



Aktuelle Entwicklungen für PPP bei Bundesfernstraßen

Frank Ulber, Bereichsleiter PPP

Stuttgart, 06. Oktober 2008

Inhalt

1. Vorstellung der VIFG
2. Entwicklungsrichtung von PPP im Straßenbau
3. Betreibermodelle in Deutschland
4. Evaluierung der F- und A-Modelle
5. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
6. Erfolgsfaktoren von PPP im Bundesfernstraßenbereich
7. Kontakt

Unsere Themen – unsere Leistungen

- Die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft steht für die Themen:
 - Nutzerfinanzierung
 - Verteilung der Einnahmen der Lkw-Maut
 - Public Private Partnership
 - Servicecenter Wirtschaftlichkeit

Die Nutzerfinanzierung

- Mit der Einführung der streckenabhängigen Lkw-Maut sowie der Gründung der VIFG ist die Nutzerfinanzierung zentrales Thema der VIFG:
 - Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung
 - Sicherstellung der voll umfänglichen Verwendung der nach dem ABMG erhobenen Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur
 - Transparenz über die Verwendung der entrichteten Nutzerentgelte und damit den Kreislauf aus Gebührenerhebung und Gebührenverwendung
 - Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Programmen aus einer Hand durch Bündelung und gezieltem Einsatz der Einnahmen
 - Effizienter Einsatz der Nutzergebühren zur Optimierung der vorhabensbezogenen Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur ein

PPP-Aufgaben der VIFG im Auftrag des BMVBS

- Die VIFG übernimmt Aufgaben in allen Phasen der Projektentwicklung und Projektdurchführung
 - Projektbegleitung A- / und F-Modelle sowie Evaluierung der Ergebnisse
 - Betreuung kommunaler Pilotprojekte des Bundes im Bereich Straße
 - Durchführung von Machbarkeitsstudien und Konzeptentwicklung auch in den Sektoren Schiene und Wasserstraße
- Bearbeitet Grundsatzfragen wie Leitfaden zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen
- Bündelt die PPP-Kompetenz des Bundes im Bereich Verkehr
- Ist zentraler Ansprechpartner für deutsche und internationale Interessenten

Kompetenzzentrum des Bundes „PPP im Verkehrssektor“

- Bündelung der bestehenden Expertise im Bereich von PPP-Maßnahmen im Verkehrssektor
- Auswertung internationaler Erfahrungen und Prüfung der Übertragbarkeit auf Deutschland
- Aufbereitung und Zusammenfassung der in der Vergangenheit angestellten Modellüberlegungen aus heutiger Sicht sowie Aufzeigen von geeigneten Modellstrukturen für eine Weiterentwicklung von Betreibermodellen
- Betreuung kommunaler Pilotprojekte
- Einrichtung eines Servicecenter Wirtschaftlichkeit für das BMVBS, u. a. um bisherige Erfahrungen mit und Erkenntnisse aus PPP umzusetzen

Entwicklungen in Deutschland

Sektor	PPP-Hochbau	PPP-Straße
Motivation	<ul style="list-style-type: none">▪ Effizienz▪ Transparenz▪ Beschaffungsvariantenvergleich▪ Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	<ul style="list-style-type: none">▪ Zusätzliche Mittel▪ Mauterhebung / Nutzerfinanzierung?
Strategie	Hochbaugutachten Pilotprojekte	FStrPrivFinG / F-Modell A-Modell
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none">▪ Schulen▪ Krankenhäuser▪ Sonstige soziale Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none">▪ 2 F-Modell Projekte▪ 4 A-Modell Pilotprojekte

Bedarfssituationen und Ziele

Effizienz-
steigerung

- Durch die lebenszyklusübergreifende Betrachtung eines Projektes, eine optimierte Risikoverteilung und einen leistungsanreizenden Vergütungsmechanismus kann die Effizienz erhöht werden.

