



Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die ÖPNV Infrastruktur

Ingo Kühl, Thomas Petersen

Konferenz Kommunales Infrastrukturmanagement
Berlin, 6. Juni 2008



Agenda

Ausgangslage

Status Quo

Instrument LuFV

Perspektive

2

LuFV für die ÖPNV Infrastruktur
Berlin 06. Juni 2008

Ausgangslage

ÖPNV Infrastruktur

- Durchweg hochwertige und technisch anspruchsvolle U-Bahn-, Stadt- und Straßenbahnsysteme in Deutschland
- Infrastrukturzustand von Substanzverlust geprägt:
 - Der Investitionsbedarf für Ausbau- und Ersatz bis 2020 wird in Deutschland auf ca. 20 Mrd. Euro geschätzt
 - Hoher Anteil der Ersatzinvestitionen (2/3) lassen auf Instandhaltungstau schließen
- Wenig bekannte systematische Ansätze zur langfristigen Substanzerhaltung der ÖPNV Infrastruktur
- Finanzieller Spielraum für das gesamte System begrenzt - ÖPNV unter Kostendruck
- Kameralistik begrenzt Anreize für Langfristorientierung



Agenda

Ausgangslage

Status Quo

Instrument LuFV

Perspektive

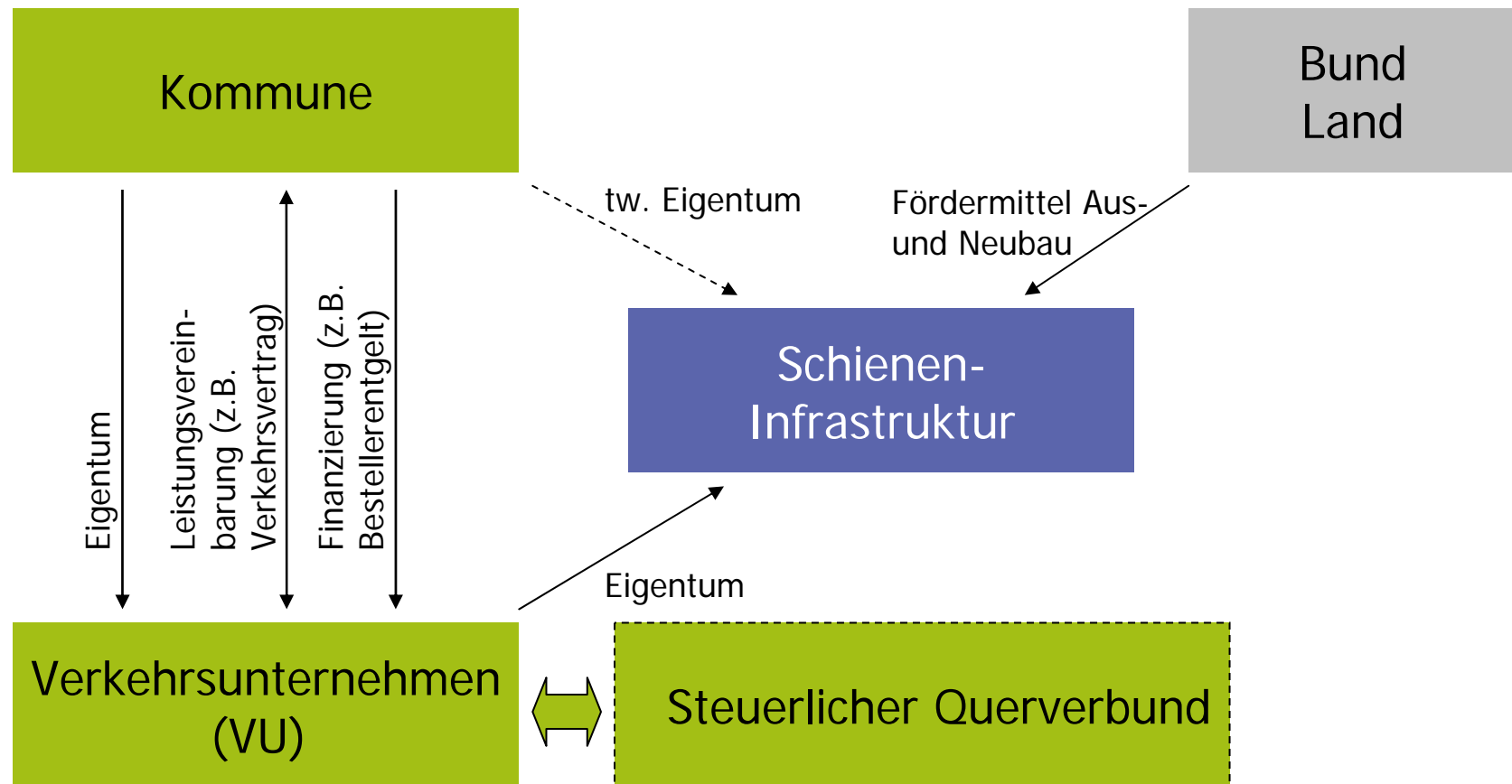


4

LuFV für die ÖPNV Infrastruktur
Berlin 06. Juni 2008

Allgemeines Modell (Status quo)

ÖPNV Infrastruktur



Status Quo

Fehlanreize

- Finanzielle Rahmenbedingungen unterstützen bislang nur unzureichend langfristig orientierte Infrastrukturbewirtschaftung durch VUs
- **Individuell** rationales Verhalten des VU: Einsparung von Instandhaltung zugunsten von alternativen Verwendungen bzw. zur Verlustbegrenzung
 - Unmittelbare Auswirkungen nicht beobachtbar
 - Förderung für Neu- und Ausbaumaßnahmen statt kontinuierlicher Werterhalt
 - VU kann unterschiedliche Ziele bzgl. der langfristigen Infrastrukturentwicklung verfolgen als Aufgabenträger
- Verhalten ist **kollektiv** nicht rational, weil:
 - Die langfristigen volkswirtschaftlichen Kosten der Infrastrukturbereitstellung sind in einem Lebenszyklusansatz geringer
 - Fördermittel stehen alternativen Verwendungen nicht mehr zur Verfügung, bzw. können c.p. nur durch höhere Steuerlast kompensiert werden

