



Geschäftsbericht 2014



Inhalt

Vorwort Vorsitzender des Aufsichtsrates	Seite 4
Vorwort Geschäftsführung	Seite 5
Unternehmensstruktur	Seite 6
Nutzerfinanzierung als Prinzip und aus Prinzip	Seite 8
Maut/Finanzsteuerung	Seite 10
Infrastrukturprojekte und Finanzierung	Seite 18
Bilanz	Seite 26
Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 28
Anhang	Seite 30
Bestätigungsvermerk	Seite 33
Bericht des Aufsichtsrates	Seite 34
Impressum	Seite 35



Karl-Heinz Görrissen

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Vorwort Vorsitzender des Aufsichtsrates

Die VIFG kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2014 zurückblicken.

Entsprechend ihrem gesetzlichen Auftrag konnte sie das Netto-Aufkommen der Lkw-Maut in Höhe von rund 3.341 Mio. Euro für Investitionen des Bundes in seine Straßenverkehrsinfrastruktur verteilen. Dies ist ein wichtiger Beitrag für das Vorhaben der Bundesregierung, die Voraussetzungen für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Straßenverkehrsinfrastruktur zu sichern. Für die Unternehmen, die für die Benutzung der Bundesfernstraßen in Deutschland eine Mautgebühr entrichten, wird durch die VIFG garantiert, dass das Netto-Aufkommen der Lkw-Maut vollständig in die Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes reinvestiert wird.

Die VIFG konnte auch in 2014 ihre über viele Jahre aufgebaute Expertise im Bereich der Einbindung von privatem Kapital in den Ausbau der Verkehrswegeinfrastruktur bei der Umsetzung wichtiger ÖPP-Projekte einbringen. So konnte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Unterstützung der VIFG erstmals in Deutschland für das Projekt „BAB A7 Hamburg – Bordesholm“ private Investoren aus der Versicherungswirtschaft und von Pensionskassen durch eine Projektanleihe für die Finanzierung eines bedeutenden Infrastrukturprojekts gewinnen.

Die nachhaltige Sicherung einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale

Aufgabe des BMVI. Hierdurch werden notwendige Voraussetzungen für den Erfolg des Wirtschaftsstandorts Deutschland und damit für den Wohlstand seiner Bürgerinnen und Bürger geschaffen. Unabhängig von den Bestrebungen des BMVI, die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger zu erhöhen, wird der Verkehrsträger „Straße“ noch auf lange Sicht die Hauptlast zu schultern haben. Daher hat Bundesminister Alexander Dobrindt einen Investitionshochlauf auf den Weg gebracht, mit dem speziell für den Verkehrsträger „Straße“ eine nachhaltige Leistungsfähigkeit gesichert wird. Neben dem erhöhten Einsatz allgemeiner Haushaltsmittel, einer klaren Prioritätensetzung bei Neu- und Ausbauprojekten sowie der konsequenten Umsetzung des Grundsatzes Erhalt vor Neubau zählen hierzu vor allem der systemgerechte Ausbau der Nutzerfinanzierung sowie die weitere Einbeziehung privaten Kapitals. Die VIFG liefert mit der Fachkenntnis und dem Engagement ihrer kompetenten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denen ich an dieser Stelle meinen besonderen Dank aussprechen möchte, als Dienstleister des BMVI schon heute einen wertvollen Beitrag hierzu. Ich bin sicher, dass sie dies auch in Zukunft tun wird.

Den Leserinnen und Lesern des Geschäftsberichts 2014 wünsche ich eine anregende Lektüre.



Prof. Torsten R. Böger
Geschäftsführer



Martin Friewald
Geschäftsführer

Vorwort Geschäftsführung

Das Geschäftsjahr 2014 der VIFG lässt sich mit drei Worten kurz zusammenfassen – alle Aufgaben erledigt!

Im Jahr 2014 standen im Haushalt des Bundes für den nutzerfinanzierten Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen rund 3.431 Mio. Euro zur Verfügung. Entsprechend ihrer gesetzlichen Aufgabe konnte die VIFG diese Mittel über ihr Finanzmanagementsystem (FMS) im vollen Umfang verteilen und die vollständige Verwendung des Netto-Aufkommens der Lkw-Maut transparent machen. Damit konnten über die VIFG rund 67 % der Investitionen des Bundes für dessen Straßenverkehrsinfrastruktur abgewickelt werden. Einschließlich des Ergebnisses für das Jahr 2014 sind seit dem Jahr 2004 insgesamt rund 32,1 Mrd. Euro über das FMS der VIFG in den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes geflossen.

Die fortlaufende Weiterentwicklung des FMS stellt sicher, dass die VIFG den hohen Qualitätsansprüchen des Bundes als Auftraggeber für die Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs für Investitionen in seine Straßenverkehrsinfrastruktur jederzeit entsprechen kann. Neben der Systemsicherheit und der Systemstabilität standen im abgelaufenen Geschäftsjahr die Entwicklung und das Angebot neuer Funktionalitäten im Vordergrund, um den Anwendern die Abwicklung der rund 50.000 Zahlungsvorgänge so anwenderfreundlich wie möglich zu gestalten.

Im Auftrag des BMVI hat die VIFG an der Vergabe für das im September 2014 gestartete Betreibermodell für die „BAB A7 Hamburg – Bordschörmann“ intensiv mitgearbeitet. Mit diesem Projekt konnte erstmals in Deutschland eine Finanzierung mit Projektanleihen über den Kapitalmarkt realisiert und damit der Markt für private Finanzierungen in die Infrastruktur in Deutschland für Versicherungen und Pensionskassen geöffnet werden.

Aber auch im Vergabeverfahren für das Betreibermodell „BAB A94 Forstinning – Markt“ sowie in den 2014 gestarteten Vergabeverfahren für die Betreibermodell „BAB A6 Wiesloch-Rauenberg – Weinsberg“ und „BAB A7 Salzgitter – Göttingen“ hat die VIFG intensiv mitgearbeitet.

Die Geschäftsführung dankt dem Gesellschafter und dem Aufsichtsrat für das im Jahr 2014 in die VIFG gesetzte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit. Der Geschäftsführung ist sich bewusst, dass die im abgelaufenen Geschäftsjahr erreichten Ziele ohne das hohe Engagement und das Know-how der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht zu erreichen gewesen wäre. Ihnen gilt daher an dieser Stelle unser besonderer Dank.



**„Private Finanzierung ist nicht nur Liquidität,
sondern schafft die richtigen Anreize
für Kosten- und Termintreue!“**

Prof. Torsten R. Böger

Unternehmensstruktur



Das Team der VIFG

„Dass der Systemwechsel hin zur Nutzerfinanzierung an Fahrt gewinnt ist gut – gut für die Straßenverkehrsinfrastruktur in Deutschland und damit gut für den Wirtschaftsstandort Deutschland.“

Martin Friewald

Gesellschafter

Bundesrepublik Deutschland (100 %)
Vertreten durch das Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
(BMVI)



Geschäftsführung



Prof. Torsten R. Böger



Martin Friewald

Aufsichtsrat

Karl-Heinz Görrissen
Vorsitzender
Abteilungsleiter, Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (ab 1.8.2014)

Dr. Stefan Krause
Stellv. Vorsitzender
Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (ab 4.12.2014)

Eva-Maria Gsänger
Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen

Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages (ab 4.12.2014)

Christian K. Murach
Geschäftsführer der KfW IPEX-Bank GmbH

Eckhardt Rehberg
Mitglied des Deutschen Bundestages (ab 10.11.2014)

Patrick Döring
Vorstand der AGILA Haustierversicherung AG
(bis 30.6.2014)

Dr. Martina Hinricher
Ministerialdirektorin, Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (bis 3.12.2014)

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz
Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (bis 3.12.2014)

Bartholomäus Kalb
Mitglied des Deutschen Bundestages (bis 30.9.2014)



Andreas Scharf

Prokurist, Kaufmännischer Leiter

„Ein bewährter Grundsatz:
Die Struktur folgt
der Strategie.“

Nutzerfinanzierung als Prinzip und aus Prinzip

Der Deutsche Bundestag hat im März 2015 die Erweiterung der Lkw-Maut beschlossen. Neben einer Ausweitung des mautpflichtigen Netzes werden zukünftig Lkw bereits ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mautpflichtig. Ebenso wurde eine Infrastrukturabgabe für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht beschlossen. Das Ziel einer vollständigen Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen rückt damit in großen Schritten näher. Auch wenn eine Zweckbindung der Infrastrukturabgabe für die Straße nicht festgeschrieben ist, so werden doch zusammen mit weiteren Mitteln die Ausgaben für die Bundesfernstraßen in den nächsten Jahren beachtlich ansteigen.

Neben der Einnahmenseite ist der Blick aber folgerichtig auch auf die Ausgabenseite zu richten. Tragendes Element einer konsequenten Nutzerfinanzierung ist die Verbindung der Einnahmen mit den Ausgaben in einem Finanzierungs-kreislauf – aus Sicht der Nutzer die Verbindung von Leistung und Gegenleistung.

Die Beschäftigung allein mit Organisationsfragen sollte dabei aber nicht an erster Stelle stehen. Es gilt der alte aber noch immer gültige und richtige Grundsatz aus der Organisationslehre: Die Struktur folgt der Strategie.

