

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2007

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Bereich Infrastrukturfinanzierung	1
1.1 Finanzmanagementsystem	1
1.2 Finanzsteuerung	2
1.3 Weitere Aufgaben der VIFG	2
2 Bereich Öffentlich-Private-Partnerschaften	2
2.1 Begleitung von Projekten im Bundesfernstraßenbau	3
2.1.1 A-Modelle	3
2.1.2 F-Modelle	3
2.2 Weitere Aufgaben	3
2.2.1 Betreuung eines kommunalen Pilotprojektes	3
2.2.2 Bearbeitung weiterer Aufgaben im Rahmen ÖPP	4
Anlage	5

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) wurde im Jahr 2003 auf der Basis des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) gegründet, das folgende Aufgaben für die Gesellschaft definiert:

- Verteilung des Gebührenaufkommens aus der Lkw-Maut nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) sowie der zur Verfügung stehenden Schifffahrtsabgaben zur Finanzierung der Bauvorhaben des Bundes in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße sowie

– Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung privatwirtschaftlicher Projekte.

Damit trägt die VIFG dazu bei, dass die im ABMG geregelte Zweckbestimmung der Mauteinnahmen eingehalten wird. Sie sichert Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung.

Als besondere Instrumente stehen ihr dazu die Überjährigkeit der Mittel sowie der verkehrsträgerübergreifende Mittelausgleich, der zwischenzeitlich auch im konventionellen Bereich möglich geworden ist, zur Verfügung.

1 Bereich Infrastrukturfinanzierung

Im Jahr 2007 waren Mauteinnahmen in Höhe von 3 350 Mio. Euro veranschlagt, von denen nach Abzug der Systemkosten, der Ansätze für das Innovationsprogramm zur Anschaffung emissionsarmer Lkw sowie der Ausgleichszahlungen an die Länder durch die Absenkung der Kfz-Steuer insgesamt 2 161,6 Mio. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung standen. Die Mittel teilen sich wie folgt auf die Verkehrsträger auf:

Bereich	Sollansatz 2007
Straße	1 080,8 Mio. €
Schiene	821,4 Mio. €
Wasserstraße	259,4 Mio. €
Gesamt	2 161,6 Mio. €

Die Maßnahmen, die aus diesen Mitteln finanziert werden, sind im Bundeshaushalt bei Kapitel 1202, Titelgruppe 05, veranschlagt.

Der Ansatz für die Bundesfernstraßen beinhaltet die Rückschichtungsrate 2007 in Höhe von 75 Mio. Euro der

im Jahr 2004 von der Schiene auf die Straße umgeleiteten Mittel.

1.1 Finanzmanagementsystem

Die VIFG hat ein verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagementsystem (FMS) entwickelt, das die Transparenz der Mautmittelverwendung erhöht. Damit werden

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

ermöglicht.

Für einen effizienten Zahlungsverkehr stehen im FMS zwei Schnittstellen zur Verfügung, die den Nutzern (Straßenbauverwaltungen und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung) die Eingabe von Daten in nur ein System, d. h. in die eigenen vorhandenen Systeme ermöglicht.

In den 13 Straßenbauverwaltungen sind insgesamt 258 Nutzer (plus gleicher Anzahl Vertreter) und im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 78 Nutzer (plus gleicher Anzahl Vertreter) an das FMS angeschlossen. Die Bereitstellung der Mittel für Investitionen in die Schiene erfolgt auf Anforderung der DB Netz AG.

1.2 Finanzsteuerung

Die VIFG hat mit dem FMS ein Instrument für das Monitoring und Controlling von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und für eine verkehrsträgerübergreifende Finanzsteuerung aufgebaut.

Aus allen zur Verfügung stehenden Daten und Informationen leitet sie Prognosen zum Investitionsbedarf bei den einzelnen Verkehrsträgern im Haushaltsjahr ab. Damit können Abweichungen beim Mittelabfluss rechtzeitig erkannt und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Vorschläge für Mittelausgleiche zwischen den Verkehrsträgern unterbreitet werden.

Hierzu steht die VIFG in ständigem Kontakt zu den Verkehrsbereichen, um so die reale Bedarfssituation berücksichtigen zu können.

Im Jahr 2007 sind die veranschlagten Investitionsmittel aus der Maut vollständig in Anspruch genommen worden.

Die für das Jahr 2007 vereinbarte Rückumschichtung von 75 Mio. Euro von der Straße zur Schiene (aus dem Mittelausgleich des Jahres 2004) wurde realisiert.

