

Ein exklusives GP-Interview mit den Geschäftsführern der VIFG, Robert Scholl und Prof. Torsten R. Böger.

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung findet sich das Bekenntnis, verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe zu stärken und im Zusammenhang damit die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) weiter zu entwickeln. Diese Weiterentwicklung soll nach Prüfung in der Installation eines Finanzierungskreislaufs Straße mit direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG und der Herstellung ihrer begrenzten Kreditermächtigung Ausdruck finden.

Nun ist Papier bekanntlich geduldig; doch mit der Verabschiedung des Haushalts 2011 wurden durch den Deutschen Bundestag nun tatsächlich Nägel mit Köpfen gemacht. Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, der ADAC, die Verkehrsinfrastrukturinitiative ProMobilität und andere Wirtschafts- und Verkehrsverbände begrüßten die im November 2010 getroffene Entscheidung einer Zweckbindung der Lkw-Maut nur für Bundesfernstraßen als wichtigen ersten Schritt auf diesem Weg.

Die Umstellung von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung kommt dem Bundesautobahn- und Bundesstraßenbau in vollem Umfang allerdings erst dann zugute, wenn sie durch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bundesregierung und VIFG dauerhaft auf sichere Füße gestellt wird. Die nötigen Schritte sind klar. Wie aber gestalten sich die Zeithorizonte? Und warum ist dieses Thema für GP-Leser so interessant? Nun: Wir sprechen mit dem Verkehrswegebau über den größten unserer Märkte. Kies- und Sandkörnungen gehen zu 50 % in diesen Bereich, bei Naturstein sind es sogar 80 %.



Mehr Effizienz und Transparenz in der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

„Wer zahlt, will auch den Nutzen haben“

GP: Herzlichen Glückwunsch zur zunehmenden Bedeutung der VIFG! War die Zeit endlich reif für diesen wichtigen Schritt in Richtung Nutzerfinanzierung?

Robert Scholl: So kann man das sagen. Die Schaffung des institutionellen Bezugsrahmens zwischen Abgabenlast und Mittelverwendung sowie die damit verbundene Aufgabenerweiterung der VIFG war als Konsequenz der Lkw-Mauterhebung immer wieder von der Wirtschaft eingefordert worden. Neben mehr Transparenz beim Mitteleinsatz schafft die Entscheidung zum Finanzierungskreislauf Straße vor allem auch mehr Akzeptanz bei denjenigen, die zahlen müssen.

GP: Wo Licht ist, wird immer auch Schatten sein. In diesen fühlen sich die anderen Verkehrsträger gestellt. Zu Recht?

Robert Scholl: Auf den ersten Blick fühlen sich die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße durch diese Entscheidung benachteiligt. Die Allianz pro Schiene hat die Entscheidung „Straße finanziert

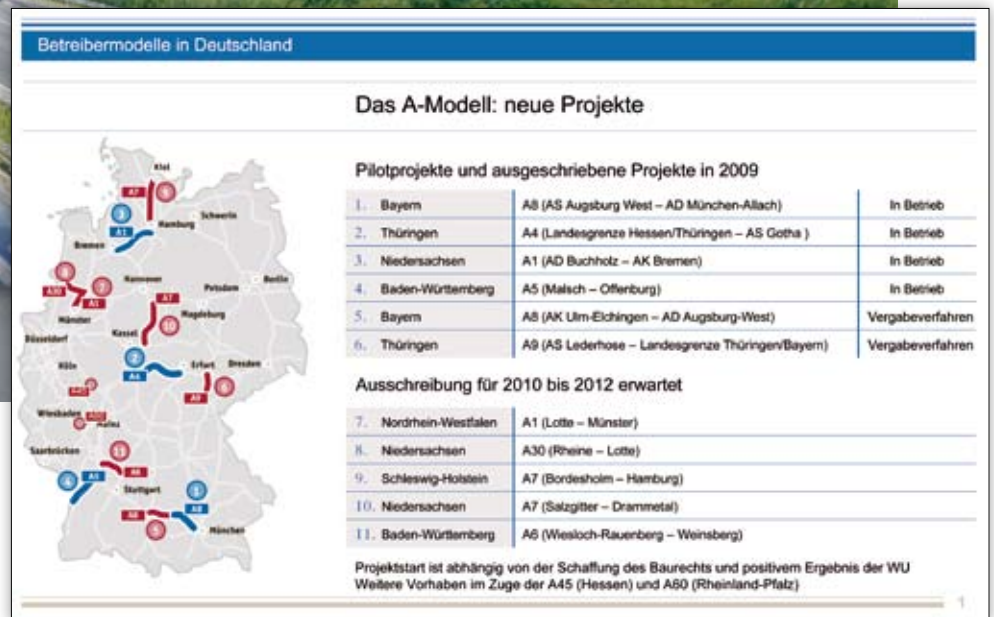
Straße“ auch gleich zum verkehrspolitisch „dümmsten Beschluss“ des Jahres 2010 gekürt. Das ist aber absurd – für diesen Aufschrei gibt es keinen Anlass. Denn die entfallenen Einnahmen der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße aus der Lkw-Maut werden schließlich komplett, sprich eins zu eins, aus den bisherigen klassischen Haushaltsmitteln für den Verkehrsträger Straße ausgeglichen. Das heißt, Schiene und Wasserstraße müssen auf keinen einzigen Euro verzichten. Damit entspricht dieser Schritt sehr wohl einer integrierten Verkehrspolitik.

