Infrastruktur- und Schienenanbindungen der polnischen NATO-Seehäfen

Strategische Korridore, Hinterlandlogistik und militärische Mobilität an der NATO-Ostflanke

> Die Schienen- und Straßenanbindungen der polnischen Ostseehäfen werden im Rahmen des **transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)** sowie der EU-Initiative für militärische Mobilität gezielt für schwere Truppentransporte ausgebaut. Die polnische Bahnnetzgesellschaft **PKP PLK** modernisiert Zufahrtsstrecken, Brücken und Laderampen, damit längere und deutlich schwerere Güter- und Militärzüge direkt bis an die Kais fahren können.

1. Hafen-Hinterland-Anbindungen im Detail

Gdingen (Gdynia) und Danzig (Gdańsk)

Beide Häfen bilden das nördliche Tor zum **Baltisch-Adriatischen Korridor** sowie zur geplanten **Rail-2-Sea-Achse**, die die Ostsee über die Karpaten bis zum Schwarzen Meer nach Constanța verbindet. Wichtige Zubringer wie die Bahnlinie 201 und die Straßenverbindung DK 91 wurden mit neuen Überführungen und verstärkten Trassen ausgestattet, um Engpässe zwischen den Terminals und dem Landesinneren zu beseitigen.

Stettin-Swinemünde (Szczecin-Świnoujście)

Dieser Verbund ist direkt an die **Oder-Magistrale (Linie CE 59)** sowie an die europäische Ost-West-Hauptachse **E20** (über Posen und Warschau bis zur belarussischen Grenze) angebunden. Durch die unmittelbare Nähe zur deutschen Grenze fungiert der Komplex als zentrales Bindeglied zwischen dem westeuropäischen Schienennetz und den polnischen Aufmarschgebieten.

2. Zentrale strategische Korridore für die NATO

Korridor / Projekt	Verkehrsträger & Verlauf	Strategische Bedeutung für die NATO
Rail Baltica	Schiene (1435-mm-Normalspur) Warschau – Białystok – Baltikum	Beseitigt das Problem unterschiedlicher Spurweiten (1520 mm im Baltikum vs. 1435 mm in Mitteleuropa), sodass Militärzüge aus polnischen Häfen ohne zeitaufwendiges Umladen bis nach Litauen, Lettland und Estland durchfahren können.
Via Baltica (S61)	Vierspurige Schnellstraße Polen – Baltische Staaten	Sichert die schnelle Verlegung von Radfahrzeugen und Nachschubkolonnen auf der Straße in Richtung Nordosten ab.
Via Carpatia (S19)	Schnellstraßen-Achse Nord-Süd entlang der Ostgrenze	Schafft eine leistungsfähige Verbindung entlang der polnischen Ostflanke in Richtung Slowakei, Ungarn und Rumänien.
Centralny Port Komunikacyjny (CPK)	Intermodaler Knotenpunkt Westlich von Warschau (inkl. A2)	Integriert Luft-, Schienen- und Straßenverkehr (Brücken der Autobahn A2 auf 130 Tonnen Traglast verstärkt) und dient im Krisenfall als zentraler Umschlagplatz zur Verteilung von Truppen in alle Sektoren der Ostflanke.

3. Technische Dual-Use-Anforderungen

Damit zivile Schienen- und Straßennetze uneingeschränkt militärisch nutzbar sind, setzt Polen konkrete technische Standards um:

- **Achslasten und Brückentragfähigkeit:** Brücken und Viadukte entlang der Hauptkorridore werden gezielt verstärkt, sodass sie Schwerlasttransporter mit modernen Kampfpanzern (wie dem M1 Abrams oder Leopard 2) problemlos tragen können.
- **Zuglängen und Laderampen:** Bahnhofsgleise in Hafennähe werden auf eine Standardlänge von mindestens 750 Metern verlängert, um komplette Militärverbände auf einem einzigen Zug abfertigen zu können. Gleichzeitig werden spezielle Kopframpen für das schnelle Be- und Entladen von Ketten- und Radfahrzeugen reaktiviert.

- **Unabhängigkeit vom Stromnetz:** Für den Fall von Angriffen auf die Energieinfrastruktur hält die polnische Bahn eine strategische Reserve an leistungsstarken **Diesellokomotiven** bereit, um Nachschubtransporte auch ohne Oberleitungsstrom zuverlässig aufrechtzuerhalten.