

## Schleswig-Holsteinischer Landtag Umdruck 17/92





## Autobahnkonzessionen

Erfahrungen aus europäischen Autobahnkonzessionen für die Realisierung der Autobahnen A20/A22

Kiel, 02. Dezember 2009



## Inhalt der Präsentation



- Vorstellung der Firma VINCI und VINCI Concessions
- Die Konzession der Autobahnen A4 und A5
- Beispiele aus der europäischen Konzessionspraxis
- Realisierung der Nord-West-Umfahrung Hamburg A20
- Überlegungen zur Realisierung der A20/A22
- Rechtliche Aspekte



## VINCI - Gestärkte Marktführerschaft





- VINCI ist das weltweit größte Konzessions- und Bauunternehmen
- 164.000 Mitarbeiter weltweit (92 700 in Frankreich)
- Präsenz in mehr als 80 Ländern
- Standortnetz mit 2500 Unternehmen
- 300 000 Projekte pro Jahr
- Mehr als 100 Jahre Geschichte

## Die 4 Konzernsparten



#### **VINCI Concessions**

Mehr als 100Jahre Erfahrung im Konzessionsgeschäftund beim Erbringenöffentlicher Dienstleistungen Planen, Errichten, Finanzierenund Betreibenvon Infrastrukturen

#### **EUROVIA**

Europäischer Branchenführerim Straßenbau und Materialrecyclingund größter Zuschlagstoff hersteller

#### **VINCI** Energies

Größterfranzösischerund einer der führenden europäischen Anbieter energie und Informations technische Leistungen

#### **VINCI Construction**

WeltweiteNr.1 beim Planen und Errichtenvon Großprojekterim Hoch-, Tief- und Ingenieurbau



## Ausgewogene Spartenbeiträge



## Umsatz 2008 = 33,5 Mrd. € (pro Sparte: in Millionen Euro)









Verkehrsbauten und Autobahnen

Parkraumbewirtschaftung

Airportmanagement

Stade de France

Industrie

Gebäudetechnik

Energieinfrastrukturen

Telekommunikation

Straßenbau

Kommunale Bau- und Umweltmaßnahmen

Baustoffproduktion

Dienstleistungen

Hochbau

Tiefbau

Spezialingenieurbau

Wasserbau

Dienstleistungen

4 781

4 6 1 4

8 183

15 722



#### **VINCI Concessions:**

- Langfristiger Betreiber und Partner für die Öffentliche Hand für Infrastrukturprojekte.
- Viel Erfahrung in allen Infrastruktursparten.
- Ein integriertes Management der Bereiche:
  - Planung,
  - Finanzierung,
  - schlüsselfertiges Errichten und
  - Betreiben (als weltweit größter Autobahnbetreiber)

ermöglicht es im Rahmen der Projektrealisierung innovative Lösungen zu entwickeln, in dem die Prozesse über den ganzen Lebenszyklus der Infrastruktur im Bezug auf Kosten, Verfügbarkeit und Sicherheit aktiv gesteuert werden.

Innovatives Know-how im Straßeninfrastrukturbereich durch den Partner EUROVIA ermöglicht optimierte Lösungen für die öffentlichen Partner durch VINCI.





#### Vinci Deutschland:

- 1.750 MIO. EURO UMSATZ
- 370 STANDORTE
- 8.800 MITARBEITER



#### Vinci Concessions Deutschland:

- Straßen- und Autobahninfrastrukturen: z.B. A4 Konzession mit über 44,7 km Länge und A5 Konzession mit 60km Länge
- Parkraumbewirtschaftung für öffentliche und private Auftraggeber
- Beteiligung an Konzessionsgesellschaften, wie z.B. der Toll Collect GmbH (über die Tochtergesellschaft Cofiroute S.A.);

