - Erfahrung in UK: (nur) 20% der öffentlichen Projekte eignen sich für PPP.
- PPP eignet sich nicht zum
 - “Bauen ohne Geld”
 - “Investieren ohne Geld”
 - “Sparen ohne Geld”

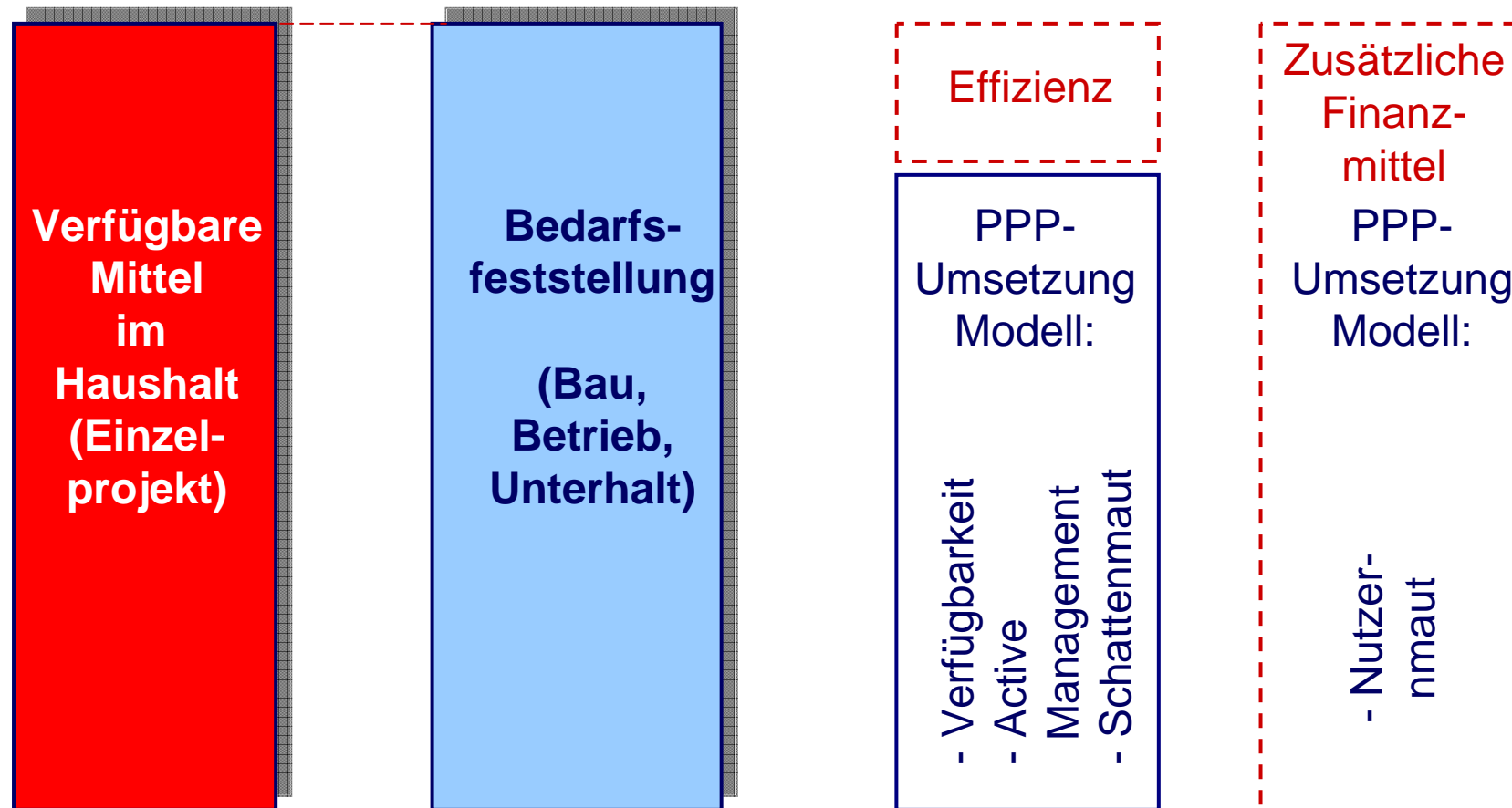
PPP für Bundesfernstraßen

Jahr	Schritte Richtung Nutzerfinanzierung
■ 1994	Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz legt die gesetzliche Grundlage für das F-Modell.
■ 1996/98	Ausschreibung der ersten zwei F-Modell-Projekte (Warnowquerung in Rostock, Herrentunnel in Lübeck).
■ 2000	Bericht der "Pällmann-Kommission"
■ 2002	Verabschiedung des Autobahnmautgesetzes (→ LKW-Maut)
■ 2003	(a) Eröffnung der Warnowquerung, (b) Änderung des FStrPrivFinG, (c) Verabschiedung des VIFG-Gesetzes
■ 2004	Geschäftsaufnahme der VIFG
■ 2005	(a) Einführung der LKW-Maut, (b) Beginn der ersten A-Modelle, (c) Eröffnung des Herrentunnels