Eine an dem verkehrspolitischen Gestaltungsanspruch orientierte Gesamtstrategie zur Verbesserung der verkehrspolitischen Einzelziele Ökonomie, Ökologie, Soziales und Verkehr bietet beachtliche Chancen. Die finanzpolitischen Ziele scheinen derzeit schon klarer durch, sollten aber in einem ausgewogenen Verhältnis zu den verkehrlichen Zielen bleiben. Die Einbindung privaten Kapitals ist dabei allerdings kein Selbstzweck, sondern bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit lediglich ein Element.

Um das Vertrauen der Nutzer nicht zu zerstören, sollte das zentrale Prinzip der Nutzerfinanzierung – Leistung und Gegenleistung – nicht konterkariert werden.





Jörg Bünning
Leiter Maut/Finanzsteuerung

„Die VIFG könnte als Nukleus für eine Reform der Bereitstellung und des Betriebs der Bundesfernstraßeninfrastruktur dienen.“

Maut/Finanzsteuerung

Grundlagen der Tätigkeit und Aufgabenbereiche

Zentrale Aufgabe der VIFG ist die Verteilung des Gebührenaufkommens aus der Lkw-Maut. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sowie das Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG). Dort ist festgelegt, dass die Mautmittel – abzüglich der Systemkosten sowie der Aufwendungen für die sogenannten Harmonisierungsmaßnahmen – zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen verwendet werden.

Die VIFG stellt institutionell sicher, dass die Zweckbindung der Lkw-Maut gewährleistet ist.

Die Systemkosten resultieren aus dem Betrieb des Mauterhebungssystems und des Kontrollregimes sowie der Betreiberüberwachung. Harmonisierungsmaßnahmen sind

Maßnahmen zugunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa.¹

Aus der Maut werden Investitionen in die Bundesfernstraßen sowie Systemkosten und Aufwendungen für Harmonisierungsmaßnahmen bestritten.

Die Maut im Bundeshaushalt und die Verwendung der Mautmittel in 2014

Das Bundesfernstraßennetz umfasst zum Stichtag 1.1.2014 insgesamt 52.304 Kilometer, davon sind rund 12.900 Kilometer Bundesautobahnen und rund 39.400 Kilometer Bundesstraßen.² Der Bund ist Eigentümer der Bundesfernstraßen. Für die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus liegt die finanzielle Straßenbaulast beim Bund. Die Erfüllung der Sachaufgaben Bau, Ausbau, Erhaltung

¹ Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut hatten sich im Mai 2003 der Bundesrat, der Bundestag und die Bundesregierung darauf verständigt, zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe mit einem jährlichen Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro zu entlasten. Zum 1.1.2009 wurde die Harmonisierung in voller Höhe umgesetzt und die 600 Mio. Euro kommen dem deutschen Transportgewerbe über folgende Maßnahmen zugute:

- Absenkung der Kfz-Steuer auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau (150 Mio. Euro/Jahr),
- ein Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw (EEV, 100 Mio. Euro/Jahr),
- das Kleinbeihilfen-Programm („De-minimis“-Programm) zur Förderung der Sicherheit und Umwelt und
- das „Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung“.

Quelle: BMVI

² Quelle: Statistisches Bundesamt – Daten per 1.1.2014.



und Betrieb von Bundesfernstraßen übernehmen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung die Bundesländer.

Seit 2012 werden alle Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung, Kontrolle und Verwendung der Lkw-Maut im Bundeshaushaltsplan in einem eigenen Kapitel des Haushalts des BMVI abgebildet.

In 2014 wurden Mauteinnahmen in Höhe von 4,46 Mrd. Euro realisiert.

In 2014 wurden aus diesen Mauteinnahmen Ausgaben in Höhe von rund 3,43 Mrd. Euro für den Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen getätigt.³ Ein Großteil dieser Mittel wurde in die Bundesautobahnen investiert. Der Schwerpunkt der Investitionsmaßnahmen lag im Erhaltungsbereich.

Investitionen in die Bundesfernstraßen aus der Lkw-Maut von über 3,4 Mrd. Euro in 2014.

Weiterhin wurden aus den Mauteinnahmen die System- und Kontrollkosten des Mauterhebungssystems mit rund 630 Mio. Euro, die Harmonisierungsmaßnahmen mit rund 195 Mio. Euro, die Kfz-Steuerentlastung mit rund 150 Mio. Euro sowie Mautmindereinnahmen aus Vorjahren mit rund 30 Mio. Euro geleistet.

Verkehrsinfrastrukturinvestitionen aus der Lkw-Maut seit 2004

In den Jahren 2004 bis 2010 wurden auch Projekte der Eisenbahnen des Bundes und der Bundeswasserstraßen anteilig aus der Lkw-Maut finanziert. Seit dem 1.1.2011 werden alle Einnahmen aus der Lkw-Maut für den Verkehrsträger Straße verwendet. Damit wurde der erste Schritt zur Realisierung des Finanzierungskreislaufs Straße umgesetzt.

Seit Gründung wurden über die VIFG mehr als 32 Mrd. Euro aus Mautmitteln für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes bereitgestellt.

Entwicklung der Mauteinnahmen

Bis zum Geschäftsjahr 2010 sind die Mauteinnahmen auch für Ausgaben in den Bereichen Schiene und Wasserstraße verwendet worden. Die entsprechenden Zahlungen wurden ebenfalls über das FMS der VIFG abgewickelt. Seit 2004 wurden rund 32 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur mittels des FMS der VIFG bewirtschaftet.

Die im Zeitraum 2004 bis 2014 erzielten Mauteinnahmen belaufen sich auf rund 40 Mrd. Euro.⁴ Die Mauteinnahmen entwickelten sich von unter 3 Mrd. Euro p.a. bis hin zu 4,5 Mrd. Euro p.a.

Seit 2010 haben sich die Mauteinnahmen auf einem Niveau von rund 4,4 bis 4,5 Mrd. Euro p.a. stabilisiert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der durchschnittliche Mautsatz je Kilometer weiterhin rückläufig ist.

Die Fahrleistung der schweren Nutzfahrzeuge ist im Zeitraum 2009 bis 2014 deutlich angestiegen und hat seit 2013 in etwa wieder das Niveau des Jahres 2008 erreicht.

Im Jahr 2014 legten mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge rund 28 Mrd. Kilometer auf dem gebührenpflichtigen Streckennetz in Deutschland zurück. Dies bedeutet einen Zuwachs von rund 2,9% gegenüber dem Vorjahr und ist damit die höchste jährliche Fahrleistung seit der Einführung der Lkw-Maut (ohne Berücksichtigung der erst nach dem 1.8.2012 mautpflichtigen Bundesfernstraßen wurden die höchsten Fahrleistungen nach wie vor im Jahr 2008, dem letzten Jahr vor der Wirtschaftskrise, erzielt).⁵

Somit konnten die rückläufigen durchschnittlichen Mauterlöse durch steigende Fahrleistungen kompensiert werden. In 2010 lag der Durchschnittsmautsatz bei 17,42 Cent/Kilometer, in 2011 bei 16,86 Cent/Kilometer, in 2012 bei 16,42 Cent/Kilometer, in 2013 bei 16,12 Cent/Kilometer und in 2014 bei 15,90 Cent/Kilometer. Für 2015 wird ein durchschnittlicher Mauterlös von 14,69 Cent/Kilometer erwartet.⁶

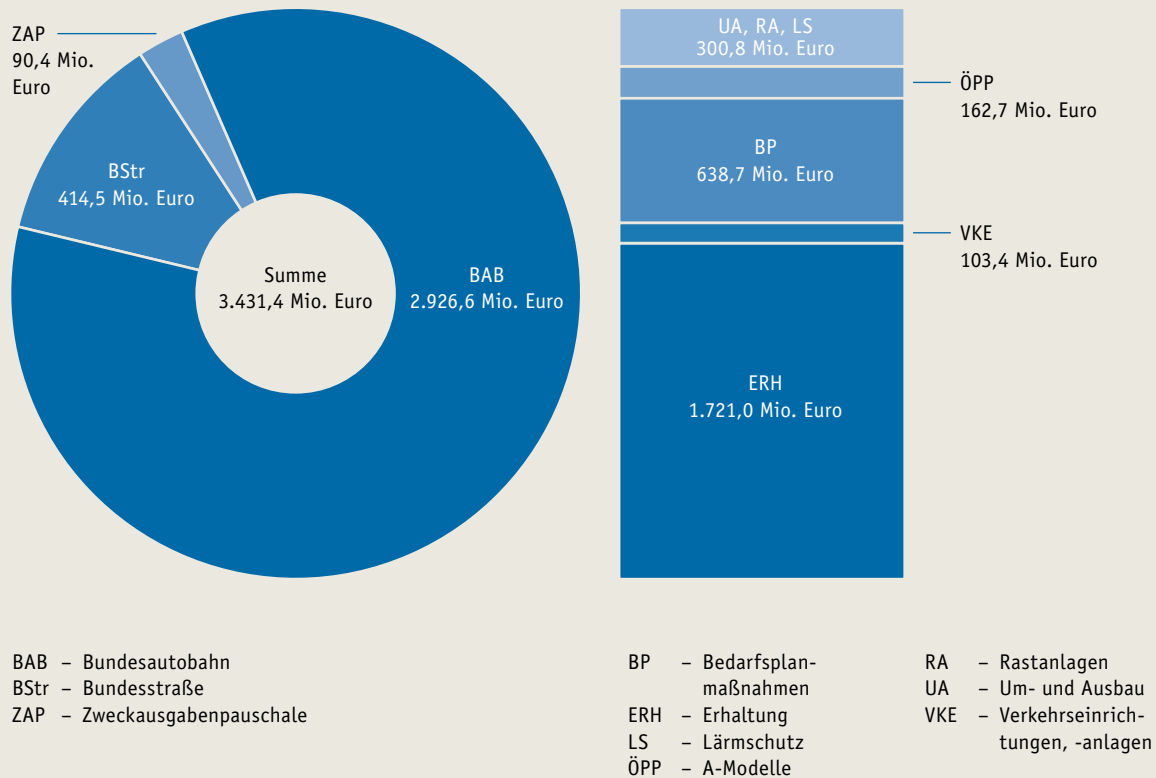
³ Die Ist-Werte fallen gegenüber dem Planansatz (vgl. Ausführungen zu den Planwerten des Bundeshaushalts) höher aus, da die Mauteinnahmen geringfügig höher ausfielen und somit mehr Geld zweckgebunden für die Bundesfernstraßen zur Verfügung stand. Weiterhin wurden Harmonisierungsmaßnahmen nicht in der geplanten Höhe in Anspruch genommen, sodass die Mittel entsprechend der Zweckbindung unmittelbar für die Bundesfernstraßen in Anspruch genommen werden konnten.