## A-Modell A4 in Thüringen



#### Linienführung und Kennwerte





## A-Modell A5 in Baden-Württemberg



## Linienführung und Kennwerte

Konzessionslänge = 60 km Zwischen Malsch und Offenburg

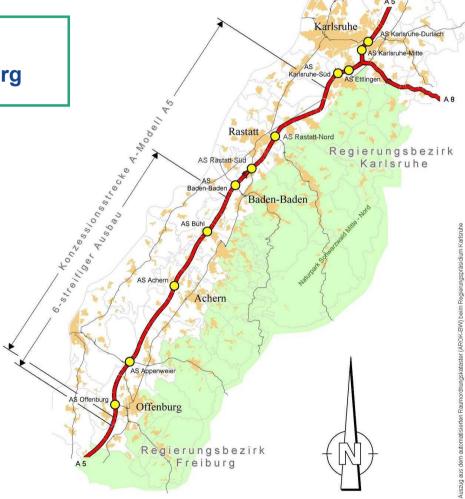
**Betriebsphase 1:** 01.05.2009

bis 31.12.2013

Betriebsphase 2: ab 01.01.2014

Konzessionsvolumen: ca. 850 Mio.€

Laufzeit: 30 Jahre

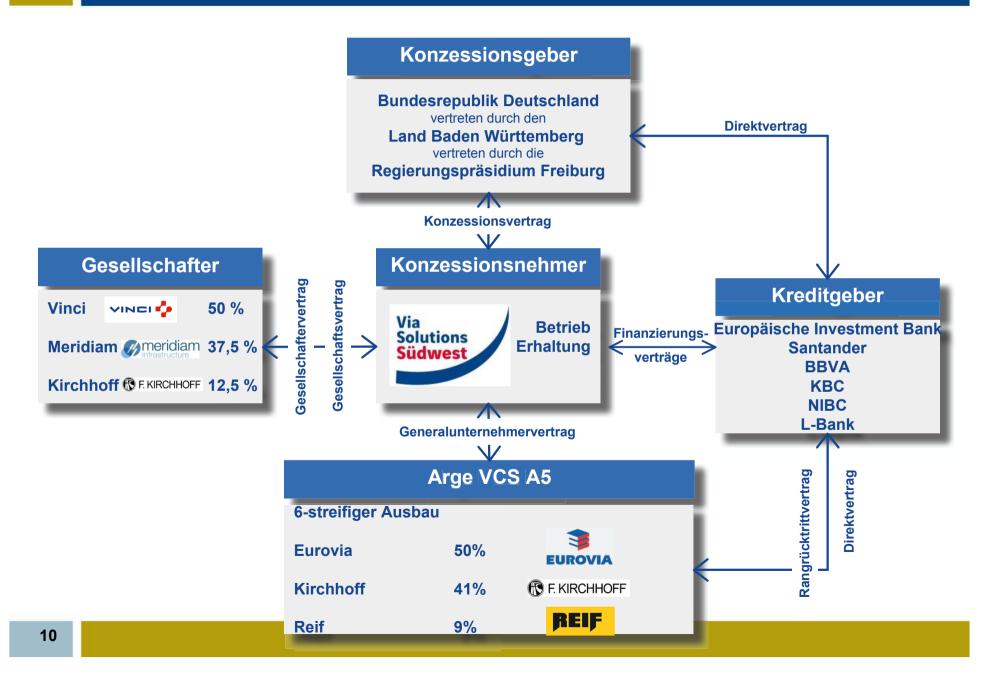


Quelle: http://www.rp.baden-wuerttemberg.de



## **Projektstruktur der Konzession A-Modell A5**







#### Mögliche Realisierungsvariante von Konzessionen



Bei Autobahnkonzessionen, die auf dem zu errichtenden Abschnitt keine ausreichenden Einnahmen zur Finanzierung des Projektes generieren, wird oftmals die folgende Vorgehensweise umgesetzt:

- Es wird ein Projekt ausgewählt mit einer möglichst großen verkehrlichen Wirkung für die Konzession optimaler Nutzen der neuen Infrastruktur.
- Der Staat hat einen Teil der Autobahnverbindung bereits erstellt.
- Der Konzessionsnehmer wird die noch fehlende Autobahninfrastruktur fertig stellen und beginnt mit dem Betrieb auf dem bereits durch den Staat fertig gestellten Abschnitt (hier werden schon ab dem Konzessionsbeginn Einnahmen generiert).
- Das Angebot des Konzessionsnehmers berücksichtigt das zur Verfügung gestellte Autobahnteilstück in dem Angebotspreis für den Konzessionsvertrag.

