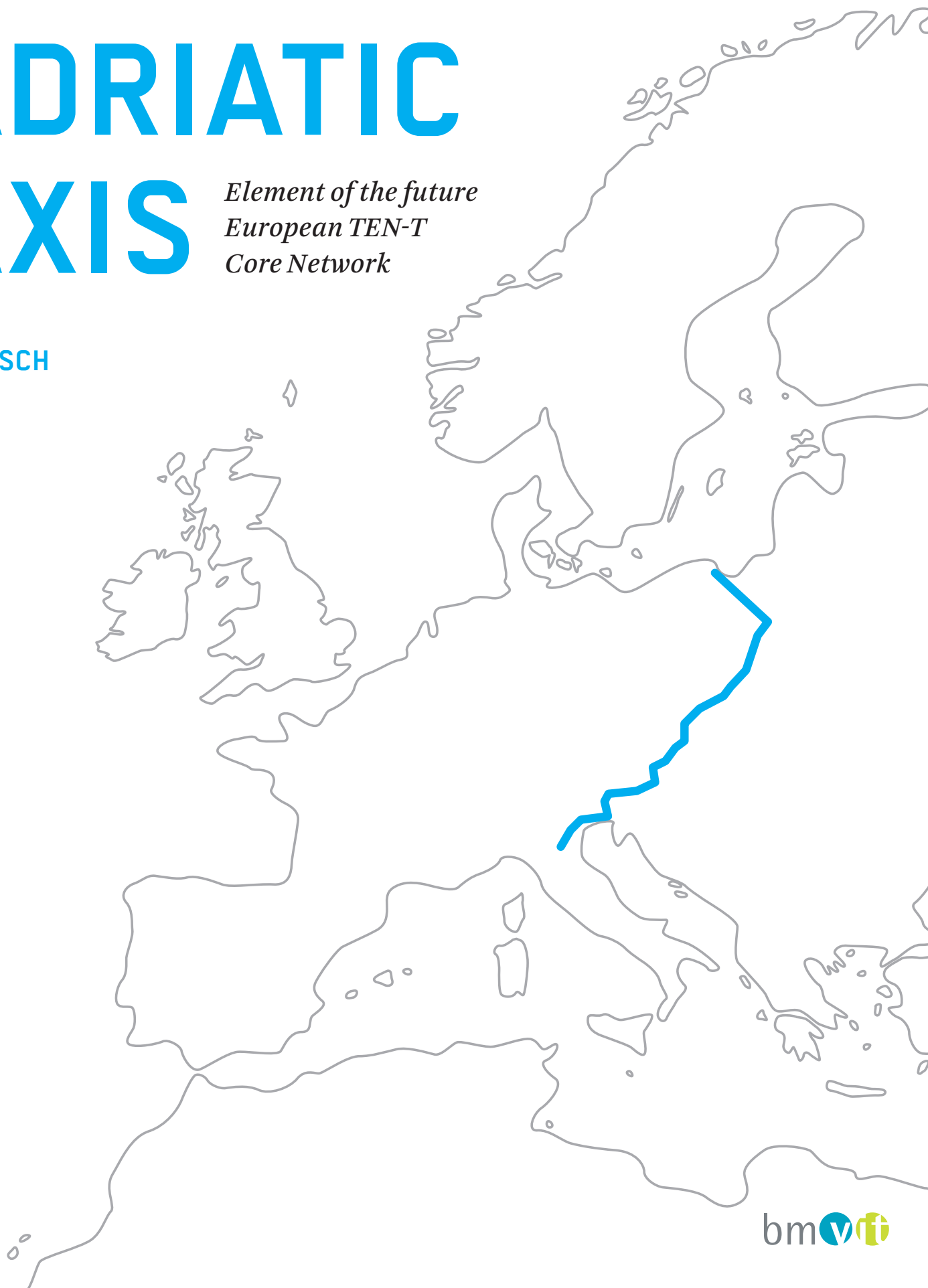




# THE BALTIC ADRIATIC AXIS

*Element of the future  
European TEN-T  
Core Network*

DEUTSCH



## TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

Auf Basis des Vertrags von Maastricht aus dem Jahr 1992 verabschiedete die Europäische Union (EU) im Jahr 1996 Leitlinien für den Aufbau eines **Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)** mit dem Ziel der Stärkung des Binnenmarktes. Diese Leitlinien enthielten ein dichtes Gesamtnetz basierend auf Vorschlägen der damals 15 Mitgliedstaaten sowie eine Liste mit 14 vorrangigen Vorhaben.