⁴ Im Jahr 2014 waren lediglich Planansätze für Mauteinnahmen im Bundeshaushalt abgebildet.

⁵ Quelle: BAG.

⁶ Zu berücksichtigen ist, dass für die Jahre 2014 ff. ein neues Gutachten als Grundlage zur Ermittlung der Höhe der Mautsätze besteht und diese auf Basis dieses Gutachtens im Durchschnitt abgesenkt wurden (vgl. Endbericht Wegekostengutachten Bundesfernstraßennetz 2013 bis 2017).

Abbildung 1: Realisierte Ausgaben für Bundesfernstraßen mit Mautmitteln (3.431,4 Mio. Euro)



Rundungsbedingte Abweichungen möglich

© VIFG, Berlin

Abbildung 2: Ausgaben mit Mautmitteln über die VIFG in Mio. EUR

Jahr	Straße	Schiene	Wasserstraße	Summe
2004	1.114,7	246,7	271,1	1.632,5
2005	1.755,0	450,3	312,1	2.517,4
2006	1.297,7	682,5	227,2	2.207,4
2007	1.091,0	954,4	265,2	2.310,6
2008	1.311,9	1.059,4	369,0	2.740,3
2009	2.099,9	1.104,4	441,8	3.646,1
2010	2.041,4	1.031,9	379,8	3.453,1
2011	3.311,5			3.311,5
2012	3.484,9			3.484,9
2013	3.370,9			3.370,9
2014	3.431,4			3.431,4
Gesamt	24.310,3	5.529,6	2.266,2	32.106,1

© VIFG, Berlin

Im Zuge der Einführung der Maut haben Speditionsunternehmen ihre Fahrzeugflotte kontinuierlich optimiert. Inzwischen werden emissionsärmere Lkw der günstigeren Schadstoffklassen eingesetzt, die mit niedrigeren Mautsätzen korrespondieren. Auch die Auslastung der Lkw wurde optimiert. So werden beispielsweise zunehmend Leerfahrten vermieden, sodass mit weniger Fahrten mehr Güter transportiert werden können. Hierdurch kann teilweise die nahezu konstante Entwicklung der Fahrleistung der Lkw in den Jahren nach der Wirtschaftskrise erklärt werden.

Dokumentation der Mautmittelverwendung

Beim FMS der VIFG handelt es sich um ein geschlossenes System mit tagesaktuellen und konsistenten Daten. Auf Basis der Daten im FMS der VIFG besteht die Möglichkeit, aktuelle und projektbezogene Berichte über die Mittelverwendung zu erstellen. Damit ist die VIFG in der Lage, die notwendige Transparenz über die Mautverwendung für den Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen herzustellen.

Mit dem FMS der VIFG werden tagesaktuelle Daten zu Ausgaben für die Bundesfernstraßen bereitgestellt. Die VIFG stellt die zweckentsprechende Verwendung der Lkw-Maut sicher.

Die Vorteile eines Reportings aus dem FMS liegen in der Verknüpfung der Mittelbereitstellung mit dem Zahlungsfluss. Systembedingte Inkonsistenzen können ausgeschlossen werden. Damit geht auch eine konsistente Dokumentation gegenüber den Nutzern der Bundesfernstraßen einher, sodass der Bindungszweck der Lkw-Maut jederzeit transparent nachgewiesen werden kann.

Abbildung 5 (S. 15) gibt einen Überblick über die zehn Einzelmaßnahmen, denen in 2014 die jeweils höchsten Beträge aus der Lkw-Maut zugeflossen sind. Sammelmaßnahmen und Betreibermodelle sind hierbei nicht berücksichtigt.

Die VIFG erstellt in regelmäßigen Frequenzen folgende Informationen:

- **Monatlich:**

- Bericht an das BMVI mit folgenden Inhalten:
 - Ist-Ausgaben (Investitionen und Zweckausgaben)
 - Ist-Ausgaben (länderbezogen jeweils nach Haushalts- und Straßenbauplantiteln)
 - Mittelabrufe nach Bundeshaushaltstiteln
 - Mittelabruf (gesamt)

- **Vierteljährlich:**

- Quartalsbericht an den Aufsichtsrat der VIFG
- Berichte anlässlich der jeweiligen Aufsichtsratssitzungen der VIFG

- **Jährlich: Jahresbericht VIFG**

Beitrag zum Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Tätigkeit der VIFG einschließlich des Verwendungsnachweises für die Mautmittel an das BMVI

Darüber hinaus stellt die VIFG auf Anforderung ad hoc gesonderte Informationen und Berichte zur Verfügung.

FMS der VIFG

Der Zahlungsverkehr mit Mautmitteln für den Bau und Erhalt von Bundesfernstraßen wird über das FMS der VIFG abgewickelt. Das FMS basiert auf einem SAP-System und dient der Finanzplanung der mautfinanzierten Projekte sowie der Steuerung der Mittelabflüsse.

An das FMS der VIFG sind die Auftragsverwaltungen aller 16 Länder und die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) zur Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs angeschlossen.

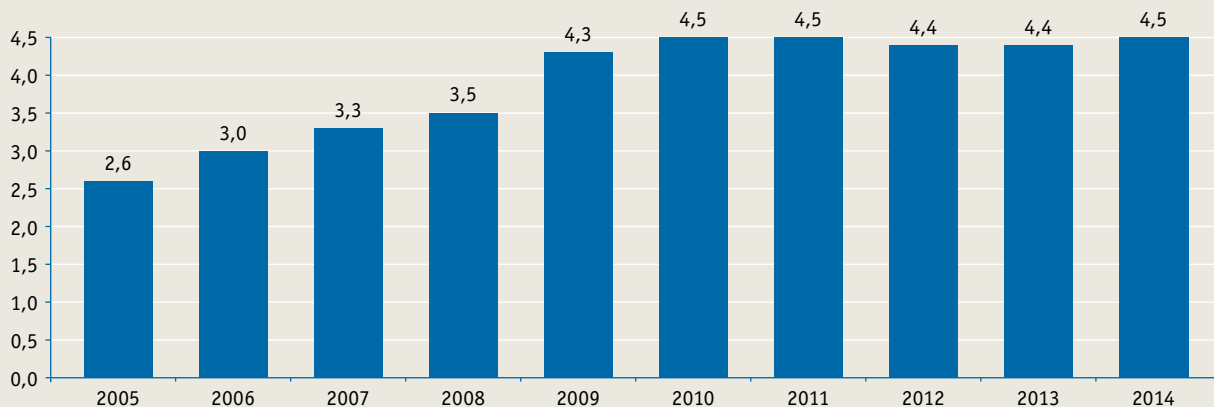
Bei der Abwicklung des Zahlungsverkehrs wirkt die VIFG mit dem BMVI und den Auftragsverwaltungen der Länder zusammen. Die Rahmendaten und die aus der Maut zu finanzierenden Einzelprojekte werden seitens des BMVI in Abstimmung mit den Auftragsverwaltungen der Länder vorgegeben. Die VIFG bildet im FMS die jeweiligen Budgets der Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen ab.

Die Auftragsverwaltungen und die DEGES buchen im FMS ihre Mittelbindungen und die jeweiligen Rechnungen in das System ein. Die VIFG führt den Zahlungsverkehr durch, überwacht den korrespondierenden Mittelabfluss und übt somit eine Controlling-Funktion über die mautspezifischen Zahlungsvorgänge aus.

