

## Die Baltisch – Adriatische Achse: Teil des TEN – Kernnetzes

Immer wieder wird in letzter Zeit, besonders richtigerweise im Zusammenhang mit der steigenden Staatsschuld, debattiert, ob die Koralmbahn, dessen Herzstück, der 33 km lange Koralmtunnel jetzt endgültig zum Bau vergeben wurde, überhaupt Sinn macht. Die gleiche Frage entsteht auch im Zusammenhang mit dem Semmering – Basistunnel der Eisenbahn, für den die nötigen Bewilligungsverfahren eben laufen. Die gebrachten Argumentationen konzentrieren sich auf die Fahrzeiten im Personenverkehr, insbesondere zwischen Graz und Klagenfurt. Der Güterverkehr wird dabei regelmäßig vergessen. Schließlich wurde der Koralmtunnel in der Presse auch als „Jörg Haider – Gedächtnisstollen“ bezeichnet, um auszudrücken, für wie eng lokal bezogen man dieses Bahnprojekt hält. Dass man diese innerösterreichischen Bahnprojekte jedenfalls auch als Teil einer europäischen, übrigens sehr alten Verkehrsachse ( Bernsteinstraße ) zu sehen hat, hat Dipl. Ing. Franz Lückler, der Leiter der Abteilung „Strategische Infrastruktur“ beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, gezeigt in einem Vortrag, welcher am 6. April 2011 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz gehalten wurde ( Im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der Verladenden Wirtschaft Österreichs, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ).

Die Darstellung geht von der EU – Verkehrspolitik aus, die ein Kernnetz der Verkehrsachsen durch Europa vorsieht ( EU TEN – T Core Network ) und wo man den Blick auf die Verhältnisse im Jahr 2050 als maßgeblich ansieht ( EU – Strategie „Verkehr 2050“ ). Diese ehrgeizigen EU – Pläne bis 2050 sehen unter anderem vor:

- Eine Reduktion der CO<sup>2</sup> - Emissionen um 60 %;
- Die Verlagerung von 50 % des Personen- und Güterverkehrs über mehr als 300 km Distanz auf die Bahn bzw. das Schiff;
- Die Anbindung aller Seehäfen an das Schienennetz, ebenso der wichtigsten Flughäfen;
- Den Aufbau dieses Kernnetzes bis 2030;
- Den Aufbau intelligenter Verkehrs – Managementsysteme.

Unter den bestehenden 30 prioritären Strecken dieses Netzes für die Eisenbahn befindet sich die Strecke Danzig – Warschau – Kattowitz - Brünn – Wien bzw. Pressburg ( abzweigend in Kattowitz über Zilina ). Diese Strecke muss nun verlängert werden von Wien über den Semmering nach Graz und über die Koralmbahn nach Klagenfurt, Villach , Udine und Venedig bis Bologna, worüber sich die beteiligten Staaten ( Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich und Italien ) in Form einer Absichtserklärung bereits im Oktober 2006 geeinigt haben. Im Sinne des EU – Programms stellt diese Linie den Anschluss der Seehäfen Danzig und Gdynia an der Ostsee und Venedig, Ravenna, Triest, Koper und Rijeka an der Adria her (die beiden letzteren ab Graz ). Der Flughafen Wien ist ausdrücklich angebunden (Götzendorfer Schleife ), gleichfalls der Grazer Flughafen. Es gibt wichtige Verknüpfungen mit anderen prioritären EU – Verkehrsachsen:

- In Bologna mit der Brenner – Achse PP 1 ( Berlin – München – Verona – Rom – Palermo );
- In Venedig mit der Achse PP 6 ( Lyon – Mailand – Venedig – Triest – Laibach – Budapest – Kiew );
- In Wien mit der Donau – Achse, sowohl der Binnenschifffahrt PP 18 ( Rhein – Main – Donau Rotterdam – Constanza ), wie der Eisenbahn PP 17 ( Paris – Straßburg –

Stuttgart – München – Wien – Pressburg ), sowie der Achse PP 22 ( Dresden bzw. Nürnberg - Prag – Wien – Budapest – Bukarest bzw. Sofia und Athen );

- In Warschau kreuzt die Achse Berlin – Moskau und nimmt die Baltische Achse PP 27 ihren Ausgang ( Warschau – Kaunas – Riga – Tallin – Helsinki ).

Aus dieser Darstellung ist un schwer zu erkennen, dass Wien als Knoten des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, in dieser Konstellation einen besonderen Platz einnimmt. Die Baltisch – Adriatische Verkehrsachse verstärkt damit in besonderer Weise die Position Wiens und seines Umlandes ( Nieder Österreich ) als Wirtschaftsstandort ! Graz hingegen kommt aus seiner „Sackgassenlage“ heraus und gewinnt mit einer neuen, hochqualitativen Verbindung nach Kärnten und Italien wieder eine Verkehrslage, die seiner Position als zweitgrößter Stadt Österreichs, als bedeutender Industriestandort und als Sitz wichtiger wissenschaftlicher Institutionen ( Universitäten, Forschungseinrichtungen ) entspricht.

