

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Bericht über die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft im Jahr 2017

#### I. Einleitung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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.

Aufgrund des am 28. Dezember 2015 verkündeten „Ersten Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes“ bewirtschaftet die VIFG seit dem 1. Januar 2016 neben dem Gebührenaufkommen aus der Lkw-Maut sämtliche Haushaltsmittel des Bundesfernstraßenbaus mit Ausnahme der zentral bewirtschafteten Mittel im BMVI.

Gemäß Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) begleitet die VIFG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) und vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte in der Verkehrsweginfrastruktur konzeptionell und systematisch weiter. Als Kompetenzzentrum des Bundes für „ÖPP im Verkehrssektor“ ist die VIFG Ansprechpartner für alle Fragestellungen im Zusammenhang mit ÖPP-Projekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.

#### II. Infrastrukturfinanzierung und Bewirtschaftung

##### A. Bewirtschaftung der Haushaltsmittel für den Bundesfernstraßenbau

Insgesamt wurden Haushaltsmittel (inklusive Mautmittel) für den Bau, Erhalt und Betrieb der Bundesfernstraßen von rd. 8,1 Mrd. Euro über das Finanzmanagementsystem der VIFG im Jahr 2017 verausgabt; veranschlagt waren im Bundeshaushaltsplan rd. 7,8 Mrd. Euro.<sup>1</sup> Die Steigerung des Ausgabenvolumens gegenüber 2016 ist neben der Erweiterung der Aufgaben der VIFG im Wesentlichen auf die Ausweitung der Investitionsmittel im Rahmen des Investitionshochlaufes zurückzuführen. Die Aufteilung der im Jahr 2017 über die VIFG erfolgten Zahlungen für Maßnahmen an Bundesfernstraßen ist in Tabelle 1 dargestellt. Von den für die

<sup>1</sup> Die Mehrausgabe von 0,3 Mrd. Euro bei den für den Straßenbau insgesamt veranschlagten Haushaltsmitteln ergeben sich aus zusätzlichen EU-Mitteln sowie verkehrsträgerübergreifenden Mittelausgleichen.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. August 2018 gemäß § 3 des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes.

Bundesfernstraßen verausgabten Mitteln flossen rd. 62 Prozent den Bundesautobahnen zu. Für Bedarfsplanmaßnahmen wurden ca. 22 Prozent dieser Mittel eingesetzt.

Die VIFG ist als Teil des Forderungsmanagements ebenfalls zuständig für den debitorischen Zahlungsverkehr. Hierzu zählen im Wesentlichen die Zuordnung und Buchung von Zahlungseingängen, die Zahlläufe, die Kontoauszugsverarbeitung sowie die Durchführung des vorgerichtlichen Mahnwesens.

Tabelle 1

**Über das FMS der VIFG verausgabte Haushaltsmittel<sup>2</sup> nach Bundesfernstraßen  
und Zweckbestimmung im Jahr 2017<sup>3</sup>**

| Zweck   | Bundesautobahnen | Bundesstraßen  | Gesamt         |
|---|------------------|----------------|----------------|
|   | in Mio. €        |                |                |
| Bedarfsplan   | 1.045,3          | 721,6          | 1.766,9        |
| Erhaltung   | 2.763,5          | 1.363,3        | 4.126,8        |
| Um-/Ausbau, Rastanlagen,<br>Lärmschutz              | 251,1            | 242,9          | 494,0          |
| Verkehrseinrichtungen und<br>Verkehrsanlagenanlagen | 105,1            | 6,1            | 111,2          |
| Sonstige  | 109,0            | 161,6          | 270,6          |
| Nicht-investive Ausgaben                            | 726,2            | 530            | 1.256,2        |
| <b>Summe</b>  | <b>5.000,2</b>   | <b>3.025,5</b> | <b>8.025,7</b> |

Im Jahr 2017 betragen die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut rd. 4.654 Mio. Euro. Im Vergleich zu den veranschlagten Einnahmen von 4.661 Mio. Euro ergab sich eine Mindereinnahme von rd. 7 Mio. Euro. Gegenüber dem Vorjahr sind die Mauteinnahmen um rd. 50 Mio. Euro gestiegen.