Optional: Die Einnahmen über die gesamte Konzessionsstreckenlänge ermöglichen es, dass der Konzessionsnehmer einen Teil der Mauteinnahmen für das vom Staat zur Verfügung gestellten Autobahnabschnittes zurückzahlt. Dies ist ein gutes Argument in der öffentlichen Meinungsbildung.



## Mögliche Realisierungsvariante von Konzessionen



Formulierung der Ausschreibung des Betreibermodells in den Ausschreibungsunterlagen zur A5:

Das Betreibermodell BAB A 5 Malsch – Offenburg (A-Modell) umfasst den Neuund Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 5 im Abschnitt Baden-Baden – Offenburg auf ca. 41,5 km Länge sowie die Erhaltung und den Betrieb des Abschnitts Malsch – Offenburg auf 59,7 km Länge im Rahmen einer Konzession.

Dies bedeutet, dass 18,2 km 6-spurig und 41,5km 4-spurig schon in die Konzession eingeflossen sind (Bauzustand bei Konzessionsbeginn).



## Projektbeispiel: A88 in Frankreich



Beginn und Dauer der Konzession	Projektdetails	
01.07.2008, 55 Jahre Konzessionsdauer	Länge: 45 km, Bestehende Autobahn: 15 km Autobahnneubau: 30 km	CAEN
Bauzeit und Baukosten	Projektfinanzierung während der Bauzei	
26 Monate, 369 Mio.€	Kredite: 282 m€ Eigenkapital und Maut: 87 m€ Anschubfinanzierung: -	Office of Control Office of Co
	Maut	Potent
	Echte Maut auf alle KfZ	
Anglederre  POLERBOURG  PAINT INSTITUTE  ANGEODAL  OCCUTANCES  MANCHE  SO  BREST  MANCHE  SO  BREST  MANCHE  SO  BREST  MANCHE  SO  BREST  MANCHE  MAN	EUR CAEN STEER CALLS CAL	Realisiert durch den Staat, dem Konzessions- nehmer zur Verfügung gestellt (Wert von 107M€)



## Projektbeispiel: Olympia Odos in Griechenland





Beginn und Dauer der Konzession	Projektdetails
04.08.2008, 30 Jahre Konzessionsdauer	Länge: 365 km, Bestehende Autobahn: 81 km Autobahnausbau: 120 km Autobahnneubau: 164 km Tunnel-km: 16

Bauzeit und Baukosten	Projektfinanzierung während der Bauzeit
72 Monate,	Kredite: 39%, Mauteinnahmen: 31% Anschubfinanzierung: 23% Eigenkapital: 7%

Maut
Echte Maut
auf alle KfZ



New section



**Existing section** 



Other motorways



## Projektbeispiel: Aegean Motorway in Griechenland





Beginn und Dauer der Konzession	Projektdetails
05.03.2008, 30Jahre Konzessionsdauer	Länge: 234 km, Bestehende Autobahn: 205 km Autobahnneubau: 11,3 km Landstraßen: 17 km Tunnel-km: 11 (3 Tunnel) Brücken-km: 1,4 (3 Brücken)
	Due is letting on a is more or
Bauzeit und Baukosten	Projektfinanzierung während der Bauzeit
48 Monate, 890Mio.€	Kredite: 44%, Mauteinnahmen: 23% Anschubfinanzierung: 23% Eigenkapital: 10%

Maut
Echte Maut
auf alle KfZ



New section



**Existing section** 



Other motorways



## Realisierung der N-W-Umfahrung Hamburg, A20 (1/2)



#### A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg

Streckenabschnitte: Planungsstand





Quelle: http://www.schleswig-

holstein.de/MWV/DE/Verkehr/Strassenbau/AusbauBundesautobahnen/a20/NordWestUmfahrung/grafikPlanungsstand



