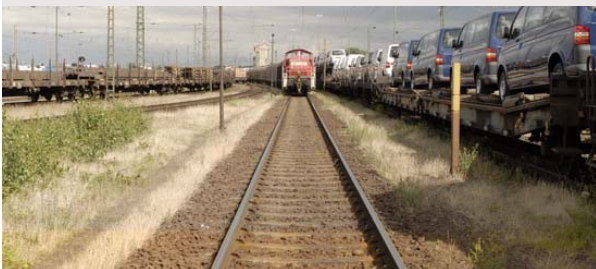
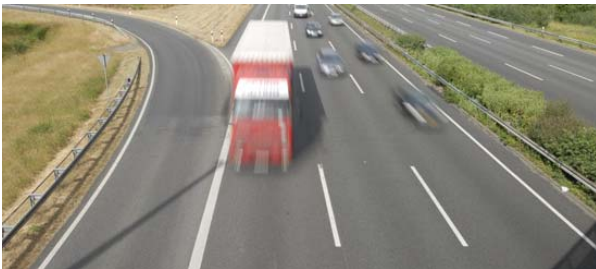




**VIFG VerkehrsInfrastrukturFinanzierungsGesellschaft mbH**  
**Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau**

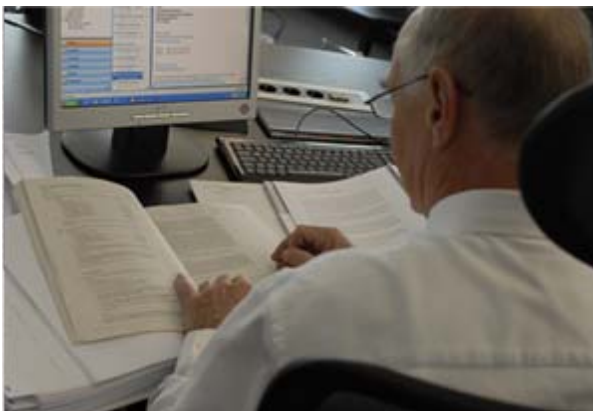
**Essen, 13. Januar 2010**

## Themenschwerpunkte



- ✓ Vorstellung der VIFG
- ✓ Entwicklungsrichtung von ÖPP bei Verkehrsinfrastrukturprojekten
- ✓ Betreibermodelle in Deutschland
- ✓ Erfolgsfaktoren von ÖPP im Bereich Straße
- ✓ Ausblick
- ✓ Kontakt

### Unsere Themen – unsere Leistungen



Die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft steht für die Themen:

- Nutzerfinanzierung
- Maut / Finanzsteuerung
- Public Private Partnership
- Servicecenter Wirtschaftlichkeit

## Die Nutzerfinanzierung – zentrales Thema der VIFG

- **Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung**
- **Sicherstellung der voll umfänglichen Verwendung nach dem ABMG erhobenen Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur**
- **Transparenz über die Verwendung der entrichteten Nutzerentgelte, Kreislauf aus Gebührenerhebung und Gebührenverwendung**
- **Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Programmen aus einer Hand durch Bündelung und gezielten Einsatz der Einnahmen**
- **Effizienter Einsatz der Nutzergebühren zur Optimierung der vorhabensbezogenen Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur**

## ÖPP-Aufgaben der VIFG im Auftrag des BMVBS

- **Die VIFG übernimmt Aufgaben in allen Phasen der Projektentwicklung und Projektsteuerung**
  - A- /F-Modelle
  - kommunales Pilotprojekt des Bundes im Bereich Straße
  - Machbarkeitsstudien und Konzeptentwicklungen auch in den Sektoren Schiene und Wasserstraße
- **Die VIFG bearbeitet Grundsatzfragen**
- **sie bündelt ÖPP-Kompetenz des Bundes im Bereich Verkehrsinfrastruktur**
- **sie ist zentraler Ansprechpartner für deutsche und internationale Interessenten**