Im Zuge einer grundlegenden Revision des TEN-T im Jahr 2004 wurde unter Berücksichtigung der EU-Erweiterungen der Jahre 2004 und 2007 die Zahl der **vorrangigen Vorhaben** auf 30 erhöht (*siehe Abbildung M-1*).

Derzeit befasst sich die Europäische Kommission mit einer umfassenden Revision der TEN-T-Politik: Während das **Gesamtnetz** der Straßen, Eisenbahnen, Binnenwasserwege, Häfen und Flughäfen mit lediglich geringfügigen Anpassungen erhalten bleibt, liegt der **Schwerpunkt auf der Festlegung eines Kernnetzes** der strategisch bedeutendsten Verbindungen innerhalb der EU sowie zu den Nachbarstaaten.

Erstmals erfolgt die **Planung des TEN-T** top-down mithilfe einer klaren und transparenten, auf der Geografie basierenden Methodologie. Diese steht in Einklang mit den Zielen der Strategie „Europa 2020“ und verfolgt unter anderem die

- Stärkung des Binnenmarktes sowie territoriale, ökonomische und soziale Kohäsion,
- Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU,
- Förderung einer nachhaltigen Mobilität für Personen und Güter unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte sowie des Ziels einer Abkehr von fossilen Energieträgern im Verkehrssystem.

Die Planung des TEN-T stellt gleichermaßen die territoriale, ökonomische und **soziale Kohäsion der EU**, das gesellschaftliche Wohlergehen sowie den Schutz und die Sicherheit der europäischen Bürger sicher. Gleichzeitig werden ökologische Aspekte wie Klimawandel, Umweltverschmutzung und Schutzgebiete berücksichtigt.

Um eine größtmögliche Kontinuität von der Vergangenheit in die Zukunft zu gewährleisten, soll das **Kernnetz** die 30 vorrangigen Vorhaben ablösen.

## NEUE GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN

Die Wirtschaftskrise der vergangenen Jahre hat beinahe alle Wirtschaftssektoren und im Speziellen den Transportsektor betroffen. Trotz aktueller Anzeichen für eine Erholung bestehen deutliche Hinweise darauf, dass es sich um mehr als eine nur kurzzeitige Krise handelt. Ein umfassender **Wandel der Weltwirtschaft** könnte eingeleitet werden.



#### Priority axes and projects

- Road
- Railway
- Inland waterway
- Motorway of the sea

- Airport project
- Port project

#### Trans-European transport network

- Road
- Railway
- Inland waterway

#### Priority project numbers

- Road project
- Railway project
- Multimodal project
- Inland waterway project
- Motorway of the sea
- Airport
- Galileo

Abbildung M-1:  
Transeuropäische Verkehrsnetze

Die zunehmende Knappheit der fossilen Energieträger führt zu steigenden Treibstoffpreisen. Es ist daher zu erwarten, dass der Eisenbahn aufgrund ihrer vergleichsweise **hohen Energieeffizienz** in Zukunft ein höherer Stellenwert zukommt. Auch die Einbindung einer Stadt oder einer Region in ein gut entwickeltes Eisenbahnnetz als ein Faktor für Standortqualität wird wahrscheinlich an Bedeutung gewinnen.

Die derzeitige Wirtschaftsentwicklung zeigt eine graduelle **Verschiebung der Weltwirtschaftszentren in Richtung Ost- und Südostasien**. Diese Tendenz konnte über lange Zeit beobachtet werden und scheint sich sogar noch zu verstärken. Die Handelsbeziehungen mit Asien werden vor diesem Hintergrund in absoluten und relativen Größenordnungen zunehmen. Derzeit muss ein Großteil der Handelsströme auf dem Wasserweg den Suezkanal sowie das Mittelmeer durchqueren. Ein wachsender Anteil davon könnte jedoch auch über die Eisenbahnverbindung durch Russland abgewickelt werden.

Die **Mittelmeerhäfen** befinden sich in einer begünstigten Lage. Im Vergleich zu den Nordseehäfen mit einem Umweg über die Meerenge von Gibraltar ist ihre Entfernung von Asien weit über 2.000 km geringer. Die potentielle Reduktion der Transportdauer beträgt bis zu fünf Tage und brächte entsprechende Einsparungen an Treibstoff, CO<sub>2</sub>-Emissionen

und Kosten mit sich. In welchem Ausmaß die **Mittelmeerhäfen** aus dieser Entwicklung einen Vorteil ziehen können, hängt von ihrer logistischen Leistungsfähigkeit, jedoch auch der Leistungsfähigkeiten der Verbindungen in ihrem Hinterland, ab.

