

Verfügbarkeitsmodelle im Straßenbau

Eine Alternative zur konventionellen Bereitstellung und Erhaltung von Straßeninfrastruktur könnte das so genannte Verfügbarkeitsmodell (V-Modell) darstellen.

Wie funktionieren V-Modelle

V-Modelle sind ÖPP (Öffentlich Private Partnerschaft)-Modelle, bei denen die Vergütung abhängig ist von der Leistung des privaten Vertragspartners. Sie ähneln in ihrer Struktur dem Ansatz von ÖPP im Hochbau. Beim V-Modell finanziert, erhält und/oder baut der Auftragnehmer die Straße und stellt sie dem Auftraggeber zur Nutzung bereit. Zum Teil übernimmt er auch weitere Aufgaben des Betriebs, wie z.B. den Winterdienst.

Die Vergütung kann aus mehreren Bestandteilen wie einem Verfügbarkeitsentgelt, einem Erhaltungsentgelt und einem verkehrsabhängigen Entgelt bestehen. Das so genannte **Verfügbarkeitsentgelt** ist der Hauptbestandteil der Vergütung. Dabei handelt es sich um ein Betreiberentgelt, das auf Basis der Verfügbarkeit der Straße aus dem Haushalt gewährt wird. Die Verfügbarkeit ist unter anderem abhängig von den offenen Spuren (bei Baustellentätigkeit), von der Qualität des Winterdienstes usw. Diskutiert wird auch die Einbeziehung der Staufreiheit (sog. congestion payment), der Zustand der Fahrbahnen sowie die Sicherheit (sog. safety payment) in die Verfügbarkeitsbeurteilung.

Vorteile und Risiken des V-Modells

Mit dem V-Modell können private Betreiber die immer wieder versprochenen Effizienzvorteile einlösen, weil sie echte Investitions- und Betreiberrisiken (und damit entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten) übernehmen. Andererseits spielen Nutzergebühren und damit Verkehrsmengenrisiken (im Gegensatz zum A- und F-Modell) eine untergeordnete Rolle, da die Zahlungen direkt aus dem Haushalt erfolgen. Höchstens durch eine sog. Schattenmaut, die in Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage aus vorhandenen Budgets bezahlt wird, kann bei Bedarf ein Teil des Verkehrsmengenrisikos auf den Privaten übertragen werden.

Einsatzbereiche des V-Modells

Auf der Bundesautobahn A9 wird das erste Verfügbarkeitsmodell im Bundesfernstraßenbau umgesetzt. Dabei wird zum Teil auf Verfahrens- und Vertragsstrukturen des altbekannten A-Modells (s. ADAC-Standpunkt zum A-Modell) zurückgegriffen, werden aber auch nicht unerhebliche Neuerungen eingeführt. Eine Neuerung ist insbesondere eine hohe Anschubfinanzierung von bis zu 85% und ein Totalausfallrisiko der verbleibenden mindestens 15%. Im Gegensatz zum A-Modell ist ein verkehrsmengenunabhängiges Verfügbarkeitsentgelt nach einem klar definierten Katalog hinsichtlich Beeinträchtigungen der Verfügbarkeit und Qualitätsmängel vorgesehen. Zudem steht nur ein geringer Anteil Ausbau einem hohen Anteil Erhaltung von Bestandsstrecke gegenüber. Zuletzt ist die kürzere Laufzeit von 20 Jahren statt 30 Jahren zu nennen.

Neben der Erhaltung von Bundesfernstraßen wird zurzeit auch intensiv die Anwendung des V-Modells bei Landes- und kommunalen Straßen diskutiert.

Fazit

V-Modelle sind eine Beschaffungsalternative, aber ebenfalls ein Mittel zur Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel. Es muss allerdings einleuchten, dass hier nachhaltige Haushaltseinsparungen nur im Umfang der erreichbaren Effizienzvorteile erzielt werden können. Es besteht zudem die Gefahr, dass über den Umweg Verfügbarkeit der **Vorfinanzungscharakter** zu stark in den Vordergrund rückt. Vorfinanzierungsmodelle lehnt der ADAC grundsätzlich ab, da diese zu einer reinen Verlagerung von Kosten in die Zukunft geführt haben, ohne dabei echte Vorteile für die öffentliche Hand zu erbringen. Echte Effizienzgewinne können die Verfügbarkeitsmodelle nur erbringen, wenn es zu einem echten Transfer von Investitions- und Betreiberrisiken in den privaten Sektor kommt.