



Bericht

der Landesregierung

Privatfinanzierung der Elbquerung

Drucksache 15/ 790

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Vorbemerkung

Der Bau der A 20 einschließlich einer Elbquerung westlich von Hamburg hat für die Landesregierung Schleswig-Holstein **höchste Priorität**. Die A 20 wird die bestehenden Nord-Süd-Verkehrsachsen in Ost-West-Richtung miteinander verknüpfen und damit eine leistungsfähige und attraktive Verkehrsverbindung schaffen.

Für die westliche Fortführung der A 20 im Zuge der Nord-West-Umfahrung Hamburg einschließlich westliche Elbquerung finden zur Zeit die **Voruntersuchungen zur Linienfindung** statt. Zwischen der A 1 bei Lübeck und Bad Segeberg mit Anschluss an die A 21 wird die A 20 etwa im Jahr 2006/2007 für den Verkehr nutzbar sein. Die Planungen zur Weiterführung der A 20 zwischen der A 21 und der Elbe berücksichtigen ökologische, verkehrliche und raumstrukturelle Untersuchungen, um ab 2002 nach Abwägung aller planungsrelevanten Belange die Linienführung in diesem Abschnitt festlegen zu können. Das Verfahren ist mit dem Land Niedersachsen abgestimmt. Eine zügige Realisierung des Projektes wird angestrebt. Die beiden Länder sind sich einig, dass die Querung der Elbe privat zu finanzieren ist. Das **grundsätzliche Einvernehmen mit dem Bund** über die Privatfinanzierung der Elbquerung wurde am 23. Juni 1994 bei einem Gespräch zwischen den Verkehrsministern des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein in Bonn getroffen.

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur Linienfindung werden zur Zeit **drei Querungsstellen** der Elbe untersucht:

Variante 1:	Querungsstelle bei Glückstadt
Variante 2:	Querungsstelle bei Pagensand
Variante 3:	Querungsstelle bei Hetlingen.

Die bisher aus einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung bekannten Kostenschätzungen für den Bau sowie die Annahmen für die Abmessungen der Bauwerke sind im Rahmen der laufenden Planung dem differenzierteren technischen Kenntnisstand und naturschutzrechtlichen sowie landschaftsökologischen Erfordernissen entsprechend anzupassen. Da die notwendigen Untersuchungen noch in der Bearbeitung sind, können allerdings zum jetzigen Zeitpunkt noch keine näheren Angaben gemacht werden.

Interesse von privaten Investoren oder Investorengruppen an der Übernahme des Projektes

Private Investoren oder Investorengruppen haben bereits seit Mitte der 90er Jahre ihr **grundsätzliches Interesse** an der Privatfinanzierung einer Elbequerung geäußert. Das letzte Einzelgespräch wurde mit dem Geschäftsführer der Firma HOCHTIEF DEVELOPMENT am 2. März 2001 im MWTV geführt. Alle Gespräche dienten der Erläuterung der jeweiligen aktuellen Planungsstände und der daraus erschließbaren Längen der Tunnelvarianten. Dabei wurde erkennbar, dass bei diesem Projekt ein großes Interesse von Seiten der Investoren besteht, sich an einer späteren öffentlichen Ausschreibung der Privatfinanzierung der Elbquerung zu beteiligen. Es bestand Einvernehmen zwischen den Gesprächsteilnehmern, dass der derzeitige Stand der Planungen noch zu keinen weitergehenden Festlegungen oder gar Äußerungen zur unmittelbaren Übernahme des Projektes führen könne. Hierzu bedarf es einer Festlegung der Querungsstelle sowie belastbarer Aussagen zu den Verkehrsmengen und den Bauwerksabmessungen.

Das Ministerium wird **zusätzliche Gespräche** mit weiteren Interessenten führen, um einen möglichst weiten potenziellen Bewerberkreis für das Projekt zu gewinnen.

Im einzelnen haben **Gespräche mit folgenden Interessengruppen** stattgefunden:

- Bilfinger und Berger, Hauptniederlassung Nord, Hamburg
- Dyckerhoff & Widmann, Hauptniederlassung Nord, Hamburg
- Nord/LB, Hamburg
- Landesbank Berlin
- Société du group egis, Groupe Scetauroute, Paris
- Hill Samuel Bank, European Investment Banking, London
- HOCHTIEF AG, Essen
- West LB, Düsseldorf
- International Transport Infra Structure Development & Finance; Blanken & Cie, London
- Deutsche Bank, Frankfurt a. Main
- Landesbank Schleswig-Holstein, Kiel

Darüber hinaus haben mehrere **Informations- und Diskussionsveranstaltungen** mit Infrastrukturbetreibern und Unternehmen der Bau- und Finanzwirtschaft stattgefunden.

