

# Eisenbahnverkehr in den Ostseeanrainerstaaten

---

 [podolak.net/de/studium/referate/52-ostsee](http://podolak.net/de/studium/referate/52-ostsee)

## **Integration im Ostseeraum**

**Sommersemester 2001 Uni Hamburg / HWWA**

### **Handout zum Thema**

## **Eisenbahnverkehr in den Ostseeanrainerstaaten**

### **Technische Unterschiede der Schienennetze**

Zum einen haben die COMECON-Nachfolgestaaten, insbesondere Russland, verschlissene Schienennetze und veraltete Fuhrparks; wohingegen in Deutschland und Skandinavien der Zustand der Eisenbahnen relativ hohen Ansprüchen gerecht wird.

Zum anderen gibt es zwischen West- und Osteuropa einen Unterschied zwischen den Spurweiten. Während sich in Westeuropa, Skandinavien und Polen die sog. „Normalspur“ (1 435 mm) durchgesetzt hat, sind in den Nachfolgestaaten der Sowjetunion und in Finnland die Gleise auf sog. „russischen Breitspur“ (1 520 mm).

Wer schon einmal nach St. Petersburg oder Moskau mit dem Zug gefahren ist, kennt daher wohl die zeitraubende Prozedur des Umspurrens an Grenzorten wie im belarussischen Brest, Hrodna etc.

Finnland verfügt im Gegensatz zu seinen skandinavischen Nachbarn aus historischen Gründen über ein Breitspurnetz, das betrieblich auch über keinen Anschluss ans Nordeuropäische Eisenbahnnetz verfügt. Zwar existiert an der schwedisch-finnischen Grenze am Grenzort Haparanda das weltweit größte und modernste Umspurwerk. Es wurde allerdings aufgrund seiner Unwirtschaftlichkeit seit den achziger Jahren nicht mehr genutzt. Das Land kann somit per Bahn nur über St. Petersburg erreicht werden, es ist also vom westeuropäischen Netz völlig abgeschnitten.

Die russische Enklave Kaliningrad hingegen verfügt aufgrund ihrer Nähe zu Polen sowohl über einen Breitspur- als auch Normalspuranschluss.

### **Die Eisenbahnnetze der Länder im Ostseeraum**

#### **Russland/GUS**

Verkehrsträger der früheren UdSSR was die Sowjetische Staatsbahn SZhD, unter deren Dach 45 Bahnen existierten. Sie stellten das Kernstück des Transports im Lande dar, bewegten 65% aller Güter und 50% aller Passagiere. Die Mitglieder der GUS beschlossen am 14.2.1992 in Minsk die Auflösung der SZhD und den Aufbau von eigenen Gesellschaften.

Schon zu Zeiten der Sowjetunion waren von Politikern und Verkehrsfachleuten die Modernisierung und der Ausbau des Bahnnetzes ständig gefordert worden. So weist der Länderbericht des Statistischen Bundesamtes (Wiesbaden) von 1995 darauf hin, dass bereits im Jahre 1990 in der Sowjetunion 37% der Bahnobjekte „völlig verschlissen“ gewesen seien.

Die Staatsbahn der RF wurde per Erlass von Jelzin am 20.2.1992 einem Eisenbahnministerium unterstellt und besteht theoretisch aus 19 Gesellschaften. Jede dieser Gesellschaften betreibt eine oder mehrere Strecken, während insbesondere die „Oktjabrskaja“, also die Strecke von Moskau nach Petersburg, für die Ostseeregion als Zubringer die wichtigste Stellung einnimmt.

Es wird geplant, dass die Gesellschaft bis 2010 in eine AG umgewandelt und privatisiert wird.

### **Baltische Länder**

Die Netze der drei baltischen Staaten waren zur Zeit der UdSSR mit dem Kaliningrader Oblast zur „Baltischen Eisenbahn“ zusammengefasst. Jedes Land gründete nach der Unabhängigkeit seine eigene Eisenbahngesellschaft.

Insbesondere Lettland und Estland gelten als die traditionellen Transitländer im Handel zwischen den Ländern der GUS und dem Westen, so besteht die Strecke zwischen Petersburg und Tallinn bereits seit 1870.

Durch den zunehmenden Ost-West-Handel der letzten Jahre entwickelte sich die Region zunehmend zum Nadelöhr, zumal das Eisenbahnnetz hier, genauso wie in allen Ländern der GUS, sehr marode ist. In den Baltischen Ländern wurde aber die Wichtigkeit der Transitstrecken von Russland zu den Häfen der Ostsee erkannt. Die Modernisierung der betreffenden Strecken werden mit Geldern verschiedener internationaler Organisationen vorangetrieben, als das beste Beispiel hierfür kann die Strecke von Russland nach Ventspils/Lettland gelten, auf der bereits die meisten Straßen überbrückt wurden.

### **Skandinavien**

Durch die Fertigstellung der Brücke über den Großen Belt und der Öresundbrücke hat der die Verkehrssituation in der Region eine neue, schnellere Dimension erreicht. Seitdem Schweden verkehrstechnisch nicht mehr vom von Mittel- und Westeuropa abgeschnitten ist, kann der Personen- und Güterverkehr reibungsloser und zeitsparender abgewickelt werden.

Siehe Elektrifizierung S-H und DK

Merke: Finnland mit russischer Breitspur als Ausnahme

### **Zentraleuropa**

Polen und Deutschland sind auch auf der Schiene wichtige Transitländer im Ost-West-Verkehr, Deutschland zusätzlich für Skandinavien.

Siehe Elektrifizierung S-H und DK

Siehe Fördergelder der Osteuropabank

### **Tabelle**

	Streckenlänge (in tausend km)	davon elektrifiziert (in %)	Streckendichte (in km pro 1000 qkm)
Russland	87.0	50	5
Lettland	2,4	11	37
Litauen	2.0	6	31
Polen	23.3	49	75
Schweden	10.9	67	24
Estland	1.1	12	25
Deutschland	43.6	40	122
Dänemark	2.3	12	5
Finnland	5.9	29	17