

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Linda Vierecke (SPD)**

vom 22. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Januar 2025)

zum Thema:

**Zusammenarbeit der deutschen und polnischen Akteure des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs**

und **Antwort** vom 9. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Februar 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Linda Vierecke (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21468  
vom 22. Januar 2025  
über Zusammenarbeit der deutschen und polnischen Akteure des grenzüberschreitenden  
Bahnverkehrs

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

In welchem Zeitraum und an welchen Tagen verkehrt der Kulturzug Berlin – Breslau im Jahr 2025? Wer beteiligt sich an der Finanzierung des Zuges mit welchen Anteilen für 2025 (Kulturprogramm und Zugleistung)? Wird die Nutzung des ÖPNV in Breslau wieder kostenlos sein?

Antwort zu 1:

Der Kulturzug Berlin – Breslau fährt im Jahr 2025 vom 11.4.2025 bis voraussichtlich zum 28.12.2025 an den Tagen Freitag (Hin- und Rückfahrt), Samstag (Hinfahrt Berlin – Breslau) und Sonntag (Rückfahrt Breslau – Berlin). Die Zugleistung wird grundsätzlich je zur Hälfte von den Ländern Berlin (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) und Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) finanziert, wobei sich der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) zusätzlich mit einem Pauschalbetrag für die Zugleistung auf seinem Gebiet im Freistaat Sachsen beteiligt. Die Grundfinanzierung des Kulturprogramms 2025 im Kulturzug Berlin – Breslau erfolgt durch die Senatskanzlei (Referat I D Europaangelegenheiten). Eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV in Breslau mit dem Kulturzugticket wird auch für 2025 angestrebt; die Abstimmungen mit der Stadt Breslau dazu laufen.

Frage 2:

Trifft es zu, dass ein deutsch-polnisches Kulturprogramm auch im Berlin-Warszawa-Express 2025 öffentlich getestet werden soll? Wenn ja, an welchen Verkehrstagen und wie und von wem wird dieses finanziert?

Antwort zu 2:

Unter dem Motto „Städte bewegen“ findet vom 11. – 16. Februar 2025 an sechs ausgewählten Tagen an Bord des Fernzugs der PKP-Intercity von Berlin über Posen nach Warschau und zurück ein mehrsprachiges Kulturprogramm statt. Damit wird das bewährte Konzept des Kulturzuges erstmals auf einer Strecke des Fernverkehrs angeboten. Das Projekt wurde im Rahmen der Koordinatorenrolle Berlins in der Oder-Partnerschaft entwickelt und ist ebenso Bestandteil der Städtepartnerschaft mit Warschau. Es wird seit Mitte Januar breit beworben. Die Verkehrstage lassen sich auch den öffentlich zugänglichen Informationen unter [www.kulturzug.eu](http://www.kulturzug.eu) entnehmen (11.02. Di 17:00 Warszawa - 22:06 Berlin EC40; 12.02. Mi 09:52 Berlin - 15:00 Warszawa EC45; 13.02. Do 17:00 Warszawa - 22:06 Berlin EC40; 14.02. Fr 09:52 Berlin - 15:00 Warszawa EC45; 15.02. Sa 13:00 Warszawa - 18:06 Berlin EC44; 16.02. So 09:52 Berlin - 15:00 Warszawa EC40).

Das Projekt wird durch die Senatskanzlei, Referat I D Europaangelegenheiten i.V.m. der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt finanziert.

Frage 3:

Wie oft haben seit 2023 die folgenden für die Verbesserung des deutsch - polnischen Bahnverkehrs wichtigen Gremien getagt, und wann tagen diese 2025?

- a. Der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft koordiniert vom Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)
- b. Die Arbeitsgruppe Verkehr der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit
- c. Der Deutsch-Polnische Bahngipfel von DB und PKP auf Einladung des Koordinators des Auswärtigen Amtes zu Problemen des Fernverkehrs, zu dem auch das Land Berlin eingeladen wird.

