

## **Best Practices bei Infrastrukturprojekten**

Dass es Alternativen zum Investitionsstau gibt, belegen Infrastrukturprojekte, die sich durch ihre schnelle und unkomplizierte Realisierung auszeichnen. Trotz stagnierender Investitionen in den Erhalt und Ausbau der Transportwege finden sich immer wieder Beispiele mit Vorbildcharakter. Solche Projekte sind selten. Sie zeigen aber, welche Maßnahmen nötig sind, um den Aus- und Neubau der Infrastruktur zu beschleunigen und damit die Grundlage für das weitere Wachstum der Logistik und der Gesamtwirtschaft sicherzustellen.

Besonders deutliche Effizienzgewinne zeigen sich dort, wo öffentliche Hand und Privatwirtschaft zusammenarbeiten. Solche Öffentlich-Private-Partnerschaften sind vor allem geeignet, um Blockaden und Verzögerungen aufgrund fehlender Finanzierungen abzubauen. Möchte Deutschland seinen Platz unter den Nationen mit der besten Infrastruktur auch in Zukunft behaupten, ist die Logistik auf weitere solcher Positivbeispiele angewiesen. Die zusammengetragenen Best-Practice-Beispiele basieren auf einer Befragung der BVL-Regionalgruppen und Informationen von Prof. Dr. Christian Kille, Professor für Handelslogistik an der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt (FHWS). Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### **Autobahn A 1 Hamburg – Bremen**

Das Verkehrsaufkommen auf der A1 im Abschnitt zwischen Hamburg und Bremen liegt derzeit bei rund 70.000 bis 80.000 Fahrzeugen am Tag mit einem Güterverkehrsanteil von rund 25 Prozent. Die bisher vierspurige A 1 wurde dieser Verkehrsbelastung nicht mehr gerecht. Der Ausbau der A 1 in Niedersachsen ist das derzeit größte ÖPP-Projekt im Autobahnausbau. Laut Behörde sind bis Ende November 2010 planmäßig 14 Bauabschnitte fertiggestellt worden. Der Ausbau der restlichen zwölf Abschnitte soll bis Ende 2012 erfolgen.

### **Autobahn A 4 Umfahrung Hörselberge**

Die Freigabe der Autobahn A 4 Umfahrung Hörselberge konnte nach knapp zweijähriger Bauzeit und damit ein Jahr früher als vorgesehen in Betrieb genommen werden. Im Zuge der Arbeiten wurde ein Teilabschnitt von etwa 20 Kilometern der bestehenden Autobahn durch eine 22,5 Kilometer lange Neubaustrecke ersetzt, die Eisenach und das Naturschutzgebiet Hörselberge umfährt. Die neue Autobahntrasse hat geringere Steigungen, was die Stauanfälligkeit der Strecke verringert. Zudem wird das Naturschutzgebiet Hörselberge renaturiert und die Stadt Eisenach vom Verkehr entlastet. Beim Neubau der Autobahn A 4 arbeiteten Straßenbauer und Naturschützer nach einem umfangreichen landschaftspflegerischen Begleitplan Hand in Hand zusammen.

### **Autobahn A 8 Augsburg – München**

Der Ausbau der Autobahn A 8 zwischen Augsburg und München gilt als wichtiger Meilenstein für eine moderne Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Pendler, Reisende und der Güterverkehr nutzen die wichtige Verkehrsverbindung, die im Süden Deutschlands von der luxemburgischen Grenze über Stuttgart und München bis an die österreichische

Grenze bei Salzburg führt. Bis vor Kurzem war der in Spitzenzeiten von bis zu 100.000 Fahrzeugen pro Tag befahrene Abschnitt zwischen Augsburg und München ein unsicheres Nadelöhr. Die Autobahn hatte nur vier Fahrstreifen. Der Standstreifen fehlte völlig. Im Mai 2007 wurde die Konzession für den Abschnitt der Autobahn A 8 zwischen München-West und Augsburg an eine Projektgesellschaft vergeben. Das Projekt ist das erste, bei dem die öffentliche Hand und Privatunternehmen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) gemeinsam eine Baumaßnahme an einer Bundesautobahn umsetzen. Dazu ist der Autobahnabschnitt zwischen München und Augsburg auf einer Länge von 37 Kilometern sechsstreifig ausgebaut und im Dezember 2010 in Betrieb genommen worden. Durch die Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft haben sich erhebliche Effizienzgewinne im Straßenbau ergeben. Wegen der privaten Vorfinanzierung startete der Autobahnausbau vier Jahre früher als geplant. Die Fertigstellung dauerte vom ersten Spatenstich im Juni 2007 bis zur Freigabe im Dezember 2010 laut Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums „rekordverdächtige“ dreieinhalb Jahre.

Stand: Oktober 2013