

Das „F-Modell“ im Bundesfernstraßenbau

Das sogenannte F-Modell zählt zu den ältesten Modellen Öffentlich Privater Partnerschaften (ÖPP/PPP), die die Bauwirtschaft und Teile der Politik bereits seit einigen Jahren in Deutschland etablieren wollen.

Wie funktioniert das F-Modell?

Das F-Modell fußt auf dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) von 1994. Das F-Modell ist ein Betreibermodell und in seiner Anwendung gesetzlich auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe bei Bundesfernstraßen sowie auf mehrstreifige Bundesstraßen beschränkt. Beim F-Modell **finanziert, plant, baut und betreibt** ein Privater als Konzessionär auf eigenes Risiko eine der genannten Infrastrukturen. Im Gegenzug wird ihm die Konzession eingeräumt, sich – in der Regel 30 Jahre lang – über die auf der Strecke erzielten Mauteinnahmen der Nutzer zu refinanzieren.

Mit dem F-Modell werden verschiedene Vorteile verbunden, wie die frühzeitige Realisierung von Maßnahmen und die Entlastung des öffentlichen Haushalts.

Umsetzungsstand des F-Modells

Trotz verschiedener gesetzlicher Änderungen konnte sich das F-Modell bislang nicht durchsetzen. Es existieren erst zwei Tunnel-Projekte, die als F-Modell realisiert wurden. Der Warnowtunnel bei Rostock ist am 12. September 2003 und der Herrentunnel in Lübeck am 26. August 2005 in Betrieb gegangen. Ein weiteres Projekt – Strelasundquerung zur Verbindung der Insel Rügen mit dem Festland – konnte nicht als F-Modell realisiert werden, da kein prüf- und wertbares Angebot einging. Die Strelasundbrücke wurde konventionell realisiert und 2007 für den Verkehr freigegeben.

Probleme beim F-Modell

Die bisherigen Erfahrungen mit dem F-Modell wurden im Auftrag der Bundesregierung evaluiert. Danach besteht bei den Nutzern eine geringe Mautakzeptanz. Die im Vorfeld prognostizierten Verkehrsmengen trafen nicht ein. Ein Grund war, dass bei der Projektauswahl Eignungs- und Tragfähigkeitskriterien nicht ausreichend berücksichtigt wurden, sodass durch das F-Modell die Gelegenheit eröffnet wurde, konventionell schwer zu finanzierende Projekte zu realisieren. Aufgrund der Mautabhängigkeit und der sehr starren gebührenrechtlichen Vorgaben ist die Refinanzierung mit deutlichen Unsicherhei-

ten belastet, da bei der Bestimmung der Mauthöhe nicht auf bekannte Maßstäbe (Verkehrsmengen, Kosten etc.) zurückgegriffen werden konnte und sich die bisherigen Mautfestsetzungsverfahren als überaus komplex erwiesen haben.

Weiterentwicklung des F-Modells

Zur Verbesserung der Marktgängigkeit des F-Modells wird eine größere Flexibilität bei der Anwendung des Betreibermodells diskutiert. Hierzu gehört eine längere Konzessionslaufzeit, die niedrigere Mautsätze und damit eine höhere Mautakzeptanz beim Nutzer fördern soll. Das Verkehrsmengenrisiko soll etwa durch qualitätsorientierte Vergütungselemente abgedeckt werden. Die Anschubfinanzierung soll flexibel (z.B. in Tranchen) zur Verfügung gestellt werden, um gerade zu Beginn des Projekts das Verkehrsmengenrisiko durch garantierte Mindesteinnahmen zu mindern.

Forderungen des ADAC

Aufgrund des eingeräumten generellen Mauterhebungsrechts darf die gesetzliche Beschränkung des F-Modells auf die beschriebenen Anwendungsfälle bei den Bundesfernstraßen nicht verändert werden. Eine Ausweitung auf andere Streckenabschnitte lehnt der ADAC ausdrücklich ab, da dies der Einführung einer generellen Maut durch die Hintertür gleich käme.

Das F-Modell soll im konkreten Einzelfall nicht zu privaten Streckenmonopolen führen und die bisherige öffentliche Straße im Sinne einer echten Wahlfreiheit weiterhin gebührenfrei sowie ohne verkehrstechnische Schikanen befahrbar beleiben.

Bei der Projektauswahl müssen Eignungs- und Tragfähigkeitskriterien – nicht politische Realisierungsinteressen – im Vordergrund stehen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass das F-Modell keine Gelegenheit eröffnet, konventionell nicht zu finanzierende Projekte zu realisieren. Vielmehr müssen sich Projektauswahl und –design stärker an Nutzen und Kosten der Maßnahme orientieren.