## Kompetenzzentrum „ÖPP im Verkehrssektor“

- **Begleitung der Projektträger bei der Realisierung von A- und F-Modellen sowie dem kommunalen Pilotprojekt**
- **Auswertung internationaler Erfahrungen und Prüfung der Übertragbarkeit auf Deutschland**
- **Prüfung der Effizienz und Machbarkeit bestehender und neuer ÖPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben**
- **Entwicklung von Modellstrukturen zur Optimierung von Betreibermodellen**
- **Servicecenter Wirtschaftlichkeit: u. a. bisherige Erfahrungen und Erkenntnisse sollen nachhaltig für Beschaffungsprozesse genutzt werden**

## Entwicklungsrichtung von ÖPP bei Verkehrsinfrastrukturprojekten

### Ziele der Bundesregierung mit ÖPP

- **Wirtschaftliche Bereitstellung der Verkehrswege unter optimalem Verhältnis eingesetzter Mittel und erhaltener Leistungen**
- **Frühere Realisierung großer und wichtiger Projekte**
- **Lebenszyklusorientierte Ausgaben**
- **Zahlungsströme für die gesamte Projektlaufzeit sind transparent**
- **Verkürzung der Verkehrsbeeinträchtigung durch die Baumaßnahmen**
- **ÖPP setzt Benchmarks für die konventionelle Beschaffung**
- **Beitrag zur Verwaltungsmodernisierung**
- **Förderung von Innovationen im Bereich Bau, Betrieb und Erhaltung**

## Entwicklungsrichtung von ÖPP bei Verkehrsinfrastrukturprojekten

### Vergütungs- und Leistungsstrukturen

	Nutzermaut (Strecke)	Schattenmaut	Verfügbarkeits- entgelt	Active Management
Leistungen	Vergleichbarer Leistungsumfang			
Vergütung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der ÖPP-Partner erhält das Recht, von allen Nutzern eine direkte Maut (Gebühr oder Entgelt) zu erheben und seine Investition so zu refinanzieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der ÖPP-Partner erhält vom Konzessionsgeber eine Zahlung für jeden Nutzer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergütung abhängig von definierter Verfügbarkeit (z.B. 95%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergütung abhängig von den Leistungen des Konzessionärs (z.B. Stauzeiten, Sicherheit auf der Strecke)</li> </ul>
Zentrale Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrs- und Erlösrisiko</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsrisiko</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausfall- und Kalkulationsrisiko*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausfall- und Qualitätsrisiko</li> </ul>

\*Auf Basis der prognostizierten Verkehrsmenge

## Betreibermodelle in Deutschland

### A-Modelle - ÖPP-Projekte aus der LKW-Maut finanziert



- **Konzession an Privaten**
- **6-streifiger Ausbau**
- **Betrieb und Erhaltung über Laufzeit (z. B. 30 Jahre)**
- **Vergütung bspw. durch Mauteinnahmen der Strecke + Anschubfinanzierung**
- **Übertragung des Verkehrsmengenrisikos auf den Privaten**

Bilderquelle: autobahnplus A8 GmbH (Juli 2008)

# Betreibermodelle in Deutschland

## A-Modell Pilotprojekte



### Projekt-Details A-Modell A8

<b>Streckenabschnitt:</b>	AS Augsburg-West – AD München-Allach
<b>Länge:</b>	53 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 37 km Ausbau
<b>Projektvolumen:</b>	geschätzte Baukosten ca. 250 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 730 Mio. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	autobahnplus A8 GmbH (BAM PPP / Egis / Fluor / Trapp / Berger Bau)

### Projekt-Details A-Modell A4

<b>Streckenabschnitt:</b>	Landesgrenze Hessen / Thüringen – AS Gotha (Umfahrung HÖrselberge)
<b>Länge:</b>	44 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 24,5 km Neu- und Ausbau
<b>Projektvolumen:</b>	300 Mio. €; geschätzte Baukosten ca. 200 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 550 Mio. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG (HochTief / Vinci)

