

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2009

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Bereich Infrastrukturfinanzierung	1
1.1 Finanzmanagementsystem	2
1.2 Finanzsteuerung	2
1.3 Weitere Aufgaben der VIFG	3
2 Bereich Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP)	4
2.1 Begleitung von A-Modellen im Bundesfernstraßenbau	4
2.2 Weitere Aufgaben im Bereich ÖPP	5
3 Weiterentwicklung der Gesellschaft	5
Anlage	6

Die im Jahr 2003 gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ist heute integraler Bestandteil der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Deutschland. Im Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) sind die Aufgaben der Gesellschaft geregelt, die in den Säulen

- Verteilung des Aufkommens aus der Lkw-Maut nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG),
- Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten im Verkehrsbereich

bestehen.

Mit der VIFG werden die im ABMG geregelte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsmaßnahmen gewährleis-

tet und Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung geschaffen.

Der VIFG stehen für eine effizientere Verwendung der zur Verfügung stehenden Mauteinnahmen als besondere Instrumente der verkehrsträgerübergreifende Mittelausgleich, der zwischenzeitlich auch im konventionellen Bereich möglich geworden ist, sowie die Überjährigkeit der Mautmittel zur Verfügung.

1 Bereich Infrastrukturfinanzierung

Im Jahr 2009 waren Mauteinnahmen in Höhe von 5 010 Mio. Euro veranschlagt, von denen im Soll insgesamt rd. 3 734 Mio. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung standen. Die übrigen Mittel wurden für die Systemkosten, das Innovationsprogramm zur Anschaffung emissionsarmer Lkw, für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie das De-Minimis-Programm für Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen und für Zahlungen an die Länder zum Ausgleich der Kfz-Steuer ausfälle aufgewandt.

Die Mittel teilen sich unter Berücksichtigung kleinerer Umschichtungen zwischen den Verkehrsträgern (Mittelausgleiche aus Vorjahren) folgendermaßen auf die Verkehrsträger auf:

Bereich	Sollansatz 2009 (in Mio. Euro)
Straße	2.165,9
Schiene	1.120,3
Wasserstraße	448,1
Gesamt	3.734,3

Im Bundeshaushalt sind die Maßnahmen, die aus diesen Mitteln finanziert werden, in Kapitel 1202, Titelgruppe 05, veranschlagt.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. November 2010 gemäß § 3 des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrsweegen.

1.1 Finanzmanagementsystem

Die VIFG hat ein verkehrsträgerübergreifendes Finanzmanagementsystem (FMS) entwickelt, mit dem

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

verlässlich erledigt werden können.

Für einen effizienten Zahlungsverkehr stehen im FMS jeweils Schnittstellen zu den vorhandenen Systemen der Straßenbauverwaltungen der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Verfügung. Die Nutzer brauchen die Daten nur einmal eingeben.

In den 13 Straßenbauverwaltungen waren am Jahresende 2009 insgesamt 259 Nutzer und im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 76 Nutzer an das FMS angeschlossen. Die Bereitstellung der Mittel für Investitionen in die Schienenwege des Bundes erfolgt auf Anforderung der DB Netz AG.

1.2 Finanzsteuerung

Mit dem FMS hat die VIFG ein Instrument für das Monitoring und Controlling von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und für eine verkehrsträgerübergreifende Steuerung der Finanzierung aufgebaut. Sie leitet aus den zur Verfügung stehenden Daten Prognosen zum Investitionsbedarf der einzelnen Verkehrsbereiche ab und kann somit Abweichungen vom Mittelabfluss rechtzeitig erkennen. Auf dieser Grundlage werden dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Vorschläge für Mittelausgleiche zwischen den Verkehrsträgern unterbreitet. Um die tatsächliche Bedarfssituation berücksichtigen zu können, steht die VIFG in ständigem Kontakt mit den Verkehrsbereichen.

Die für das Jahr 2009 geplanten Mauteinnahmen in Höhe von 5 010 Mio. Euro sind aufgrund der konjunkturellen Situation um rd. 685 Mio. Euro hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Zum Jahresende wurden lediglich rd. 4 325 Mio. Euro vereinnahmt. Minderinanspruchnahmen bei der Harmonisierung und den Systemkosten reduzierten das Defizit.

Über den Mauteinnahmen liegende Ausgaben sind im Rahmen der Aufstellung des übernächsten Haushalts einzusparen.

