

**Unterrichtung
durch die Bundesregierung**

**Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastruktur-
finanzierungsgesellschaft im Jahr 2010**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Bereich Infrastrukturfinanzierung	1
1.1 Finanzmanagementsystem (FMS)	1
1.2 Finanzsteuerung	2
1.3 Weitere Aufgaben der VIFG	2
2 Bereich ÖPP	2
2.1 Begleitung von A-Modellen im Bundes- fernstraßenbau	2
2.2 Weitere Aufgaben im Bereich ÖPP	3
3 Weiterentwicklung der VIFG	3
Anlage	4

Entsprechend dem § 3 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes (VIFGG) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die im Jahr 2003 gegründete Gesellschaft mit der

- Verteilung des Aufkommens aus der Lkw-Maut auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sowie
- Übernahme von Aufgaben im Rahmen der Umsetzung privatwirtschaftlicher Projekte im Verkehrsbereich

beauftragt.

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) stellt damit die Zweckbindung der Mauteinnahmen sicher und schafft Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung. Mit dem verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleich, der mittlerweile ebenfalls im konventionellen Bereich möglich ist, kann die VIFG flexibel den effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel steuern.

Als ÖPP-Kompetenzzentrum und Teil des föderalen Kompetenznetzwerks Verkehr unterstützt die VIFG maßgeblich die Umsetzung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) im Verkehrsbereich.

1 Bereich Infrastrukturfinanzierung

Von den im Jahr 2010 veranschlagten Mauteinnahmen von 4 870 Mio. Euro war nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes ein Anteil von rd. 3 503 Mio. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur geplant.

Die Mittel teilten sich unter Berücksichtigung der vom Bundesministerium für Finanzen (BMF) ausgebrachten Sperre von 200 Mio. Euro sowie von kleineren Umschichtungen zwischen den Verkehrsträgern (Mittelausgleiche aus den Vorjahren) folgendermaßen auf die Verkehrsträger auf:

Verkehrsträger	Sollansatz BHH 2010 Mio. €	Verfügbar in 2010 Mio. €
Straße	2.031,8	1.882,8
Schiene	1.050,9	1.031,9
Wasserstraße	420,4	388,4
Gesamt	3.503,1	3.303,1

Die einzelnen aus diesen Mitteln finanzierten Maßnahmen sind im Bundeshaushalt 2010 bei Kapitel 1202, Anlage 1, veranschlagt.

1.1 Finanzmanagementsystem (FMS)

Mit dem von der VIFG entwickelten und kontinuierlich optimierten FMS wurden

- die Bereitstellung der Mautmittel und deren Budgetierung,

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. Januar 2012 gemäß § 3 des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen.

- der Zahlungsverkehr im Rahmen des Abrufverfahrens sowie
 - die Finanzsteuerung
- ermöglicht.

Im Rahmen des FMS werden die tatsächlich entstandenen Kosten projektbezogen dargestellt.

An das System waren in den Auftragsverwaltungen der Länder sowie bei der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) Ende 2010 insgesamt 281 Nutzer im Straßenbau und im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 75 Nutzer angeschlossen. Für Investitionen in die Schienenwege des Bundes wurden die Mittel auf Anforderung der DB Netz AG bereitgestellt.

1.2 Finanzsteuerung

Mit den aus dem FMS gewonnenen Daten kann die VIFG Prognosen für den Mittelbedarf der einzelnen Verkehrsträger ableiten. Somit ist die VIFG in der Lage, Abweichungen vom geplanten Mittelabfluss zu erkennen und auf dieser Grundlage Vorschläge für verkehrsträgerübergreifende Mittelausgleiche zu unterbreiten. Damit der tatsächliche Bedarf berücksichtigt werden kann, steht die VIFG in engem Kontakt zu den Investitionsreferaten im BMVBS.

Im Jahr 2010 waren Mauteinnahmen von 4 870 Mio. Euro veranschlagt. Auf Grund der konjunkturellen Lage wurde dieses Ziel um rd. 360 Mio. Euro unterschritten. Durch geringere Ausgaben bei den Betreiberkosten und bei der Harmonisierung konnte das Defizit beim Mautaufkommen kompensiert werden, sodass die Investitionsausgaben, trotz der vom BMF ausgebrachten Sperre von 200 Mio. Euro, lediglich um einen Betrag von 50 Mio. Euro unter der Haushaltsveranschlagung (3 503 Mio. Euro) blieben.

Nach Jahresabschluss und Aufstellung der so genannten Mautnebenrechnung ergab sich entsprechend der n + 2-Regelung ein ins Jahr 2012 übertragbarer Betrag von knapp 205 Mio. Euro.