Antwort zu 3:

- a. Der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft tagte jeweils einmal im Jahr 2023 und im Jahr 2024. Ein Termin im Jahr 2025 ist vorgesehen, jedoch noch nicht zeitlich fixiert.
- b. Die Arbeitsgruppe Verkehr der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit tagte jeweils einmal im Jahr 2023 und im Jahr 2024. Ein Termin im Jahr 2025 ist vorgesehen, jedoch noch nicht zeitlich fixiert.
- c. Das Land Berlin wurde im Jahr 2023 zu einem deutsch-polnischen Bahngipfel vom Koordinator für die deutsch-polnische zwischengesellschaftliche und grenznahe

Zusammenarbeit im Auswärtigen Amt eingeladen. Weitere Termine sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 4:

Welche Schritte unternehmen die Landesregierungen Berlin und Brandenburg die Ostbahn als Entlastungsstrecke zur Frankfurter Bahn zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren? Gibt es bis zum Ausbau geplante Maßnahmen (Begegnungsabschnitte, Überholungsabschnitte), welche die Betriebsqualität erhöhen bzw. um auf der Strecke auch regelmäßig längere Güterzüge zur Entlastung der Frankfurter Bahn fahren zu lassen?

Antwort zu 4:

Der Senat setzt sich für eine Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Küstrin-Kietz – Staatsgrenze DE/PL (Streckennummer 6078, ehemalige „Ostbahn“) ein und möchte gemeinsam mit dem Land Brandenburg die Planung bis zur Baureife erreichen. Als Grundlage dafür wurde eine Studie zum stufenweisen Ausbau durch die VBB GmbH beauftragt. Aufbauend auf Ergebnissen der 2023 erstellten Studie wurde die DB InfraGO AG von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragt, die Grundlagenplanung (Leistungsphasen 0/1) für die erforderlichen Ausbaumaßnahmen aufzunehmen. Im Rahmen einer Variante zum Teilausbau sollen dabei auch einem Vollausbau vorgeifende Teilmaßnahmen betrachtet werden.

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für den Ausbau der Strecke für den Fern- und Güterverkehr beim Bund. Daher setzen sich die Länder Brandenburg und Berlin weiterhin gegenüber dem Bund ein, um eine zügige Heraufstufung der „ABS Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL“ vom Potentiellen in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene des Bundes und somit eine unabdingbare Bundesfinanzierung zu erreichen.

Frage 5:

Warum gibt es seit der Fertigstellung der neuen Oder-Brücke bei Küstrin keine attraktiven, umsteigefreien Verbindungen nach Gorzów, obwohl viele Schienenfahrzeuge der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) polentauglich sind?

Antwort zu 5:

Derzeit ist die Fahrzeugverfügbarkeit im Netz Ostbrandenburg, zu der auch die Linie RB26 zwischen Berlin und Kostrzyn gehört, sehr angespannt. Einerseits kommt es bei den Neufahrzeugen für das Netz Ostbrandenburg zu Lieferverzögerungen und andererseits müssen die für den Einsatz in der Republik Polen zugelassenen Triebfahrzeuge derzeit einer Hauptuntersuchung unterzogen werden. Daher kann durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen momentan nur ein Ersatzkonzept auf der Linie RB26 mit geringeren Sitzplatzkapazitäten und der fehlenden Durchbindung einzelner Fahrten nach Gorzów Wielkopolski angeboten werden.

Sobald es die Fahrzeugverfügbarkeit zulässt, sind wieder durchgehende Fahrten von Berlin nach Gorzów Wielkopolski geplant.

Frage 6:

Warum wurde die Ostbahn nicht in das Programm i2030 aufgenommen? Zu welchen Zeiten gibt es 2025 wieder Vollsperrungen der Ostbahn?

Antwort zu 6:

Für die Aufnahme in i2030 ist ein Beschluss des Lenkungskreises erforderlich. Dieser hat bisher beschlossen, dass die Strecke Berlin – Küstrin-Kietz (ehemalige „Ostbahn“) ein Beitrittskandidat ist. Der Senat strebt den erforderlichen Beschluss in einem der nächsten Lenkungskreise an.

Das Infrastrukturprogramm i2030 wurde im Oktober 2017 zwischen den Partnern – Länder Berlin und Brandenburg, Deutsche Bahn AG und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH – gestartet, vorrangig um die Pendlerbeziehungen in der Hauptstadtregion zu stärken und zu verbessern. Mit Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung wurden die prioritären Korridore festgelegt. Die ehemalige Ostbahn zählte zum damaligen Zeitpunkt nicht zu den Korridoren, die dringlich einen verstärkten Ausbau für den SPNV erforderten.

