

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2011

#### Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Bereich Infrastruktur</b> .....	1
1.1 Finanzmanagementsystem .....	1
1.2 Finanzsteuerung .....	1
<b>2 Bereich Öffentlich Private Partnerschaften</b> .....	2
2.1 Begleitung der A-Modelle im Bundesfernstraßenbau .....	2
2.2 Weitere Aufgaben im Rahmen von ÖPP	3
<b>3 Weiterentwicklung der Gesellschaft</b> ...	3
<b>Anlage</b> .....	4

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) wurde entsprechend dem Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz vom BMVBS mit der Verteilung des Mautaufkommens und der Übernahme von Aufgaben im Rahmen der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung privatwirtschaftlicher Projekte im Verkehrsbereich beauftragt.

Durch die VIFG wird die im Bundesfernstraßenmautgesetz geregelte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gewährleistet und Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung geschaffen.

Mit dem Bundeshaushalt 2011 wurde der erste Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Straße eingeleitet. Seither werden die verfügbaren Mauteinnahmen ausschließlich zur Verbesserung der Infrastruktur der Bundesfernstraßen verwendet.

#### 1 Bereich Infrastruktur

Für das Jahr 2011 waren im Bundeshaushalt insgesamt Mauteinnahmen von rd. 4 637 Mio. Euro veranschlagt. Wegen der konjunkturellen Lage kam es im Jahr 2009 zu Mindereinnahmen bei der Maut, wodurch die Ausgaben um rd. 95 Mio. Euro über den Einnahmen lagen und im Jahr 2011 eingespart werden mussten.

Für die Bundesfernstraßen standen damit nach Abzug der Kosten für das System sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes insgesamt rd. 3 211 Mio. Euro zur Verfügung. Davon waren 50 Mio. Euro zu erwartende Mauteinnahmen aus 4-streifigen Bundesstraßen vom BMF gesperrt.

Die mit den Mitteln finanzierten Maßnahmen waren im Bundeshaushalt, Kapitel 1202, Titelgruppe 05, veranschlagt.

#### 1.1 Finanzmanagementsystem

Durch das von der VIFG entwickelte Finanzmanagementsystem (FMS) werden

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

ermöglicht.

Mit dem FMS hat die VIFG ein Instrument für das Monitoring von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen entwickelt, das auf der Grundlage einer projekt- bzw. maßnahmenbezogenen Darstellung die Ausgaben der Auftragsverwaltungen der Länder für die Bundesfernstraßen abbildet.

Ende des Jahres 2011 waren in den Auftragsverwaltungen der Länder insgesamt 330 Hauptnutzer an das FMS ange-

geschlossen, inkl. der Stellvertreter waren damit 573 Nutzungsberechtigungen vergeben.

## 1.2 Finanzsteuerung

Die VIFG kann mit dem FMS aus allen zur Verfügung stehenden Daten Prognoseangaben seitens der Auftragsverwaltungen plausibilisieren. Damit ermöglicht das FMS, Abweichungen gegenüber dem geplanten Mittelabfluss rechtzeitig zu erkennen und konkrete Daten für eine Entscheidungsfindung sowohl auf der Ebene des Bundes als auch auf der Ebene der Auftragsverwaltungen bereitzustellen. Um die tatsächliche Bedarfssituation berücksichtigen zu können, steht die VIFG in ständigem Kontakt zum Bereich Straße.

Die im Jahr 2011 geplanten Mauteinnahmen von 4 637 Mio. Euro blieben um rd. 160 Mio. Euro hinter den Erwartungen zurück. Insgesamt sind im Jahr 2011 rd. 4 477 Mio. Euro vereinnahmt worden. Durch eine Mindeinanspruchnahme der Systemkosten wurde das Defizit reduziert.

Im Gegensatz zu den Vorjahren wurden die für Maßnahmen der Harmonisierung (Ausgleich Kfz-Steuer ausfall, Innovationsprogramm, Aus- und Weiterbildung, De-Minimis) vorgesehenen Mittel fast vollständig verausgabt.

Durch Rückzahlungen aus der Verwendungsprüfung bei der Schiene sowie aus nicht in Anspruch genommenen Systemkosten standen zusätzliche Mittel zur Verfügung, sodass insgesamt ein Betrag in Höhe von 3 311,5 Mio. Euro aus der Maut in die Bundesfernstraßen geflossen ist. Auf die Bundesautobahnen entfällt hiervon ein Anteil von 2 727,6 Mio. Euro.

Die Verwendung stellt sich wie in der Tabelle unten dar, Angaben in Mio. Euro.

Aus der Anlage ist die Aufteilung der Mittel auf die Länder getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen ersichtlich.

## 2 Bereich Öffentlich Private Partnerschaften

Die VIFG betreut auf der Grundlage des VIFGG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und berät das BMVBS bei der Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante ÖPP (ÖPP: Öffentlich Private Partnerschaft) in konzeptioneller und systematischer

Hinsicht weiter. Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerks von Bund und Ländern ist die Gesellschaft als Kompetenzzentrum des Bundes Ansprechpartner für alle Fragestellungen im Zusammenhang mit ÖPP-Projekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.

Die Kernkompetenzen der VIFG liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung.

### 2.1 Begleitung der A-Modelle im Bundesfernstraßenbau

Vom BMVBS wurde eine erste Staffel von A-Modellen im Bundesfernstraßenbau – den so genannten Pilotprojekten – aufgelegt. Für diese vier Piloten wurden die Konzessionen geschlossen, zwei Strecken sind bereits unter Verkehr, die übrigen befinden sich im Bau. Im Jahr 2011 hat die VIFG für diese Maßnahmen das Vertragsmanagement als nachgelagerte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Vertrags- und Wirtschaftlichkeitscontrolling) auf Basis der Angaben der Länder und in Abstimmung mit dem BMVBS durchgeführt.