Folgende Mittel wurden für die Infrastruktur bereitgestellt:

Verkehrsträger	Ausgaben durch VIFG in Mio. €
Straße	2.041,4
Schiene	1.031,9
Wasserstraße	379,8
Gesamt	3.453,1

In der Anlage zum Bericht ist die Verwendung der Mautmittel im Jahr 2010 für die Straße nach Ländern, für die Schiene nach Projekten sowie für die Wasserstraße nach den einzelnen Wasserstraßen aufgliedert dargestellt.

Ab dem Jahr 2011 fließen in einem ersten Schritt zur Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße die Mauteinnahmen nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes vollständig in die Bundesfernstraßen.

Die VIFG hat hierfür im Jahr 2010 die im FMS erforderlichen strukturellen Anpassungen vorgenommen. Dabei lag besonderes Augenmerk auf den drei Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen, für die erstmalig ab 2011 Investitionen in die Bundesfernstraßen über die VIFG finanziert werden.

1.3 Weitere Aufgaben der VIFG

Basierend auf dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom Juni 2005 hat das BMVBS mit der DB Netz AG ein Berichtsformat und ein Verfahren für quartalsweise vorzulegende Monitoringberichte erarbeitet. Im Auftrag des BMVBS wertet die VIFG seit 2008 die Berichte in Form einer Daten- und Plausibilitätsprüfung aus.

Die VIFG hat den Bericht zum letzten Mal für das III. Quartal 2010 angefertigt, nunmehr erstellt BMVBS die Berichte wieder selbst.

2 Bereich ÖPP

Auf der Grundlage des VIFGG unterstützt die VIFG das BMVBS zum einen bei der Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und zum anderen bei der Weiterentwicklung der Beschaffungsvariante ÖPP (konzeptionell und operativ).

Innerhalb des föderalen Kompetenznetzwerks von Bund und Ländern ist die VIFG als Kompetenzzentrum des Bundes für ÖPP im Verkehrswesen Ansprechpartner für Fragestellungen in diesem Bereich.

Auch im Jahr 2010 lagen die Kernkompetenzen der VIFG bei den Schwerpunkten Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung.

2.1 Begleitung von A-Modellen im Bundesfernstraßenbau

Im Jahr 2008 hat das BMVBS die zweite Staffel der A-Modelle im Bundesfernstraßenbau verkündet. Die VIFG unterstützte das BMVBS – wie bereits auch in den Vorjahren – im Rahmen ihres Projektmanagements. So war die VIFG vor allem bei der finanzierungstechnischen Auswertung der Angebote und an der Beantwortung von Bieterfragen im Teil Finanzierung für das im Jahr 2009 gestartete Vergabeverfahren auf der A 8, Ulm–Augsburg-West, beteiligt. Darüber hinaus hat sie das Vergabeverfahren des Projekts A 9, Triptis–Schleiz (Landesgrenze TH/BY), begleitet.

Für beide Projekte hat die VIFG die Vertragsverhandlungen punktuell mit vorbereitet und in der Lenkungsgruppe sowie weiteren Bearbeitungsgruppen zur Vergabe mitgewirkt. In der Lenkungsgruppe werden die Verhandlungspositionen festgelegt, die erreichten Ergebnisse bewertet und Entscheidungen über die Ausgestaltung der Verträge

getroffen. Bei der Vorbereitung und Durchführung der Vergaben übernimmt die VIFG die o. g. Aufgaben bei der Bewertung der Angebote und die Leitung der Wertungsgruppe Finanzierung.

Die VIFG war ebenfalls an der Erstellung der vorläufigen sowie endgültigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die beiden genannten Maßnahmen beteiligt.

An der Vorbereitung der übrigen Projekte der zweiten Staffel wirkt die VIFG ebenfalls punktuell aktiv mit.

BMVBS hat im Jahr 2010 die juristische, technische und finanztechnische Begleitung der A-Modell-Projekte der zweiten Staffel neu ausgeschrieben. Die VIFG hat das BMVBS bei der Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens im Bereich ihrer Kernkompetenz (Finanzierung) unterstützt. Die Arbeiten der VIFG erfolgten entsprechend der Projektvorgaben und der Zeitplanung des BMVBS.

Die im Jahr 2009 begonnenen Arbeiten im Zusammenhang mit der steuerrechtlichen Diskussion über die Auslegung der Zinsschranke bei den A- und F-Modellen wurden durch die VIFG weitergeführt. Sie hat für das BMVBS die rechtlichen und modellspezifischen Kernpunkte aufbereitet.