GP: Worin bestehen die besonderen Stärken des nun aktuellen Prinzips „Straße finanziert Straße“?

Robert Scholl: Das Verursacherprinzip auf die Bundesfernstraßen anzuwenden, schafft mehr Einsicht bei den Mautzahlern. Sie zahlen für die in Anspruch genommene Leistung, erhalten nun aber im Gegenzug allein den Nutzen in Form von besseren Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Dadurch ist die Lkw-Maut von ihrem Glaubwürdigkeitsdefizit



Seit Januar 2011 gilt „Straße finanziert Straße“, das heißt, die Einnahmen aus der Lkw-Maut kommen allein dem Bundesfernstraßenbau zugute. Fotos/Grafik: VIFG



entlastet. Hinzu kommt ein weiterer wichtiger Aspekt: Es entsteht deutlich mehr Transparenz bei den Infrastrukturkosten der jeweiligen Verkehrsträger.

GP: Und der „Verkehrsträger Straße“ selbst – welche Vorteile hat er?

Robert Scholl: Auf der Grundlage des geschlossenen Finanzierungskreislaufs Straße können wir, die VIFG, mit unserem Finanzmanagementsystem im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) projektscharf die Mittel für Neubau, Ausbau oder auch Instandhaltung einsetzen. Das bringt im Vergleich zur bisherigen Verfahrensweise deutliche Vorteile. So ist einerseits auf dieser Basis ein besseres Monitoring möglich, andererseits eröffnet diese Form der Verwendung der Investitionsmittel neue Möglichkeiten für ein umfassendes Controlling für das BMVBS mithilfe der VIFG.

Des Weiteren brauchen wir die Möglichkeit, überjährig agieren zu können. Dann besteht nicht die Gefahr, dass der Baustellenbetrieb ab Oktober ruht, nur weil das Geld fürs Jahr schon aufgebraucht ist und erst ab Februar mit neuem Etat weitergebaut werden kann. Hier können wir ohne Bindung an Haushaltsjahre viel besser ausgleichen.

GP: Was passiert, wie 2010 geschehen, wenn eingeplante Mautmittel in einem Jahr doch nicht in erwarteter Höhe eingenommen werden?

Robert Scholl: Der „Mittelausfall“ war

ein Problem und wird es auch bleiben. Wir glauben aber, einen Ausweg in zwei aus unserer Sicht notwendigen weiteren Schritten finden zu können, der politisch umsetzbar und für die Fortentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung notwendig ist. Grundlage dafür wäre der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bundesregierung und VIFG. Das heißt, der Bundesfinanzminister müsste zusichern, dass die Mauteinnahmen in voller Höhe der VIFG zufließen. Das wäre die Basis dafür, die Mauteinnahmen überjährig einsetzen zu können. In einem weiteren Schritt stellt der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung die Grundlage für eine begrenzte Kreditfähigkeit, mit der die VIFG in die Lage versetzt wird, Schwankungen der Mauteinnahmen auszugleichen. Zwar sind beim Thema „Kreditfähigkeit“ die gegenüber dem Bund etwas höheren Kreditzinsen der VIFG im Gespräch – allerdings ist die Differenz gering, da die Bonität als 100%ige Gesellschaft des Bundes ja sehr hoch ist. Durch einen effizienten Mitteleinsatz werden wir aber diesen Zinsvorteil des Bundes mehr als ausgleichen.