Aus der Minderinanspruchnahme der Betreibervergütung (141 Mio. Euro) sowie Rückbuchungen aus der Verwendungsprüfung beim Eisenbahnbundesamt (8 Mio. Euro) konnten zusätzliche Mittel in Höhe von 149 Mio. Euro für

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Die Straße hat hiervon einen Betrag von 85 Mio. Euro erhalten, der Schiene konnten 58 Mio. Euro und der Wasserstraße 6 Mio. Euro zusätzlich bereitgestellt werden. Zum Jahreswechsel wurde nach Kassenschluss ein Betrag von rd. 0,2 Mio. Euro von der Wasserstraße zur Straße umgeschichtet, der in den Ausgabebezahlen des BMF noch nicht gebucht ist.

Einschließlich der Zusatzmittel von 149 Mio. Euro wurden im Jahr 2007 insgesamt folgende Ausgabemittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur über die VIFG bereitgestellt:

Bereich	Ausgaben durch die VIFG	Prozent zum Soll
Straße	1 091,0 Mio. €	101 %
Schiene	954,4 Mio. €	116 %
Wasserstraße	265,2 Mio. €	102 %
Summe	2 310,6 Mio. €	107 %

In der Anlage ist die Verwendung der Mautmittel im Jahr 2007 für die Straße nach Ländern und für die Schiene und Wasserstraße nach Projekten dargestellt.

Der nach Abzug der Investitionen und Systemkosten (einschließlich Harmonisierungsmaßnahmen) von den erzielten Einnahmen verbliebene Überschuss in Höhe von 166 Mio. Euro wird im Jahr 2009 nachveranschlagt und fließt dann ebenfalls den Infrastrukturinvestitionen zu.

1.3 Weitere Aufgaben der VIFG

- Mit Beschluss des Deutschen Bundestages vom 30. Juni 2005 wurde die Bundesregierung gebeten, die Struktur des Schienenwegeausbauberichtes und das Informationsangebot der zukünftigen Berichte zu präzisieren, um weitere wichtige Sachverhalte zu ergänzen sowie ein unterjähriges Monitoring einzuführen. Hierzu hat das BMVBS mit der DB Netz AG für Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes das Berichtsformat und das Verfahren für quartalsweise vorzulegende Monitoringberichte erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde die VIFG im Jahr 2007 mit der Auswertung in Form einer Daten- und Plausibilitätsprüfung im Wege eines Datenvergleichs der quartalsweisen Berichte der DB Netz AG zum unterjährigen Monitoring beauftragt.
- Entsprechend dem Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugrechtlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften wird die Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge abgesenkt. Für den Ländern entgangene Kfz-Steuererinnahmen erfolgt ein Ausgleich aus den Mauteinnahmen. Das BMVBS hat die VIFG beauftragt, die Ausgleichszahlungen an die Länder durchzuführen. Die VIFG hat hierzu die erforderlichen Abstimmungen mit dem Bundesministerium der Finanzen und den Länderfinanzministerien vorgenommen und die buchungstech-

nischen Voraussetzungen für eine – mit Inkrafttreten des Gesetzes – fristgemäße Zahlung geschaffen.

2 Bereich Öffentlich-Private-Partnerschaften

Der VIFG ist auf der Basis des VIFGG die Aufgabe übertragen worden, die Umsetzung von Betreibermodellen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur des Bundes projektorientiert zu begleiten und die Beschaffungsvariante Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) im Verkehrsbereich konzeptionell weiterzuentwickeln.

Innerhalb des föderalen PPP-Kompetenznetzwerkes (FPK) ist die VIFG dementsprechend Mitglied in der FPK AG Straßen und wirkt somit bei Standardisierungsbestrebungen mit.

Im Einzelnen werden von der VIFG folgende Aufgaben wahrgenommen:

- Mitwirkung bei der Neu- und Weiterentwicklung von Betreibermodellen und deren Implementierung, insbesondere der A- und F-Modelle,
- Prüfung bestehender ÖPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf ihre Effizienz und Eignung,
- Mitwirkung bei der Entwicklung angepasster PPP-Vertragsstrukturen unter Berücksichtigung der Anforderungen an Landes- und Kommunalstraßen durch fachtechnische Begleitung der von der Task Force PPP initiierten Pilotprojekte im Straßenbau,
- Bündelung, Aufbereitung und Dokumentation von Wissen und Erfahrungen im Bereich nationaler und internationaler ÖPP-Projekte im Verkehrssektor,
- Organisation eines Wissensaustauschs und -transfers zwischen interessierten Institutionen und Personen aus dem öffentlichen Sektor, der Privatwirtschaft sowie der Wissenschaft.

