

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zur Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2013

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die im Jahr 2003 gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) mit der Verteilung des Gebührenaufkommens aus der Lkw-Maut sowie mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Begleitung privatwirtschaftlicher Projekte im Verkehrsbereich beauftragt.

Damit trägt die VIFG dazu bei, dass die im Bundesfernstraßenmautgesetz geregelte Zweckbestimmung der Mauteinnahmen eingehalten und Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung geschaffen wird. Seit dem 1. Januar 2011 fließen die verfügbaren Mauteinnahmen nach Abzug der System- und Harmonisierungskosten ausschließlich in den Bereich der Bundesfernstraßen, womit der erste Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Straße eingeleitet wurde. Als ÖPP-Kompetenzzentrum ist die VIFG zu einem wichtigen Bestandteil bei der Umsetzung von ÖPP-Projekten im Verkehrsbereich geworden.

1. Bereich Infrastrukturfinanzierung

Im Jahr 2013 sind Mautmittel in Höhe von 4.391 Mio. Euro vereinnahmt worden. Damit blieben die Einnahmen um rd. 132 Mio. Euro hinter den veranschlagten Mauteinnahmen in Höhe von 4.523 Mio. Euro zurück. Gegenüber den im Jahr 2012 erzielten Mauteinnahmen in Höhe von 4.362 Mio. Euro liegt ein Anstieg von rd. 29 Mio. Euro vor. Zuzüglich eines Mautguthabens in Höhe von rd. 12 Mio. Euro nicht in Anspruch genommener Mittel aus dem Haushaltsjahr 2011 und weiterer Einnahmen lagen die verfügbaren Mautmittel bei rd. 4.408 Mio. Euro.

Der VIFG wurde zu Beginn des Jahres 2013 nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes ein Betrag von 3.335 Mio. Euro zugewiesen. Dieser Betrag wurde im November 2013 um rd. 42 Mio. Euro durch eine bedarfsgerechte Umschichtung von vorgehaltenen Harmonisierungsmitteln verstärkt. Nach Abzug eines von den Auftragsverwaltungen der Länder nicht verausgabten Rests von rd. 6 Mio. Euro betrug die Gesamtzuweisung an die VIFG im Jahr 2013 rd. 3.371 Mio. Euro.

Die im Jahr 2013 über die VIFG erfolgten Zahlungen für Maßnahmen an Bundesfernstraßen teilen sich folgendermaßen auf: (in Mio. Euro)

Zahlungen über die VIFG für Maßnahmen an Bundesfernstraßen in Jahr 2013

– in Mio. Euro –

Zweck	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Gesamt
Bedarfsplan	545	280	825
Erhaltung	1.435	450	1.885
ÖPP	183	-	183
Um-/Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutz	229	-	229
Verkehrseinrichtungen/ -anlagen	106	-	106
Betriebsdienst	42	1	43
Zweckausgabepauschale	77	23	100
Summe	2.617	754	3.371

Insgesamt flossen damit etwa 78 Prozent der Ausgaben in Projekte an Bundesautobahnen. Rund 24 Prozent der Gesamtausgaben erfolgten für Bedarfsplanmaßnahmen.

1.1 Finanzmanagementsystem

Mit dem von der VIFG entwickelten Finanzmanagementsystem (FMS) werden

- die Bereitstellung der Mautmittel und Budgetierung,
- der Zahlungsverkehr im Rahmen des Abrufverfahrens und
- die Bereitstellung von Informationen sowie das Berichtswesen

ermöglicht.

Der VIFG steht mit dem FMS ein Instrument für das Monitoring von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Verfügung, welches die vom Bund im Rahmen der Auftragsverwaltung verausgabten Mittel tagesgenau und projektbezogen abbildet. Ende 2013 belief sich die Zahl der in den Straßenbauverwaltungen der Länder an das FMS angeschlossenen Hauptnutzer auf 347. Einschließlich der 243 Stellvertreterregistrierungen waren somit im Jahr 2013 590 Nutzungsberechtigungen an die Straßenbauverwaltungen vergeben.

1.2 Maßnahmenstatistik

Ende 2013 waren im FMS 2.450 Straßenbaumaßnahmen erfasst. Diese verteilten sich auf 1.798 Einzelmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 1.772 Mio. Euro und 652 Globalmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 1.500 Mio. Euro. Letztere sind Maßnahmen mit einem genehmigten Kostenvolumen unter der Einzelveranschlagungsgrenze im Bundeshaushalt. Für Erhaltungsmaßnahmen liegt diese Kostengrenze z. B. bei 5 Mio. Euro. Über das FMS wurden im Jahr 2013 insgesamt rd. 53.000 Zahlungen mit einem Gesamtvolumen von 3.371 Mio. Euro getätigt.

1.3 Weiterentwicklung des FMS

Mit Beginn des Jahres 2013 hat die VIFG das in 2012 überarbeitete FMS (Projekt „Re-Design FMS“) produktiv gesetzt. Der Fokus lag dabei insbesondere auf Risikoaspekten (Stabilität des Systems) sowie der Erhöhung von Prozesseffizienz und Nutzerfreundlichkeit. Im August 2013 schloss die VIFG ein Vergabeverfahren zum IT-Betrieb rechtssicher ab. In Folge dessen wurde ein neuer Dienstleister ausgewählt, der ab 2014 für den IT-Betrieb verantwortlich sein wird.

2. Tätigkeit der VIFG im Bereich ÖPP

Auf Basis des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes (VIFGG) begleitet die Gesellschaft projektorientiert die Umsetzung von Betreibermodellen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und berät das BMVI bei der konzeptionellen und systematischen Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante ÖPP. Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerkes von Bund und Ländern ist die Gesellschaft als Kompetenzzentrum des Bundes für „ÖPP im Verkehrssektor“ Ansprechpartnerin für Fragen im Zusammenhang mit ÖPP-Verkehrsinfrastrukturprojekten; die Kernkompetenzen der VIFG liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung.