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut werden zweckgebunden zur Finanzierung von Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen verwendet. Nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes standen im Jahr 2017 durch die Lkw-Maut gedeckte Ausgaben für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen von rd. 3, 2 Mrd. Euro zur Verfügung.

## B. Maßnahmenstatistik

Ende 2017 waren im FMS 5.400 Straßenbaumaßnahmen erfasst. Mit 3.562 entfallen dabei rd. 66 Prozent auf Einzelmaßnahmen mit einem Gesamtausgabevolumen von 4.433 Mio. Euro. Die übrigen 1.824 Maßnahmen wurden als Globalmaßnahmen<sup>4</sup> erfasst. Auf sie entfielen im Jahr 2017 rd. 2.322 Mio. Euro des Gesamtausgabevolumens.

## C. Finanzmanagementsystem (FMS)

Das FMS der VIFG dient der technischen Durchführung des Zahlungsverkehrs für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen. Es basiert auf einer betriebswirtschaftlich orientierten „Enterprise Resource Planning“-Software von SAP.

<sup>2</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>3</sup> Die Tabelle enthält die verausgabten Haushaltsmittel für die Bundesfernstraßen. Bei 3,3 Mio. Euro ist eine eindeutige Zuordnung zu einer Bundesfernstraßenkategorie nicht möglich; weitere rd. 90 Mio. Euro hat die VIFG im Rahmen ihrer Aufgaben für andere Straßen verausgabt. Hierzu zählen u. a. bestimmte Landes- und Gemeindestraßen. In Summe ergeben sich die vorgenannten rd. 8,1 Mrd. Euro an verausgabten Mitteln.

<sup>4</sup> Maßnahmen mit einem genehmigten Kostenvolumen unterhalb einer bestimmten Kostengrenze werden als „Globalmaßnahmen“ in das FMS aufgenommen. Für Erhaltungsmaßnahmen liegt diese Kostengrenze bspw. bei 3 Mio. Euro, für Tank- und Rastanlagen bei 1 Mio. Euro.

Zu den wesentlichen Aufgaben im Rahmen des Regelbetriebes der Bewirtschaftung der Mittel im Bundesfernstraßenbau zählen die Abbildung der Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen in einem Rechnungswesen-System, die Durchführung des kreditorischen und debitorischen Zahlungsverkehrs, die Abbildung der Einnahmen und Ausgaben für die Bundesfernstraßen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen (HKR) des Bundes, die Weiterleitung der Einnahmen an den Bund (Bundeskasse), das Controlling und Reporting über die getätigten Ausgaben für die Bundesfernstraßen und die Gewährleistung und Weiterentwicklung einer geeigneten und sicheren IT-Infrastruktur zur Erfüllung der genannten Aufgaben.

Im Jahr 2017 wurden im FMS der VIFG insgesamt rund 532.000 Buchungsvorgänge aus- sowie eine ähnlich hohe Anzahl an Zahlungstransaktionen durchgeführt. Im Bereich des debitorischen Zahlungsverkehrs wurden im Betrachtungszeitraum durch die VIFG rund 81.400 Vorgänge bearbeitet.

An das FMS der VIFG sind zur Durchführung des Zahlungsverkehrs alle 16 Länder in ihrer Funktion als Auftragsverwaltung (Verwaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen durch die Länder im Auftrag des Bundes) sowie die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) angeschlossen. Insgesamt nutzen damit aktuell rund 1.100 Mitarbeiter der Auftragsverwaltungen das FMS der VIFG.