# Betreibermodelle in Deutschland

## A-Modell Pilotprojekte



### Projekt-Details A-Modell A1

<b>Streckenabschnitt:</b>	AD Buchholz – Bremer Kreuz
<b>Länge:</b>	72,5 km (Ausbau und Erhaltung), einschl. 65,5 km Betrieb
<b>Projektvolumen:</b>	650 Mio. €; geschätzte Baukosten ca. 540 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 1 Mrd. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	A1 mobil GmbH & Co. KG (Bilfinger Berger/Laing Roads/Johann Bunte)

### Projekt-Details A-Modell A5

<b>Streckenabschnitt:</b>	Malsch – Offenburg
<b>Länge:</b>	59,8 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 41,5 km Ausbau
<b>Projektvolumen:</b>	ca. 670 Mio. €, Konzessionsvolumen ca. 1 Mrd. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	Via Solutions Südwest GmbH & Co.KG (Vinci / Strabag / Meridiam Infrastructure)

## Erfahrungen mit den A-Modellen

**Wichtige Erkenntnisse des Zwischenberichts zur Evaluierung der A-Modelle auf einen Blick:**

- **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**

**Aktuell: Erstellung des Schlussberichts**

# Betreibermodelle in Deutschland

## Das A-Modell: neue Projekte



### Pilotprojekte vergeben bzw. in Ausschreibung

1. Bayern	A8 (AS Augsburg West – AD München-Allach)	In Betrieb
2. Thüringen	A4 (Landesgrenze Hessen /Thüringen – AS Gotha )	In Betrieb
3. Niedersachsen	A1 (AD Buchholz – Bremer Kreuz)	In Betrieb
4. Baden-Württemberg	A5 (Malsch – Offenburg)	In Betrieb

### Ausschreibung 2008 / 2009

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

### Ausschreibung für 2009 / 2010 erwartet

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

### Aktuelle Arbeiten an Projekten der neuen Staffell



- **Vorläufige WU**
  - Projektabgrenzung
  - Kostenaufnahme
  - Vergütungsmechanismus
  - Leistungskatalog
  - Risikoallokation



- **Entscheidung zur Ausschreibung der Projekte**
- **Vergabeverfahren**
- **Abschließende WU**
- **Nachgelagerte WU**

### F-Modelle nach dem FStrPrivFinG



- Übertragung der Baulast an einzelnen Fernstraßenprojekten auf private Betreiber
- Der Konzessionsnehmer erhebt selbst eine Maut von allen Nutzern
- Nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesfernstraßen sowie mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen
  
- Bisher zwei Projekte
  - Warnowquerung Rostock (2003)
  - Travequerung Lübeck („Herrentunnel“, 2005)
  
- Weitere Projekte in der Prüfung
  - Weserquerung Bremen
  - Alaufstieg Baden-Württemberg

# Betreibermodelle in Deutschland

## Die F-Modelle



Quelle: Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG

### Projekt-Details Herrentunnel

<b>Streckenabschnitt:</b>	Unterquerung der Trave im Zuge der B 75 / B 104, Lübeck
<b>Länge:</b>	2,1 km, einschl. Tunnelbauwerk von ca. 780 m
<b>Investitionsvolumen:</b>	180 Mio. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	Bilfinger Berger / HochTief (zu je 50%)



Quelle: Warnowquerung GmbH & Co. KG

### Projekt-Details Warnowtunnel

<b>Streckenabschnitt:</b>	Unterquerung der Warnow im Zuge der B 105
<b>Länge:</b>	4 km, einschl. Tunnelbauwerk von 790 m (4 Fahrspuren)
<b>Projektvolumen:</b>	215 Mio. €; Baukosten 157 Mio. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	Bouygues Travaux Publics S.A. (30%) / Macquarie Infrastructure Group (MIG) (70%)