Steigerung der
Verlässlichkeit

- Bei PPP-Projekten sind die Zahlungsströme für die gesamte Projektlaufzeit transparent und verbindlich und sind nicht mehr abhängig von der Haushaltssituation.

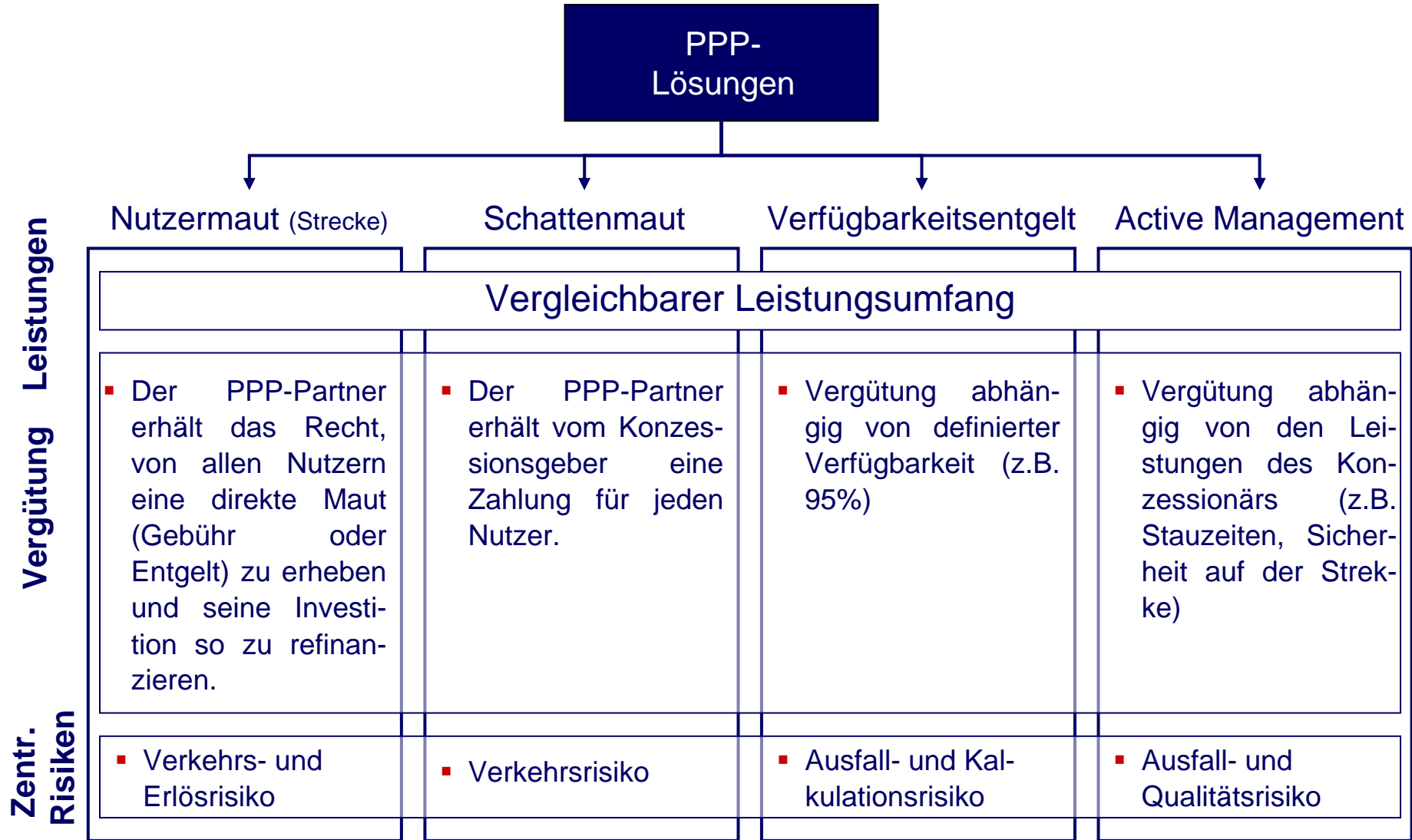
Verwaltungs-
modernisierung

- PPP-Projekte können einen Beitrag zur Aufgabenkritik leisten (welche Aufgaben müssen zwingend von der ÖH selbst wahrgenommen werden?) und Aufschluss über privatwirtschaftliche Kostenstrukturen geben (Benchmarking).