Status Quo

Zwischenfazit

- Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen Ersatz- und Instandhaltungsmaßnahmen und deren unterschiedliche Finanzierungsbasis führen dazu, dass VU tendenziell einen Anreiz besitzt, größere Instandhaltungsmaßnahmen einzusparen, bzw. zu verschieben
- Der Grund für die Unterausstattung der Instandhaltung ist im Modell in der Organisation der Zuständigkeiten begründet:
 - Es besteht keine Identität zwischen der finanzierungsverantwortlichen und der aufgabenverantwortlichen Ebene
 - Hidden Action Problematik im Bereich der Instandhaltung: Eigentümer (Kommune) verfügt nicht über gleiche Information wie kommunales VU
- Kameralistik setzt unzureichend Anreize für ein VU, langfristige Bewirtschaftungsansätze durchzuführen



Agenda

Ausgangslage

Status Quo

Instrument LuFV

Perspektive



8

LuFV für die ÖPNV Infrastruktur
Berlin 06. Juni 2008

Instrument LuFV

Definition / Gegenstand

- LuFV kein feststehender Begriff, sondern hat sich erst über die Debatte der langfristigen Finanzierung der Eisenbahnen des Bundes geprägt
- Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bildet quasi das Besteller- / Erstellerprinzip (Leistung und Gegenleistung) der Infrastrukturbereitstellung ab
- Definitionsversuch:
 - Vertrag zwischen Gewährleistungsträger und Betreiber der Infrastruktur
 - Regelung der Sachverhalte, die sich mit dem Betrieb und dem Erhalt der Infrastruktur, und deren Finanzierung befassen
 - Finanzierungsgrundlage über mehrere Jahre geregelt
 - Anreiz- und Sanktionsmechanismen
 - Sollte zur Effizienzsteigerung und Transparenz beitragen
- Derzeit wird eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem BMVBS und der DB AG für die Schieneninfrastruktur des Bundes verhandelt
 - Heavy rail LuFV regelt Umfang der Betriebs- und Instandhaltungsleistungen der DB AG und die Mittel die der Bund dafür zur Verfügung stellt

Instrument LuFV

Voraussetzungen

- laufendes Monitoring / Infrastrukturzustandsberichte
- Definition der Anforderungen des Eigentümers an die Qualität, Quantität und Kapazität der Infrastruktur (Gleise, Tunnel, Stationen, Leit- und Sicherungstechnik etc.)
- Altersstruktur der Infrastrukturkomponenten
- Wirksame Anreiz- und Sanktionsmöglichkeiten
- Definition von Überwachungs- und Kontrollrechten
- Schaffung einer Kontrollinstanz mit der nötigen Kompetenz

Instrument LuFV

Unterschiede / Ähnlichkeiten zum Eisenbahnsektor

Unterschiede zwischen heavy rail und light rail:

- Nutzervielfalt und Wettbewerb Vs. integriertes Monopol
- Teilfinanzierung durch Trassennutzer Vs. keine Nutzungsentgelte
- Getrennte Rechnungsführung Infrastruktur&Betrieb Vs. Voll integriertes Unternehmen
- Kommerzielle Ausrichtung (bisher) Vs. (noch) Gemeinwohlorientierung
- Getrennte Finanzierungsverantwortung Vs. Integrierte
- ...

Gemeinsamkeiten:

- BSchwAG Vs. GVFG: Staatliche Finanzierungsinstrumente auf Neu- und Ausbau ausgelegt
- Finanzierung nach Kassenlage erschwert langfristige effiziente Infrastrukturentwicklung
- ...

Instrument LuFV

Anwendung im ÖPNV?

Klärungsbedarf, Anforderungen

- LuFV als Teil eines integrierten Verkehrs- und Bewirtschaftungsvertrages?
Zwei mögliche Modelle:
 - Bewirtschaftung der Infrastruktur durch das VU (Integrierte Option)
 - Bewirtschaftung der Infrastruktur durch einen unabhängigen Dienstleister / eigenständige Infrastrukturgesellschaft (Getrennte Option)
- Ermöglichung einer langfristigen Finanzierungszusage durch die Kommune (Haushaltsermächtigung)
- Zuordnung der Assets zur Infrastruktur
- Schnittstellendefinitionen zum Betrieb
- Direktes Infrastruktureigentum der Kommune
- Definition der Quantitäten, Qualitäten und Kapazitäten
- Erarbeitung eines Monitorings-, Anreiz- und Sanktionssystems
- Implementierung kompetenter Kontrollinstanz
- Angemessenheit des Ansatzes



Agenda

Ausgangslage

Status Quo

Instrument LuFV

Perspektive



13

LuFV für die ÖPNV Infrastruktur
Berlin 06. Juni 2008



||| kcw

Perspektive

Warum eine LuFV im ÖPNV?

Aus ökonomischer Sicht

- Instrument zur Überwindung von Informationsasymmetrien
- Langfristorientierung in der Infrastrukturbewirtschaftung
- Unterstützung zur langfristigen Optimierung des Mitteleinsatzes (Lebenszyklusbetrachtung)
- Geringere Transaktionskosten als bei Einzelvereinbarungen
- Finanzierung: LuFV als Bindeglied für alternative Finanzierungsmodelle der ÖPNV Infrastruktur
- Schaffung von vertraglichen Regelungen die perspektivisch für Wettbewerb um den Markt geeignet sind

Perspektive

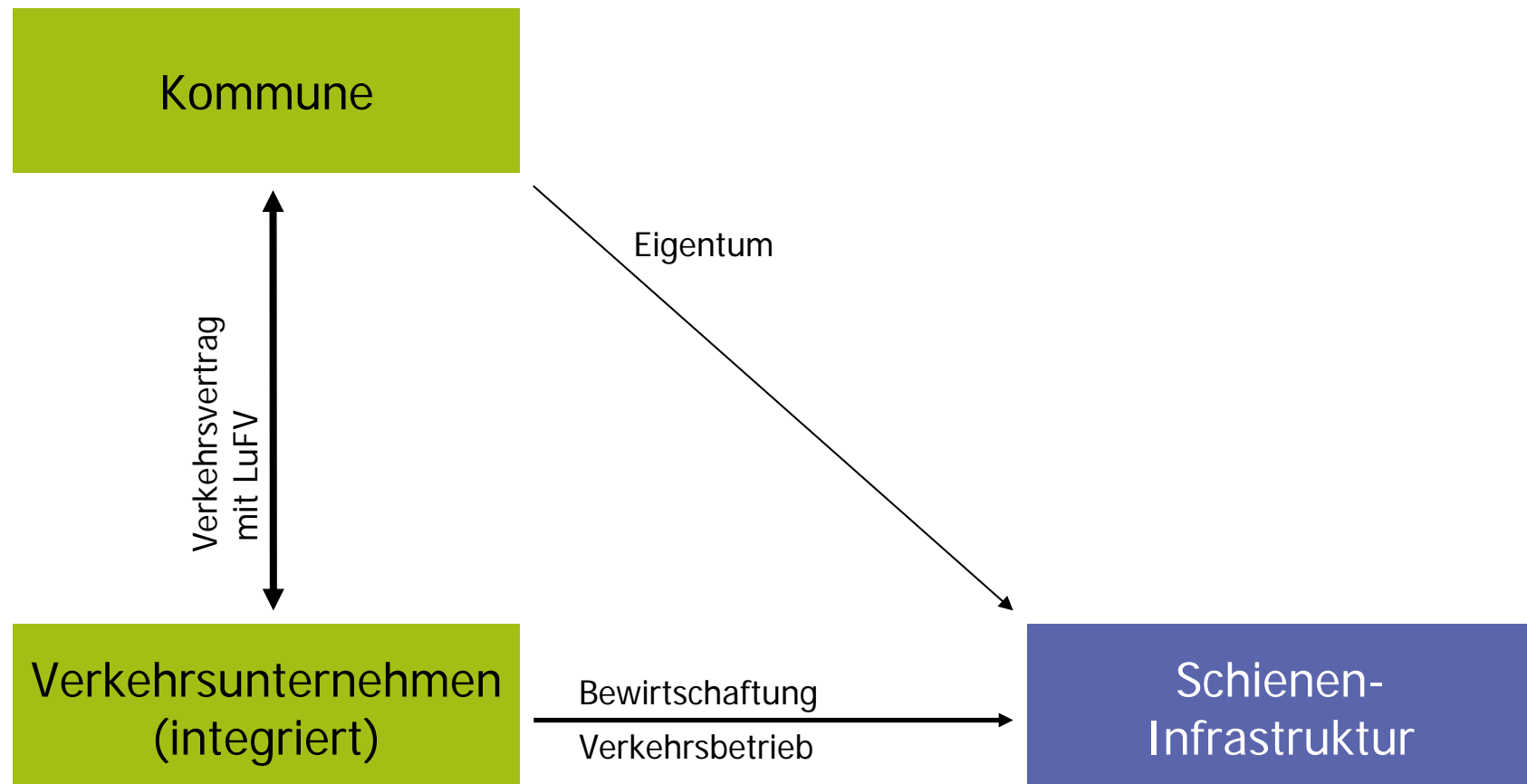
Warum eine LuFV im ÖPNV?

Aus Sicht der Akteure

- Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stellt für den Betreiber vertraglich zugesicherte Finanzmittel dar
- GVFG- und sonstige Fördermittel sind endlich
- Flexibilität der Mittelverwendung auf Seiten des VU erhöht sich (integrierte Option)
- Mögliche Rolle bei Direktvergaben

