



## Straßenachse Gdansk(Danzig)-Brno(Brünn)/Bratislava-Wien

**Der Bau dieser Autobahn wird die wirtschaftliche Entwicklung einiger Kernregionen der neuen Mitgliedstaaten voranbringen. Die damit geschaffene neue Verbindung von der Ostsee nach Mitteleuropa stellt zudem eine einmalige Gelegenheit dar, langfristig eine Alternative zu den bestehenden, weitgehend überlasteten Nord-Süd-Achsen von der Nordsee zu bieten.**

### Die Achse

Diese Achse umfasst den Bau einer neuen vierspurigen Autobahn von Danzig nach Wien über Lodz in Polen und Brünn in der Tschechischen Republik. In einigen Abschnitten zwischen Kattowitz und Brünn bzw. Zilina werden bestehende Strecken ausgebaut. Zu dem Gesamtvorhaben gehört auch der Bau einer Zubringerstraße zum Danziger Hafen, wo der Bau eines neuen Container- und Fährterminals (mit einer erwarteten jährlichen Kapazität von 1 Mio. 20-Fuß-Einheiten und 1,5 Millionen Passagieren) geplant ist. Die Strecke gehört zum paneuropäischen Verkehrskorridor VI, der auf den Konferenzen von Kreta und Helsinki festgelegt wurde.

### Erwarteter Nutzen

Die für dieses Vorhaben gewählte Route ist vom europäischen Standpunkt her von besonderem Interesse, weil sie schon jetzt einen sehr hohen Anteil am internationalen Verkehr aufzuweisen hat (im Jahr 2000 belief sich der internationale Transitverkehr auf 48 Mio. t). Polen gehört zu den neuen Mitgliedstaaten mit dem am wenigsten entwickelten Autobahnnetz, weshalb Lkw europäischer Abmessungen und Gewichte hier nur begrenzt einsetzbar sind. Der Bau dieser Autobahn verbessert die Verkehrssicherheit, verringert die Staubbildung und erleichtert den Handelsverkehr. Kosten-Nutzen-Analysen ergaben eine sehr hohe Rentabilität. Darüber hinaus leistet das Vorhaben einen Beitrag zu einer umfassenderen Strategie zur Förderung der Ansiedlung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten in den Gebieten entlang der Verkehrsachse, zu der parallel ein Eisenbahnprojekt durchgeführt wird (siehe Achse Nr. 23).

### Derzeitiger Stand

Die Autobahnprojekte sind in den jeweiligen nationalen Entwicklungsplänen der Mitgliedstaaten mit einbezogen. Die formelle Umweltverträglichkeitsprüfung ist für die meisten Abschnitte bereits erfolgt. In einigen Abschnitten haben auch die Bauarbeiten schon begonnen. Das Gesamtvorhaben soll auf dem polnischen Streckenabschnitt ein Jahr später als in den Leitlinien 2004 vorgesehen abgeschlossen werden. Der Verlauf des Streckenabschnitts zwischen Brünn und der tschechisch-österreichischen Grenze ist noch nicht beschlossen, weil er in der Tschechischen Republik durch ein Natura 2000-Schutzgebiet führt. Dadurch könnte sich der Endtermin bis 2013 verzögern, während in den Leitlinien ein Abschluss für 2009 vorgesehen war. Der grenzübergreifende Abschnitt zwischen Wien und Brünn wird wahrscheinlich in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) durchgeführt, wodurch die bestehende, für den österreichischen Abschnitt betriebene ÖPP erweitert wird.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan <sup>(1)</sup>	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Autobahn Danzig-Kattowitz	Straße (neu)	508	2005–11 (2010)	2 754	0	1
Autobahn Kattowitz-Brünn/Zilina (grenzübergreifender Abschnitt)	Straße (Aus- und Neubau)	421	2004–10	4 380	14	3,8
Autobahn Brünn-Wien (grenzübergreifender Abschnitt)	Straße (neu)	109,5	2003–13 (2009)	643	7	0
<b>Insgesamt</b>		<b>1 038,5</b>		<b>7 777</b>	<b>21</b>	<b>4,8</b>

<sup>(1)</sup> In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