2.1 Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau

Nach Beauftragung durch das BMVI hat die VIFG die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU) für das ÖPP-Projekt A 94, AS Forstinning – AS Markt durchgeföhrt. Hierbei wurde die vom BMVI entwickelte Methodik zur Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Bundesfernstraßenbereich übernommen. Im Rahmen der Prüfung, ob die Maßnahme als ÖPP-Projekt ausgeschrieben werden kann, hat die VIFG u. a. ein Finanzmodell für die Simulierung eines Angebots eines privaten Bieters und ein Berechnungstool für den Kostenvergleich zwischen idealisierter öffentlicher Beschaffung (PSC) und der ÖPP-Beschaffungsvariante erstellt. Das ÖPP-Vergabeverfahren für das Projekt wurde am 02.08.2013 eingeleitet.

Darüber hinaus nahm die VIFG im Jahr 2013 einzelne Aufgaben innerhalb des vom BMVI eingerichteten Vertragsmanagements laufender ÖPP-Projekte wahr. Dazu zählt der Entwurf einer Fortschreibung der Arbeitsanleitung für die Erstellung der jährlichen Berichtsbeiträge der Straßenbauverwaltungen der Länder bzw. der DEGES über die im Zuge der Projektabwicklung gewonnenen Daten und Erfahrungen, der Entwurf eines Gesamtberichts, die Klärung offener Fragen sowie die Generierung der finanziellen Daten für die Berichterstattung aus dem FMS.

Schließlich hat die VIFG bei dem im Jahre 2011 eingeleiteten Vergabeverfahren für das Projekt A 7 AD Bordschholm bis südlich AD Hamburg-Nordwest mitgewirkt, dessen Ausbau im Abschnitt AS Neumünster-Nord bis südlich AD Hamburg-Nordwest als ÖPP realisiert wird. In diesem Zusammenhang hat die VIFG die Leitung einer Arbeitsgruppe übernommen und war Mitglied des Plausibilitätsteams sowie der Lenkungsgruppe. Der Zuschlag wurde am 23.06.2014 an ein Konsortium der Unternehmen Hochtief, DIF Infra und Kemna erteilt. Bei diesem ÖPP-Projekt besteht erstmalig die Möglichkeit, die anteilige private Finanzierung über Projektanleihen sicher zu stellen. Mit der im Jahre 2011 von der Europäischen Kommission beschlossenen Europa 2020 Projektanleihen-Initiative möchte die EU TEN-Projekte unterstützen.

2.2 Weitere Aufgaben im Rahmen von ÖPP

Darüber hinaus hat sich die VIFG im Jahr 2013 an einem Twinning-Projekt mit Tunesien beteiligt. In diesem Zusammenhang wurde ein ÖPP-Workshop mit Vertretern der tunesischen Verwaltung durchgeföhrt.

Die im Jahr 2009 begonnene Berichterstattung der VIFG zur Finanzmarktkrise wurde 2013 fortgeföhrt. In den Berichten werden insbesondere die Auswirkungen der Finanzkrise auf die privatwirtschaftlichen Finanzierungsmöglichkeiten bei ÖPP-Projekten im Verkehrsbereich analysiert und ein Überblick über die europäische Entwicklung gegeben. Die Finanzmarktberichte ab 2010 sind auf der Website der VIFG veröffentlicht.

Auch im Jahr 2013 hat sich die VIFG an dem internationalen, fachbezogenen Erfahrungsaustausch zwischen Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden über

ÖPP-Betreibermodelle im Straßensektor beteiligt, für den im Jahr 2014 das BMVI die im jährlichen Turnus wechselnde Leitung innehaben wird. Schwerpunkte waren die Finanzmärkte bei privat finanzierten Infrastrukturprojekten.

3. Weitere Entwicklung der Gesellschaft

Seit 2012 werden im Bundeshaushalt (Einzelplan 12) alle Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung, Kontrolle und Verwendung der Lkw-Maut in einem eigenen Kapitel (1209) zusammengefasst. Damit wurde die Transparenz im Hinblick auf die zweckgebundene Verwendung der Maut weiter erhöht.

Anlage**Investitionen aus Mautmitteln in die Bundesfernstraßen im Jahr 2013**

Die Mittelverwendung teilt sich folgendermaßen auf die Länder und auf Bundesautobahnen sowie Bundesstraßen auf:

- in Mio. € -

Auftragsverwaltung	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Summe
Baden-Württemberg	203,6	179,1	382,7
Bayern	539,5	99,4	638,9
Berlin	21,1	-	21,1
Brandenburg	76,4	48,9	125,3
Bremen	21,0	0,1	21,1
Hamburg	84,6	-	84,6
Hessen	373,9	76,8	450,7
Mecklenburg-Vorpommern	46,9	24,5	71,4
Niedersachsen	247,6	72,3	319,9
Nordrhein-Westfalen	413,0	68,7	481,7
Rheinland-Pfalz	150,6	64,3	214,9
Saarland	52,5	4,1	56,6
Sachsen	59,8	42,0	101,8
Sachsen-Anhalt	62,1	36,1	98,2
Schleswig-Holstein	78,0	17,4	95,4
Thüringen	45,7	20,6	66,3
DEGES	140,6	-	140,6
Summe	2.616,9	754,3	3.371,2¹
relativer Anteil	77,6 %	22,4 %	100,0 %

¹ Abweichung beruht auf Rundung der Einzelwerte