Infolge der politischen **Veränderungen in Mittel- und Osteuropa** seit dem Fall des „Eisernen Vorhanges“ und im Speziellen seit den jüngsten EU-Erweiterungen sind ein ökonomischer Aufholprozess dieser Regionen sowie ein „Schwenk der europäischen Wirtschaft in Richtung Osten“ (Paolo Costa) nicht nur zu erwarten, sondern auch ein erklärtes politisches Ziel.

## **DIE BALTISCH-ADRIATISCHE ACHSE**

Am 12. Oktober 2006 unterzeichneten auf Initiative des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) Polen, die Tschechische Republik, die Slowakei, Österreich und Italien einen **Letter of Intent** für die Verlängerung des TEN-T PP23 (Eisenbahn) und des TEN-T PP25 (Straße) Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien mit dem Ast Katowice – Žilina – Bratislava über Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Trieste/Venezia bis Bologna, um den „Baltisch-Adriatischen Korridor“ im Zuge der nächsten Revision im Kernnetz des TEN-T zu verankern.

Eine der jüngsten Aktivitäten in diesem Bestreben war die Gründung der „**Allianz der 14 Regionen**“ im Verlauf der BAA. Am 6. Oktober 2009 unterzeichneten Vertreter dieser Regionen eine „Declaration on the extension of TEN-T PP23“ in Brüssel.

Das vorliegende Dokument legt dar, dass die Bahnverbindung der „Baltisch-Adriatischen Achse“ (BAA), also der TEN-T PP23 mit der Verlängerung nach Italien, als ökonomisches Rückgrat in Mitteleuropa benötigt wird.

→ Der Verlauf der BAA im Sinne des Letter of Intent vom 12. Oktober 2006 profitiert von bestehenden Strecken und Schlüsselprojekten in unterschiedlichen Umsetzungsstadien – die BAA würde bestens mit den Zielsetzungen der TEN-T-Politik übereinstimmen und sich damit entsprechend der methodologischen Kriterien der TEN-T-Politik in ein zukünftiges Kernnetz eingliedern:

→ Die BAA wäre geeignet, den Herausforderungen globaler Entwicklungen wie der erwarteten Verschiebung der globalen Warenströme hin zu den Mittelmeerhäfen sowie dem ökonomischen Aufholprozess in den mittel- und osteuropäischen Ländern zu begegnen.

→ Als Verbindung alter und neuer EU-Mitgliedstaaten beiderseits des ehemaligen „Eisernen Vorhanges“ würde die BAA die Erreichbarkeit und Kohäsion verbessern und die ökonomische Entwicklung der mitteleuropäischen Staaten und Regionen stärken, indem der Zugang

sowohl zu den baltischen als auch zu den Mittelmeerhäfen und damit den zugehörigen Motorways of the Sea ermöglicht wird.

→ Die BAA würde einige Hauptstädte von Mitgliedstaaten (Warszawa, Bratislava, Wien und – entlang der nahe liegenden Äste im Netzwerk – gleichermaßen Tallinn, Riga, Vilnius und Roma), weitere bedeutende Städte, Industrieagglomerationen und Häfen im Norden und Süden verbinden, indem sie sich an bestehenden und zukünftigen Verkehrsströmen entlang einer historischen Verbindung orientiert, diese fördert und damit die Netzintegration unterstützt (siehe Abbildung M-2).

→ Nicht zuletzt würde die Baltisch-Adriatische Achse zur Nachhaltigkeit beitragen, indem durch eine wirksame Verkehrsverlagerung auf den Verkehrsträger Schiene die Abkehr von fossilen Energieträgern beschleunigt und eine Reduktion der Unfälle im Straßenverkehr erreicht wird.



Abbildung M-2:  
Die BAA und ihre Verknüpfung zu anderen Achsen und Häfen  
PP23  
Extension PP23

## DIE BAA: VERBINDUNG WESENTLICHER KNOTEN AUF EINER OPTIMALEN ACHSE

Die BAA ist die einzige Achse in diesem Teil der EU, die – speziell nach der Fertigstellung der Projekte in Österreich (Hauptbahnhof Wien, Semmering-Basistunnel, Koralmbahn) – die Effekte eines modernen, schnellen und attraktiven Personen- und Güterverkehrssystems kombiniert. In manchen Abschnitten der BAA, z. B. zwischen Warszawa und Katowice, ist der Verkehrsträger Schiene dank vorangegangener Investitionen schon heute schneller als der Verkehrsträger Straße.

→ **Verlauf:** Durch die Verlängerung des TEN-T PP23 Richtung Südwesten stellt die BAA eine kurze und direkte Achse dar, die im Kern den bestehenden Verkehrsströmen zwischen Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Österreich und Italien auf direktem Weg entlang bestehender bzw. derzeit in Umsetzung befindlicher Infrastruktur folgt; die Achse ist gut mit anderen wichtigen Achsen des TEN-T und bedeutenden intermodalen Knoten verbunden.