Die DB InfraGO AG teilt hinsichtlich der Vollsperrungen mit:

„Aktuell haben wir folgenden Planungsstand:

- 28.03.2025, 21:00 Uhr bis 30.03.2025, 05:00 Uhr Vollsperrung Hoppegarten(M) – Fredersdorf(Bln), Brückenarbeiten
- 16.04.2025, 22:00 Uhr bis 31.07.2025, 21:00 Uhr Vollsperrung Rehfelde – Müncheberg(M), Gleiserneuerung
- 28.04.2025, 06:00 Uhr bis 02.06.2025, 18:00 Uhr Vollsperrung Müncheberg(M) – Gusow, Schwellenwechsel
- 24.10.2025, 22:00 Uhr bis 27.10.2025, 04:00 Uhr Vollsperrung Werbig – Küstrin Kietz, Weichenerneuerung
- 31.10.2025, 22:00 Uhr bis 03.11.2025, 04:00 Uhr Vollsperrung Werbig – Küstrin Kietz, Weichenerneuerung
- 10.11.2025 bis 14.11.2025, jeweils 20:30 – 04:30 Uhr Vollsperrung Rehfelde – Müncheberg(M), Belastungsstopfgang und Schienenschleifen

Darüber hinaus gibt es für die regelmäßige Instandhaltung wiederkehrende Sperrpausen nachts in Randlagen mit geringer Auswirkung auf den SPNV.“

Frage 7:

Hält das Land Berlin den Ausbaustandard der Bahnstrecke von Berlin nach Warschau für eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h für ausreichend im Vergleich zur Anbindung des Westens Deutschlands an das belgische und französische Hochgeschwindigkeitsnetz, zumal die polnische Bahn (PKP Intercity) die Leistungen nach Berlin in den letzten Jahren Signifikat erhöht hat?

Frage 8:

Welche konkreten Maßnahmen empfiehlt das Land Berlin, um einer Überlastung der Strecke entgegenzuwirken welche durch weitere Zunahme (Anbindung Tesla-Werk, RE1, PKP IC, Güterverkehr etc.) wahrscheinlich sind und bis auf den Berliner Raum ausstrahlen?

Frage 9:

Wie steht das Land Berlin und die für Raumordnung zuständige Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg zu der Initiative der polnischen Regierung und der EU-Kommission, die Bahnstrecke Berlin – Posen – Warschau als Bestandteil des Transeuropäischen Vorrangnetzes „Nordsee Baltikum“ (Rail Baltica) abschnittsweise für Geschwindigkeiten oberhalb von 200 km/h als Schnellfahrstrecke mit einer neuen Führung über die Metropole Łódz auszubauen („Y-Projekt“)? Gibt es hierzu ein gemeinsames Lobbying der Regionen mit den nationalen Regierungen und der EU-Kommission ggf. unter Nutzung der EU INTERREG – Förderprogramme, um für den zunehmenden Verkehr eine verbesserte Westanbindung zu schaffen?

Antwort zu 7, 8 und 9:

Die Fragen 7, 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat begrüßt die Bemühungen der PKP IC und DB Fernverkehr AG, wonach es in den letzten Jahren zu einer spürbaren Verdichtung des Angebots auf der Strecke Berlin – Rzepin – Posen/Breslau gekommen ist. Die Verbindung Berlin – Posen – Warschau wird mittlerweile, mit Ausnahme einer Taktlücke, durchgängig im 2h-Takt bedient. Perspektivisch sollte dieses Angebot weiter verdichtet und beschleunigt werden.

Grundsätzlich sollte nach Auffassung des Senats ein Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) zwischen den europäischen Metropolen Berlin und Warschau das langfristige Ziel für diese Verbindung sein. Die Realisierung einer solchen HGV-Verbindung auf der Strecke Berlin – Posen – Warschau liegt aufgrund des territorial deutlich höheren Streckenanteils insbesondere in polnischer Verantwortung. Der Senat begrüßt daher die polnischen Planungen der Y-Trasse, nach deren Realisierung ein HGV im Abschnitt zwischen Warschau und Posen aufgenommen werden könnte. Ein Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) – Staatsgrenze DE/PL (Frankfurter Bahn) auf über 160 km/h könnte also perspektivisch bei weiteren konkreten Planungen der polnischen Seite sinnvoll sein, liegt letztlich jedoch in der Zuständigkeit und Verantwortung des Bundes.