Gemäß dem zwischen der VIFG und dem BMVBS abgestimmten Arbeitsprogramm bestanden im Jahr 2007 die Arbeitsschwerpunkte in der Weiterentwicklung und Begleitung der A- und F-Modelle im Bundesfernstraßenbau, der Betreuung eines kommunalen Pilotprojekts im Straßenbau, der Organisation eines Gesprächskreises zu ÖPP und der Untersuchung von Möglichkeiten zur Nutzung von ÖPP in den Bereichen Schiene und Wasserstraße.

2.1 Begleitung von Projekten im Bundesfernstraßenbau

2.1.1 A-Modelle

Die VIFG hat das BMVBS aktiv bei der Ausschreibung der A-Modell-Pilotprojekte durch die Vorbereitung und inhaltliche Begleitung der Vertragsverhandlungen unterstützt und zwar durch die Mitwirkung in der Lenkungsgruppe zur Vergabe der Modelle sowie die Mitarbeit bei der Bewertung der Angebote. Im Jahr 2007 wurden die Konzessions-

verträge für die beiden Pilotprojekte A 8, München–Augsburg, und A 4, Hörselbergeumfahrung, abgeschlossen.

Bei den übrigen Pilotprojekten wurde die Vorbereitung und Aufnahme der Vertragsverhandlungen unterstützt.

Mit der Vergabe der ersten A-Modell-Pilotprojekte ergab sich die Notwendigkeit zum Aufbau eines Vertragsmanagements und -controllings für die Maßnahmen über die Laufzeit von 30 Jahren. Damit sollen unter Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes u. a. Aussagen über die Entwicklung der Wirtschaftlichkeit im Zeitablauf ermöglicht werden. Auf der Basis der abgeschlossenen Konzessionsverträge wurde von der VIFG im Zusammenwirken mit dem BMVBS ein Konzept für ein einheitliches Vertragsmanagement und -controlling sowie ein technisches Konzept zur Mautweiterleitung entwickelt.

BMVBS hat die Evaluierung der ersten vier Projekte schon während der Vergabe eingeleitet, um die Erfahrungen mit den A-Modellen frühzeitig analysieren zu können. In diesem Zusammenhang hat das BMVBS in Zusammenarbeit mit der VIFG einen ersten Zwischenbericht zur Evaluierung der A-Modell-Pilotprojekte vorgelegt, der Vorschläge zur konzeptionellen Weiterentwicklung der Modellstrukturen und des Ablaufes des Vergabeverfahrens enthält.

2.1.2 F-Modelle

Die VIFG hat im Auftrag des BMVBS einen Evaluierungsbericht zu den bisherigen F-Modellen erstellt, in dem die Erfahrungen der Projekte nachgezeichnet, Entwicklungsperspektiven für das F-Modell aufgezeigt und Regelungsbedarfe zur Umsetzung identifiziert werden.

Zurzeit sind mit der Warnowquerung in Rostock und der Travequerung in Lübeck zwei F-Modellprojekte unter Verkehr.

Das BMVBS hat die Realisierungsmöglichkeiten für weitere F-Modelle – u. a. Alaufstieg in Baden-Württemberg, Weserquerung in Bremen und Hafenspanne Hamburg – untersucht und wurde hierbei maßgeblich von der VIFG unterstützt (Projektprüfungen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen). Der Schwerpunkt lag in der Entwicklung von tragfähigen Geschäftsmodellen und Projektstrukturen im Rahmen des Eignungstests. Darüber hinaus hat die VIFG Anforderungen an die Leistungsbeschreibung für die Vergabe von Machbarkeitsstudien erarbeitet, die im Rahmen des Projektentwicklungsprozesses eingesetzt werden sollen.

2.2 Weitere Aufgaben

2.2.1 Betreuung eines kommunalen Pilotprojektes

Das BMVBS hat die VIFG beauftragt, in Zusammenarbeit mit der PPP Task Force ab dem Jahr 2007 bis zu zwei kommunale Pilotprojekte im Straßenbau zu begleiten.

Im Ergebnis hat die VIFG das Interessenbekundungsverfahren und damit den Auswahlprozess für die Pilotpro-

jektkommunen vorbereitet, durchgeführt und die Ergebnisse präsentiert.

Im November 2007 wurde dazu eine Pilotprojektvereinbarung mit der Stadt Brandenburg abgeschlossen, die Unterzeichnung der Vereinbarung mit der Gemeinde Zeuthen ist im Jahr 2008 vorgesehen. Die VIFG hat hierzu in Abstimmung mit der Task Force PPP die Vereinbarungen mit den Gemeinden verhandelt.