GP: Um diese Vorteile im wahrsten Sinne des Wortes auf „den Weg“ zu bringen, brauchen Sie die breite Zustimmung der Haushaltspolitiker.

Falls die nächsten Schritte nicht wie gewünscht folgen, war dann auch der erste umsonst?

Robert Scholl: Nein, das war er sicher nicht. Mit der für Mitte dieses Jahres vorgesehenen Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierstreifige Bundesstraßen wird es eine Fortentwicklung der Einnahmehasis über die Maut geben. Der Finanzierungskreislauf Straße ist in der breiten Diskussion, weil vielen mittlerweile bewusst ist, dass die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung neuer Grundlagen bedarf. Was an Mitteln pro Jahr zur Verfügung steht, bewegt sich im krassen Missverhältnis zum Bedarf. Mit viel Einsatz hat Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer für 2011 rund 10 Mrd. Euro durchgeboxt. Die Pällmann-Kommission definierte den Bedarf 2002 aber schon mit mindestens 12 Mrd. Euro pro Jahr – und das auf der Basis der damals gültigen Preise.

GP: Neben den Finanzierungsaufgaben obliegen der VIFG auch Managementaufgaben, die auf die Umsetzung und die Weiterentwicklung von ÖPP Öffentlich Private Partnerschaften abzielen. Wie ist hier der aktuelle Projektstand?

Torsten Böger: Neben den vier laufenden A-Modell-Projekten (siehe auch Grafik) plant das BMVBS weitere Projek-

te aufzusetzen, von denen sich schon zwei im Vergabeverfahren befinden. Bei allen diesen Projekten beraten und unterstützen wir das Verkehrsministerium in allen Phasen der Projektvorbereitung und -durchführung. Die Erfahrung mit den ersten vier Vorhaben, den so genannten Pilotprojekten, war bisher sehr positiv. Zum einen sind die Projekte wirtschaftlich und haben eine hohe Qualität in der Bauausführung und im Management. Die vertraglich zugesicherten Bauzeiten werden nicht nur eingehalten, sondern teilweise sogar unterschritten. Und darüber hinaus besteht für den öffentlichen Auftraggeber Kostensicherheit, das heißt: keine Nachträge. Also insgesamt eine sehr erfreuliche Bilanz.

GP: Was unterscheidet denn ein solches ÖPP-Modell genau von den konventionell realisierten Projekten?

Torsten Böger: In einem solchen Projekt übernimmt der private Partner die Verantwortung und das Risiko für Ausbau, Erhaltung und Betrieb über einen Zeitraum von 30 Jahren, also für den gesamten Lebenszyklus. Dafür erhält er einen festen Anteil der Mautgebühren auf der Strecke pro durchfahrendem Lkw. So kann er seine künftigen Einnahmen kalkulieren, mit Hilfe von Krediten die Bauleistung schnellstmöglich erbringen und die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen und den Betrieb für 30 Jahre sicherstellen. Dies funktioniert wie ein eigener Finanzierungskreislauf auf dieser Strecke. Im

konventionellen Bereich ist dagegen die langfristige Finanzierung eines Projektes ebenso wie die Durchführung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen abhängig von den jährlich verfügbaren Haushaltsmitteln. Eine betriebswirtschaftlich optimierte Beschaffung ist vor diesem Hintergrund nur schwer möglich, so dass notwendige Baumaßnahmen häufig gestreckt oder wie im Erhaltungsbereich nicht oder viel zu spät umgesetzt werden.

GP: Gerade die Frage der Wirtschaftlichkeit wird jedoch immer wieder kritisch diskutiert und auch vom Bundesrechnungshof in Zweifel gezogen. Warum sind diese Modelle denn wirtschaftlicher als herkömmliche Projekte?