## Erfahrungen mit den F-Modellen

- **Auswertungen der bisher durchgeführten F-Modelle und Empfehlungen für Verbesserungen der Gesetzesanwendung in der Praxis**
- **Verbesserungen auf der sogenannten Modellebene**
- **Perspektiven für eine Weiterentwicklung der Anwendungs- und Umsetzungspraxis**

### Wichtige Erkenntnisse auf einen Blick:

- **In seiner spezifischen Ausformung gemäß FStrPrivFinG bietet das F-Modell noch immer eine Chance**
- **Zuständige Straßenbaulastträger sollten diese Chance weiterhin in geeigneten Fällen zielstrebig ergreifen**
- **Spielregeln für Straßenbaulastträger und Privaten sind ausdifferenzieren**

## **ÖPP für Kommunale Straßen**

---

### **Pilotprojekt des Bundes: Brandenburg an der Havel**

- **Erhaltung, Betrieb und Finanzierung eines Teilnetzes für 15-25 Jahre**
- **Periodisches Entgelt in Abhängigkeit von Leistungsumfang und Qualität**

### **Ziele der Begleitung durch die VIFG:**

- **Entwicklung neuer Elemente für Straßen-ÖPP-Geschäftsmodelle (z. B. Verfügbarkeitsentgelte, Erhaltungs-ÖPP, Straßen-ÖPP im Netz)**
- **Entwicklung optimaler Erhaltungsstrategien zur Effizienzsteigerung der Bewirtschaftung und qualitativer Steigerung des Straßenzustands (z. B. Zustandserfassung, Benchmarking)**
- **Ausweitung von ÖPP-Lösungen und Senkung von Transaktionskosten**

### Was haben wir mit ÖPP bisher erreicht

- **Frühere und raschere Realisierung wichtiger Vorhaben**
- **Leistung des Privaten auf hohem Qualitätsniveau**
- **Effizienzgewinne**
  - Wirtschaftliche Bereitstellung der Verkehrswege unter optimalem Verhältnis eingesetzter Mittel und erhaltener Leistungen
- **Verwaltungsmodernisierung**
  - Benchmarks für die konventionelle Beschaffung
  - Die Suche nach alternativen Lösungswegen zeigt Potenziale auch für die konventionelle Beschaffung auf
  - Der gesamte Beschaffungsprozess kann durch mehr Transparenz und Einführung eines Monitoring von ÖPP-Projekten profitieren

### Was haben wir mit ÖPP bisher erreicht

#### Erfolgsfaktoren:

- **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**

## Weiterentwicklungen in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

- **Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht die Weiterentwicklung der VIFG vor**
- **Eine projekt- oder programmbezogene Übertragung der Finanzierungsverantwortung auf die VIFG kann durch den direkten Zusammenhang zwischen Einnahmen und Ausgaben zu einer effizienteren Beschaffung führen**
- **Konzept Kreislaufmodell:**
  - Der Bund (BMVBS) beauftragt die VIFG damit, ein Projekt bzw. Programm zu finanzieren
  - Die VIFG erhält die Einnahmen aus der Lkw-Maut für diese bestimmte Strecke und finanziert die Investitionen
- **Ein streckenbezogener Finanzierungskreislauf ist die Basis für die Gestaltung der Zukunft und kann langfristig zu einer vollständigen Lösung führen**
- **Die Grundsätze eines solchen Kreislaufmodells sind bereits in den A-Modellen erprobt**

## Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH



### VIFG Verkehrsinfrastruktur FinanzierungsGesellschaft mbH

Georgenstraße 25  
10117 Berlin

Telefon: +49 (30) 5 20 02-62 10

Telefax: +49 (30) 5 20 02-62 12

E-Mail: [vifg@vifg.de](mailto:vifg@vifg.de)

Geschäftsführer

Torsten R. Böger  
([torsten.boeger@vifg.de](mailto:torsten.boeger@vifg.de))

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10

Geschäftsführer

Dr. Michael Zumpe  
([michael.zumpe@vifg.de](mailto:michael.zumpe@vifg.de))

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10