Auswirkungen der geografischen Lage der Elbquerung

Auf der Grundlage der Kostengrößen aus der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung A 20 war Mitte letzten Jahres durch ein Gutachten der Planco-Consulting GmbH eine **detaillierte Modellrechnung** für die private Finanzierbarkeit einer Elbquerungsvariante erstellt worden. Das Ergebnis zeigt, dass die Tunnelbauwerke an allen drei Querungsstellen mit einer staatlichen Anschubfinanzierung grundsätzlich privat finanzierbar sind. Die hamburgnahe Querung wird danach mit dem geringsten Anschubbetrag von bis zu 20 % der Baukosten auskommen. Bei einer gegenüber der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung größeren Tunnellänge wäre eine entsprechend höhere Anschubfinanzierung notwendig. Die Planco-Consulting GmbH hat ein privatwirtschaftliches Engagement allerdings erst bei einer Renditeerwartung von 15 % unterstellt. Andere Beispiele wie z. B. der Herrentunnel oder die Querung des Fehmarnbelts zeigen, dass auch Interesse bei geringeren Werten denkbar sind. Die Gespräche mit den Investoren zeigten, dass **grundsätzlich alle drei Varianten** für **privat finanzierbar** gehalten werden.

Ein Tiefwasserhafen würde die verkehrliche Bedeutung der A 20/Elbquerung und damit auch die Wirtschaftlichkeit weiter erhöhen.

Kein offizielles Interessenbekundungsverfahren

Eine Entscheidung zur Durchführung eines Interessenbekundungsverfahrens ist bislang nicht getroffen. Für ein offizielles Interessenbekundungsverfahren wäre ein Termin erst nach der Linienbestimmung durch den Bundesverkehrsminister im Jahre 2003 sinnvoll.

Weitere Maßnahmen von Bundes- und/oder Landesregierung

Die Privatfinanzierung ist in der Bundesrepublik Deutschland ein relativ junges Finanzierungsinstrument und wird im wesentlichen substitutiv von den jeweiligen Bau-lastträgern eingesetzt, um Straßenbauvorhaben zeitlich vorzuziehen, wenn die erforderlichen Straßenbauinvestitionsmittel in den öffentlichen Haushalten nicht zeitnah zur Verfügung gestellt werden können.

Die Landesregierung hat bereits in der Vergangenheit private Investoren (Banken und Bauträger) eingeladen, um über die in Schleswig-Holstein bekannten Investitionsvorhaben: Fehmarnbeltquerung, Herrentunnel und die A 20-Elbquerung zu unterrichten und das Interesse potenzieller Investoren zu wecken. Am 5. April 2001 ist eine Veranstaltung mit privaten Interessenten zur Privatfinanzierung der Fehmarnbeltquerung in der

Landesbank veranstaltet worden. Eine weitere Veranstaltung zur Privatfinanzierung, das „Forum Transport und Logistik“, findet am 7. Mai 2001 in Kiel statt.

Darüber hinaus wurde in den vergangenen Jahren sowohl von Interessenverbänden als auch von staatlichen Stellen und aus dem wissenschaftlichen Bereich eine Vielzahl von Aktivitäten und Veranstaltungen durchgeführt. Dieser Trend hält an. Im Rahmen externer Veranstaltungen wurden von den schleswig-holsteinischen Teilnehmern stets die Chance genutzt und für die Projekte ‚geworben‘.

Ausschreibung des Projektes

Nach dem europäischen Wettbewerbsrecht ist zwingend vorgeschrieben, dass Projekte dieser Größenordnung in einem "offenen Verfahren" ausgeschrieben werden. Dies kann jedoch in Stadien unterschiedlicher Planungstiefe geschehen. Grundsätzlich zu unterscheiden sind die Alternativen "Ideenwettbewerb" (mit anschließendem Verhandlungsverfahren) und die Ausschreibung auf der Grundlage konventioneller Planung, d. h. nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Beim Ideenwettbewerb wird ein bestimmter Kriterienkatalog vorgegeben. Dies hat den Vorteil, dass die Wettbewerber kreative Ideen zu Art, Gestaltung und Ausführung des Bauwerkes einschließlich seiner Finanzierung einbringen können. Der gravierende Nachteil besteht darin, dass wesentliche Risiken noch nicht abgeschätzt werden können, d. h. verlässliche Aussagen über wichtige Parameter, z. B. kostenträchtige Auflagen in der Planfeststellung oder die zu erwartende Mauthöhe noch nicht getroffen werden können. Dieses erschwert den Abschluss und die Formulierung des Konzessionsvertrages. Dies spricht grundsätzlich dafür, erst nach Abschluss der konventionellen Planung, d. h. nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses die Vergabe auf der Basis eines ganz normalen Leistungsverzeichnisses vorzunehmen.

Grundsätzlich ist mit dem Bundesminister für Verkehr als Baulastträger der Maßnahme nach der Linienbestimmung unter Abwägung der Risiken abzustimmen, welches Verfahren weiter verfolgt werden soll.

Rechtssicherheit

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz des Bundes (FStrPrivFinG) gibt den rechtlichen Rahmen vor, der auch für die Elbquerung anzuwenden ist. Danach kann das Bauwerk grundsätzlich privat finanziert werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Aspekte bekannt, die einer Privatfinanzierung grundsätzlich entgegenstehen.