2.2 Weitere Aufgaben im Bereich ÖPP

Die VIFG hat an der Projektvorbereitung des BMVBS und der Länder für die möglichen F-Modell-Projekte Weserquerung, Alaufstieg und Elbquerung sowie an der Entwicklung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für F-Modelle allgemein und im Speziellen für die A 281 mitgewirkt.

Weiterhin hat die VIFG das BMVBS bei der Entwicklung und Vorbereitung von neuartigen Beschaffungsansätzen für die Schaffung von zusätzlichen Lkw-Parkständen an Bundesautobahnen unter Einbindung privater Investoren begleitet. Sie hat hier die Klärung der Anforderungen an

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen maßgeblich mit unterstützt sowie betriebswirtschaftliche Fragestellungen bearbeitet.

Im Auftrag des BMVBS betreute die VIFG das kommunale ÖPP-Pilotprojekt im Straßenbau der Stadt Brandenburg im Land Brandenburg. In diesem Zusammenhang hat die VIFG im Februar 2010 eine Informationsveranstaltung „Pionierprojekte für Straßenbau und -erhaltung“ organisiert, um den Erfahrungsaustausch zum Thema ÖPP im Kommunal- und Landstraßenbereich weiter zu forcieren. Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme im Rahmen der ÖPP-Initiative der Bundesregierung. Die Arbeiten wurden im Jahr 2010 abgeschlossen.

Auch im Jahr 2010 hat sich die VIFG an der niederländisch/französischen Initiative für einen fachbezogenen Erfahrungsaustausch verschiedener europäischer Länder zu ÖPP-Betreibermodellen im Straßenbau beteiligt. Dabei hat die Gesellschaft die Leitung der Arbeitsgruppe Finanzierung „Value for Money Test“ übernommen.

3 Weiterentwicklung der VIFG

Der Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode sieht die Weiterentwicklung der VIFG vor. Hierbei sollen u. a. die Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße sowie die Kreditfähigkeit der VIFG geprüft werden.

Mit dem Bundeshaushalt 2011 wurde ein erster Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Straße eingeleitet, indem das verfügbare Mautaufkommen ausschließlich den Bundesfernstraßen zugute kommt. Die VIFG hat in diesem Zusammenhang ein Konzept erarbeitet, um die kostenseitige Abbildung der Investitionen mit Mautmitteln für den Bereich Straße über das FMS zu ermöglichen.

Die Prüfung der Kreditfähigkeit der VIFG innerhalb der Bundesregierung ist aufgrund der Komplexität des Themas noch nicht abgeschlossen. Es sind vielfältige rechtliche, wirtschaftliche sowie haushalts- und finanzpolitische Aspekte abzuwägen.

Anlage**Investitionen in die Bundesfernstraßen im Jahr 2010**

Im Bereich der Bundesfernstraßen teilen sich die Investitionen aus der Maut in 2010 folgendermaßen auf die Länder auf:

Land*	Ist (Mio. €)
Baden-Württemberg	267,4
Bayern	383,0
Brandenburg	74,6
DEGES	18,1
Hessen	201,4
Mecklenburg-Vorpommern	40,7
Niedersachsen	205,4
Nordrhein-Westfalen	385,4
Rheinland-Pfalz	158,5
Saarland	22,9
Sachsen	86,8
Sachsen-Anhalt	60,7
Schleswig-Holstein	62,3
Thüringen	74,2
Gesamtausgabe über VIFG	2.041,4

* Die Stadtstaaten wurden bis Ende 2010 in die Mautfinanzierung nicht mit einbezogen.

Investitionen in die Schienenwege des Bundes im Jahr 2010**Verwendung der Mautmittel 2010 für die Schienenwege des Bundes**