## Realisierung der N-W-Umfahrung Hamburg, A20 (2/2)



# Einstufung der Autobahn im BVWP 2003 im vordringlichen Bedarf Realisierungskennzahlen:

- Abschnitt 1 Länge: 15,7 km, Kosten: 102,7 Mio. €
- Abschnitt 2 Länge: 6,3 km, Kosten: 35,5 Mio. €
- Abschnitt 3 Länge: 10,3 km, Kosten: 153,2 Mio. €
- Abschnitt 4 Länge: 19,7 km, Kosten: 126,2 Mio. €
- Abschnitt 5 Länge: 15,1 km, Kosten: 125,7 Mio. €
- Abschnitt 6 Länge: 9,3 km, Kosten: 75,8 Mio. €
- Abschnitt 7 Länge: 15,2 km, Kosten: 144,5 Mio. €
- Abschnitt 8 Länge: 13,3 km, Kosten: 906,7 Mio. €

#### **Gesamt:**

Abschnitte 1-7 – Länge: 91,6 km, Kosten: 763,6 Mio. €

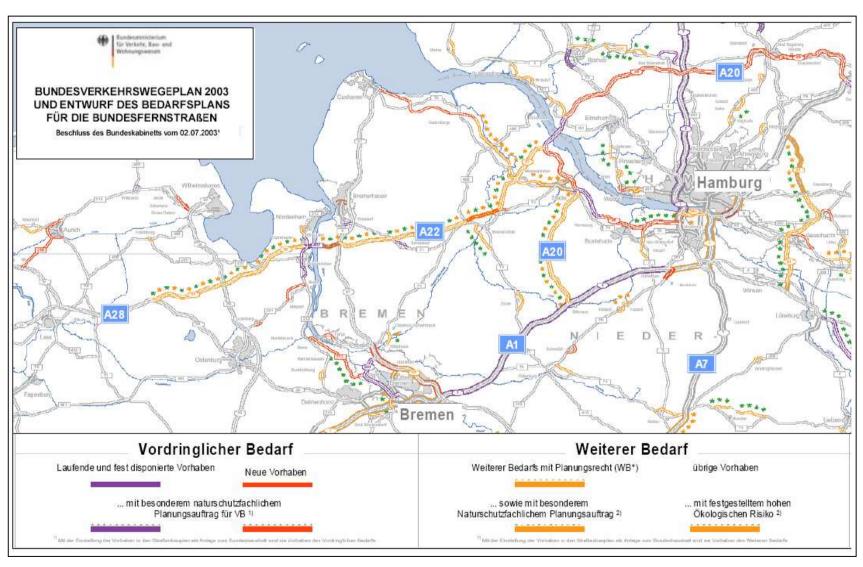
Abschnitte 8 - Länge: 13,3 km, Kosten: 906,7 Mio. €

# Quelle (2009): Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein



## Die A20/A22 im Regionalen Kontext





Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2003.



#### Überlegungen zur Realisierung der A20/A22



- Vergabe durch die Länderministerien von einem Teil der Autobahnabschnitte als GU-Vertrag in Eigenregie. Die Länge dieses Autobahnabschnittes errechnet sich aus einer ersten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.
- Dieses Autobahnteilstück wird dem Konzessionsnehmer nach der Fertigstellung für den Betrieb und die Erhaltung übergeben.
- Der Konzessionsnehmer realisiert die übrigen Abschnitte (z.B. inkl. des Elbtunnels) des Projektes und übernimmt für die komplette Strecke den Betrieb und die Erhaltung für eine Konzessionsdauer von z.B. 30-50 Jahren.
- Einnahmen aus der Autobahn-Maut werden für den kompletten Abschnitt von dem Konzessionsnehmer, wie bei den A-Modellen, generiert. Optional kann ein Teil der Mauteinnahmen an den Konzessionsgeber zurückfließen (siehe Beispiel A88).
- Die Vergabe erfolgt wie bisher bei den A-Modellen mit Verkehrsrisiko.

#### Vorteile:

- ✓ Bauaufträge können zügig in 2010 2011 vergeben werden.
- ✓ Die Investitionen der von dem Staat errichteten Autobahnteilstücke fließen dann später zurück und stehen dann für andere Aufgaben zur Verfügung.
- ✓ Zusätzliche Impulse entstehen in den Jahren ab 2011 in den Bundesländern durch die private Projektrealisierung.