Um zu einer gleichmäßigen Belastung der Jahresplafonds zu gelangen und die Investitionslinie über die Jahre zu glätten, wurden in 2009 geplante Investitionen in Höhe von rd. 88 Mio. Euro nicht getätigt, sodass im Jahr 2011 nur noch ein Betrag von knapp 95 Mio. Euro einzusparen ist. Ohne diese Reduzierung der Ausgaben wären in 2011 sonst 183 Mio. Euro zu erwirtschaften gewesen.

Über die VIFG wurden damit im vergangenen Jahr folgende Beträge für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

tur bereit gestellt und vollständig in Anspruch genommen:

Bereich	Ausgaben durch die VIFG (in Mio. Euro)
Straße	2.099,9
Schiene	1.104,4
Wasserstraße	441,8
Summe	3.646,1

Dem Bericht ist eine Anlage beigelegt, die Übersichten über die Verwendung der Mautmittel im Jahr 2009 – für die Straße nach Ländern, für die Schiene nach Projekten und für die Wasserstraße nach Wasserstraßen aufgliedert – enthält.

1.3 Weitere Aufgaben der VIFG

Das BMVBS hat auf der Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 30. Juni 2005 zu den Schienenwegeausbauberichten mit der DB Netz AG ein Berichtsformat und ein Verfahren für ein quartalsweise vorzulegendes Monitoring erarbeitet. Die VIFG wertet im Auftrag des BMVBS seit 2008 die Berichte in Form einer Daten- und Plausibilitätsprüfung im Wege des Datenabgleichs aus.

Die VIFG ist vom BMVBS mit der Durchführung der Ausgleichszahlungen aus der Absenkung der Kfz-Steuer an die Länder beauftragt worden. Die Zahlungen wurden fristgemäß ausgeführt. Aufgrund des Übergangs der Ertragshoheit der Kfz-Steuer von den Ländern auf den Bund mit Wirkung vom 1. Juli 2009 wird diese Aufgabe künftig entfallen.

2 Bereich Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP)

Auf der Basis des VIFGG betreut die VIFG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante ÖPP konzeptionell und systematisch weiter. Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerkes von Bund und Ländern ist die VIFG als Kompetenzzentrum des Bundes für „ÖPP im Verkehrssektor“ Ansprechpartner für Fragestellungen in diesem Bereich.

Die Kernkompetenzen der Gesellschaft liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Internationale Vernetzung.

2.1 Begleitung von A-Modellen im Bundesfernstraßenbau

Bei der durch das BMVBS bereits im Jahr 2008 verkündeten zweiten Staffel von ÖPP-Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau kommen weiterentwickelte Vergütungsmechanismen zur Anwendung. Es werden auch Projekte vorbereitet, bei denen der Schwerpunkt im Bereich

Erhaltung liegt. Die VIFG hat das BMVBS im Berichtsjahr bei der Gestaltung der Vergütungsmechanismen beraten.

Bzgl. der im Berichtsjahr eingeleiteten Vergabeverfahren für die beiden ersten Projekte der zweiten Staffel lagen die Hauptaufgaben der VIFG in der Entwicklung einer sachgerechten Methodik der Angebotsbewertung und in der Auswertung der Teilnahmeanträge.

Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) hat in einem Gutachten zu ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau insbesondere zu den A-Modellen Stellung genommen und auf einige aus seiner Sicht vorhandene Schwachstellen hingewiesen. Die VIFG als Kompetenzzentrum für ÖPP im Verkehrssektor hat dies zum Anlass genommen, das Gutachten des BWV im Rahmen des VIFG-Gesprächskreises „ÖPP im Bundesfernstraßenbau“ mit Vertretern von Wissenschaft, der Verbände der Bauwirtschaft, der Finanzwirtschaft, beratenden Ingenieuren und Eigenkapitalgebern zu diskutieren.

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass viele Empfehlungen des BWV mittlerweile überholt sind, da sie angesichts der im Evaluierungszwischenbericht des BMVBS abgebildeten Erkenntnisse in den Projekten der zweiten Staffel bereits umgesetzt wurden.

Auch die vom BWV geäußerten Bedenken hinsichtlich des beim Privaten liegenden Verkehrsmengen- und Maut Höhenrisikos, insbesondere die im Zusammenhang mit den festgestellten Abweichungen zwischen Bieterseite und Bund bei den Verkehrs- bzw. Erlösprognosen gezogenen Schlussfolgerungen wurden in den Stellungnahmen nicht geteilt.

Eine wesentliche weitere Aufgabe in 2009 war die fachliche Begleitung eines Gutachtens zum Wettbewerblichen Dialog, das als Grundlage für Vergabeverfahren für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau herangezogen werden kann.