Finanzierungsvereinbarung	Ist (Mio. €)
Aachen Hbf–Gr D/B, Buschtunnel , Bf. Stolberg	0,58
ABS 23 Kehl–Appenweier, POS Süd, 1. BS	8,39
ABS 23 Saarbrücken–Ludwigshafen, POS Nord 1. BS	8,03
ABS 23 Saarbrücken–Ludwigshafen POS Nord	13,31
ABS 46/2 Grenze D/NL Emmerich–Oberhausen BS1	9,17
ABS 5 Fulda–Frankfurt a. M., 3. BS	8,49
ABS 53 Löhne–BS–WOB, 1. BS, 2. BA	25,13
ABS Augsburg–Olching (–München)	23,06
ABS B-DD Fortführung StrAusbau 1. BS, 2. RS	3,76
ABS Berlin–Frankfurt/O.–Grenze D/PL	13,86
ABS Berlin–Dresden, ESTW Doberlug-Kirchhain	0,13
ABS Hamburg–Lübeck–Travemünde	10,55
ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL	0,21
ABS KA–S–N–L/DD: Sachsenmagistrale	1,29
ABS Paderborn–Chemnitz; EF-Glauchau 1. RS	0,35
ABS Paderborn–Chemnitz; Knoten Gera	11,08
ABS Paderborn–Chemnitz; NeiTech-Ausrüstung	-9,62
ABS/NBS Karlsruhe–Basel PFA 9.2 u. 9.3	0,94
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, 2. BS StA 9.1	12,25
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, KA–Rastatt	0,55
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Planungskosten	2,84
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, StA 7–8	1,27
Aus Abschn. Aachen–Grenze Erneuerung Buschtunnel	3,78
Ausbau Abschn. Stelle–Lüneburg (Lehrte-CUX)	40,57
Ausbau Knoten Chemnitz (ABS KA–S–N–L/DD)	19,80
Erweiterung KV-Terminal München-Riem	9,48
Knoten Berlin: Schienenanbindung BBI	113,62
Knoten Berlin: Umbau Bf. Ostkreuz	4,94
Knoten Erfurt: 2. BS Umbaubereich Pbf.	4,54
Knoten Frankfurt/M: FFM–Sportfeld	5,24
Knoten Halle/Leipzig, 1. Baustufe	21,64
Nürnberg Hfn. Neubau 2. Umschlg.modul 1. BS	4,01
Planung RRX: DU–D, Knoten K, Knoten DO	2,59

noch Verwendung der Mautmittel 2010 für die Schienenwege des Bundes

Finanzierungsvereinbarung	Ist (Mio. €)
Planungsvereinbarung Schienenanbindung FBQ	0,41
SV 17/2001: Rahmenplanung Rbf. 2. Stufe	3,50
SV 3/2009 EKrG §§ 3, 13 (Bedarfsplan)	6,24
SV 3/2010 EKrG §§ 3, 13 (Bedarfsplan)	0,40
SV Rest 2009: Restmaßnahmen Bedarfsplan	8,92
SV: Restmaßnahmen Bedarfsplan	0,15
VDE 1, 2 und 4	0,09
VDE 4: ABS Hannover–Lehrte	0,53
VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, NBS Ebensfeld–Erfurt	263,04
VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, ABS Nürnberg–Ebensfeld	31,16
VDE 8.1.2 ABS Nürnberg–Ebensfeld	0,34
VDE 8.2 NBS Erfurt–Leipzig/Halle TA Erfurt–Halle/Gröbers	298,47
VDE 8.2: Südanbindung Halle, PA 2.6	2,07
VDE 9 ABS Leipzig–Dresden; 3. BS Riesa–Dresden-Neustadt	38,93
VDE 9 ABS Leipzig–Dresden, 2. BS	7,06
Gesamt Ausgaben 2010	1.037,14
Abzüglich Zahlung von Schiene aus Verwendungsnachweis 2007	-17,69
zuzüglich Zahlung an Schiene aus Verwendungsnachweis 2008	4,40
zuzüglich Zahlung an Schiene aus NdB per 12/2009	16,72
Abzüglich Delta aus NdB 12/2010 und Abruf per 12/2010 vor Verwendungsnachweis 2010	-8,64
Gesamt Mittelabruf 2010	1.031,93

Investitionen in die Bundeswasserstraßen im Jahr 2010

Im Jahr 2010 wurden folgende Beträge in die Bundeswasserstraßen investiert:

Bundeswasserstraße	Ist Mio. €
Nord-Ostsee-Kanal	30,66
Unter- und Außenelbe	15,71
Ostsee	0,46
Nordsee	26,40
Außen- und Unterweser	18,49
Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal	13,20
Mittel- und Oberweser	18,05
Westdeutsches Kanalnetz	63,38
Rhein	14,05
Mosel, Saar, Lahn	16,97
Neckar	13,92
Main	38,16
Donau, Main-Donau-Kanal	17,83
Projekt 17 VDE	80,71
Elbe-Lübeck-Kanal, Müritz-Elde-WaStr.	1,99
Havel-Oder-WaStr., Obere Havel-WaStr., Havel-Kanal nördl. Wustermark	6,06
Spree-Oder-WaStr. einschl. Berliner WaStr., Nebengewässer, Oder	3,73
Summe Abruf	379,77