Torsten Böger: Wenn ich mir die Kritik vom Bundesrechnungshof anschau, dann habe ich manchmal den Eindruck, dass es hier grundsätzlich darum geht, Lösungen außerhalb des Haushaltes und der Kameralistik in Zweifel zu ziehen. Der Bundesrechnungshof berücksichtigt in seiner Betrachtung nicht die unmittelbaren volkswirtschaftlichen Effekte einer früheren Realisierung sowie die Vorteile einer hohen Qualität und Kosten- und Leistungssicherheit über den Vertragszeitraum. Deshalb versuchen wir weiter für die ÖPP-Modelle zu werben; nicht gegen den Rechnungshof, sondern mit ihm und mit guten Begründungen. Bestätigung gibt es vom Bundesverkehrs-

minister, der in der Fortentwicklung der ÖPP-Projekte eine ganz wesentliche Chance sieht, die aktuellen Probleme im Zusammenhang mit einer ausreichenden Finanzierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur zumindest abzumildern. Wichtige Projekte, die keinen Aufschub dulden und unverzichtbar sind für Wirtschaft, Wachstum und Beschäftigung in unserer Volkswirtschaft, können so wesentlich früher realisiert werden, als dies allein über die klassische Haushaltsfinanzierung möglich wäre.

GP: Welche Entwicklungen erwarten Sie in der Zukunft?

Torsten Böger: Durch die Realisierung eines Finanzierungskreislaufs Straße auf Basis einer Finanzierungsvereinbarung können wir die positiven wirtschaftlichen Effekte wie bei den A-Modellen breiter nutzbar machen. Damit können wichtige Baumaßnahmen betriebswirtschaftlich optimiert realisiert und umgesetzt werden, so dass wir auch im konventionellen Bereich die Vorteile einer an der Maßnahme orientierten Finanzierungsstruktur nutzen können. Dies eröffnet auch neue Chancen, die bestehenden ÖPP-Modelle so weiterzuentwickeln, dass beispielsweise mittelständische Anbieter noch intensiver als bisher ÖPP-Modelle umsetzen können.

GP: Wir wünschen Ihnen und Ihrer Mannschaft für die anstehenden Aufgaben viel Erfolg und bedanken uns herzlich für das Interview.

(gsz)

■ www.vifg.de

DOPPELTEAM FÖRDERT DAS MANNSCHAFTSSPIEL



Prof. Torsten R. Böger



Robert Scholl

Mannschaftsspiele sind immer dann besonders sehenswert und spannend, wenn unterschiedliche Kompetenzen an der genau richtigen Stelle eingesetzt sind und ihr Bestes geben. Nach diesem Prinzip arbeitet auch die „Mannschaft“ der VIFG und die Geschäftsführer Robert Scholl und Torsten R. Böger machen hier keine Ausnahme. Robert Scholl, nach dem Studium zunächst als Journalist tätig, wechselte 1970 als Pressesprecher in das Bundesministerium für Wohnungsbau. Später widmete er sich fachlichen Fragen im Ministerium und übernahm schließlich die Leitung des Leitungsstabes und der Zentralabteilung. Diese Funktion bekleidete Robert Scholl bis März 2010 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, bevor er im Mai 2010 in die Geschäftsführung der VIFG berufen wurde und sich hier hauptsächlich den Finanzierungsfragen widmet.

Prof. Torsten R. Böger ist seit 2003 Geschäftsfüh-

rer der VIFG. Der diplomierte Volkswirt begann seine berufliche Laufbahn bei einer überregionalen Privatbank und arbeitete später für zwei international tätige Unternehmensberatungen. Direkt vor dem Eintritt in die VIFG war er Leiter eines Bereiches Infrastructure Finance. Böger ist zudem seit 2001 Lehrbeauftragter für Projektfinanzierung und Public Private Partnership an der TU Braunschweig. Aufgrund seiner Verdienste, zu denen auch zahlreiche maßgebliche Veröffentlichungen gehören, wurde er am 11. Januar 2011 zum Honorarprofessor an der TU Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig bestellt. Die Universität würdigte damit seine grundlegenden Arbeiten zur Fortentwicklung von ÖPP-Modellen im Fernstraßenbau als ein wesentliches neues Element der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, deren praktische Umsetzung der Fachmann zugleich als Geschäftsführer der VIFG begleitet.