Für weitere interessierte Gemeinden wurde durch die VIFG eine Netzwerkpartnerschaft eingerichtet, die den schnellen und breiten Erfahrungsaustausch aller Beteiligten mit den Ergebnissen aus den Pilotprojekten sowie anderer kommunaler ÖPP-Projekte im Straßenbau gewährleisten soll.

2.2.2 Bearbeitung weiterer Aufgaben im Rahmen ÖPP

Durch die VIFG wurden ein Grundkonzept zur Realisierung von ÖPP-Vorhaben im Bereich der Schieneninfrastruktur des Bundes sowie eine Projektskizze für ÖPP-Modelle im Bereich der Bundeswasserstraßen erarbeitet.

Darüber hinaus hat die VIFG einen Gesprächskreis zum Thema ÖPP im Verkehrssektor in Zusammenarbeit mit dem BMVBS organisiert und arbeitet aktiv im Arbeitskreis PPP des BMVBS mit. An der Erarbeitung von Gesetzesvorhaben im Rahmen der „Kompetenzarbeitsgruppe Verkehrsprojekte“ der ÖPP-Koalitionsinitiative ist die VIFG ebenfalls beteiligt.

Anlage**Investitionen in die Bundesfernstraßen im Jahr 2007**

Im Bereich der Bundesfernstraßen teilen sich die Investitionen aus der Maut in 2007 folgendermaßen auf die Länder auf:

Land*	Ist (Mio. €)
Baden-Württemberg	177,8
Bayern	171,5
Brandenburg	39,4
DEGES	0,7
Hessen	95,3
Mecklenburg-Vorpommern	17,0
Niedersachsen	88,3
Nordrhein-Westfalen	276,1
Rheinland-Pfalz	80,1
Saarland	16,8
Sachsen	57,3
Sachsen-Anhalt	21,8
Schleswig-Holstein	29,4
Thüringen	19,5
Gesamtausgabe über VIFG	1 091,0
Umschichtung von Wasserstraße	0,2
Gesamtausgabe (Buchung BMF)	1 090,8

* In den Stadtstaaten werden keine mautfinanzierten Straßenbaumaßnahmen durchgeführt.

Investitionen in die Schienenwege des Bundes im Jahr 2007

Die Mautmittel wurden auf der Basis bestehender Finanzierungsvereinbarungen zur Verfügung gestellt:

Finanzierungsvereinbarung	Ist (Mio. €)
Bedarfsplan	65,7
VDE 9, Leipzig–Dresden, 3. BA,	2,7
Aachen Hbf–BGr D/B inkl. Buschtunnel	8,7
Knoten Ffm Sportfeld	6,1
KV-Terminal Ulm/Dornstadt, 1. Baustufe	0,1
Knoten Erfurt, Baustufe Umbaubereich Personenbahnhof	12,0
ABS Hamburg–Lübeck, Teilabschnitt HH-Rothenburgs-ort–HH-Horn	13,9
BBI	9,7
Umbau Ostkreuz	7,4
Bf. Neuhof ABS FFM–Fulda	4,0
Rhein-Ruhr-Express	1,1
Bestandsnetz	888,7
Maßnahmen nach §§ 3 und 13 EKrG	52,1
Ersatzinvestitionen in Stellwerke	168,6
Kreuzungsbauwerk Falkenberg Elster	5,7
Ersatzmaßnahme Schlüchterner Tunnel	35,4
Alter Mainzer Tunnel	13,8
GV Oberbau	597,6
Umbau Bf. Bad Schandau	11,4
Brandschutztechn. Ertüchtigung von U-Pva	4,1
Bedarfsplan + Bestandsnetz	954,4
Nachzahlung für 2005 gem. Verwendungsnachweis (EBA)	8,1
Verbleibende Differenz zum Verwendungsnachweis 2007	-8,1
Gesamtausgabe	954,4

Investitionen in die Bundeswasserstraßen

Im Jahr 2007 wurden folgende Beträge in die Bundeswasserstraßen investiert:

Wasserstraße	Ist (T €)
Nord-Ostsee-Kanal	15 590
Ostsee	1 529
Nordsee	6 079
Außen- und Unterweser	1 367
Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal	29 035
Westdeutsches Kanalnetz	87 806
Rhein	6 621
Mosel, Saar, Lahn	22 619
Neckar	14 078
Main	19 586
Donau, Main-Donau-Kanal	13 236
VDE Nr. 17	20 758
Elbe-Lübeck-Kanal, Müritz-Elde-Wasserstraße	3 732
Havel-Oder-Wasserstraße, Obere Havel-Wasserstraße	22 561
Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen	608
Ausgabe Wasserstraße über VIFG	265 205
Umschichtung zur Straße	185
Gesamtausgabe (Buchung BMF)	265 390