Der Schwerpunkt der Projektbetreuung und des Projektmanagements der VIFG lag auch im Jahr 2011 bei den Vorhaben der zweiten Staffel von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau.

So wurden die Vergabeverfahren für die Maßnahmen A 8, Ulm–Augsburg–West, und A 9, Hermsdorf–Schleiz, begleitet. Für beide Projekte hat die VIFG die Vorbereitung und inhaltliche Betreuung der Vertragsverhandlungen mit bearbeitet und in der Lenkungsgruppe sowie weiteren Bearbeitungsgruppen zur Vergabe der Vorhaben mitgearbeitet. Die Lenkungsgruppe legt die Verhandlungspositionen fest, bewertet die erreichten Ergebnisse und trifft Entscheidungen über die Ausgestaltung der Verträge. Bei der Vorbereitung und Durchführung der Vergaben hat die VIFG Aufgaben bei der Bewertung der Angebote und insbesondere die Leitung der Wertungsgruppe Finanzierung übernommen.

Für ein weiteres Projekt der zweiten Staffel der Betreibermodelle – die A 7, Bordschholm–Hamburg – wurde Ende 2011 das Vergabeverfahren mit der europaweiten Veröffentlichung begonnen. Die VIFG hat im Auftrag des BMVBS an der Vorbereitung und Strukturierung des Vorhabens und an der Erstellung der Vergabeunterlagen, ins-

Zweck	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Gesamt
Bedarfsplan	1.144,8	391,8	1.536,6
Erhaltung	1.018,7	174,4	1.193,1
ÖPP	101,4	-	101,4
Um-/Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutz	293,5	-	293,5
Verkehrseinrichtungen/-anlagen	96,3	-	96,3
Zweckausgabepauschale	72,9	17,7	90,6
<b>Summe</b>	<b>2.727,6</b>	<b>583,9</b>	<b>3.311,5</b>

besondere im Bereich Finanzierung, mitgewirkt. Ebenso hat sie an der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für diese Maßnahme mitgearbeitet.

## **2.2 Weitere Aufgaben im Rahmen von ÖPP**

Die VIFG hat an der weiteren Prüfung von Vorhaben nach dem F-Modell im Bundesfernstraßenbereich mitgewirkt. Bei der Projektvorbereitung der geplanten F-Modelle Alaufstieg und Elbquerung hat sie im Auftrag des BMVBS im Rahmen der Eignungsabschätzung verschiedene Realisierungsvarianten analysieren lassen und das Projektmanagement und die Beratersteuerung in Abstimmung mit dem BMVBS beim Projekt Alaufstieg durchgeführt.

Im Zuge der Vorbereitung von weiteren Vorhaben für die Schaffung von zusätzlichen Lkw-Parkständen neben den Bundesautobahnen wurde das BMVBS durch die VIFG bei Fragen zur Wirtschaftlichkeit, zur Umsetzung eines Eignungstests und mit Muster-/Beispiel-Vergabedokumenten für die Ausschreibung von Parkständen unterstützt.

Auch im Jahr 2011 hat sich die VIFG an der niederländisch/französischen Initiative für einen fachbezogenen Erfahrungsaustausch verschiedener europäischer Länder mit ÖPP-Betreibermodellen im Straßensektor beteiligt. Dabei hat die Gesellschaft die Leitung der Arbeitsgruppe „Finanzierung/Wirtschaftlichkeit“ übernommen. Ebenfalls auf EU-Ebene hat die VIFG kontinuierlich Erfahrungsaustausche durchgeführt, dabei standen die Kontakte zur EPEC (European PPP-Expertise Center) und der EIB im Mittelpunkt. Die Ergebnisse dieser Erfahrungsaustausche fließen direkt in die aktuelle Projektentwicklung und -realisierung ein.

## **3 Weiterentwicklung der Gesellschaft**

Der Koalitionsvertrag für die geltende Legislaturperiode sieht die Weiterentwicklung der VIFG mit der Prüfung der Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße inkl. der direkten Zuweisung der Maut an die Gesellschaft sowie der Herstellung ihrer Kreditfähigkeit in begrenztem Umfang vor.

**Anlage**

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

**Investitionen aus Mautmitteln in die Bundesfernstraßen im Jahr 2011**

– Mio. Euro –

<b>Auftragsverwaltung</b>	<b>Bundesautobahnen</b>	<b>Bundesstraßen</b>	<b>Summe</b>
Baden-Württemberg	276,7	129,5	406,2
Bayern	466,9	69,7	536,6
Berlin	47,9	0,0	47,9
Brandenburg	106,0	19,8	125,8
Bremen	26,3	0,6	26,9
Hamburg	100,7	0,4	101,1
Hessen	248,6	98,4	347,0
Mecklenburg-Vorpommern	37,3	12,2	49,5
Niedersachsen	252,3	52,5	304,8
Nordrhein-Westfalen	522,6	15,3	537,9
Rheinland-Pfalz	159,3	86,7	246,0
Saarland	35,7	2,1	37,8
Sachsen	118,9	13,5	132,4
Sachsen-Anhalt	36,3	45,8	82,1
Schleswig-Holstein	87,0	0,9	87,9
Thüringen	58,1	36,5	94,6
DEGES	147,0	0,0	147,0
<b>Summe</b>	<b>2.727,6</b>	<b>583,9</b>	<b>3.311,5</b>
<b>relativer Anteil</b>	<b>82,4%</b>	<b>17,6%</b>	<b>100,0%</b>