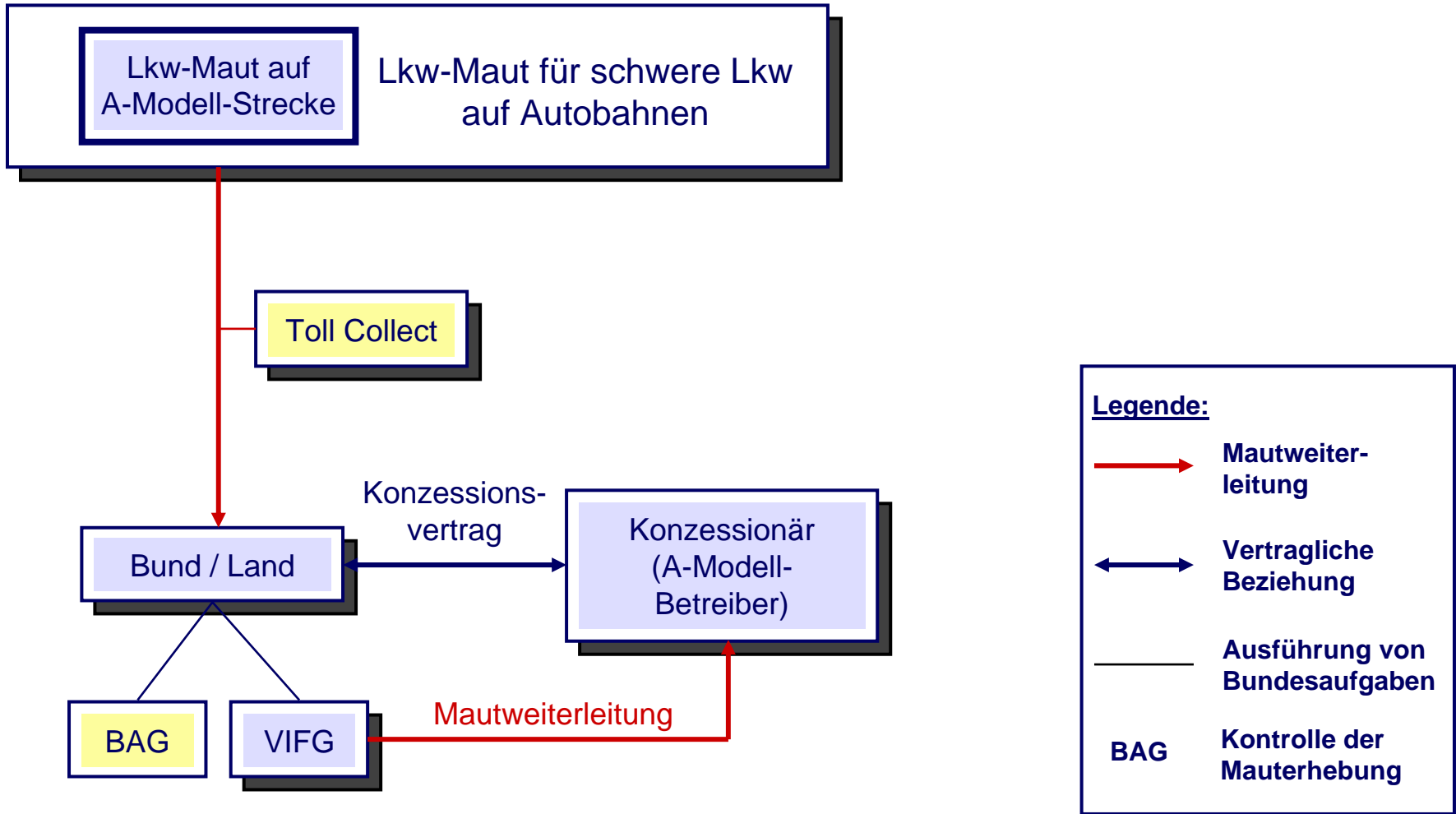
Lebenszyklus-
orientierte
Ausgaben

- Die Zahlungen bei PPP-Projekten sind langfristig und regelmäßig, während bei klassischen Projekten in einigen (insb. in frühen) Jahren deutlich höhere Ausgaben notwendig sind.

Klassifizierung der PPP-Modelle



Struktur der Mautweiterleitung



Das A-Modell A8



PROJEKT-DETAILS

- **Streckenabschnitt:** AS Augsburg-West – AD München-Allach
- **Länge:** 53 km
- **Baukosten:** ca. 230 Mio. €
- **Konzessionär:** Autobahnplus
(BAM PPP / Egis / Fluor / Trapp / Berger Bau)
- **Kapitalgeber:** DEPFA Bank
- **Berater Finanzierung:** KPMG
- **Berater Recht:** Lovells

FINANZIERUNGS-DETAILS

- **Fremdkapital (total):** 289 Mio. €
 - Eigenkapitalbrückenkredit: 27 Mio. €
 - langfr. Darlehen: 241 Mio. €
 - Standby Mezzanine: 12 Mio. €
 - Debt Service Reserve Facility: 9 Mio. €
- **Eigenkapital (total)** 27 Mio. €
 - EK-Quote: 11,7 %
- **FK/EK-Verhältnis:** 92 / 8
- **Marge:** 40-80 bps

ZEITPLAN

- **Status:** Vergeben
- **Ausschreibung:** Mär. 2005
- **Präqualifikation:** Sept. 2005
- **BAFO:** Feb. 2007
- **Konzessionsbeginn:** Mai 2007
- **Bauzeit:** 3,5 Jahre

*Quelle: Infra-News

Das A-Modell A8



Das A-Modell A8



F-Modell-Projekte

- Das F-Modell ist gesetzlich begrenzt auf Brücken, Tunnel und Pässe sowie mehrstreifige Bundesstraßen.
- Der private Konzessionär übernimmt für 30 Jahre Bau, Finanzierung und Betrieb auf der Strecke.
- Der Konzessionär erhebt eine Maut von allen Nutzern der Strecke.
- 2 Projekte in der Betriebsphase:
 - Warnowquerung, Rostock (Eröffnung: 2003)
 - Travequerung, Lübeck
(auch als „Herrentunnel“ bezeichnet; Eröffnung: 2005)
- Weitere Projekte werden derzeit geprüft:
 - u. a. Weserquerung, Bremen



PPP für Kommunale Straßen

- Im Bereich der Kommunal- und Landesstraßen werden in der jüngeren Zeit einige PPP-Projekte vorbereitet.
- Um die Entwicklung und den Einsatz von PPP-Modellen im Sektor Straße auf unterschiedlichen Ebenen zu fördern, unterstützt das BMVBS auch im Bereich der kommunalen Straßen ausgewählte PPP-Vorhaben als Pilotprojekte.
- Hinzu werden in einigen Bundesländern Pilotprojekte im Bereich der Kommunal- und Landesstraßen durchgeführt.

Evaluierung F-Modell

- Im Auftrag des BMVBS wurde unter Mitwirkung der VIFG ein Sachstandsbericht zum F-Modell erstellt
 - Auswertung der bisherigen Erfahrungen mit Vorhaben nach dem F-Modell und Empfehlungen für Verbesserungen der Gesetzesanwendung in der Praxis
 - Erarbeitung von Empfehlungen zur Verbesserung des F-Modells auf der sog. Modellebene und Entwicklung von Perspektiven für eine Weiterentwicklung der Anwendungs- und Umsetzungspraxis
- Die Ergebnisse des Sachstandberichtes zum F-Modell auf einen Blick
 - „In seiner spezifischen Ausformung gemäß FStrPrivFinG bietet das F-Modell noch immer eine Chance.
 - Der zuständige Straßenbaulastträger sollte diese Chance auch weiterhin in geeigneten Fällen zielstrebig ergreifen.
 - Zuvor sind die für Straßenbaulastträger und Private bei F-Modellen geltenden Spielregeln auszudifferenzieren.“