Der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des FMS lag im Berichtsjahr insbesondere auf der Erhöhung der Prozesseffizienz, der Reduktion der Fehleranfälligkeit, der Gewährleistung der Systemsicherheit, der Erleichterung der Handhabung für die Nutzer und auf der bedarfsgerechten Erweiterung von Funktionalitäten.

### **III. Öffentlich-Private Partnerschaften**

#### **A. Allgemein**

Gemäß der Aufgabenbeschreibung des VIFGG begleitet die VIFG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) und vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte in der Verkehrswegeinfrastruktur konzeptionell und systematisch weiter. Als Kompetenzzentrum des Bundes für ÖPP im Verkehrssektor ist die VIFG 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.

#### **B. Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einschließlich Begleitung von Projekten im Vergabeverfahren**

Die Tätigkeiten der VIFG in den Bereichen Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie der Begleitung von Projekten im ÖPP-Vergabeverfahren sind Tabelle 2 zu entnehmen.

Projekt- und vergabevorbereitende Arbeiten im Rahmen der Projektentwicklung wurden für die ÖPP-Projekte A 4 in Thüringen, B 247 ebenfalls in Thüringen, A 49 in Hessen und A 61 in Rheinland-Pfalz durchgeführt. Vorbereitende Arbeiten im Zuge der Projektentwicklung umfassen üblicherweise die Erstellung einer übersichtlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Erarbeitung einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die den Kostenvergleich sowie den quantitativen und qualitativen Nutzenvergleich beinhalten.

Tabelle 2

**Übersicht der VIFG-Tätigkeiten im Bereich Projektentwicklung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Projektbegleitung im Vergabeverfahren**

| Kategorie   | Tätigkeit der VIFG  |
|---|---|
| <b>Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung</b> |   |
| <i>Wirtschaftlichkeitsuntersuchung</i>                        |   |
| Bundesstraße B 247 in Thüringen                               | Durchführung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (vWU) und Erstellung der vWU-Berichte für die Streckenabschnitte AS Leinefelde-Worbis (A 38) – Dingelstädt sowie Mühlhausen – Bad Langensalza; Durchführung von Risikoworkshops  |
| A 49 in Hessen  | Durchführung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Erstellung des vWU-Berichts für die Strecke AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar  |
| <i>Projektentwicklung</i>                                     |   |
| A 4 in Thüringen mit Schwerpunkt Erhaltung                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeit an der Projektstrukturierung in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit der DEGES</li> <li>• Konkretisierung der Berechnungen des Kostenvergleichs anhand von Eckpunkten</li> <li>• Anpassungen des VIFG-Berechnungstools aufgrund der Konkretisierungen des Geschäftsmodells</li> </ul>  |
| Projekt A 26/Hafenquerspange                                  | Berechnung eines neuen Szenarios der überschlägigen wirtschaftlichen Eignungsabschätzung  |
| <b>Begleitung von Projekten im Vergabeverfahren</b>           |   |
| A 3 in Bayern   | <p>Im Rahmen der Vergabeverfahren konzentriert sich die VIFG im Wesentlichen auf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Themen der Wirtschaftlichkeit,</li> <li>• die Wertung der Angebote (insbesondere Leitung der Arbeitsgruppe Finanzierung),</li> <li>• die Auswertung der Finanzierungszusagen der Kapitalgeber,</li> <li>• die Unterstützung des Verhandlungsteams bei Fragen hinsichtlich der privaten Finanzierung und</li> <li>• die Umsetzung des Financial Closes.</li> </ul> <p>Daneben ist die VIFG im Rahmen des Vergabeprozesses Mitglied der Lenkungsgruppe und Mitglied im Plausibilisierungsteam für den Vergabevermerk.</p> |
| A 10 / A 24 in Brandenburg                                    |   |
| A 7 in Niedersachsen  |   |

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

### C. Vertragsmanagement

Mit Abschluss der Verträge zu den jeweiligen ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich entstehen für die Vertragspartner umfangreiche Rechte und Pflichten. Auf Seiten der öffentlichen Hand (Auftrag- oder Konzessionsgeber) wurde vom BMVI daher ein Vertragsmanagement für die ÖPP-Projekte eingerichtet. Wie in den Vorjahren hat die VIFG im Auftrag des BMVI auf Basis der Zahlen des Finanzmanagementsystems und der Informationen der Länder und der DEGES die Berichterstattung erstellt. Hierzu zählte auch die Analyse aller eingegangenen Jahresabschlüsse.