→ **Intermodalität und Interkonnektivität:** Entlang der BAA befinden sich mehrere Knoten und Häfen mit einem hohen ökonomischen Potential, welche die Intermodalität und Interkonnektivität in Nord-Süd-Richtung verbessern. Die BAA verbindet Häfen im Norden und Süden – somit auch die Motorways of the Sea – und die Binnenwasserwege und stärkt die Netzwirkung mit mehreren anderen Transportkorridoren. Zusätzlich ist sie mit dem Breitspurnetz verbunden. In Italien unterstützt die BAA die Verknüpfung mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz in Ost-West-Richtung nach Milano/Torino und Frankreich sowie die Nord-Süd-Achse des TEN-T PP1.

→ **Nachhaltigkeit und Effizienz:** Durch die Ertüchtigung der bestehenden Eisenbahnachse wird insbesondere der österreichische Abschnitt der BAA kurze und attraktive Reise- und Transportzeiten ermöglichen und die Erreichbarkeit der Binnenregionen auf beiden Seiten des ehemaligen „Eisernen Vorhanges“ erhöhen. Damit erfolgt sowohl eine Stärkung der Wirtschaft als auch eine nennenswerte Verlagerung auf den Verkehrsträger Schiene. Dies unterstützt effiziente Transportketten. Langfristig wird damit auch ein Beitrag zur Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern geleistet.



Die Bahn ist jenes Verkehrsmittel, das mit den geplanten Projekten das Wirtschaftswachstum wesentlich mitbestimmt. Sie sollte daher dementsprechend ausgebaut werden. Dabei hat die Eisenbahn im Verlauf der BAA eine bedeutende Funktion in der **Multimodalität** inne und fördert einen nachhaltigen und effizienten komodalen Transport.

## DIE BAA: „EUROPÄISCHER MEHRWERT“

Mit der Anhebung des bestehenden Standards der derzeitigen Infrastruktur durch **Qualitätsverbesserungen** und die **Beseitigung von Engstellen** – vor allem in Österreich – werden die Fahrzeiten im Personen- und Güterverkehr zwischen den baltischen und Mittelmeerhäfen und vormals durch den „Eisernen Vorhang“ getrennten Regionen reduziert. Damit erfüllt die BAA als zukünftiges Element des TEN-T Kernnetzes in einzigartiger Weise die Zielsetzungen der EU bezogen auf Knoten und Kanten:

→ **Verbindung von Regionen innerhalb der EU** mit hohem ökonomischen Potential: rund 40 Millionen Bewohner von Gdynia/Gdańsk (Pommern), Warszawa (Polen), Oberschlesien, Mähren, die europäische Metropolregion Wien/Bratislava, den Industriecenter in der Steiermark (Graz), Kärnten (Klagenfurt) bis Norditalien.

Die BAA trägt zur räumlichen Integration und grenzüberschreitenden territorialen, ökonomischen und sozialen **Kohäsion** bei, indem sie „alte“ und „neue“ EU-Mitgliedstaaten verbindet.

→ Ermöglichung des **Zugangs** von mittel- und osteuropäischen Regionen der EU mit einem hohen ökonomischen Potential **zum Weltmarkt** und Nutzung dieses Potentials: Verbindung bestehender und möglicher zukünftiger Fernverkehrsströme zu Nachbarstaaten (vor allem Skandinavien und Mittelmeerraum) sowie mit zukünftigen Frachtrouten von und nach Russland und Asien.

Im Zuge des „**Schwenks der europäischen Wirtschaft in Richtung Osten**“ eröffnet die BAA Potentiale für die traditionellen Industrieregionen in Oberschlesien und Nordmähren. Durch lokales Know-how und zahlreiche Forschungseinrichtungen und Universitäten wird dieses Potential zusätzlich laufend erhöht.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit mittels zukunftsweisender Transportrouten ist essenziell für die Nutzung dieses Potential an gut ausgebildeten Humanressourcen.

→ **Ökologische Aspekte/Nachhaltigkeit**: Reduktion klimaschädlicher Gase aufgrund von Verkehrsverlagerung zufolge der zukünftigen Charakteristika dieser Achse. Bestehende Eisenbahnabschnitte werden soweit möglich für eine Aufwertung der Infrastruktur hin zu einer Hochleistungsachse in Nord-Süd-Richtung herangezogen. Dabei werden die zentralen Engstellen im Schienennetz beseitigt.

Die BAA, die Baltisch-Adriatische Achse, erfüllt alle Anforderungen, um ein Teil des zukünftigen europäischen Kernnetzes zu werden.