Die wesentlichen Aufgaben des Bereichs Maut/Finanzsteuerung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Bundesfernstraßen,
- Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs auf Basis eines eigenen FMS,
- Sicherstellung von Transparenz über die Verwendung von Mautmitteln,

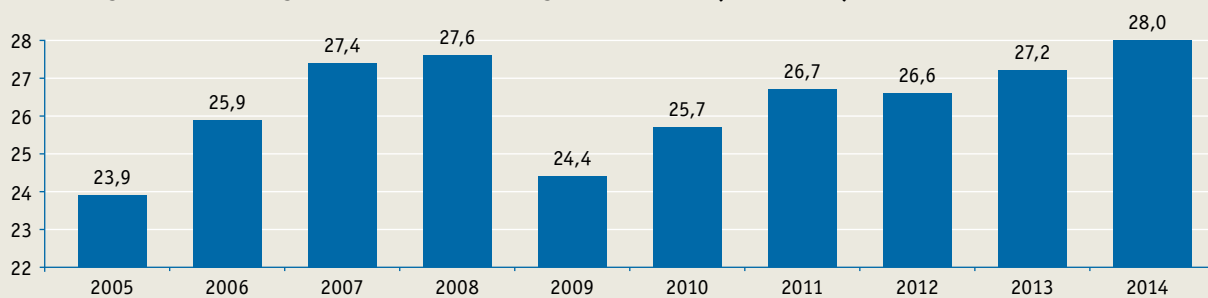
Abbildung 3: Entwicklung Mauteinnahmen 2005–2014 (in Mrd. Euro)



(Quelle: BMVI)

© VIFG, Berlin

Abbildung 4: Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge 2005–2014 (in Mrd. km)



(Quelle: BAG)

© VIFG, Berlin

Abbildung 5: „Top 10“ 2014 (Einzelmaßnahmen ohne ÖPP)

Maßnahme	BfStr	Land	Ausgaben 2014 (EUR)	Straßenbauplan Tab./lfd. Nr.
AS Helsa-Ost – AS HessLichtenau-West	A44	HE	73.708.211,04	T2/9.1
Seitenstreifen 2. Abschnitt Holledau-Allershausen	A9	BY	59.296.251,70	T8/28
Instands. Berliner Brücke Duisburg	A59	NW	55.577.668,38	T8/136
Ludwigslust/S – AK Schwerin A24 VKE7	A14	MV	40.127.491,65	T4/96*
Westlich AS Rohrbrunn – Kauppenbrücke	A3	BY	39.573.995,93	T3/13.1
Brücke Schierstein 6-spur Ausbau HE	A643	HE	38.847.158,64	T3/55
Hessisch Lichtenau-Ost – Waldkappel	A44	HE	32.513.768,64	T2/11
AS Karstädt (m) – AS Groß Warnow (m)	A14	BB	29.573.307,82	T4/57
Östl. Magdala bis westl. Jena-Göschwitz (DEGES)	A4	DEGES	27.270.420,84	T1/84
HB-Kattenturm – HB-Airport/Stadt BA2.2	A281	HB	27.133.839,97	T4/64.1*
Summe			423.622.114,61	

*Straßenbauplan 2012; restliche Angaben aus dem Straßenbauplan 2014

© VIFG, Berlin

- Controlling und Reporting über die getätigten Investitionen in die Bundesfernstraßen,
- Gewährleistung und Weiterentwicklung einer geeigneten und sicheren IT-Infrastruktur zur Erfüllung der genannten Aufgaben.

Die VIFG stellt die zweckentsprechende Verwendung der Lkw-Maut sicher und schafft zudem die notwendige Transparenz über die Verwendung der Lkw-Mauteinnahmen.

Nutzungsintensität des FMS

Insgesamt nutzen rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Auftragsverwaltungen das FMS der VIFG. Die VIFG steht den Nutzerinnen und Nutzern täglich über eine Hotline für Fragen rund um das FMS zur Verfügung und führt zudem Schulungen für die Nutzerinnen und Nutzer des FMS vor Ort bei den Auftragsverwaltungen oder bei der VIFG in Berlin durch. Eine enge Kommunikation mit den Auftragsverwaltungen ermöglicht der VIFG, das FMS kontinuierlich zu verbessern.

Rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenbauverwaltungen in 16 Bundesländern nutzen das FMS der VIFG.

Im Jahr 2014 wurden insgesamt rund 48.500 Zahlungen mit einem Gesamtvolumen von rund 3,4 Mrd. Euro über das FMS getätigt.

IT-Sicherheit und technischer Hintergrund des FMS

Das FMS der VIFG basiert technisch auf der betriebswirtschaftlich orientierten „Enterprise Resource Planning“-Software von SAP. Somit sind Zukunftsfähigkeit und Möglichkeiten der Weiterentwicklung des FMS auch in technischer Hinsicht auf hohem Niveau gewährleistet.

Hohe IT-Sicherheitsstandards werden kontinuierlich überprüft.

Die VIFG stellt höchste Ansprüche an die IT-Sicherheit. Diesen Anforderungen werden sowohl die IT-Architektur

als auch die IT-Verfahren gerecht. Die IT-Systeme und IT-Verfahren der VIFG werden jährlich im Rahmen einer IT-Ordnungsmäßigkeitsprüfung von einer renommierten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft untersucht.

Weiterentwicklung des FMS

Die VIFG entwickelt das FMS auf der Grundlage klar definierter und dokumentierter Prozesse sowie unter Berücksichtigung neuer Anforderungen kontinuierlich weiter. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Erhöhung von Prozesseffizienzen, der Reduktion der Fehleranfälligkeit, der Gewährleistung der Systemsicherheit, der Erleichterung der Handhabung für die Nutzerinnen und Nutzer und bei Bedarf auf der Erweiterung von Funktionalitäten.

Zum 1.1.2013 wurde das SAP-System als softwaretechnische Grundlage des FMS der VIFG neu aufgesetzt. Dieses Projekt wurde fristgerecht und erfolgreich umgesetzt. Im Ergebnis wurden Funktionalität, Anwenderfreundlichkeit und Sicherheit weiter erhöht. Auf dieser Basis erfolgte in 2014 eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der mautfinanzierten Mittel des Bundesfernstraßenbaus.

Weitere Aufgaben des Bereichs Maut/Finanzsteuerung

Die VIFG bringt ihre Erfahrung aus der Durchführung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs in weitere Themengebiete der Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen ein und unterstützt in diesem Kontext das BMVI. Beispielsweise wirkt die VIFG als eine institutionelle Komponente des „Gesamtsystems Nutzerfinanzierung“ bei der Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung mit.

Zudem ergeben sich unterjährig unterschiedliche Projekte aufgrund der an die VIFG herangetragenen Anforderungen seitens der Bundesländer und des BMVI hinsichtlich der Erweiterungen von Serviceleistungen in spezifischen Bereichen.

Die VIFG steigert kontinuierlich die Qualität und den Umfang ihres Dienstleistungsangebots.

Die VIFG wirkt kontinuierlich bei der Weiterentwicklung des „Gesamtsystems Nutzerfinanzierung“ mit.

Abbildung 6: Akteure des Lkw-Mautsystems



Deutscher Bundestag

- Gesetzgebung Nutzerfinanzierung
- Kontrolle der Regierungsarbeit



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

- Träger der finanziellen Straßenbaulast der Bundesfernstraßen
- Entscheidung über den Betrieb des Mautsystems („make or buy“)
- Refinanzierung des Mauterhebungssystems (Betreiberentgelt etc.)

Bundesländer (Auftragsverwaltung)



- Errichtung und Betrieb der Bundesfernstraßen

TOLL COLLECT

service on the road



- Errichtung des Mauterhebungssystems
- Betrieb des Mauterhebungssystems
- Finanzierung des Mauterhebungssystems (mittels Gesellschafter)
- Einnahmeerhebung



Bundesamt
für Güterverkehr

- Kontrolle (Enforcement)
- Betreiberüberwachung



- Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut
- Abwicklung des mautspezifischen Zahlungsverkehrs für die Bundesfernstraßen
- Transparenz der Mittelverwendung



Frank Ulber

Leiter Infrastrukturprojekte und Finanzierung

„Die Höhe der Zinskosten alleine sagt nichts über die Wirtschaftlichkeit eines ÖPP-Projektes aus!“

Infrastrukturprojekte und Finanzierung

Im Geschäftsjahr 2014 haben die zuständigen Vergabestellen der Länder die Vergabeverfahren für die ÖPP-Projekte A7 in Niedersachsen und A6 in Baden-Württemberg begonnen. Es erfolgten der Vertrags- und Finanzierungsabschluss für das Projekt A7 SH/HH, die Angebotsaufforderung für das erste Angebot für das ÖPP-Projekt A94 in Bayern durch die Vergabestelle und die Vorbereitung weiterer Projekte. Dabei unterstützte die VIFG intensiv das BMVI.

Projektentwicklung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung/Projektvorbereitung

Das BMVI und seine Berater haben unter Mitwirkung der VIFG mit der Erstellung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU) für das **ÖPP-Projekt BAB A10/A24 in Brandenburg** begonnen. Basis für die Entscheidung, das ÖPP-Projekt A10/A24 weiter zu verfolgen, waren auch die Ergebnisse der Voruntersuchungen, welche der Bund bei der VIFG beauftragt hatte. Die Ergebnisse der Voruntersuchung (in Form einer überschlägigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, üWE) hat die VIFG an die Fachberater des Bundes übergeben. Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten hat das BMVI den Fachberatern

den von der Auftragsverwaltung befüllten Datenrahmen (Instrument zur Datenaufnahme) übergeben. Darüber hinaus wurde ein Risikoworkshop mit der Straßenbauverwaltung Brandenburg und der DEGES unter Mitwirkung der VIFG durchgeführt. Im Rahmen des Projekts leitet die VIFG die Arbeitsgruppe zur Erstellung der vWU.