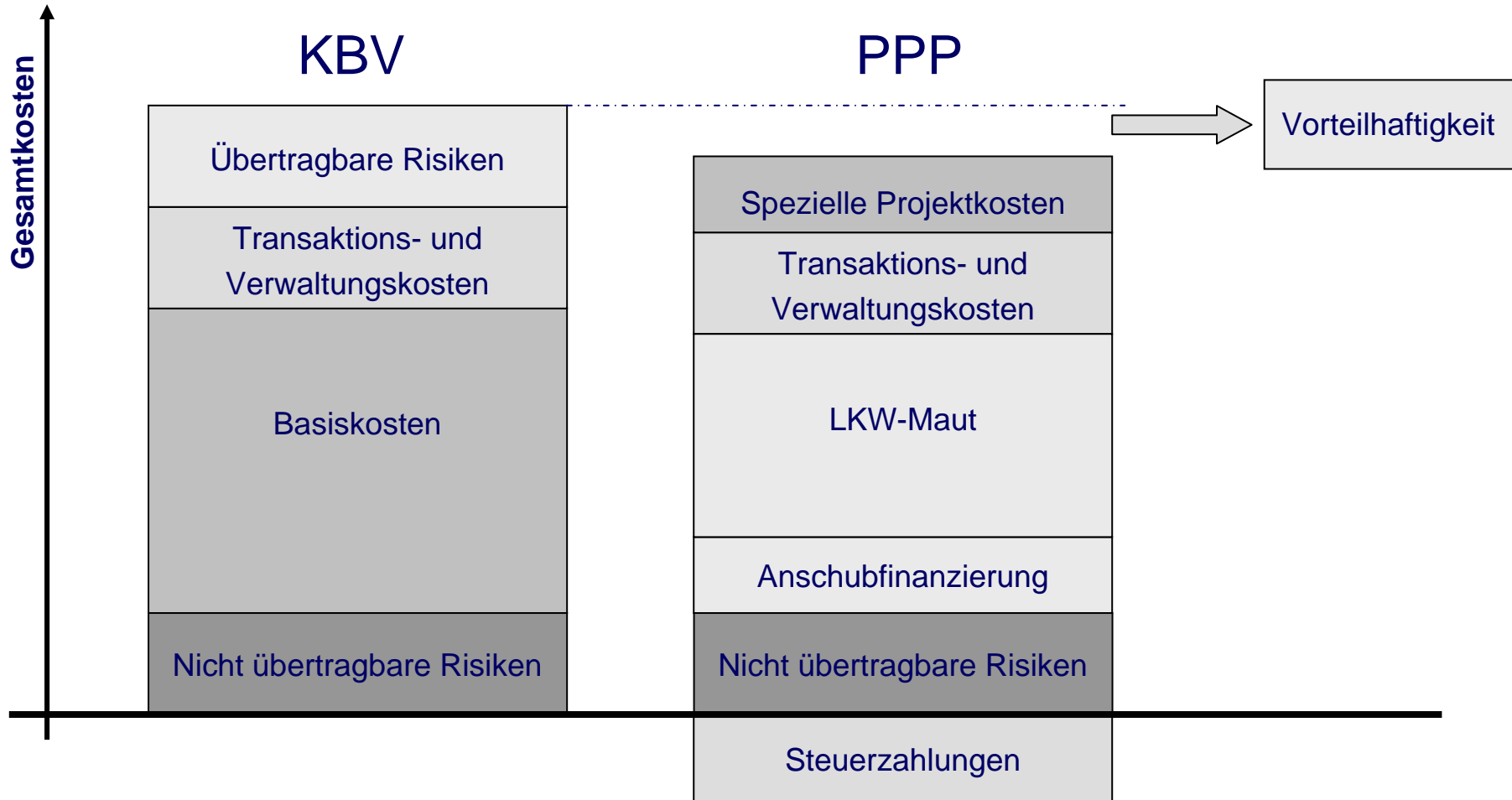
Evaluierung A-Modell

- BMVBS und VIFG haben gemeinsam einen Zwischenbericht zur Evaluierung der A-Modelle erstellt
- Wichtige Erkenntnisse des Zwischenberichtes zum A-Modell
 - Das A-Modell wird vom „Markt“ positiv aufgenommen, wenngleich noch in einigen Punkten Anpassungsbedarf besteht.
 - Die Vertragspartner der öffentlichen Hand bewerten die bisherigen Modelle ebenfalls positiv
 - Die A-Modelle sind wirtschaftlich
 - Der „Markt“ steht in Erwartung neuer Projekte mit seinen Kapazitäten bereit

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU)

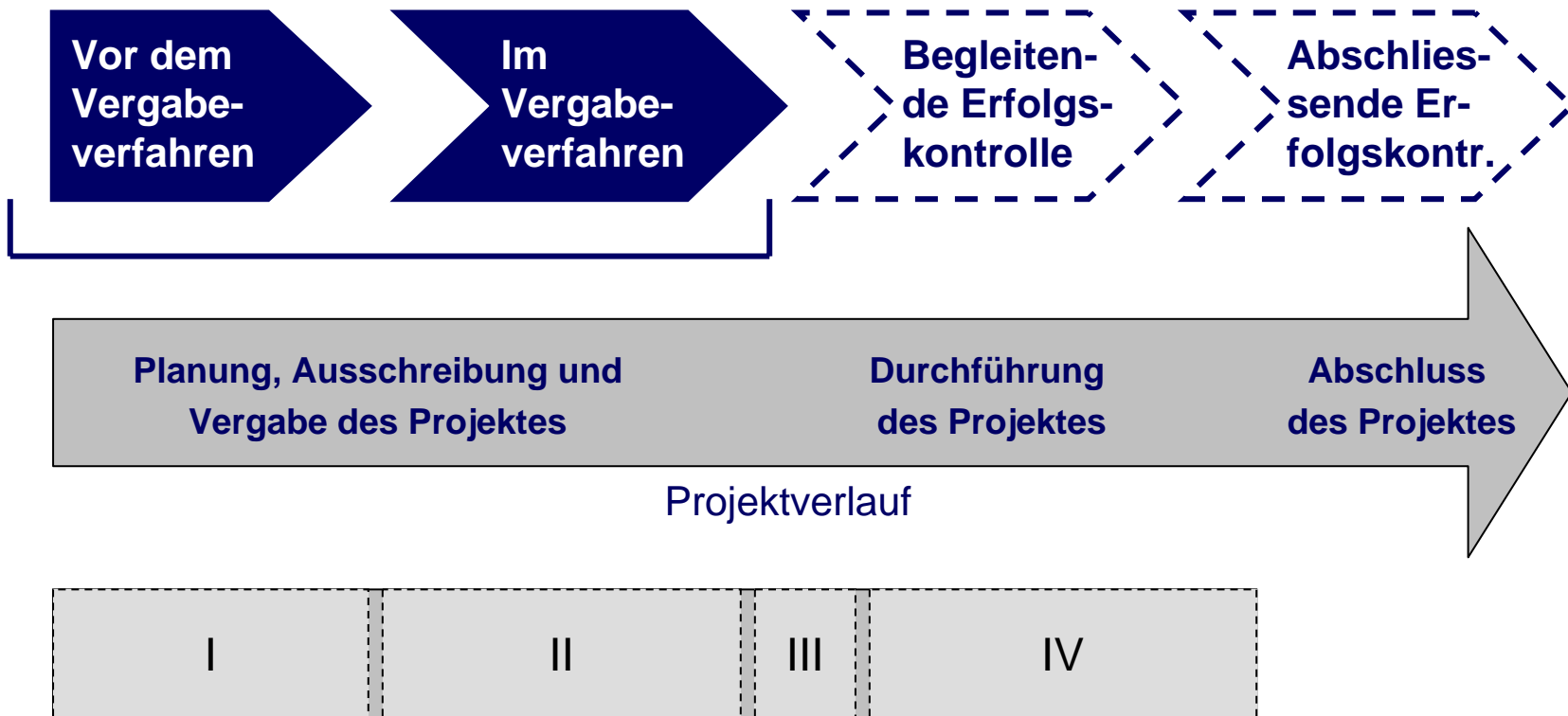
- WU stellen einen kontinuierlichen „**Erkenntnis- und Entscheidungsprozess**“ dar, der den gesamten Projektlebenszyklus begleitet
- **Ziel:** Bereitstellung der Informationen, die die Entscheidungsträger der Verwaltung zur Entscheidungsfindung in den unterschiedlichen Projektphasen benötigen → gestuftes Verfahren
- Die WU wird damit zu dem entscheidenden Managementinstrument, um
 - eine strukturierte Projektentwicklung zu fördern,
 - die Vergabeentscheidung anhand der Wirtschaftlichkeit des Projekts zu gewährleisten und im anschließenden Controlling nachzuhalten sowie
 - die Erfahrungen begleitend und abschließend zu evaluieren, auch – aber nicht nur – für PPP-Projekte.

Vergleich KBV / PPP-Variante beim F-Modell



Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU)

- Verbindung von Projektentwicklung und -durchführung mit der WU



Phasen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß FMK-Leitfaden

⇒ Möglichkeit zur abschließenden Evaluierung auf Basis der WU

Das A-Modell: neue Projekte



Im Juni 2008 wurden vom BMVBS weitere Projekte nach dem A-Modell angekündigt.

1-4 Pilotprojekte vergeben bzw. in Ausschreibung

Ausschreibung für 2008 / 2009 erwartet

5. A8 in Bayern (Ulm – Augsburg West)
6. A9 in Thüringen (AK Hermsdorf – Schleiz)

Ausschreibung für 2009 / 2010 erwartet

7. A1 in Nordrhein-Westfalen (Lotte – Münster)
8. A30 in Niedersachsen (Rheine – Lotte)
9. A7 in Schleswig-Holstein (Bordesholm – Hamburg)
10. A7 in Niedersachsen (Salzgitter – Drammetal)
11. A6 in Baden-Württemberg (Wiesloch-Rauenberg – Weinsberg)

Aktuelle Arbeiten an Projekten der neuen Staffel

- Vorläufige WU
 - Projektabgrenzung
 - Kostenaufnahme
 - Vergütungsmechanismus
 - Leistungskatalog
 - Risikoallokation
- Entscheidung zu Ausschreibung der Projekte
- Vergabeverfahren
- Abschließende WU

Erfolgsfaktoren von PPP bei Bundesfernstraßen

- Orientierung an der Bedarfssituation bei der Projektauswahl und -entwicklung
- Projektzuschnitt und Risikoallokation erlauben eine privatwirtschaftliche Tragfähigkeit
- Betonung des Lebenszyklus und damit auch der Nachhaltigkeit von getätigten Investitionen
- Wahl des geeigneten Vergütungssystems hinsichtlich der vorliegenden Risikostruktur und der gewählten Risikoverteilung

Kontakt

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH

Georgenstraße 25

10117 Berlin

Frank Ulber
(frank.ulber@vifg.de)

Bereichsleiter PPP

Tel. 030 – 52002-6210

Stefan Brüggemeier
(stefan.brueggemeier@vifg.de)

Projektmanager PPP

Tel. 030 – 52002-6210