In der steuerrechtlichen Diskussion über die Auslegung der Zinsschranke in Bezug auf die A- und F-Modelle hat die VIFG für das BMVBS die rechtlichen und modellspezifischen Kernpunkte aufbereitet.

2.2 Weitere Aufgaben im Bereich ÖPP

Die VIFG hat das BMVBS bei der Entwicklung von Modellen und Wirtschaftlichkeitskriterien für die Errichtung und den Betrieb von Lkw-Parkständen an Bundesautobahnen beraten und die vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ein erstes Projekt durchgeführt.

An der Vorbereitung der Untersuchungen hinsichtlich einer Eignung als F-Modell oder bzgl. sonstiger denkbarer ÖPP-Varianten – bezogen auf die Vorhaben Weserquerung, Alaufstieg und Elbquerung – sowie an der Entwicklung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für F-Modelle hat die VIFG im Jahr 2009 aktiv mitgearbeitet.

Im Weiteren hat die VIFG im Auftrag des BMVBS das kommunale ÖPP-Projekt im Straßenbau der Stadt Brandenburg in Brandenburg betreut. Es handelt sich hierbei um ein Projekt im Rahmen der ÖPP-Initiative der Bundesregierung.

Neben dem im Jahr 2008 von der VIFG initiierten Erfahrungsaustausch mit ÖPP-Institutionen und privaten Unternehmen in Europa beteiligt sich die Gesellschaft im Auftrag und gemeinsam mit dem BMVBS seit 2009 an einer niederländisch/französischen Initiative für einen fachbezogenen Austausch verschiedener europäischer Länder über Erfahrungen mit ÖPP-Betreibermodellen im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur. Die Ergebnisse fließen direkt in die aktuelle Projektentwicklung ein.

3 Weiterentwicklung der Gesellschaft

Der Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode sieht die Weiterentwicklung der VIFG vor. Hierzu sollen ein Finanzierungskreislauf Straße unter direkter Zuweisung der Maut an die Gesellschaft und die Herstellung ihrer begrenzten Kreditfähigkeit geprüft werden.

Anlage**Investitionen in die Bundesfernstraßen im Jahr 2009**

Im Bereich der Bundesfernstraßen teilen sich die Investitionen aus der Maut in 2009 folgendermaßen auf die Länder auf:

Land*	Ist (in Mio. Euro)
Baden-Württemberg	296,0
Bayern	347,1
Brandenburg	100,4
DEGES	20,3
Hessen	168,7
Mecklenburg-Vorpommern	52,2
Niedersachsen	215,4
Nordrhein-Westfalen	408,4
Rheinland-Pfalz	150,2
Saarland	24,8
Sachsen	99,5
Sachsen-Anhalt	76,6
Schleswig-Holstein	71,2
Thüringen	69,1
Gesamtausgabe über VIFG	2.099,9

* In den Stadtstaaten werden keine mautfinanzierten Straßenbaumaßnahmen durchgeführt.

Investitionen in die Schienenwege des Bundes im Jahr 2009**Verwendung der Mautmittel 2009 für die Schienenwege des Bundes**

Finanzierungsvereinbarung	Ist (in Mio. Euro)
Bestandsnetz	13,68
Knoten Köln Vorfinanzierung/Planungskosten	3,63
Stuttgart 21	10,05
Bedarfsplan	1.104,39
3-gleisiger Ausbau Streckenabschnitt Stelle – Lüneburg (Lehrte–Cuxhaven)	1,39
Aachen Hbf – Grenze D/B inkl. Buschtunnel und Bf. Stolberg	-0,11
ABS 23 (Paris –) Saarbrücken–Ludwigshafen, POS Nord, 2. Baustufe	5,48
ABS 23 (Straßbourg –) Kehl–Appenweier (POS Süd), 1. Baustufe	23,69
ABS 23 Saarbrücken–Ludwigshafen (POS-Nord), 1. Baustufe	2,06
ABS 46/2 Grenze D/NL Emmerich–Oberhausen, Baustufe 1	13,76
ABS 5 Fulda–Frankfurt a. M., 3. BS Linienverbesserung Neuhof	7,77
ABS 53 Löhne–Braunschweig–Wolfsburg; 1. BS, 2. BA	4,06
ABS Augsburg–Olching (–München)	62,89
ABS Berlin–Dresden (Fortführung Streckenausbau der 1. BS; 2. Realisierungsstufe)	2,59
ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze D/PL	25,56
ABS Hamburg–Lübeck	0,86
ABS Hamburg–Lübeck–Travemünde, Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau	33,13
ABS Hanau–Nantenb., Schwarzkopftunnel	0,01
ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	17,80
ABS Paderborn–Chemnitz (NBL), NeiTech-Ausrüstung	1,70
ABS Paderborn–Chemnitz, (1. Realisierungsstufe)	1,85
ABS Paderborn–Chemnitz (NBL), Ausbau Knoten Gera	2,84
ABS/NBS Karlsruhe–Basel (Rastatt–Offenburg)	1,88
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, 2. Baustufe (StA 9, Buggingen–Basel)	91,63
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, StA 7-8 Offenburg–Buggingen	2,76
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, tatsächliche Planungskosten	3,33
Erweiterung KV-Terminal München-Riem	5,53
Ausbau Streckenabschnitt Aachen–Bundesgrenze u. Erneuerung Buschtunnel	2,05
Knoten Berlin, Umbau/Grunderneuerung Ostkreuz (Fernbahnanteil)	23,17
Knoten Berlin: Flughafenanbindung BBI Planungskosten	0,03
Knoten Berlin: Nord–Süd–Verbindung, Projektlos 1	32,84