### D. Weitere Aufgaben

Die VIFG hat das BMVI im Geschäftsjahr 2017 bei den Vorbereitungen und der Durchführung von Sitzungen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesrechnungshof zu methodischen Fragestellungen bei der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unterstützt.

Ferner war sie an den Arbeiten des im Sommer 2016 vom BMVI initiierten Innovationsforums Planungsbeschleunigung beteiligt.

Die VIFG beteiligte sich an der Arbeitsgruppe des European PPP Expertise Centre (EPEC) „Monitoring PPP Programmes“ und nahm auch im Jahr 2017 am Annual All Members Meeting des European PPP Expertise Centre (EPEC) in Luxemburg teil, um sich über die aktuellen Entwicklungen im europäischen ÖPP-Markt zu informieren.

Die VIFG beobachtet die wirtschaftlichen Entwicklungen in Europa, insbesondere in Deutschland und legt den Schwerpunkt dabei auf deren Auswirkung auf die ÖPP-Projekte und deren Finanzierungskonditionen und -strukturen. Die aktuellsten Erkenntnisse wurden im Geschäftsjahr 2017 im 15. Finanzmarktbericht zusammengefasst und auf der Internetseite der VIFG veröffentlicht.

### IV. Weitere Entwicklung der VIFG

Mit dem durch Bundestag und Bundesrat verabschiedeten Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems und den damit in Verbindung stehenden Verfassungsänderungen ist in dem neuen Gefüge der Bundesfernstraßenverwaltung eine Verschmelzung der VIFG auf die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen vorgesehen. Gemäß § 2 Absatz 2 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes wird die VIFG zum 1. Januar 2019 mit allen Aufgaben nach dem VIFGG einschließlich aller Arbeits- und Dienstverhältnisse sowie aller sonstigen Rechtsverhältnisse im Wege der Gesamtrechtsnachfolge auf die Infrastrukturgesellschaft verschmolzen.

**Anlage****Ist-Ausgaben für die Bundesfernstraßen und EKrG-Maßnahmen je Bundesland 2017<sup>5</sup>**

| <b>Bundesland</b>      | <b>Ist-Ausgaben<br/>in Mio. €</b> | <b>Anteil<br/>in %</b> |
|------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Baden-Württemberg      | 895,2                             | 11,0                   |
| Bayern                 | 1.854,6                           | 22,9                   |
| Berlin                 | 139,3                             | 1,7                    |
| Brandenburg            | 320,5                             | 3,9                    |
| Bremen                 | 40,4                              | 0,5                    |
| Hamburg                | 188,5                             | 2,3                    |
| Hessen                 | 795,2                             | 9,8                    |
| Mecklenburg-Vorpommern | 243,6                             | 3,0                    |
| Niedersachsen          | 798,4                             | 9,8                    |
| Nordrhein-Westfalen    | 1.285,3                           | 15,8                   |
| Rheinland-Pfalz        | 505,6                             | 6,2                    |
| Saarland               | 97,6                              | 1,2                    |
| Sachsen                | 244,2                             | 3,0                    |
| Sachsen-Anhalt         | 261,8                             | 3,2                    |
| Schleswig-Holstein     | 220,0                             | 2,7                    |
| Thüringen              | 197,3                             | 2,4                    |
| DEGES                  | 31,7                              | 0,4                    |
| <b>Summe</b>           | <b>8.119,0</b>                    | <b>100,0</b>           |

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

<sup>5</sup> Rundungsdifferenzen möglich