Perspektive

Zielmodell Integrierte Option



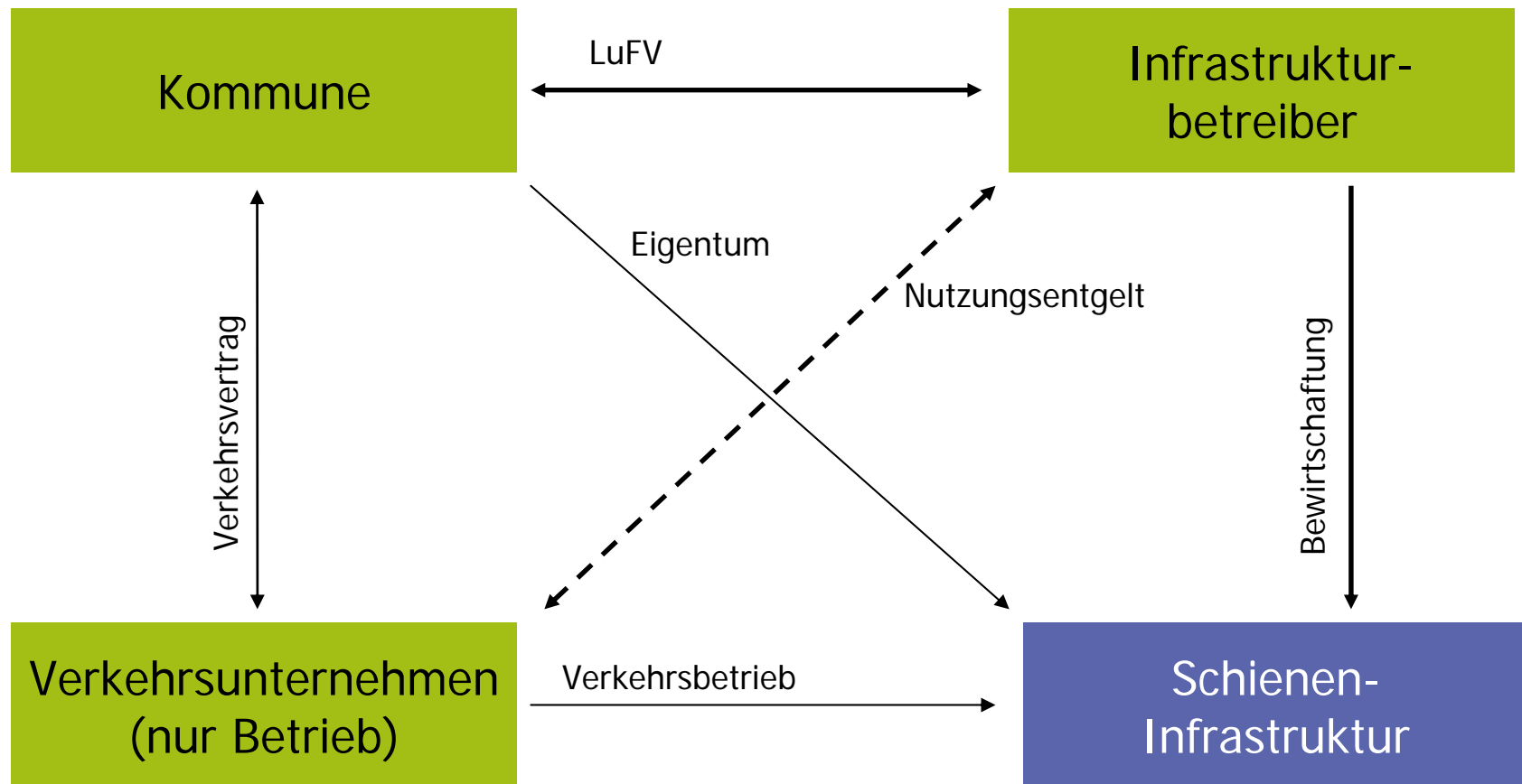
Perspektive

Fallbeispiel Lyon

- Aufgabenträgersgesellschaft SYTRAL
- Zuständig für Planung und Finanzierung von Betrieb und Investitionen; Festlegung Tarife; Leistungsbestellung und Vertragscontrolling
- gleichzeitig Eigentümer der Verkehrsinfrastruktur und des rollenden Materials
- Vergabe des Betriebs von Bus, O-Bus, Tram, Metro, Seilbahn in Managementausschreibung
- Betreiber (aktuell Keolis) neben Erbringung der Verkehrsleistungen auch für Instandhaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge verpflichtet

Perspektive

Zielmodell Getrennte Option



Perspektive

Fallbeispiel Hannover

- Auslösung der Schieneninfrastruktur aus dem kommunalen Querverbund in eine separate Infrastrukturgesellschaft (infra) 2001
- Hauptaufgaben der infra: Bewirtschaftung und Überlassung der Infrastruktur an Verkehrsunternehmen; Bauherr / Maßnahmenträgerin von Neubaumaßnahmen
- Instandhaltung:
 - Dienstleistungsvertrag mit Verkehrsunternehmen (üstra)
 - Leistungskatalog mit def. Verfügbarkeiten und Reaktionszeiten
 - Pauschalierte, fortgeschriebene Vergütung (Benchmark)
 - Basis: Erfassung und Fortschreibung von Zustand und Erneuerungsbedarf aller Infrastrukturanlagen

Kontakt

Ingo Kühl

Tel: 030 – 21 00 27-65
kuehl@kcw-online.de

Thomas Petersen

Tel: 030 – 21 00 27-72
petersen@kcw-online.de