Hinsichtlich der Überlastung der Frankfurter Bahn hätte eine Geschwindigkeitserhöhung aufgrund des Mischverkehrs zunächst auch negative Effekte. Daher setzt sich der Senat zunächst insbesondere für eine Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der parallel

führenden Bahnstrecke Berlin – Küstrin-Kietz – Staatsgrenze DE/PL (Streckenummer 6078, ehemalige „Ostbahn“) ein, damit diese künftig uneingeschränkt als Entlastungs- und Resilienzstrecke für die Frankfurter Bahn wirken kann. Für diese Strecke wurde – im Gegensatz zur Frankfurter Bahn – bereits zusammen mit dem Land Brandenburg und der Wojewodschaft Lubuskie ein intensives Lobbying unterstützt durch grenzüberschreitende Projekte betrieben.

Die INTERREG-Förderprogramme unterstützen in dieser Förderperiode keine Korridorprojekte, sodass sich für ein weitergehendes Lobbying eine projektunabhängige Initiative bilden müsste, deren Federführung aufgrund der größeren Streckenanteile auf polnischer Seite läge.

Frage 10:

Trifft es zu, dass aufgrund unzureichender Kommunikation zwischen Deutschland und Polen, die Ausrüstungen der Niederschlesischen Magistrale (Hoyerswerda – Horka – Breslau) mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) auf polnischer und deutscher Seite nicht kompatibel sind, so dass nach Fertigstellung weiterhin Halte der Züge an den Schnittstellen auf freier Strecke und komplizierte Umschaltprozeduren notwendig sind? Wenn ja, wird dies streckenseitig vereinheitlicht bzw. hat man daraus bei der Ausstattung zwischen Stettin und Angermünde mit ETCS gelernt? Wie wird die Schnittstelle an der Staatsgrenze hinsichtlich des Levels und der Baseline von ETCS aussehen?

Antwort zu 10:

Die DB InfraGO AG teilt mit:

„Es trifft zu, dass die ETCS Level 2-Ausrüstungen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf der Niederschlesischen Magistrale im ersten Schritt nicht kompatibel sein werden. Die Inbetriebnahme auf deutscher Seite ist für Dezember 2025 geplant, während sie auf polnischer Seite erst im Dezember 2026 erfolgen soll.

Die Inkompatibilität liegt in den unterschiedlichen Ausrüstungsstufen: Die DB InfraGO AG setzt Baseline 3 ein, während die PKP PLK S.A. Baseline 2 verwendet. Eine Schnittstelle zwischen diesen Baselines ist technisch sehr aufwendig und aufgrund des geringen Anwendungsumfangs unwirtschaftlich. Daher wurde 2019 eine ETCS-gestützte Transition installiert, die die Umschaltung der nationalen Zugsicherungssysteme während der Fahrt ermöglicht und von den Verkehrsunternehmen sehr positiv aufgenommen wurde.

Für die Strecke zwischen Stettin und Angermünde wurden aus den Erfahrungen mit der Niederschlesischen Magistrale bereits technische Lösungen im Planungsprozess vorgesehen, um eine ETCS-gestützte fahrende Transition zwischen den verschiedenen Zugsicherungssystemen zu ermöglichen. Dennoch ist derzeit keine einheitliche Technik planbar. Im Rahmen des Ausbauprojekts in Deutschland erfolgt die Ausstattung mit ETCS Level 2 Baseline 3. Auf polnischer Seite berücksichtigt der aktuelle Streckenausbau nach unserem Kenntnisstand keine ETCS-Ausstattung. Die PKP PLK plant jedoch einen zentralen Roll-Out in den 2030er Jahren unter Anwendung des dann aktuellen Stands der Technik.“

Frage 11:

Wann hat das Land Mecklenburg-Vorpommern letztmalig an den Gremien der Oder-Partnerschaft teilgenommen? Ist die polnische Seite auf allen Ebenen (Stadt Swinemünde, Wojewodschaft Westpommern und PKP PLK) über die laufenden Vorplanungen zum Wiederaufbau der Südanbindung der deutsch-polnischen Insel Usedom auf der Schiene (Kaminer Brücke) informiert?

Frage 12:

Gab es in den deutsch-polnischen Gremien einen Dialog über die Absicht der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern auch die Bahnverbindung Stettin - Pasewalk - (- Lübeck) zu elektrifizieren?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern nimmt regelmäßig an den Koordinatorentreffen der Oder-Partnerschaft teil.

Die weiteren Fragen betreffen Strecken und Prozesse, die aufgrund der territorialen Zuständigkeit in der Verantwortung des Landes Mecklenburg-Vorpommern liegen. Der Senat von Berlin ist dazu nicht auskunftsfähig.

Berlin, den 09.02.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt