Paris, 16. 6. 2011

Pressemitteilung

Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Tours-Bordeaux
RFF schließt mit VINCI den weltweit größten Konzessionsvertrag für eine Hochgeschwindigkeitsschienenverbindung

- **Konzessionsvertrag zwischen der französischen Schienengesellschaft RFF und der von VINCI geleiteten Konzessionsnehmerin LISEA mit einer Laufzeit von 50 Jahren**
- **Gesamtfinanzierung in Höhe von 7,8 Milliarden Euro, davon für ein Bauvolumen von 6,2 Milliarden Euro**
- **Erhebliches wirtschaftliches Potential für die Großregion Südwestfrankreich und für das französische Hochgeschwindigkeitsnetz**

Der Konzessionsvertrag für die künftige Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Sud-Europe Atlantique (LGV SEA) zwischen Tours und Bordeaux wurde heute von der Konzessionsgesellschaft LISEA, vertreten durch Xavier Huillard, den Präsidenten und geschäftsführenden Generaldirektor von VINCI, und der französischen Schienengesellschaft Réseau Ferré de France (RFF), vertreten durch ihren Präsidenten und geschäftsführenden Generaldirektor, Hubert du Mesnil, unterzeichnet. Die Vergabe erfolgte im Rahmen eines 2007 von RFF ausgeschriebenen Wettbewerbs. Die Unterzeichnung folgt auf die durch den Premierminister bestätigte Willenskundgebung der französischen Regierung, dieses Großprojekt noch vor Ende Juni „auf die Schiene" zu bringen, sowie die am 9. Juni ergangene Beschlussfassung des RFF-Verwaltungsrats.

Die Gesellschafter der Konzessionsnehmerin LISEA sind VINCI Concessions (Konsortialführerin) und VINCI SA (33,4%), CDC Infrastructure der Caisse des Dépôts Gruppe (25,4%), die Special-Purpose-Investmentgesellschaft SOJAS (22%) sowie von AXA Private Equity verwaltete und beratene Investmentfonds (19,2%).

Das neue Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt Tours-Bordeaux

Die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke mit 302 km Länge und 38 km Gleisanschlüssen an das bestehende Schienennetz stellt mit 7,8 Milliarden Euro (aktueller Stand) Gesamtinvestition die bisher bedeutendste öffentlich-private Partnerschaft (PPP) im französischen Eisenbahnsektor und eines der weltweit größten Infrastrukturprojekte der letzten zehn Jahre dar.

Am Ende der sechsjährigen Planungs- und Bauzeit wird Bordeaux von Paris aus in 2h05 erreichbar sein.

Projektkenndaten:

- 340 km + 17 Gleisanschlüsse
- 117 Gemeinden, 6 Departements und 3 Regionen
- Rund 400 Ingenieurbauten, darunter 19 Eisenbahnviadukte und 7 Tunnel in offener Bauweise
- 4500 Beschäftigte auf der Baustelle in Spitzenzeiten, darunter 1300 neu geschaffene Arbeitsplätze
- Nach beendetem Bau 150 feste Stellen für die Bewirtschaftung (Betrieb und Wartung)
- 10% der für die Errichtung der Infrastruktur erforderlichen Leistungsstunden werden im Rahmen eines Berufsintegrationsprogramms erbracht.

- Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Naturraum mit Kompensationsmaßnahmen auf mehr als 2000 Hektar Fläche.

Das LGV-SEA-Projekt Tours-Bordeaux ist Teil des aus den Umweltbeschlüssen der französischen Regierung (Grenelle-Beschlüsse) hervorgegangenen Raumordnungsplans und Programms zur Entwicklung des französischen Schienennetzes. Es öffnet den Weg für Hochgeschwindigkeitsprojekte in Richtung Limoges, Toulouse und Spanien. Darüber hinaus werden dadurch auf der bestehenden Strecke Tours-Bordeaux Kapazitäten für die Erhöhung des Frachtverkehrs und zusätzliche Regionalzugverbindungen frei und ein Beitrag für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der durchquerten Regionen, des Ballungsraums Bordeaux sowie aller anderen Städte in der Großregion Südwestfrankreich geleistet.