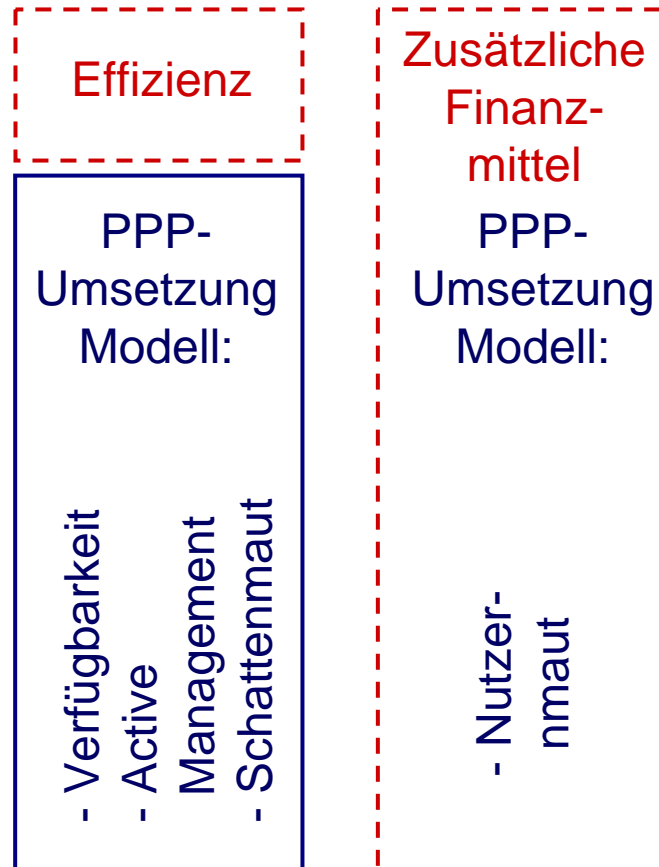
Inhalt

- Hintergrund: Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur
- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Aufgabenbereich „Infrastrukturfinanzierung“
- Aufgabenbereich „Public Private Partnership“
- Wirkungsrichtung von PPP-Modellen
- Kontakt

Wirkungsrichtung eines PPP – Projektes

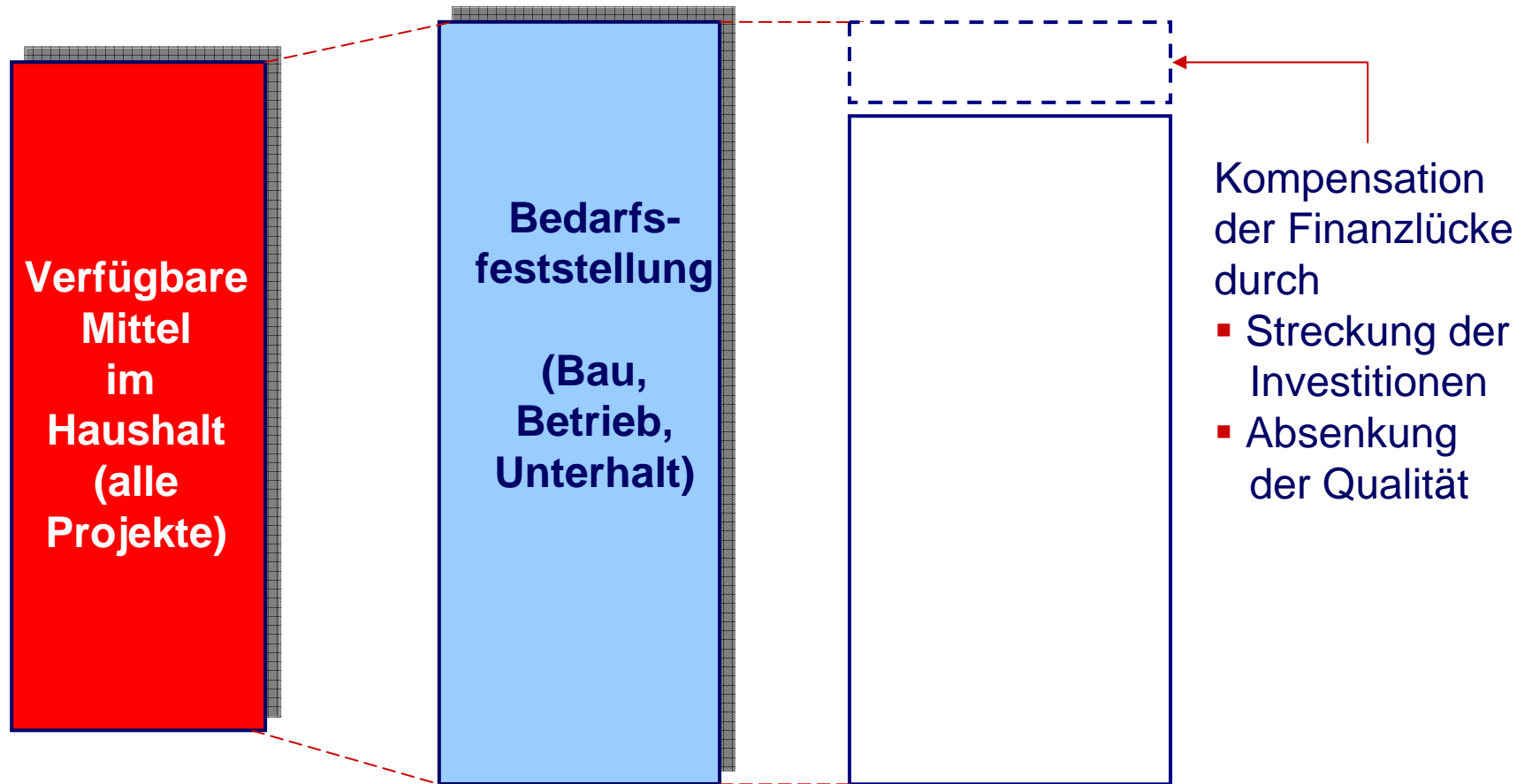


Idealtypische Effekte eines PPP-Projektes

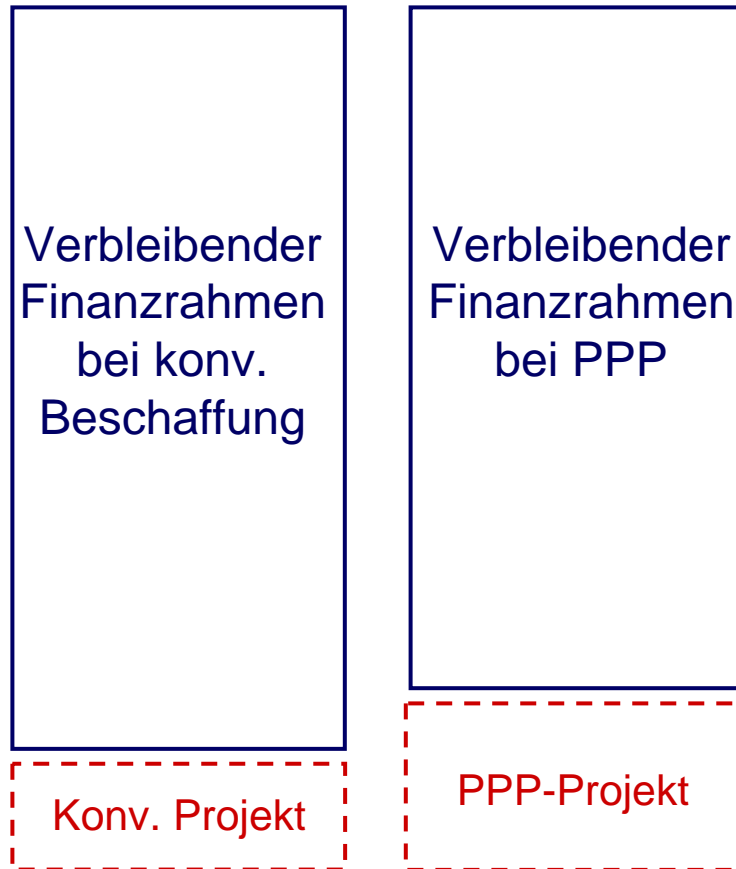


- Idealtypisch kann die Umsetzung von PPP-Lösungen zu folgenden Effekten führen:
 - Wirtschaftliche Vorteile (langfristige Haushaltsentlastungen durch lebenszyklusbedingte Effizienzgewinne)
 - Zusätzliche Mittel durch Nutzermaut
 - Bei konstanter Qualität und konstantem Zeitplan wird der Bedarf also haushaltsentlastend umgesetzt

PPP zwischen Bedarf und Finanzausstattung (I)



PPP zwischen Bedarf und Finanzausstattung (II)



- PPP-Projekte können zu einem höheren Finanzbedarf führen, wenn mit ihnen schneller ein höherer Qualitätsstandard beschafft wird
- Ein Vergleich zwischen PPP und konventioneller Beschaffung muss die Qualität und den Realisierungszeitraum berücksichtigen
- PPP kann kapitalintensiver, aber dennoch wirtschaftlicher sein
- Bei PPP wird ein langfristig gesicherter Qualitätsstandard in kürzerer Zeit beschafft → PPP erhöht die Qualität und führt zu schnelleren Investitionen

Inhalt

- Hintergrund: Investitionsbedarf in Verkehrsinfrastruktur
- Rechtsgrundlage und Arbeit der VIFG
- Aufgabenbereich „Infrastrukturfinanzierung“
- Aufgabenbereich „Public Private Partnership“
- Wirkungsrichtung von PPP-Modellen
- Kontakt

Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

Karlheinz Schmid
(karlheinz.schmid@vifg.de)

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210

Torsten R. Böger
(torsten.boeger@vifg.de)

Geschäftsführer

Tel. 030 – 52002-6210