Auf Anfrage des BMVI hat die VIFG erneut eine Voruntersuchung für die Strecke **A1/A30** in Nordrhein-Westfalen erstellt. Dabei wurden verschiedene Varianten mit und ohne Einbeziehung der Strecke A30 (AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord) berechnet. Mithilfe der Voruntersuchung konnte eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für eine ÖPP-Realisierung geliefert werden. Mittlerweile sind die Entscheidungen über das Projekt, den Streckenzuschnitt und die sonstigen Rahmenbedingungen zwischen Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen abgestimmt worden. In einem ersten Projekt-Kick-off wurde der Datenrahmen für die vWU erörtert und das weitere Vorgehen zwischen dem BMVI, der Straßenbauverwaltung NRW und der VIFG abgestimmt.



Begleitung von Projekten im Vergabeverfahren

Für das **ÖPP-Projekt BAB A6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg** in Baden-Württemberg ist von der Vergabestelle der Teilnahmewettbewerb eingeleitet worden. Von der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg, dem BMVI und der VIFG sind anschließend das Kick-off-Meeting für die Erstellung der Vergabeunterlagen für das erste Angebot durchgeführt und die Terminschiene sowie die Schnittstellen abgestimmt worden. Die VIFG hat für Fragen der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit an diesem Prozess mitgewirkt. Anschließend sind die Vorarbeiten für die projektspezifische Anpassung des Projektvertrags unter Mitwirkung des BMVI angelaufen. Im Mittelpunkt der weiteren Arbeiten – primär der Auftragsverwaltung – standen die Auswertung des Teilnahmewettbewerbs sowie die Erstellung der technischen Vergabeunterlagen.

Für das **ÖPP-Projekt BAB A7 AD Salzgitter – AS Göttingen** in Niedersachsen hat die Vergabestelle die technischen und wirtschaftlichen Vergabeunterlagen für das erste Angebot erarbeitet. Schwerpunkt aufseiten des Bundes war entsprechend dem vereinbarten Verfahrensmanagement die Erstellung des Projektvertragsentwurfs. Die VIFG hat für die Fragen der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit an der Vorbereitung und Durchführung mitgearbeitet. Bei der Erstellung des Verfügbarkeitsverzeichnisses erfolgte eine inhaltliche Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung Niedersachsen, die das Verzeichnis in Abstimmung mit den Regelungen im Entwurf des Projektvertrags erstellte. Parallel dazu wurde auch in diesem Projekt der Teilnahmewettbewerb ausgewertet.

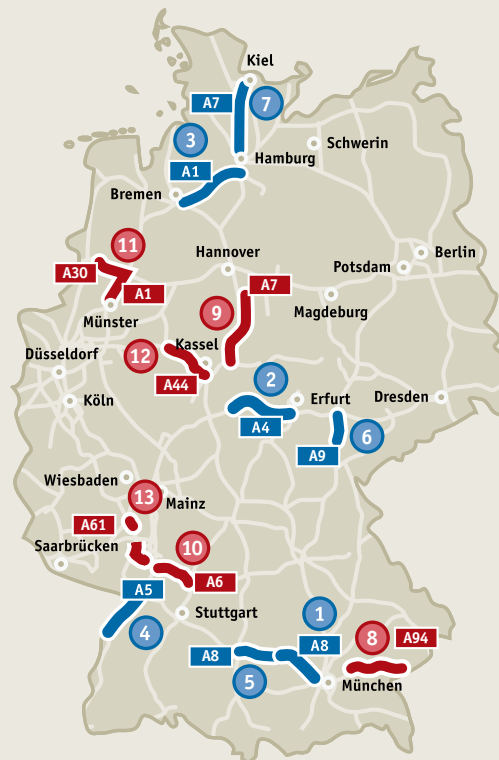
Beim **ÖPP-Projekt BAB A94 Forstinning–Markt** in Bayern hat die VIFG an der Erstellung der Vergabeunterlagen für das erste Angebot und die Begleitung der Vergabe mitgewirkt. Die Schwerpunkte der Mitwirkung dabei waren die Finanzierungsthemen der Wertung, der Bewerbungsbedingungen und des Entwurfs des Projektvertrags. Hauptaufgabe der VIFG in diesem Stadium des Projekts war es, die wirtschaftlichen Regelungen wie Höhe und Auszahlungszeitpunkte der Anschubfinanzierung und der Vergütung jeweils mit den Ergebnissen der vWU abzugleichen. Für das ÖPP-Projekt A94 in Bayern werden die ersten Angebote im Jahr 2015 erwartet. Ferner ist der Teilnahmewettbewerb für dieses Projekt von der Vergabestelle abgeschlossen worden. Der von der Vergabestelle (Auftragsverwaltung) erstellte Vergabevermerk über die Prüfung und Wertung der Teilnahmeanträge ist vom

Plausibilitätsteam unter Mitwirkung des BMVI auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft worden. Die VIFG hat als Mitglied in dem Plausibilitätsteam an dieser Qualitätssicherung des Vergabevermerks mitgewirkt.

Beim Verfügbarkeitsmodell **BAB A7 AS Neumünster Nord-südlich AD HH-Nordwest** wurden nach Abschluss der ersten Angebotsrunde Verhandlungen mit den Bietern geführt, an denen die VIFG nicht teilgenommen hat. Die Verhandlungen wurden durch eine Lenkungsgruppe begleitet, um die wirtschaftlich bedeutsamen Fragestellungen abzustimmen und den auftraggeberseitigen Verhandlungsrahmen festzulegen. Die VIFG hat als Mitglied der Lenkungsgruppe im Wesentlichen die Finanzierungsthemen beurteilt. Nach Abschluss der Wertung des letztgültigen Angebots (BAFO; Best and Final Offer), das sich beim strukturierten Verhandlungsverfahren den Vertragsverhandlungen anschließt, haben die Auftragsverwaltung/DEGES (als Vergabestelle) den Verlauf und das Ergebnis der BAFO-Phase einschließlich Feststellung des erfolgreichen Bieters in einem Vergabevermerk dokumentiert. Die VIFG hat als Mitglied des Plausibilisierungsteams unter Mitwirkung des BMVI den Vergabevermerk auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft.

Weiter hat die VIFG bei der Vorbereitung und Durchführung des Financial Close mitgewirkt und die Richtigkeit der Anpassung des Referenzzinssatzes im Finanzierungsmodell des Auftragnehmers nachvollzogen. Da der Auftraggeber das Risiko der Änderung des Referenzzinssatzes in der Zeit von der BAFO-Abgabe bis zum Financial Close trägt, ist dieser Schritt von besonderer Wichtigkeit, da sich dadurch der Anspruch an die Höhe der Vergütung ändern kann. Der federführend von der Vergabestelle (DEGES) betreute Financial Close verlief wie geplant. Dies ist insoweit bemerkenswert, als hier erstmals die Projektanleihe mit dem Garantieinstrument der Europäischen Investitionsbank (EIB) eingesetzt wurde. Insgesamt ist in der Zeit von der Abgabe des BAFO bis zum Financial Close der Referenzzinssatz gesunken und dadurch eine Reduzierung der Vergütung erzielt worden. Damit hat das BMVI den Markt für private Finanzierungen in die Infrastruktur erstmalig in Deutschland für Versicherungen und Pensionskassen geöffnet. Hierbei handelt es sich um eine privatplatzierte Projektanleihe, die von der privaten Projektgesellschaft ausgegeben wird.

Abbildung 7: Übersicht Projektauswahl *



Pilotprojekte und weitere Projekte

1. Bayern	A8 (AS Augsburg-West – AD München-Allach)	Verkehrsfreigabe
2. Thüringen	A4 (Landesgrenze Hessen/Thüringen – AS Gotha)	Verkehrsfreigabe
3. Niedersachsen	A1 (AD Buchholz – AK Bremen)	Verkehrsfreigabe
4. Baden-Württemberg	A5 (Malsch – Offenburg)	Verkehrsfreigabe
5. Bayern	A8 (AK Ulm-Elchingen – AD Augsburg-West)	Im Bau
6. Thüringen	A9 (AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern)	Verkehrsfreigabe
7. Schleswig-Holstein	A7 (AS Neumünster-Nord – südlich AD HH-Nordwest)	Im Bau
8. Bayern	A94 (AS Forstinning – AS Markt)	Vergabeverfahren
9. Niedersachsen	A7 (Salzgitter – Göttingen)	Vergabeverfahren
10. Baden-Württemberg	A6 (Wiesloch/Rauenberg – Weinsberg)	Vergabeverfahren

Ausschreibung erwartet*

11. Nordrhein-Westfalen	A1/A30 (A1 Lotte/Osnabrück – Münster/Nord, A30 Rheine/Nord – Lotte/Osnabrück)
12. Hessen	A44 (Diemelstadt – Kassel-Süd)
13. Rheinland-Pfalz	A61 mit Abschnitten der A650, A65 (Worms – Landesgrenze RP/BW)

Weitere Projekte in Prüfung*

14. Thüringen	A4 – Erhaltungsprojekt
15. Niedersachsen	E233 (B213) – Ausbauprojekt

* Projektstart ist abhängig von der Schaffung des Baurechts und positivem Ergebnis der WU. Die Projekte 10, 12 bis 15 sind nicht gemäß aktuellem Projektstand in der Grafik abgebildet. Die ursprünglich vorgesehenen Projekte auf der A45 in Hessen (Nr. 10) und der A60 in Rheinland-Pfalz (Nr. 12) werden nicht weiterverfolgt.

Anleihekäufer sind hier Versicherungen und öffentliche Banken. Die Projektanleihe hat ein Volumen von ca. 430 Mio. Euro, einen Kupon von 2,96 % und eine Laufzeit von 29 Jahren.

Durch die Tatsache, dass die Vergabeunterlagen zur A7 eine Anleihefinanzierung möglich gemacht haben, erhöhte sich der Wettbewerb auf der Finanzierungsseite (bis dato nur Bankfinanzierungen in Deutschland) und führte zu deutlichen Reduzierungen der Finanzierungsmargen. Das von der EIB unter ihrer Europa-2020-Projektanleiheninitiative bereitgestellte Instrument für die Verbesserung der Kreditwürdigkeit (PBCE) wurde ebenfalls zum ersten Mal in Deutschland eingesetzt, und zwar in Form einer Garantie seitens der EIB. Diese Garantie führte zur Verbesserung des Ratings der Anleihe von Baa2 (Prime -3) auf A3 (Prime -1), (Moody's).

Vertragsmanagement bei Bestandsprojekten

Mit Abschluss der Verträge zu den jeweiligen ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau entstehen für die Vertragspartner umfangreiche Rechte und Pflichten. Aufseiten der öffentlichen Hand (Auftrag- oder Konzessionsgeber) wurde daher ein Vertragsmanagement für die ÖPP-Projekte eingerichtet mit dem Ziel,

- den Verpflichtungen aus den Verträgen zuverlässig und auf Dauer nachzukommen,
- die Rechte aus den Verträgen umfassend wahrzunehmen und
- eine laufende (Erfolgs-)Kontrolle zu gewährleisten.

Hierfür wurde im Jahr 2013 in enger Abstimmung mit dem BMVI eine fortgeschriebene Version der „Arbeitsanleitung für die Durchführung des Vertragsmanagements mit Berichterstattung“ fertiggestellt und an die beteiligten Straßenbauverwaltungen der Länder bzw. in deren Auftrag der DEGES versandt. Diese fortgeschriebene Arbeitsanleitung betrifft zunächst noch die Berichterstattungen für die Jahre 2012 und 2013 und gilt künftig für alle folgenden Jahre.

Im Geschäftsjahr 2014 konnte die entsprechende Überarbeitung der Berichterstattung mit dem BMVI, dem Referat StB 26 und den beteiligten Straßenbauverwaltungen der Länder bzw. in deren Auftrag der DEGES abgestimmt werden.

Kompetenzzentrum ÖPP

Die VIFG ist in die Arbeiten des „European PPP Expertise Centre“ (EPEC) eingebunden und nimmt hier anlassbezogen an deren Arbeiten und Veranstaltungen teil. Während des All-Members-Meeting wurde über die neusten Entwicklungen in den einzelnen Ländern sowie bei Eurostat informiert. Darüber hinaus wurde eine neue Fachstudie zum Thema Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorgestellt. Die VIFG beteiligte sich an der finalen Abstimmung dieser Fachstudie.

Im Rahmen der durch das BMWi eingesetzten Expertenkommission zum Thema „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ ist die VIFG gebeten worden, über die Erfahrungen mit ÖPP im Bundesfernstraßenbau zu berichten. Im Rahmen dieses Vortrags am 17.11.2014 hat die VIFG deutlich gemacht, dass eine vermehrte Einbeziehung privaten Kapitals für die Infrastrukturbereitstellung unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nur mit ÖPP-Modellen möglich ist und seitens des BMVI (wie zuletzt mit dem ÖPP-Projekt A7 SH/HH) bereits erfolgreich umgesetzt wird.

Für die „Reformkommission Bau von Großprojekten“ hat die VIFG die Sitzungen der Arbeitsgruppe „Finanzierung“ vorbereitet und durchgeführt. Hierbei wurden die Vorschläge zum Thema „Private Finanzierung und ÖPP“ abschließend abgestimmt. Die Ergebnisse und Vorschläge dieser Arbeitsgruppe wurden in der Reformkommission präsentiert.

Im Rahmen des **Twinning-Projekts mit der Republik Moldau** hat die VIFG das Wirtschafts- und das Verkehrsministerium vor Ort bei der Entwicklung von potenziellen ÖPP-Projekten unterstützt. Die VIFG beteiligt sich an Twinning-Projekten und unterstützt damit die Bewerbungen der Bundesregierung, jedoch immer mit dem Fokus auf ÖPP, private Finanzierung von Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit sowie in einem personell und zeitlich limitierten Umfang.

Das **PPP-Expert-Meeting** ist ein regelmäßiger internationaler Austausch auf der öffentlichen Seite zwischen Frankreich, den Niederlanden, Belgien und Deutschland. Das Treffen im Jahr 2014 fand auf Einladung des BMVI in Deutschland statt und wurde vom Referat StB 26 organisiert. Die VIFG hat beim PPP-Expert-Meeting die Arbeitsgruppe „Finanzierung“ geleitet.

Wesentliche Themen für die Bankenfinanzierung waren:

- Status quo der Bankenfinanzierung,
- Erfahrungen aus den letzten Projekten und
- beteiligte Banken (Anzahl/Ticketgrößen).

Ein Schwerpunkt in dieser Arbeitsgruppe war die Kapitalmarkt-/Anleihefinanzierung. Hauptthema für die öffentliche Seite dabei ist, auf welchem Wege eine Kapitalmarktlösung in die determinierten Vergabeverfahren integriert werden kann, ohne dabei auf die Vorteile einer solchen Finanzierungsalternative (Konditionen, lange Laufzeiten etc.) zu verzichten. Diskutiert wurden:

- wesentliche Beteiligte (Investoren, Rating-Agenturen etc.),
- Privatplatzierung vs. „public offering“,
- Ratingprozess und
- projektvertragliche Regelungen.

Darüber hinaus wurden die Unterschiede zwischen einer Banken- und einer Anleihenfinanzierung im Hinblick auf die Kriterien Qualität, Risiko, Wirtschaftlichkeit sowie Handhabung im Vergabeverfahren ausgearbeitet. Erste Projekterfahrungen dazu wurden aus Belgien und Deutschland vorgebracht und es fand ein detaillierter Fachaustausch statt.

Die VIFG beobachtet die aktuellen Entwicklungen in Europa generell und insbesondere in Deutschland und legt den Schwerpunkt dabei auf die Finanzierungsbedingungen und -strukturen für ÖPP-Projekte in Europa. Die aktuellen Ergebnisse wurden in den **10. und 11. Finanzmarktberichten**¹ zusammengefasst und auf der Internetseite der VIFG veröffentlicht. Der Finanzmarktbericht gibt einen Überblick über aktuelle Finanzierungsfragen auf dem ÖPP-Markt und stellt ausgewählte europäische ÖPP-Projekte im Straßeninfrastrukturbereich vor.

Die VIFG hat auch im Jahr 2014 das Seminar „Wirtschaftlichkeit“ für den **Verwaltungslehrgang für Baureferendare des Straßenwesens** durchgeführt. In dem einwöchigen Seminar werden sowohl theoretische Grundlagen zu ausgewählten Themen der Betriebswirtschaftslehre als auch zum Thema der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Sektor behandelt. Darüber hinaus wurden auch praktische Übungen anhand von einfachen Kalkulationen und dem Aufbau eines vereinfachten WU-Modells auf Grundlage eines Tabellenkalkulationsprogramms durchgeführt.

Auch im Jahr 2014 hat die VIFG das BMVI bei der Bearbeitung von **Grundsatzfragen** zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterstützt und dabei auch Fragen zur Finanzierung und insbesondere zur Diskontierung bearbeitet. Dabei ging es insbesondere um die Frage, inwieweit die Zinsstrukturkurve des Bundes die Finanzierungswirklichkeit, die im Bundeshaushalt ausgewiesen wird, abbildet. Hierbei ist grundsätzlich zu beachten, dass der Bund sich in der Regel kurz- bis mittelfristig verschuldet, während für ein ÖPP-Projekt feste Finanzierungsbedingungen über die Vertragslaufzeit von in der Regel 30 Jahren vereinbart werden.

Im September 2014 hat die VIFG über die Erfahrungen mit ÖPP im Bundesfernstraßenbau in der „Arbeitsgruppe der CDU/CSU- und SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag zur Weiterentwicklung von ÖPP“ berichtet. Hierbei standen die Themen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Berichte des Bundesrechnungshofs und die Behandlung von ÖPP in anderen Ländern im Mittelpunkt. Für die Arbeitsgruppe ÖPP der Koalitionsfraktion im Deutschen Bundestag hat die VIFG eine Stellungnahme ausgearbeitet.

Da in der öffentlichen Diskussion die derzeit geringen Finanzierungskosten der öffentlichen Hand häufig zum Anlass genommen werden, die Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten grundsätzlich infrage zu stellen, hat sich die VIFG an verschiedenen Stellen mit der Rolle und Funktion der Finanzierung und dem unterschiedlichen Verständnis von Finanzierung im öffentlichen und privatem Sektor beschäftigt.

So wird das Verständnis der Finanzierung im öffentlichen Bereich, auch aufgrund von Haushaltserfordernissen, vielfach auf die Bereitstellung von finanziellen Mitteln reduziert. Dies führt dazu, dass damit auch eine Trennung zwischen dem Projekt und der Finanzierung einhergeht. Ökonomisch sind aber die Projekterfordernisse und die Finanzierung unmittelbar und quasi spiegelbildlich verbunden, denn jede leistungswirtschaftliche Aktivität, wie beispielsweise die Abwicklung von Bauarbeiten, findet ihren Niederschlag in Zahlungsströmen und beeinflusst damit die Finanzierungsseite. Zeit- und Kostenüberschreitungen bilden sich somit sowohl im Leistungserstellungsprozess als auch im Finanzierungsprozess ab.

¹ Abrufbar unter <http://www.vifg.de/de/service/downloads/index.php#Infrastrukturfinanzierung>.

Umgekehrt hat aber auch die finanzwirtschaftliche Seite erheblichen Einfluss auf eine effiziente Leistungserstellung.

Denn stehen notwendige Finanzmittel nicht ausreichend oder nicht zum notwendigen Zeitpunkt zur Verfügung, so hat dies Auswirkungen auf den Leistungserstellungsprozess.

Neben der Liquiditätsbereitstellungsfunktion sind aber die übrigen ökonomischen Funktionen der Finanzierung zu betrachten, wie zum Beispiel die

- Kostenkontrollfunktion,
 - Risikomanagementfunktion,
 - Informations- und Transparenzfunktion,
 - Mitbestimmungsfunktion sowie
 - Limitierungs- und Sanktionsfunktion (Schaffung von Verantwortlichkeit für Qualitäts- und Termineinhaltung, Schaffung von klaren Zuständigkeiten).
- (vgl. Abb. 8)

Damit wird durch eine anreizorientierte Finanzierung, wie sie in der Privatwirtschaft üblich ist, eine effiziente, risiko-, termin- und budgetorientierte Projektabwicklung ermöglicht. Diese ökonomische Kontrollfunktion der Finanzierung macht ganz praktisch den qualitativen Unterschied zwischen einer öffentlichen und einer privaten Finanzierung aus. Denn je nach gewählter Finanzierungsform entstehen Leistungen, da bei der öffentlichen Finanzierung die ökonomische Kontrollfunktion der Finanzierung nicht wirksam ist. Deswegen ist es methodisch nicht sachgerecht, die Zinshöhe für das von einem Privaten aufzunehmende Fremdkapital mit der Zinshöhe bei öffentlicher Finanzierung unmittelbar gegenüberzustellen, da ein solcher Vergleich verkennt, dass die Zinshöhe bei den Privaten eine höhere Leistungssicherheit als bei der öffentlichen Finanzierung und die Berücksichtigung von Projektrisiken abdeckt.

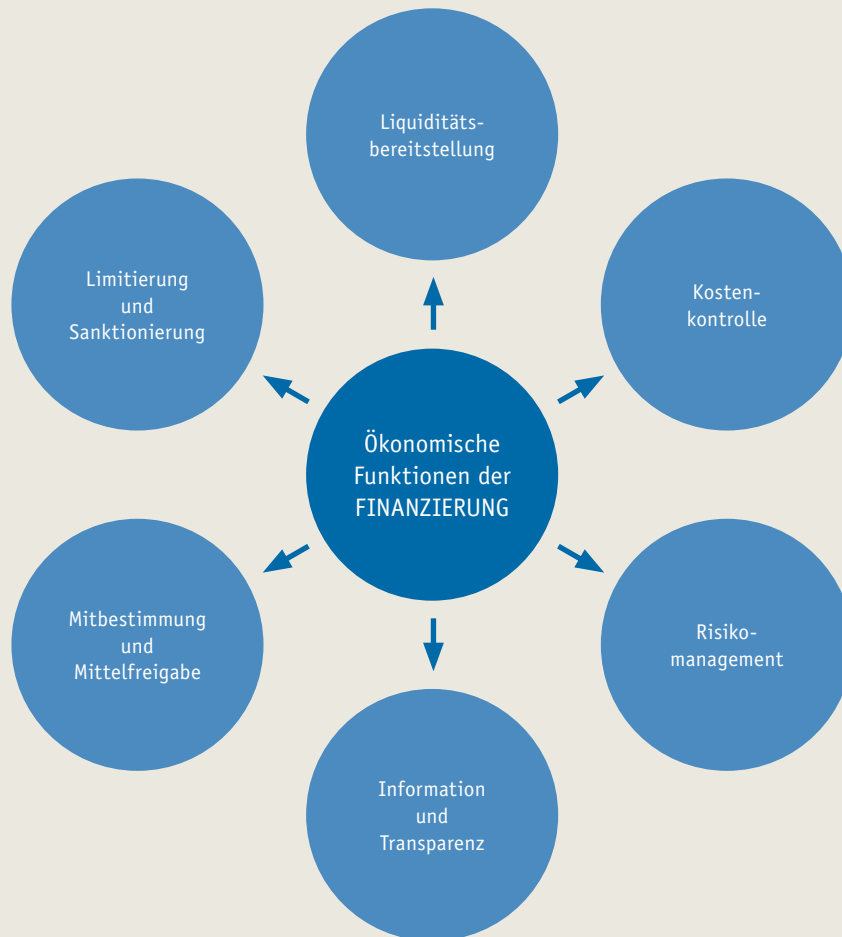
Die Zinshöhe in einem ÖPP-Modell drückt die Einschätzung der Kapitalgeber über das mit dem Projekt verbundene Risiko einer termin- und kostensicheren baulichen Umsetzung, einer vereinbarten Qualität und Verfügbarkeit der Strecke über 30 Jahre und ggf. über die zu erwartenden Einnahmen aus. Daraus resultiert ein starker Anreiz, das Projekt eng zu steuern, ein umfassendes Risikomanagement zu betreiben und einen umfassenden und transparenten Controllingprozess aufzusetzen.

Im Gegensatz dazu ist die Zinshöhe bei öffentlicher Finanzierung unbestritten „billiger“. Daher stellt die Höhe der Finanzierungskosten aufgrund des öffentlichen Selbstversicherungsansatzes keinen Indikator für das Risikomaß eines Projekts dar. Und genau aus diesem Grunde bietet der öffentliche Finanzierungsprozess keine Anreize für die Verwaltung, eine vergleichbare Steuerung, ein projektbezogenes Risikomanagement und ein enges Controlling wie in einem ÖPP-Projekt aufzubauen.

Da die Risiken eines Projekts ja nicht einfach verschwinden, wenn die öffentliche Hand baut, wird der Preis für die vermeintlich billige Haushaltsfinanzierung aber auch in konventionellen Projekten gezahlt: längere Bauzeiten, deutliche Kostenüberschreitungen und ggf. sogar Qualitätsmängel.

Die geltenden Leitfäden und Arbeitsanweisungen zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen stellen daher ganz bewusst auf das Kriterium Wirtschaftlichkeit bei der Entscheidung über die Realisierbarkeit von Projekten ab und nicht auf die Vorteilhaftigkeit einzelner isolierter Kostenpositionen wie Finanzierungskosten. Denn diese Sichtweise berücksichtigt nicht das Zusammenspiel der unterschiedlichen Anreizmechanismen in einem Projekt. Wird einfach mit „billigem Haushalts-geld“ finanziert, verzichtet der öffentliche Auftraggeber auf die effizienzsteigernde Anreizstruktur privater Risikoübernahme durch die privaten Kapitalgeber im Projekt. Dies kann dazu führen, dass zwar die Finanzierungskosten sinken, gleichzeitig aber die Gesamtkosten steigen und damit die Wirtschaftlichkeit des Projekts sinkt.

Abbildung 8: Ökonomische Funktionen der Finanzierung



Bilanz

zum 31. Dezember 2014

AKTIVA in EUR	31.12.2014	31.12.2013
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	748,00	1.483,00
II. Sachanlagen		
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	25.665,00	64.341,00
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	53.421,08	0,00
	79.086,08	64.341,00
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	453,11	0,00
2. Forderungen gegen Gesellschafter	176.283,89	532.937,33
3. Sonstige Vermögensgegenstände	6.839,08	8.912,79
	183.576,08	541.850,12
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	78.024,17	17.308,77
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	9.725,82	8.854,27
	351.160,15	633.837,16
Treuhandvermögen	11.206.775,92	19.406.052,42

PASSIVA in EUR	31.12.2014	31.12.2013
A. EIGENKAPITAL		
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00	25.000,00
II. Gewinnvortrag	10.625,00	10.625,00
III. Jahresüberschuss	2.500,00	2.500,00
	38.125,00	38.125,00
B. SONDERPOSTEN		
Sonderposten für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens	79.834,08	65.824,00
C. RÜCKSTELLUNGEN		
Sonstige Rückstellungen	135.129,44	256.455,85
D. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen - davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 39.375,31 (Vorjahr: EUR 240.949,16)	39.375,31	240.949,16
2. Sonstige Verbindlichkeiten - davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: EUR 58.696,32 (Vorjahr: EUR 32.483,15) - davon aus Steuern: EUR 56.387,13 (Vorjahr: EUR 28.067,44) - davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: EUR 2.309,19 (Vorjahr: EUR 2.378,81)	58.696,32	32.483,15
	98.071,63	273.432,31
	351.160,15	633.837,16
Treuhandverbindlichkeiten	11.206.775,92	19.406.052,42

Gewinn- und Verlustrechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014

	EUR 2014	EUR 2013
Umsatzerlöse	2.405.548,41	2.894.108,44
Sonstige betriebliche Erträge davon Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens EUR 42.679,68 (Vorjahr: EUR 37.344,46)	96.810,05	90.650,82
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	1.385.465,55	1.370.636,97
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung EUR 46.809,28 (Vorjahr: EUR 44.840,86)	210.623,62	224.002,69
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	19.253,68	36.872,35
Sonstige betriebliche Aufwendungen	880.689,95	1.355.920,40
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15,55	43,45
Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus Abzinsung EUR 2.558,71 (Vorjahr: EUR 0,00)	2.558,71	0,00
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3.782,50	-2.629,70
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	-2.477,16
Sonstige Steuern	1.282,50	-2.652,54
Jahresüberschuss	2.500,00	2.500,00



Anhang

I. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014 liegen satzungsgemäß die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Rechnungslegung von großen Kapitalgesellschaften zugrunde sowie die ergänzenden Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Für die Erstellung des Jahresabschlusses waren die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze des Vorjahres maßgebend.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

II. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Das Anlagevermögen wird zu Anschaffungskosten verringert um planmäßige Abschreibungen, ausgewiesen. Ab dem Jahr 2006 sind erforderliche Investitionen durch das vereinbarte Dienstleistungsentgelt zu finanzieren. Der darin enthaltene Anteil für die Finanzierung des Anlagevermögens wird gesondert in einem Sonderposten ausgewiesen, der über die Nutzungsdauer des Anlagevermögens aufgelöst wird.

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, angesetzt. Die durchschnittliche Nutzungsdauer wird bei den immateriellen Vermögensgegenständen mit 3 Jahren angenommen, bei den Sachanlagen zwischen 3 und 13 Jahren.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände wurden mit ihrem Nennbetrag, ggf. vermindert um Wertminderungen, bewertet und ausgewiesen.

Die liquiden Mittel wurden zum Nominalwert angesetzt.

Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ausgaben bzw. Einnahmen vor dem Bilanzstichtag, soweit sie Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit danach darstellen.

Die sonstigen Rückstellungen wurden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und erkennbaren Risiken. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden mit den ihrer Laufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätzen der vergangenen sieben Jahre, die von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben werden, abgezinst.

Die Verbindlichkeiten wurden mit dem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

III. Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die Entwicklung des Anlagevermögens für das Geschäftsjahr 2014 ergibt sich aus dem Anlagespiegel.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Die Forderung gegen Gesellschafter in Höhe von EUR 176.283,89 betreffen wie im Vorjahr die laufende Finanzierung und sind mitzugehörig zu den sonstigen Vermögensgegenständen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände betreffen im Wesentlichen Forderungen aus einem Umsatzsteuerguthaben für das Geschäftsjahr 2013.

Der Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Vorauszahlungen auf sonstige betriebliche Aufwendungen für das Geschäftsjahr 2015.

Eigenkapital

Der Gewinnvortrag hat sich wie folgt entwickelt:

	EUR
Stand am 31.12.2013	10.625,00
Jahresüberschuss 2013	2.500,00
Gewinnvortrag zum 1. Januar 2014	13.125,00
Ausschüttung 2014	2.500,00
Stand 31. Dezember 2014	10.625,00

Sonderposten

Der Sonderposten wurde für erhaltene Mittel zur Finanzierung des Anlagevermögens gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag gebildet. Die Auflösung erfolgt entsprechend den Abschreibungen des Anlagevermögens.

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen wie im Vorjahr ausstehende Rechnungen im Zusammenhang mit der Erstellung und Prüfung des Jahresabschlusses 2014 sowie ungewisse Verpflichtungen gegenüber dem Personal.

Verbindlichkeiten

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen handelt es sich wie im Vorjahr ausschließlich um Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

IV. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Die ausgewiesenen Umsatzerlöse beinhalten ausschließlich die Kostenerstattung durch den Gesellschafter.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 5 (Vorjahr TEUR 8) aus dem Verkauf von Anlagevermögen.

V. Treuhandvermögen

Als Treuhandvermögen wird das für den Treugeber auftragsgemäß verwaltete Vermögen ausgewiesen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von EUR 457.803,76 aus einem Mietvertrag mit einer festen Laufzeit bis Ende Januar 2017 (davon bis 1 Jahr: EUR 219.072,88, 1–5 Jahre: EUR 238.730,88, >5 Jahre: EUR 0,00)

Es besteht ferner eine Verpflichtung aus einem Dienstleistungsvertrag für den Betrieb des Finanzmanagementsystems in Höhe von EUR 572.400,00 (davon bis 1 Jahr: EUR 190.800,00, 1–5 Jahre: EUR 381.600,00, >5 Jahre: EUR 0,00).

Es besteht eine finanzielle Verpflichtung aus einem Wartungsvertrag für das IT Classic Netz in Höhe von EUR 32.400,00 (davon bis 1 Jahr: EUR 10.800,00, 1–5 Jahre: EUR 21.600,00, >5 Jahre: EUR 0,00)

Es besteht eine weitere Verpflichtung aus 4 Leasingverträgen für Dienst-Kfz in Höhe von EUR 6.462,01 (davon bis 1 Jahr: EUR 6.462,01).

Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse im Sinne des § 251 HGB bestehen zum Bilanzstichtag nicht.

VI. Sonstige Angaben

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2014 wurden – ohne die Geschäftsführung – durchschnittlich 14 Arbeitnehmer beschäftigt.

Organe der Gesellschaft

Der Geschäftsführung gehörten im Kalenderjahr 2014 an:
Herr Prof. Torsten R. Böger, Dipl. Volkswirt, Hamburg
Herr Martin Friewald, Jurist, Rimpar

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung belaufen sich 2014 auf EUR 438.279,22.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich wie folgt zusammen:

Karl-Heinz Görrissen

Vorsitzender

Abteilungsleiter, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (ab 1.8.2014)

Dr. Stefan Krause

Stellv. Vorsitzender

Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (ab 4.12.2014)

Eva-Maria Gsänger

Regierungsdirektorin, Bundesministerium der Finanzen

Bettina Hagedorn

Mitglied des Deutschen Bundestages (ab 4.12.2014)

Christian K. Murach

Geschäftsführer der KfW IPEX-Bank GmbH

Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestages (ab 10.11.2014)

Patrick Döring

Vorstand der AGILA Haustierversicherung AG
(bis 30.6.2014)

Dr. Martina Hinricher

Ministerialdirektorin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (bis 3.12.2014)

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz

Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (bis 3.12.2014)

Bartholomäus Kalb

Mitglied des Deutschen Bundestages (bis 30.9.2014)

Bezüge des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge für die Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014 betrugen EUR 1.000,00.

Honorar Abschlussprüfer

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen für das Geschäftsjahr ist in Höhe von EUR 7.680,00 vereinbart. Für projektbegleitende Prüfungen (andere Bestätigungsleistungen im Sinne des § 285 Nr. 17 HGB) sind EUR 23.649,60 im Berichtszeitraum angefallen.

Berlin, 31. März 2015



Geschäftsführung

Bestätigungsvermerk

Wir haben dem Jahresabschluss und dem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014 der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, in der Fassung der Anlage 1 den folgenden unter dem 16. Juni 2015 unterzeichneten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung entsprechend § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen

internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Den vorstehenden Bericht über unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2014 der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin, erstatten wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Berichterstattung bei Abschlussprüfungen (Prüfungsstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer – IDW PS 450). Zu dem von uns erteilten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk verweisen wir auf Abschnitt 6 „Wiedergabe des Bestätigungsvermerks“.

Berlin, den 16. Juni 2015
Deloitte & Touche GmbH

Gez. Nienhoff Wirtschaftsprüferin
Gez. Mertin Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2014 haben zwei Sitzungen stattgefunden.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die Lage des Unternehmens, insbesondere durch die Vorlage von Vierteljahresberichten sowie die Berichterstattung über den Geschäftsverlauf in den Aufsichtsratssitzungen, informieren lassen.

Die Berichte der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat vermitteln einen zutreffenden Einblick in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens. Bei dieser Beurteilung stützt sich der Aufsichtsrat auch auf die Feststellung des Abschlussprüfers.

Allen zustimmungspflichtigen Maßnahmen wurde vom Aufsichtsrat während seiner Sitzungen zugestimmt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014 sind im Auftrag des Aufsichtsrates durch die Deloitte & Touche GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Auch die zusätzliche Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) hat nach Feststellung der Wirtschaftsprüfer keine Besonderheiten ergeben, die Anlass zu Zweifeln an der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung geben könnten.

Der Prüfungsbericht liegt allen Aufsichtsräten vor. Der Aufsichtsrat hat auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes während seiner 43. Sitzung den Prüfungsbericht mit dem Wirtschaftsprüfer ausführlich erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss gebilligt.

Berlin, 2. Juli 2015

Der Aufsichtsrat



Karl-Heinz Görrissen
Vorsitzender



Impressum

Herausgeber

VIFG
VerkehrsInfrastrukturFinanzierungsGesellschaft mbH
Georgenstraße 25, 10117 Berlin
Telefon: +49 (30) 5 20 02 - 6210
Telefax: +49 (30) 5 20 02 - 6212
E-Mail: vifg@vifg.de
www.vifg.de

Verantwortlich

Andreas Scharf

Konzeption

Sarah Behrendt, VIFG
goldorange

Corporate Design

goldorange

Gestaltung

goldorange

Fotos

Jonas Gonell (S. 1, 2, 9,
11, 18, 19, 29, 35)
Florian Manz (S. 5, 6, 7, 8, 10)
Lene Münch (S. 4)

Lektorat/Schlussredaktion

LEKTOREX/Daniel Dahl/
www.lectorex.de

Druck

gutenberg beuys
feindruckerei GmbH

Auflage

500 Exemplare

© Juli 2015

Die veröffentlichten Inhalte unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der VIFG.

entwickeln.
beraten.
managen.