Die Strecke von Danzig bis Bologna führt hauptsächlich durch Flachlandgebiete, nur die Teilstrecken durch die Steiermark und Kärnten sind gegenwärtig für den Güterverkehr extrem behindernde Bergstrecken, welche die Anhängelasten beschränken ( 700 t ) und damit den Vorteil der Massenleistungsfähigkeit der Eisenbahn ganz entscheidend mindern. Die Projekte Semmering – Basistunnel und die Koralmbahn beseitigen diesen Nachteil und schaffen für den Güterverkehr Flachbahn – Verhältnisse, etwa wie auf den übrigen Streckenteilen. Gerade der Güterverkehr wird wichtiger, weil die europäischen Staaten als Mitglieder der EU ökonomisch zusammenwachsen sollen, was besonders für die neu beigetretenen Staaten in Osteuropa gilt, darunter so wichtigen wie Polen und das Baltikum. Im Süden geht es um Kroatien, das vor dem EU – Beitritt steht und ebenfalls große Bedürfnisse nach wirtschaftlicher Förderung und Integration hat.

Darüber hinaus weist Dipl. Ing. Lückler darauf hin, dass der Welt – Seeverkehr, wenn man die Bewegung der großen Containermengen als Maßgröße nimmt, eindeutige Schwerpunkte herausgebildet hat, welche sich noch verstärken werden:

Containerverkehr 2009:	Asien – Europa	16,- Mill. TEU
	Asien – Nordamerika	17,3 Mill. TEU
	Europa – Nordamerika	5,2 Mill. TEU
	Innerhalb Süd- u. Ost –Asien	56,2 Mill. TEU
	Innerhalb Lateinamerika	11,9 Mill. TEU

Die Dynamik der Wirtschaft in Ost- und Südasi en ist beeindruckend und die damit erzeugten Verkehrsströme werden zunehmen. Soweit sie Europa betreffen, laufen sie fast ausschließlich über Suez, damit durchs Mittelmeer. Stellt man in Rechnung, dass Osteuropa wirtschaftlich aufholt und dass das Schwarzmeergebiet ein hohes wirtschaftliches Potential besitzt, das wirksam werden wird, so wird auch der Weltverkehr verstärkt dorthin gelenkt werden. Der Containerverkehr mit Ziel bzw. Quelle Europa läuft jetzt hauptsächlich über die großen Nordsee – Häfen. Wenn sich dieser Verkehr mit der wirtschaftlichen Erholung verstärkt, kommt es in den Nordseehäfen zu Problemen des Zu- und Ablaufverkehrs, wie sie bereits erkennbar waren und wiederkommen werden. Es kann daher durchaus wünschenswert sein, den ohnehin durchs Mittelmeer laufenden Verkehr mit Bestimmung Zentral- und Osteuropa über Häfen der nördlichen Adria laufen zu lassen und von hier aus zu verteilen. Der Hafen Venedig konzipiert einen darauf zielenden Ausbau ( südlich von Porto Marghera ), wobei weiträumige und leistungsfähige Zu- und Ablaufstrecken benötigt werden. Die Großbank Unicredito ( Mutter der Bank Austria ) beabsichtigt für solche Projekte an der Adria 1 Mrd. € an Kreditmitteln bereit zu stellen. Dadurch entsteht für die Baltisch – Adriatische

Verkehrsachse eine zusätzliche Verkehrsaufgabe, welche zur bestehenden Aufgabe hinzukommt, die auf der Bedeutung der 10 Millionen Einwohner der östlichen Poebene basiert.

Die Wirtschaftsentwicklung der EU hatte von den Ursprüngen her einen räumlichen Schwerpunkt, die sogenannte „Banane“, welche sich erstreckt von Südengland über den Benelux – Raum, Nordfrankreich und das deutsche Rheinland samt Bayern nach der Lombardei. Die Nationalökonomien und Raumplaner sprechen von der Entwicklung einer zweiten Banane nach der sogenannten Osterweiterung, deren Gestalt von Brandenburg / Berlin reichen soll über Sachsen, Schlesien, Tschechien, Westslowakei, Westungarn samt Budapest, den österreichischen Donaauraum, Steiermark, Kärnten, Slowenien nach Venetien. Diese „zweite Banane“ besitzt folgendes Potential:

	2000	2020
Einwohner	53 Mill.	55 Mill.
Arbeitsplätze	22 Mill.	24 Mill.
Bruttoinlandsprodukt	560 Mrd. €	920 Mrd. €
BIP pro Kopf und Jahr	11.000 €	18.000 €

Allein der Blick auf die Landkarte zeigt, dass die Baltisch – Adriatische Verkehrsachse gleichsam das Rückgrat dieser räumlichen Konstellation ist. Sie durchquert in Polen, Tschechien, der Slowakei und Südösterreich entwicklungsfähige Gebiete, für deren ökonomisches Aufholtempo sie erstrangige Stütze sein kann. Für diese Wirkung gibt es historische Beispiele. In der alten Monarchie war die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zuerst auf die Nord – Süd – Achse über Wien konzentriert, denn die West – Ostachse bestand bereits in Form der Donauschiffahrt. So wurde bereits 1830 durch Riepl ein Eisenbahn - Grundnetz entworfen mit der Hauptmagistrale Westgalizien – Wien – Triest als Nord – Süd – Achse. Die Kaiser Ferdinands – Nordbahn Wien – Krakau war 1856 fertig und die Südbahn Wien – Triest über Graz und Laibach 1857 durchgehend befahrbar. Damit hatte der große Wirtschaftsraum der Monarchie seine verkehrsmäßige Nord – Süd – Achse. Der Zerfall der Monarchie durch den ersten Weltkrieg entwertete diese Achse weitgehend, den Rest besorgten die Verhältnisse nach dem zweiten Weltkrieg ( Kommunismus im Norden und Süden ). Wir brauchen konzeptiv innerhalb der EU nur die alten räumlichen Wirkungen eines großen Wirtschaftsgebietes wieder aufleben lassen und kommen für die fraglichen Gebiete zu den bereits altbekannten Lösungen, deren Interpret und Propagator seinerzeit Erzherzog Johann war.

Man wird hier einwenden, dass die Monarchie seinerzeit ein großer Flächenstaat war und Österreich heute ein Kleinstaat mit eben reduzierter Bedeutung sei. Die Dinge sollte man da aber richtig sehen: In der EU muss man großräumig denken, in der EU haben auch Kleinstaaten, insbesondere, wenn sie eine zentrale Lage aufweisen, für den Verkehr eine hohe Bedeutung, die wahrzunehmen eben unsere Aufgabe ist und das nicht zu unserem Nachteil ! Auf die verkehrsmäßig zentrale Lage Wiens im TEN – Kernnetz wurde bereits hingewiesen. Mit dem Ausbau der Westbahn, der 2012 zur entscheidenden Wirksamkeit kommen wird, geht auch der Wiener Hauptbahnhof in seiner ersten Etappe in Betrieb. Der Endausbau dieses Zentralknotens wird 2014 kapazitiv voll wirksam werden. Beim Güterverkehr nehmen der Verschiebebahnhof Kledering und der Hafen Freudenu diese Zentralfunktion wahr, ergänzt um den künftigen Terminal Inzersdorf. Wien wird daher in absolut naher Zukunft mit den tauglichen Anlagen für seine Knotenpunktfunktion ausgestattet sein. Es fehlt dann die

Ertüchtigung der Achse nach Süden: das ist der Semmering – Basistunnel und die Koralmbahn.

Die historische Bergstrecke über den Semmering, 1854 in Betrieb gegangen und 1959 elektrifiziert, ist ein Denkmal ! Als Eisenbahnstrecke erfordert sie auf 41 km Länge allein einen jährlichen Erhaltungsaufwand von 100 Mill. € und entwertet trotzdem, wegen der geringen möglichen Geschwindigkeiten und den geringen zulässigen Anhängelasten, besonders im Güterverkehr, die ganze Südbahnstrecke. Dass dieser fast einmalige Engpass im österreichischen höherrangigen Eisenbahnnetz noch immer nicht beseitigt ist, ist wahrlich schwer zu begreifen. Das jetzt in der Bewilligungsphase befindliche Projekt des Basistunnels soll nach einer 10 jährigen Bauzeit ( 2022 ? ) die Lösung bringen.

Die Koralmstrecke Graz – Klagenfurt ist im Bau. Von den projektierten Baukosten von 5,4 Mrd. € sind rd. 1,4 Mrd. € bereits verbaut. Die Teilstrecken von Graz bis Werndorf und von Klagenfurt bis Grafenstein sind fürs erste fertiggestellt, wengleich das 3. und 4. Gleis via Flughafen Graz noch fehlt, aber der Unterbau dafür von Graz Hbf. bis Feldkirchen / Seiersberg ist ebenfalls fertig. Die Neubaustrecke Werndorf – Wettmannsstätten ist baulich fertig und eingleisig in Betrieb. Diese Strecke wird zwischenzeitlich von der Graz – Köflacher Eisenbahn im Verbund der Grazer Schnellbahn betrieben ( S 6 Graz – Werndorf – Wettmannsstätten – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald ). Der Koralmtunnel ist ab dem steirischen Ostportal seit April 2010 bergmännisch mit einem Baulos im Vortrieb. Das anschließende Tunnel – Hauptbaulos von 20 km Länge wurde im März 2011 vergeben. Im Lavanttal sind umfangreiche Arbeiten im Raum St. Paul im Gange, wo der Bahnhof Lavanttal errichtet wird. Auf der Kärntner Seite besteht auch bereits ein langer Erkundungsstollen. Die Vergabe der restlichen Tunnellänge von Kärnten her steht noch aus. Der Koralmtunnel gilt im jetzigen Stadium als geologisch durch Bohrungen und Erkundungsstollen sehr gut erforscht, so dass die Fachleute nicht erwarten, dass größere Überraschungen die mit 3 Mrd. € veranschlagten Tunnelbaukosten gefährden könnten.

Der Vortragende vergleicht die innerösterreichischen Potentiale der West- und Südbahn für den Personenverkehr. Die Bevölkerungszahl entlang der Westbahnstrecke Wien – Salzburg ist praktisch gleich der entlang der Strecke Wien – Graz – Koralm – Klagenfurt – Villach. Die Südbahn hat heute allerdings nur ein Drittel des Personenverkehrs der Westbahn. Die Westbahn ist modern ausgebaut, ab 2012 zwischen Wien und Linz durchgehend mit 4 Gleisen, der Ausbau wird viergleisig bis Wels fortgeführt und ist die weitere Strecke bis Salzburg auch auf modernem Stand. Die Südbahn hingegen ist ausbautechnisch zurückgeblieben und kann durch die angeführten Ausbauvorhaben erst in absehbarer Zeit den Standard der Westbahn erlangen. Wie sehr eine moderne Eisenbahn angenommen wird, zeigt auch die noch junge Grazer Schnellbahn. Sie konnte das Fahrgastaufkommen von 2007 auf 2010 um 26 % steigern !

Beim Güterverkehr brauchen die südösterreichischen Standorte eine moderne, effiziente Eisenbahnverbindung zu den innerösterreichischen Zentralräumen und den Außenhandelspartnern. Im Export der Steiermark geht ein Drittel der Mengen nach Zentraleuropa, ein weiteres Drittel verteilt sich entlang der Baltisch – Adriatischen Achse und das letzte Drittel ist weltweiter Absatz. Es ist nicht bekannt, wie sich die Treibstoffpreise entwickeln werden, sicher ist jedoch, dass sie steigen und den Straßenverkehr verteuern werden. Dazu kommt die Notwendigkeit der Reduktion der CO<sup>2</sup> - Emissionen auch im Straßenverkehr, was weitere Verteuerungen auslösen wird. Es ist daher für den Wirtschaftsstandort in Steiermark und Kärnten auch ein Element der Zukunftssicherung, eine

moderne Eisenbahnverbindung zu erhalten, wie das die Ausbauprojekte entlang der Baltisch – Adriatischen Eisenbahnachse bringen können.

Der Vortrag wurde bei buchstäblich vollem Haus mit großem Interesse aufgenommen. Die anschließende Diskussion war lang, intensiv und verständnisvoll. Hr. Ganz vom Cargo Center Graz in Werndorf, wo ein erfolgreicher Terminal geschaffen wurde und an welchem die für die lokale Wirtschaft bedeutendsten Speditionen ihren Sitz haben ( Schenker, Gebr. Weiss, Kühne & Nagel, Logwin, Hödlmayr, Jöbstl, Wenzl, Panalpina und DHL ) plädierte leidenschaftlich für die Verbesserung der örtlichen Verkehrslage durch den Ausbau der Baltisch – Adriatischen Eisenbahnachse. Er forderte die Gleichstellung der südösterreichischen Wirtschaftsstandorte mit denen in Westösterreich und im Donauraum. Hr. Dr. Wehr von der ÖBB Infrastruktur AG legte dar, dass mit der Beendigung der großen Ausbauprojekte an der Westbahn bis 2015 der Ausbauschwerpunkt sinnvoller Weise zur Südbahn wandern sollte mit den beiden Großprojekten Semmering – Basistunnel und Koralmbahn. Allgemein wurde verlangt, die Baltisch – Adriatische Eisenbahnachse möge, zumindest für den österreichischen Streckenabschnitt, einer betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden, wie dies in diesem Kreis vergangenen November am Beispiel des Wiener Hauptbahnhofs vorgestellt worden ist. So kommt man zu einer klareren Sicht der Dinge und weg von den rein polemischen Auseinandersetzungen..

Dr. Karl Frohner  
8. 4. 2011