Verwendung der Mautmittel 2009 für die Schienenwege des Bundes

Finanzierungsvereinbarung	Ist (in Mio. Euro)
Knoten Berlin: Schienenanbindung Flughafen BBI	183,85
Knoten Erfurt, 2. Baustufe – Umbau Personenbahnhof	9,22
Knoten Frankfurt/Main; 1. Ausbaustufe Bf Frankfurt/Main–Sportfeld	7,81
Knoten Halle/Leipzig, 1. Baustufe	4,77
Neubau des KV-Terminals Ulm-Nord/Dornstadt, 1. Baustufe	2,08
Nürnberg Hafen, Neubau 2. Umschlagsmodul, 1. Baustufe	15,47
Planungsvereinbarung Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ)	1,64
Sammelvereinbarung Restmaßnahmen Bedarfsplan	0,05
Sammelvereinbarung über Restmaßnahmen des Bedarfsplans	11,49
Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe (Investitionen in Zugbildungsanlagen)	12,16
VDE 4 ABS Hannover–Lehrte: 3-/4-gleisiger Ausbau Strecke Hannover–Lehrte,	3,92
VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg –Erfurt, NBS Ebensfeld–Erfurt	151,28
VDE 8.1.2 ABS Nürnberg–Ebensfeld	0,87
VDE 8.1: ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, ABS Nürnberg–Ebensfeld,	22,07
VDE 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig (Teilabschnitt Gröbers–Leipzig)	0,02
VDE 8.2 NBS Erfurt–Leipzig/Halle; Teilabschnitt Erfurt–Halle/Gröbers	262,89
VDE 8.2 Südanbindung Halle, Projektabschnitt 2.6	6,34
VDE 8.3 Halle/Leipzig–Berlin	1,75
VDE 9 ABS Leipzig–Dresden, 1. Ausbaustufe	0,06
VDE 9 ABS Leipzig–Dresden, 2. Baustufe	14,81
VDE 9: ABS Leipzig–Dresden; 3. Baustufe Riesa(e)–Dresden-Neustadt(a)	21,17
ZBA Halle	0,12
Gesamt Ausgaben 2009	1.118,07
zzgl. Zahlung aus Verwendungsnachweis 2007	7,47
abzgl. Forderung Schiene aus NdB per 12/2009 (in 2010 abgerufen)	-21,14
Gesamt Mittelabruf 2009	1.104,40

Investitionen in die Bundeswasserstraßen im Jahr 2009

Im Jahr 2009 wurden folgende Beträge in die Bundeswasserstraßen investiert:

	Ist (in Mio. Euro)
Nord-Ostsee-Kanal	34,08
Unter- und Außenelbe	0,72
Ostsee	12,40
Nordsee	11,26
Außen- und Unterweser	27,95
Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal	25,65
Mittel- und Oberweser	2,40
Westdeutsches Kanalnetz	99,12
Rhein	10,51
Mosel, Saar, Lahn	24,21
Neckar	22,84
Main	47,40
Donau, Main-Donau-Kanal	22,61
Projekt 17 VDE	85,02
Elbe-Lübeck-Kanal, Müritz-Elde-WaStr.	4,62
Havel-Oder-WaStr., Obere Havel-WaStr., Havel-Kanal nördl. Wustermark	10,19
Spree-Oder-WaStr. einschl. Berliner WaStr., Nebengewässer, Oder	0,81
Summe Abruf	441,79
zum Jahresende durchgeführte Umbuchung zur Straße	0,03
Gesamtabruf lt. Kasse	441,82

