

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2012

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 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

Die im Jahr 2012 veranschlagten Mauteinnahmen in Höhe von 4.610 Mio. Euro blieben um rd. 248 Mio. Euro hinter den Erwartungen zurück. Insgesamt sind im Jahr 2012 Mautmittel in Höhe von rd. 4.362 Mio. Euro vereinnahmt worden. Hinzu kam ein Mautguthaben von rd. 205 Mio. Euro nicht in Anspruch genommener Mittel aus dem Haushaltsjahr 2010.

Unter Berücksichtigung der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) wegen der zu erwartenden Mautmindereinnahmen auch in Verbindung mit der verspäteten Einführung der Maut auf Bundesstraßen ausgebrachten qualifizierten Sperre und der für erwartete Mehrausgaben im Rahmen der Harmonisierung zurückbehaltenen Mittel, wurde der VIFG – nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes – ein Betrag von 3.245 Mio. Euro zugewiesen.

Durch Mittelausgleiche (geringere Nachfrage nach Harmonisierungsmitteln, nicht vollständiger Abruf der Betreibervergütung) sowie der Aufhebung der o.g. Haushaltssperre konnte – trotz geringer als geplant ausgefallenen Mauteinnahmen – ein Betrag von knapp 3.485 Mio. Euro über die VIFG in die Bundesfernstraßen fließen.

Die im Jahr 2012 über die VIFG erfolgten Zahlungen für Maßnahmen an Bundesfernstraßen teilen sich folgendermaßen auf:

Zahlungen über die VIFG für Maßnahmen an Bundesfernstraßen in Jahr 2012

– in Mio. Euro –

Zweck	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Gesamt
Bedarfsplan	776	402	1.178
Erhaltung	1.207	356	1.563
ÖPP	177	-	177
Um-/Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutz	330	-	330
Verkehrseinrichtungen/-anlagen	108	-	108
Betriebsdienst	36	-	36
Zweckausgabenpauschale	71	22	93
Summe	2.705	780	3.485

Damit flossen 78 Prozent der Ausgaben in Projekte an Bundesautobahnen und 22 Prozent in Projekte an Bundesstraßen. Die mit diesen Mitteln finanzierten Maßnahmen sind im Bundeshaushalt 2012, Kapitel 1209, Titelgruppe 01, veranschlagt.

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 2012 belief sich die Zahl der in den Straßenbauverwaltungen der Länder an das FMS angeschlossenen Hauptnutzer auf über 300. Aufgrund von Stellvertreterregistrierungen waren bis zum Ende des Jahres 2012 insgesamt rund 550 Nutzungsberechtigungen zu verzeichnen.

1.2 Maßnahmenstatistik

Im Jahr 2012 waren im FMS 2.226 Straßenbaumaßnahmen erfasst. Diese verteilten sich auf 1.666 Einzelmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 2.134,4 Mio. Euro (63 Prozent) und 560 Globalmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 1.258 Mio. Euro (37 Prozent). Letztere sind Maßnahmen mit einem genehmigten Kostenvolumen unter der Einzelveranschlagungsgrenze im Bundeshaushalt. Für Erhaltungsmaßnahmen liegt diese Kostengrenze z. B. bei 5 Mio. Euro.

1.3 Weiterentwicklung des FMS

Das FMS wurde 2012 auf Basis einer im Vorjahr durchgeführten Analyse und Bewertung grundsätzlich überarbeitet. Das neue System bietet folgende Vorteile:

- Erweiterte Budgetierungsmöglichkeiten, die mehr Transparenz über die Verwendung der gezahlten Nutzerentgelte schaffen,
- erweiterte Berichtsmöglichkeiten für Bund und Länder; beispielsweise tagesaktuelle Übersichten der Mittelverwendung nach Maßnahme, Bundesland, Amt oder Zeitraum,
- erhöhte Systemstabilität und hohe Datensicherheit,
- Zukunftsfähigkeit (z.B.: einheitlicher europäischer Zahlungsverkehr).

2. Bereich Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP)

Auf Basis des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (VIFGG) begleitet die Gesellschaft projektorientiert die Umsetzung von Betreibermodellen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und berät das BMVBS bei der konzeptionellen und systematischen Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante ÖPP.

Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerkes von Bund und Ländern ist die Gesellschaft als Kompetenzzentrum des Bundes Ansprechpartnerin für Fragen im Zusammenhang mit ÖPP-Verkehrsinfrastrukturprojekten; die Kernkompetenzen der VIFG liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung.

2.1 Begleitung von Projekten im Bundesfernstraßenbau

Gemäß dem zwischen der VIFG und dem BMVBS abgestimmten Arbeitsprogramm bestand im Jahr 2012 der Schwerpunkt der Projektbetreuung im Bereich der zweiten Staffel von Betreibermodellen. Hierzu gehört die Mitarbeit an der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Betreibermodell-Projekt A 7 in Niedersachsen. In dem Bereich der A-Modell-Pilotprojekte hat die VIFG auch das Vertragsmanagement als nachgelagerte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Vertrags- und Wirtschaftlichkeitscontrolling) durchgeführt. Des Weiteren hat die VIFG bei der Erarbeitung eines Konzepts für die im Vergabeverfahren zu stellenden Anforderungen an die Angebote im Zusammenhang mit der im Dezember 2011 begonnenen Ausschreibung des ÖPP-Projekts BAB A 7 zwischen Bordesholm und Hamburg, bei dem erstmalig die Möglichkeit besteht, Projekt-Anleihen (Project Bonds) für die Finanzierung zu nutzen, mitgewirkt. Mit der im Jahre 2011 von der Europäischen Kommission beschlossenen Europa 2020 Projektanleihen-Initiative möchte die EU TEN-Projekte unterstützen.

Im Bereich F-Modell haben die VIFG bzw. das BMVBS im Geschäftsjahr 2012 Eignungsprüfungen unterschiedlicher Modellvarianten für das Projekt Alaufstieg (Baden-Württemberg) vornehmen lassen.

2.2 Weitere Aufgaben

Die im Auftrag des BMVBS durchgeführte Untersuchung privatwirtschaftlicher Realisierungsmöglichkeiten des Schienenprojekts ABS 38 München–Mühdorf–Freilassing (zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung) bildete einen weiteren Arbeitsschwerpunkt der VIFG. Sie erstellte ein Finanzmodell, das die Lebenszykluskosten des Projektes und die entsprechende Haushaltsbelastung bei konventioneller Beschaffung und bei einer ÖPP-Realisierung ermittelte.

Die im Jahr 2009 begonnene Berichterstattung der VIFG zur Finanzmarktkrise wurde 2012 fortgeführt. 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 2012 hat sich die VIFG an der niederländisch/französischen Initiative für einen fachbezogenen Erfahrungsaustausch verschiedener europäischer Länder mit ÖPP-Betreibermodellen im Straßensektor beteiligt. Schwerpunktthema war u. a. die Integration der EU 2020 Projektanleihen-Initiative in die Vergabeverfahren.

3. Weiterentwicklung der VIFG

Seit 2012 werden im Bundeshaushalt (Epl. 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 2012**

– in Mio. € –

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

Auftragsverwaltung	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Summe
Baden-Württemberg	231,0	171,1	402,1
Bayern	521,2	109,4	630,6
Berlin	41,4	-	41,4
Brandenburg	90,2	50,1	140,3
Bremen	27,6	0,3	27,9
Hamburg	90,5	-	90,5
Hessen	324,0	115,6	439,6
Mecklenburg-Vorpommern	28,3	33,4	61,7
Niedersachsen	256,9	47,7	304,6
Nordrhein-Westfalen	466,4	47,2	513,6
Rheinland-Pfalz	160,4	81,3	241,7
Saarland	31,8	14,0	45,8
Sachsen	102,2	39,9	142,1
Sachsen-Anhalt	50,9	38,0	88,9
Schleswig-Holstein	98,2	2,8	101,0
Thüringen	59,0	29,4	88,4
DEGES	124,8	-	124,8
Summe	2.704,8	780,2	3.485,0
relativer Anteil	77,6 %	22,4 %	100,0 %