



Verkehrsinfrastrukturfinanzierung: Voraussetzungen für ein stärkeres Engagement der Versicherungsindustrie

Der Investitionsbedarf für die öffentliche Infrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen ist immens: Sanierungsbedürftige Autobahnbrücken und Schienenwege, überalterte Wasserwegeinfrastruktur. Diesem Umstand sollte die Errichtung eines Sondervermögens mit eigener Kreditermächtigung von bis zu 500 Milliarden Euro für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur Rechnung tragen.

Es gibt jedoch berechtigte Zweifel, ob diese gewaltige Summe (verteilt über 12 Jahre) ausreichen würde, da der Investitionsbedarf in allen Infrastrukturbereichen (Netzausbau, Verkehr, Digitalisierung, Soziales) enorm ist. Zudem ist nicht sicher, ob der hoch verschuldete öffentliche Sektor mit seinen aktuellen Strukturen, Planungs- und Umsetzungsmöglichkeiten schnell und effizient die Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur vorantreiben würde. Die Einbindung privater Partner und Finanzierer hätte vielfältige Vorteile: Besseres Zeit- und Kostenmanagement, klar definierte und kommunizierte Prozesse, Entlastung der Steuerzahler durch die Einbeziehung privaten Kapitals.

Versicherer sind geeignete Investoren für die Verkehrsinfrastruktur

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fügen sich unter gewissen Voraussetzungen gut in die Anlagestrategie der Versicherer ein. Im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) haben sich in den letzten Jahren Standards und Erfahrungswerte etabliert, die dazu beitragen, private Mittel an Stelle öffentlicher Gelder effektiv einzusetzen. Damit können stabile Kapitalflüsse generiert und langfristige Projekte erfolgreich aus privatem Kapital finanziert werden.

Wichtige Voraussetzungen

- **Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsverfahren und stetiges Angebot von baureifen genehmigten Projekten**

Der erforderliche Kompetenzaufbau der privaten Investoren mit Spezialistenteams wird nur dann erfolgen, wenn sie Planungssicherheit haben und eine konstant fortlaufende Projekt-Pipeline generiert wird, die eine langfristige Perspektive für derartige Projekte schafft.



- **Verstärkter Einsatz von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP)**

Hierbei ist eine erweiterte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung notwendig: Planung, Betrieb, Erhaltung und volkswirtschaftlicher Nutzen sollen vollumfänglich berücksichtigt werden.

Idealerweise sollten die privaten Finanzierer bereits bei der Planung und Genehmigung der Projekte eingebunden werden.

Es soll der gesamte Lebenszyklus (bis zum evtl. erforderlichen Rückbau/bzw. der späteren notwendigen Modernisierung) und der Zeitfaktor (schnellere Bereitstellung nachhaltiger Infrastruktur, wenig Sperrungen) beim Abgleich der verschiedenen Beschaffungsvarianten ausschlaggebend sein.

- **Angemessene Berücksichtigung des höheren Infrastrukturrisikos**

Der private Partner trägt neben dem Errichtungsrisiko auch die Risiken für Betrieb und Instandhaltung über den Lebenszyklus. Hierfür soll er angemessen vergütet werden.

- **Angemessenes Risiko-Rendite-Profil**

Damit Versicherer in illiquide Infrastrukturprojekte investieren, müssen sie im Vergleich zu liquiden Anlagen eine dem Risiko angemessene Rendite erwirtschaften, um das wirtschaftlich darstellen zu können und um nicht zuletzt die aufsichtsrechtlichen Anforderungen zu erfüllen, die dem Leistungsanspruch der Versicherten dienen.

- **Höhere Standardisierung und faire Risikoverteilung**

Standardisierter und transparenter Vertragsrahmen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Partnern soll den rechtlichen und Dokumentationsaufwand reduzieren, die Risiken transparent machen und fair verteilen.

Mögliche Wege zur Einbindung privater Investoren

Nachstehende Vorschläge bieten unterschiedliche Vor- und Nachteile, die man abwägen muss.

1. Kreditaufnahmefähigkeit der Autobahn GmbH herstellen

Derzeit darf die Autobahn GmbH kein Fremdkapital aufnehmen, obwohl sie nach der Verschmelzung mit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)



hierzu Personal, Kompetenzen und Prozesse hätte. In Österreich kann sich die Verkehrsstrukturgesellschaft ASFINAG zum Teil über Kredite finanzieren.

Die Autobahn GmbH hätte mit Krediten zusätzliche Finanzmittel für Planung, Bau, Betrieb und Erhalt von Bundesautobahnen. Dies würde allerdings, dass eine verlässliche Refinanzierungsquelle geschaffen wird, indem z.B. Mittel der LKW-Maut an die Autobahn GmbH geleitet werden. Zusätzlich könnte eine Staatsgarantie gegeben werden – wie das z.B. in Österreich für die ASFINAG erfolgt.

2. Projektfinanzierungen im Bereich Bundesfernstraßen und Wasserstraßen

Hierbei könnte der Bund auf ÖPP zurückgreifen: Planung, Bau, Finanzierung und Erhaltung über einen langen Zeitraum (z. B. 30 Jahre) werden auf ein privates Konsortium übertragen. Dies ist zuständig für die Ausführungsplanung, die Bauleistung als Generalunternehmer, die Beschaffung der Finanzierung, den operativen Betrieb und die Instandhaltung gemäß vertraglich festgelegter Qualitätsvorgaben (Service Level Agreements).

Bei ÖPP-Projekten leistet der Bund in der Regel eine Anschubfinanzierung, die einen Teil der Baukosten deckt und an die Erfüllung vertraglicher Ziele gekoppelt ist. Die restlichen Mittel werden durch den privaten Partner bereitgestellt.

Nach Abschluss der Bauleistung werden die Kosten der Errichtung, der Finanzierung, des Betriebs und der Instandhaltung über (monatliche) Abschlagszahlungen refinanziert.

Empfohlen wird die Kopplung an die Verfügbarkeit der errichteten Infrastruktur, so genannte Verfügbarkeitsentgelte. Die Kopplung des Verfügbarkeitsentgeltes an die Fertigstellung der Bauleistung oder den Abbau von Schnittstellen sorgt für eine sehr schnelle Umsetzung des Vorhabens, die bei konventionellen Projekten nicht ansatzweise erreicht wird.

Damit ÖPP-Projekte attraktiver werden, sollen neben den oben dargelegten grundsätzlichen Finanzierungsvoraussetzungen auch folgende baupolitische Rahmenbedingungen neu ausgestaltet werden:

- Projektstaffeln erhöhen die langfristige Perspektive
- Etablierung von Standards für die verschiedenen Verkehrsträger und eine ganzheitliche, Lebenszyklus bezogene Beschaffung im Infrastrukturbetrieb



- Beschleunigung durch Übertragung der Beschaffungsvariante auf genehmigungsfreie Leistungen
- Transparenter Umgang mit dem Public Sector Comparator (PSC) *

- * Im öffentlichen Sektor genutztes Instrument zur Durchführung eines Wirtschaftlichkeitsvergleichs, mit dessen Hilfe die wirtschaftlichste Form der Leistungserbringung in einem Projekt des öffentlichen Sektors bestimmt wird. Das Instrument des PSC dient damit im Ergebnis dazu, festzustellen, ob eine Leistung von der öffentlichen Einheit selbst erbracht, als Public Private Partnership konzipiert oder in sonstiger anderer Form erstellt/bezogen werden sollte.

Investoren haben es bei Infrastructure Debt bereits erlebt, dass die Ausschreibung eines Teilstücks einer Autobahn über ein ÖPP-Verfügbarkeitsmodell durch Anwendung des PSC-Verfahrens kurz vor Zuschlagserteilung noch durch den Aufgabenträger abgesagt wurde. D.h. am Ende eines zweijährigen Bietungsprozesses haben Bieterkonsortien und Finanzierungspartner enorme Anstrengungen und Aufwände aufgebracht, damit die Öffentliche Hand am Ende die Ausschreibung absagt.

Wenn der Aufgabenträger sich final entschieden hat, ein Projekt über die Ausschreibung eines ÖPP zu beschaffen und im „Best and Final Offer Stage“ auch vergaberechtlich konforme Angebote vorgelegt werden, er diese nicht mehr aus Gründen eines PSC-Verfahrens absagen sollte.