



## Die Evaluierung des A-Modells

- Vertiefung des Themas „Verfügbarkeit“ -

Torsten R. Böger

*Frankfurt am Main, 26. Juni 2008*

# Erfahrungen mit Vergütungsmechanismus A-Modell

## Wirtschaftlichkeit

- Die Wirtschaftlichkeit der A-Modelle ist gegeben.
- Vorteile sind insbesondere die Lebenszyklusbetrachtung und die Risikoteilung.
- Die Submissionsergebnisse waren positiver als angenommen.

## Diskussion

- Das „Pricing“ der A-Modelle reicht nach Aussage der Banken heute an das von Verfügbarkeitsmodellen in „reifen“ Märkten heran.
- Das „politische“ Risiko der Mauthöhenfestsetzung sollte nicht an den privaten Betreiber übertragen werden.
- Das Verkehrsmengenrisiko kann sehr wohl übertragen werden und bietet für beide Vertragsparteien Chancen und Risiken.

## Folgerung

- Für die Bedarfssituation hat sich der Vergütungsmechanismus bewährt.
- Die Einführung einer Einheitsmaut kann die Vergütung vereinfachen.
- Vom Markt wird eine Fortsetzung des Modells mit weiteren Projekten erwartet.

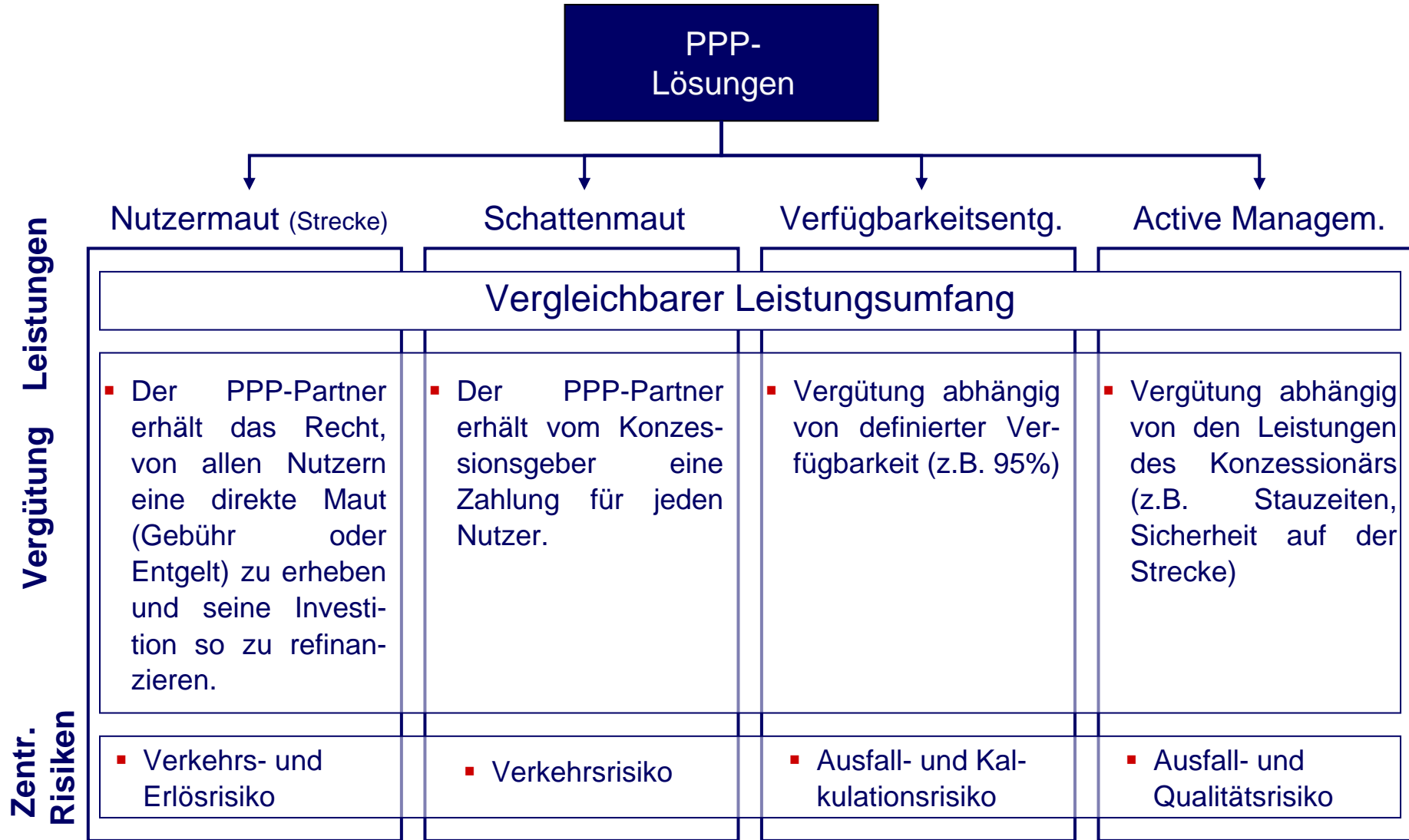
## Verfügbarkeitsmodelle

- Verfügbarkeitsmodelle stellen insbesondere aus Sicht der Banken und Investoren einen wichtigen Diskussionspunkt für kommende PPP-Projekte im Verkehrssektor dar.
  - Im Gegensatz zum Verkehrsmengenrisiko lässt sich das Verfügbarkeitsrisiko von privater Seite aus besser beeinflussen
  - Dies kann bei der Refinanzierung ggf. zu günstigeren Konditionen führen
- Verfügbarkeitsentgelte haben sich neben Nutzermaut- und Schattenmautmodellen international als gebräuchliche Vergütungsmechanismen für PPP-Modelle durchgesetzt.
- Man kann nicht von „dem Verfügbarkeitsmodell“ sprechen; es handelt sich eher um eine „Modellfamilie“ mit ganz unterschiedlichen Ausgestaltungsoptionen.

## Verfügbarkeitsmodelle

- Erfahrungen liegen (indirekt) auch in Deutschland vor:
  - Strukturell weisen Verfügbarkeitsentgelte eine gewisse Ähnlichkeit auf zu leistungsorientierten Vergütungsmodellen im Hochbau;  