Größte Konzession Europas im Rahmen eines integrierten Schienennetzes

Dieser Vertrag mit 50 Jahren Laufzeit und 7,8 Milliarden Euro Gesamtinvestition umfasst die Finanzierung, die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der LGV SEA Tours-Bordeaux, der bisher längsten, im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) in Europa finanzierten Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Planung und Bau mit Projektsteuerung durch die Konzessionsgesellschaft wurde dem von VINCI Construction geleiteten Baukonsortium COSEA anvertraut, an dem ebenfalls die Eurovia, die VINCI-Energiesparte sowie BEC, NGE, TSO, Ineo, INEXIA, Arcadis und Egis Rail teilnehmen.

Die vertraglich festgelegte Planungs- und Bauzeit beträgt 73 Monate. Der Baustart wird im ersten Halbjahr 2012 erfolgen. Für Betrieb und Instandhaltung wird die Firma MESEA – ein Gemeinschaftsunternehmen von VINCI Concessions (70%) und INEXIA (30%) – verantwortlich zeichnen.

LISEA (Konzessionsnehmerin) wird über die von Hochgeschwindigkeitszugbetreibern zu entrichtenden Nutzungsentgelte auf der neuen Strecke vergütet.

Eine öffentlich-private Finanzierung im Gesamtumfang von 7,8 Milliarden Euro

Der LISEA-Beitrag zum Finanzierungsplan der Konzession beträgt 3,8 Milliarden Euro und gliedert sich wie folgt:

- 772 Millionen Euro Eigenmittel der LISEA-Gesellschafter, die durch Geschäftsbanken und die Europäische Investitionsbank (EIB) vorfinanziert werden.
- 1 060 Millionen Euro staatlich verbürgte Bankkredite
- 612 Millionen Euro nicht verbürgte Bankkredite
- 757 Millionen Euro aus dem von der Caisse des Dépôts verwalteten Sparfonds mit RFF-Bürgschaft
- 400 Millionen Euro staatlich verbürgtes EIB-Darlehen
- 200 Millionen Euro nicht verbürgtes EIB-Darlehen

Die Europäische Investitionsbank (EIB) finanziert insgesamt 1,2 Milliarden Euro, einschließlich Senior Debt, Zwischenkredit für den Eigenmittelanteil und LGTT-Garantie (Loan Guarantee on TEN-T projects), einem gemeinsam von der EIB und der Europäischen Kommission eingerichteten Instrument. Es ist das erste Darlehen dieses Umfangs, das von der EIB an Frankreich vergeben wurde.

Der Beitrag aus dem Sparfonds in Höhe von 757 Millionen Euro mit 40 Jahren Laufzeit ist das größte Darlehen, das die Caisse des Dépôts je aus dem Fonds der verwalteten Spargelder gewährt hat.

Bei dieser Finanzierung kommt der Mechanismus der Staatsgarantie zum Tragen, der im Rahmen des 2009 verabschiedeten Konjunkturpakets zur Förderung vorrangiger PPP-Großprojekte eingerichtet wurde.

Der Finanzierungsplan der Konzession umfasst ferner eine Subvention aus öffentlichen Mitteln von rund 3 Milliarden Euro, die vom französischen Staat, den an der Finanzierung beteiligten Gebietskörperschaften und der Europäischen Union beigebracht werden, sowie einen Beitrag von RFF von ungefähr 1 Milliarde Euro.

RFF wird als Betreiberin des französischen Schienennetzes durch das höhere Fahrgastaufkommen auf der Gesamtstrecke Paris-Bordeaux mit zusätzlichen Einnahmen auf den an die neue Trasse angrenzenden Streckenabschnitten rechnen können. RFF wird ferner fast 1 Milliarde Euro in die Umgestaltung des bestehenden Streckennetzes investieren (Gleisanschlüsse zwischen der Konzession und dem bestehenden Schienennetz, Kapazitätsausweitung im Vorlauf zum Bahnhof Bordeaux, Verkehrsleitwarte, Anpassung der Stromversorgung etc).

Pressekontakte:

Maxence Naouri
+33 (0)1 47 16 31 82
maxence.naouri@vinci.com

Manon Hérail
+33 (0)6 42 07 99 53
manon.herail@rff.fr

Philippe Chadeyron
+33 (0)6 21 91 01 81 / +33 (0)5 49 11 86 75
philippe.chadeyron @lisea.fr

Philippe Joyeux
+33 (0)1 58 50 40 00
philippe.joyeux@caissedesdepots.com

Estelle Guillot Tantay / Flore Larger
+33 (0)1 53 70 74 93 / +33 (0)1 53 70 74 95
egt@image7.fr / flarger@image7.fr