#### **Rechtliche Aspekte (1/3)**



#### PPP-Modelle für den (Aus-)Bau und Betrieb von Autobahnen

#### F-Modell

- Merkmal: BOT-Modell für "Sonderbauten" (Brücken, Tunnel und Pässe)
- Grundlage: gesetzlich Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (sowie RL 1992/62/EG)
- Refinanzierung: Konzession für eine Mauterhebung beim Nutzer (in der Regel 30 Jahre)
- Beispiele: Warnowtunnel in Rostock (seit 2003) und Herrentunnel in Lübeck (seit 2005)
- Erwartungen bislang nicht erfüllt: Ursache insbesondere geringe Mautakzeptanz

#### **A-Modell**

- Merkmal: Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die Finanzierung durch einen Privaten
- Grundlage: vertraglich AutobahnmautG regelt nur Mauterhebung und enthält keine Vorgaben für Finanzierung von Bau und Betrieb; daher: Muster-Konzessionsverträge und -Verdingungsunterlagen
- Refinanzierung: Weiterleitung der Maut der schweren Lkw (AutobahnmautG) an den Privaten (in der Regel 30 Jahre); zusätzlich zumindest in der Theorie Anschubfinanzierung (teilweise negativ!)
- Beispiele: A4 Landesgrenze Hessen/Thüringen-Gotha; A8 Augsburg-München; A1 Bremen-Buchholz; A5 Malsch-Offenburg
- Erwartungen erfüllt: nach drei bzw. bald vier Pilotprojekten stehen acht weitere PPP-Projekte zur Realisierung an



#### PPP-Modelle für die Küstenautobahn

#### F-Modell

- kommt lediglich für das Sonderbauwerk der "Elbquerung" in Betracht; scheidet im übrigen für A20/A22 aus
- da sich die Erwartungen des F-Modells bislang nicht erfüllt haben und grundsätzlich eine geringe Mautakzeptanz herrscht, scheint das F-Modell für die "Elbquerung" nicht unbedingt geeignet
- auch die Bundesregierung sieht die Wirtschaftlichkeit eines F-Modells für die "Elbquerung" als problematisch an (vgl. BT-Drs. 16/10220)

#### A-Modell

- erfaßt grundsätzlich nur den Ausbau ("brown-field") nicht den Neubau ("green-field") von Autobahnen
- Konzessionszeitraum bislang in der Regel 30 Jahre; in diesem Zeitraum scheint Wirtschaftlichkeit für A20/A22 mit Elbquerung (hohe Investition!) nicht gesichert
- zudem hohes Verkehrsmengenrisiko, da "green-field" und zeitlich erst späterer Anschluß nach Bremerhaven



#### Anpassung des A-Modells für die Küstenautobahn?

#### Anwendung des A-Modells auf "green-field" und > 30 Jahre

- grundsätzlich denkbar, da das A-Modell nicht gesetzlich vorstrukturiert ist
- allerdings Anpassung des Muster-Konzessionsvertrages und der -Verdingungsunterlagen erforderlich
- unter Umständen auch Anpassung von Weisungs- und Rückholrechten auf den längeren Zeitraum
- darüber hinaus ist freilich eine positive Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO erforderlich

#### Anschubfinanzierung analog dem "Französischen/Europäischen Modell"?

- Mautweiterleitung für den durch den Staat selbst gebauten Bauabschnitt erscheint nicht ausgeschlossen, da auch bei den herkömmlichen A-Modellen die Mauteinnahmen für bereits gebaute Abschnitte weitergeleitet werden (zumindest für die bereits bestehenden Fahrspuren; bei der A5 sogar für einen kompletten 6-spurigen Abschnitt)
- förder- und beihilfenrechtliche Beurteilung sowie bilanz- und steuerrechtliche Einordnung wären allerdings noch zu vertiefen
- eine Änderung von gesetzlichen Grundlagen erscheint nicht erforderlich; allerdings dürfte es sich um eine wesentliche Abweichung von dem Muster-Konzessionsvertrag und den -Verdingungsunterlagen handeln; eine Weiterentwicklung der Muster scheint daher sinnvoll
- im übrigen sollte dem Modell bei der Gestaltung der Ausschreibung Rechnung getragen werden

## **Ihre Ansprechpartner**



Hr. Arnaud Judet – Vinci Concessions

Dr. Bertrand Malmendier – Eggers Malmendier