Die Belastungen aus der Verkehrsmenge (Nachfrage) haben allerdings im Hochbau- und im Verkehrssektor jeweils sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die Bausubstanz;
  - Auch Nutzermaut- und Schattenmautmodelle haben implizit einen Verfügbarkeitsanteil: wenn die Straße nicht verfügbar ist, kann sie auch nicht genutzt werden, also reduziert sich die Vergütung (Ausnahme: Minimum Income Garantie).
- Zentrale Frage für die Anwendung von Verfügbarkeitsmodellen im Verkehrssektor in Deutschland ist
  - Wie wirtschaftlich können Verfügbarkeitsmodelle bspw. für Straßen realisiert werden?

# Klassifizierung der PPP-Modelle

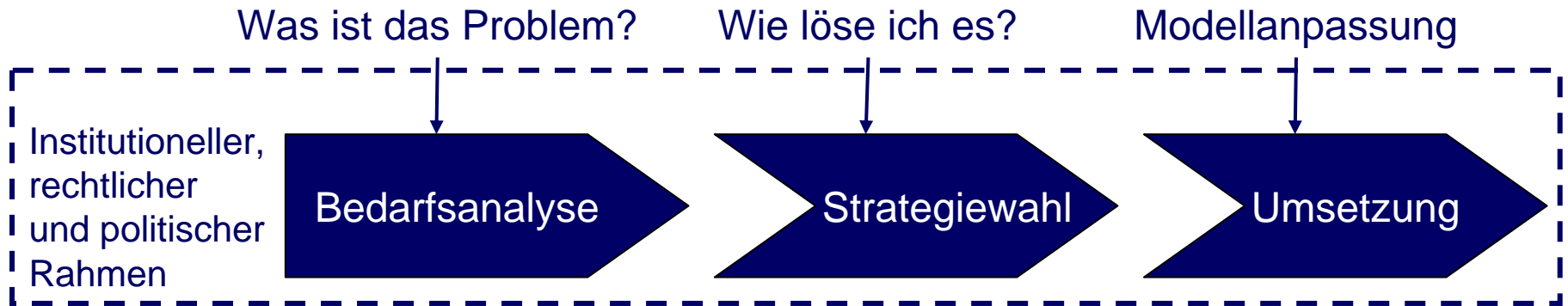


# Internationale Entwicklungspfade (Straße)

Land	Großbritannien u. ä.	Skandinavien	Mittelmeerraum
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schlechter (qualitativer) Zustand der öffentlichen Leistungserbringung</li> <li>▪ Mangelnde Effizienz der bestehenden Verwaltungsstruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weitgehend ausgebaute Infrastruktur</li> <li>▪ Funktionsfähige Verwaltung</li> <li>▪ Relativ gute Haushaltslage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoher Netzausbaubedarf</li> <li>▪ Kurze Realisierungszeiträume</li> <li>▪ Entsprechender Aufbau von Verwaltungsstruktur nicht gewollt</li> </ul>
<b>Strategie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Dritter Weg“</li> <li>▪ Verwaltung nicht als Erbringer von Leistungen, sondern als Gewährleister</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhöhung der Effizienz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realisierung des Bedarfs durch weitestgehende Einbindung von Privaten</li> <li>▪ Einführung Nutzerfinanzier.</li> </ul>
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Phase 1: Schattenmaut</li> <li>▪ Phase 2: Verfügbarkeitsentgelt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verfügbarkeitsentgelt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausschreibung von Konzessionen mit Nutzermaut</li> </ul>

# „Structure follows Strategy“

## Die Strategie bestimmt die Modellwahl



- Vergütungsmechanismen bei PPP-Projekten sollen zu einer Zielkongruenz zwischen öffentlichem und privatem Partner führen.
- Die Höhe der Vergütung ist davon abhängig, ob und in welchem Ausmaß der Private die **Projektziele der Öffentlichen Hand** erreicht.
  - Bspw. Sicherstellung einer dauerhaften und regelmäßigen Qualität der Leistung
- Die **Vergütung** sollte sich **in Abhängigkeit von Leistungen** ergeben, die der Private **direkt beeinflussen** kann.

## Verfügbarkeit – Finanzierung und Risikostruktur

- Vergütung aus privater Sicht:
  - Bezugsgrößen für die Vergütung sind bspw. der Streckenzustand und / oder die Nutzbarkeit der Strecke.
  - Die Einnahmen können abhängig von der eigenen Leistung (Verfügbarkeit der Strecke) kalkuliert werden.
- Risikostruktur aus privater Sicht:
  - Die Belastung der Bausubstanz nimmt mit steigender Verkehrsmenge zu; von daher ist das Verkehrsmengenrisiko auch bei Verfügbarkeitsmodellen zu beachten.
  - Dies kann notwendige Anpassungen in der Erhaltungsplanung über den Lebenszyklus zur Folge haben und die Refinanzierungsstruktur verändern.
  - Das Risiko erhöhter Kosten aufgrund einer höheren Belastung wird bei einem Verfügbarkeitsmodell nicht durch Mehreinnahmen abgedeckt.

## Verfügbarkeit – Finanzierung und Risikostruktur

- Finanzierung aus öffentlicher Sicht:
  - Verfügbarkeitsentgelt ist eine Entscheidung über die Ausgabenseite, nicht über die Einnahmeseite.
  - Verfügbarkeitsentgelt führt nicht zu höheren Einnahmen und ist für sich genommen (d.h. ohne flankierende Maßnahmen) nicht haushaltsentlastend.
- Kombinationsmöglichkeiten zur Risikoabfederung und Anreizregulierung:
  - Ein Schattenmautanteil kann das „indirekte“ Verkehrsmengenrisiko (höhere Abnutzung durch mehr Schwerlastverkehr als erwartet) abmildern;
  - Einmalzahlungen (z.B. bei Baufertigstellung) können die Finanzierungslast vermindern;
  - Leistungs- und sicherheitsabhängige Zahlungen können Anreize setzen, die Ziele des Auftraggebers (z.B. Senkung der Unfallhäufigkeit, Reduktion der Stauzeiten) umzusetzen.

# Anwendung von Verfügbarkeitsmodellen

## Bedarfs- situation

- Ausbau von Strecken (ohne Betrieb, Längen  $\ll$  50 km).
- Neubau von Strecken, da meist schlecht zu prognostizieren.
- Ingenieurbauwerke mit hohem Herstellungsrisiko.
- Strecken im Netzzusammenhang (ohne Bau).

## Diskussion

- Effizienztreiber sind:  
Lebenszyklusbetrachtung, funktionale Ausschreibung und Förderung von Innovationen.
- Die Strategiewahl orientiert sich mehr an Aspekten der Qualität, der Verkehrssicherheit, etc.

## Folgerung

- Es liegen noch keine Erfahrungen in Deutschland vor.
- Modellstrukturen und Ausschreibungsleitfäden sind zu entwickeln.
- In zukünftigen WU'en ist die Anwendbarkeit von Verfügbarkeitsmodellen zu prüfen.

## Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

- Herausforderungen für die WU: Ermittlung des „Value for Money“
  - Wie kann die Risikoverteilung optimal gestaltet werden; welche Optimierungen können durch kombinierte Vergütungsmodelle erreicht werden?
  - Wie können Effizienzpotentiale des Privaten antizipiert werden?
  - (Wie) Kann der Vorzieheffekt monetär erfasst werden?
  - Anhand welcher Kriterien kann die Verfügbarkeit gemessen werden und wie kann die Vergütungsform mit der konventionellen Beschaffung verglichen werden?
  
- Die gewählte Finanzierungsform hat Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit; sie ist abhängig von den Projektzielen der ÖH (z.B.: soll das Projekt maastricht-neutral sein?).

## 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