

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Linda Vierecke (SPD)

vom 10. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. August 2026)

zum Thema:

Bahnverkehr Berlin – Polen: Historischer Tiefpunkt erreicht?

und **Antwort** vom 27. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. September 2026)

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. 19/26840

vom 10.08.2026

über Bahnverkehr Berlin – Polen: Historischer Tiefpunkt erreicht?

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

Frage 1:

Was sind die Gründe für die Verzögerung der ursprünglich 2026 geplanten Fertigstellung der im Ausbau befindlichen Bahnstrecke Angermünde – Stettin? Welches sind die Gründe auf deutscher und auf polnischer Seite? Wann ist der neue Termin der Inbetriebnahme? Seit wann ist der Bahnverkehr zwischen Angermünde und Stettin eingestellt?

Antwort zu 1:

Die Durchführung der Baumaßnahme liegt in der Verantwortung der DB InfraGO bzw. des polnischen Infrastrukturbetreibers. Nach Kenntnis des Senats liegen die Gründe für die Verzögerung der Fertigstellung auf deutscher Seite insbesondere in zusätzlichen Anforderungen des Naturschutzes im Planfeststellungsverfahren sowie einem Mangel an Fachkräften, sowohl bei Planungs- und Ausführungsfirmen als auch bei der DB InfraGO selbst; auf der polnischen Seite führten scheinbar insbesondere Finanzierungslücken zu Verzögerungen.

Der Abschnitt Angermünde – Passow wurde im Jahr 2025 in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme des Abschnitts Passow – Grenze DE/PL ist nach Angaben der DB InfraGO für Dezember 2027 geplant. Nach Angaben des polnischen Infrastrukturbetreibers ist die Inbetriebnahme des polnischen Abschnitts für das 2. Quartal 2029 zunächst ohne Elektrifizierung geplant; voraussichtlich ab dem 1. Quartal 2030 soll die elektrifizierte Durchfahrbarkeit möglich sein.

Der Schienenpersonennahverkehr zwischen Angermünde und Stettin wurde aufgrund der Baumaßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 auf Schienenersatzverkehr umgestellt.

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat die Qualität des Schienenersatzverkehrs (SEV) zwischen Angermünde und Stettin für Fernreisende mit Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern? Ist dem Senat bekannt, dass es zu bestimmten Zeiten nicht ausreichend Sitzplätze in den Bussen gibt und Reisende im Bus stehen müssen?

Antwort zu 2:

Der SEV zwischen Angermünde und Stettin betrifft die Linie RB66, die allein auf Brandenburger Gebiet bzw. in der Republik Polen verkehrt. Insoweit liegt die Zuständigkeit für die Kapazitätsplanung und Linienführung bei diesen Gebietskörperschaften. Für den Zeitraum, in dem der Bahnverkehr nicht zur Verfügung steht, ist der SEV eine notwendige Maßnahme, deren Qualität jene des Bahnverkehrs nicht erreichen kann. Dem Senat sind keine systematischen Überbesetzungen der Busse bekannt.

Frage 3:

Warum bieten die Länder Berlin und Brandenburg zumindest zu den für die Berliner Urlauber und Radtourist*innen nachgefragten Anschlusszüge der PKP-Intercity Richtung Danzig und Masuren keine Direktverbindungen durch Umleitung einzelner RE-Züge über Pasewalk an, so wie es in den 2010er Jahren bei Bauarbeiten üblich war? Stimmt der Berliner Senat zu, dass durch das unattraktive Angebot Bahn/SEV-Angebot in die benachbarte Metropole Stettin, es zu Verlagerungen des Verkehrs auf die Straße kommt und Anstrengungen der Oder-Partnerschaft für eine wirtschaftliche Zusammenarbeit seit 2006 einen Rückschlag erleiden?

Antwort zu 3:

Im aktuellen Fahrplan bestehen – zusätzlich zum SEV – zweistündlich Umsteigeverbindungen via Pasewalk bzw. Neubrandenburg. Eine Direktverbindung wäre mit umfangreichen betrieblichen Herausforderungen verbunden, könnte jedoch keine Reisezeitvorteile generieren. Zudem müsste ein solches Angebot im Regionalverkehr insbesondere auch durch die Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und die Republik Polen realisiert werden.

Aufgrund der veralteten Infrastruktur und damit einhergehenden, langen Fahrzeiten war das Schienenverkehrsangebot zwischen Berlin und Stettin bereits vor Beginn der Baumaßnahme wenig attraktiv und gegenüber der Straßenverbindung nicht konkurrenzfähig. Der weitaus größte Teil des Aufkommens wurde daher schon zuvor über die Straße abgewickelt. Nach Abschluss der Sanierung wird sich die Situation demgegenüber deutlich verbessern: Durch die kürzere Fahrzeit und das insgesamt aufgewertete Angebot wird die Bahnverbindung künftig

wesentlich leistungsfähiger und attraktiver und somit erstmal seit Jahrzehnten gegenüber der Straßenverbindung wieder konkurrenzfähig sein.

Frage 4:

Wann werden die für Berlin-Stettin bestellten Mehrsystemfahrzeuge, die sowohl mit dem deutschen als auch den polnischen Zugbeeinflussungssystem ausgestattet sind, ausgeliefert? Falls die Fahrzeuge schon vor der Fertigstellung der Strecke Berlin – Stettin ausgeliefert werden, ist es dann vorgesehen, diese Schienenfahrzeuge für andere Verbindungen von Berlin nach Polen, z.B. nach Zielona Góra oder als schnellen Kulturlug nach Breslau zu nutzen?

Antwort zu 4:

Die Fahrzeuge werden nach Auskunft des Betreibers nach aktueller Planung im Jahr 2028 ausgeliefert. Sie werden dann für die vertraglich vereinbarte Verbindung zwischen Berlin und Stettin bzw. auf einem Teilabschnitt dieser Strecke eingesetzt, da entsprechend der Planungen des polnischen Infrastrukturbetreibers zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich kein Zugbetrieb auf dem polnischen Abschnitt möglich sein wird. Es ist davon auszugehen, dass ein etwaig noch im Schienenersatzverkehr bedienter Restabschnitt nicht ausreichen dürfte, um Fahrzeuge für andere Verkehre freizusetzen.

Frage 5:

Gab es Gespräche mit der PKP-Intercity, nach Abschluss der Bauarbeiten Fernzüge von Maszen bzw. Danzig nach Stettin bis Berlin zu verlängern und sie ggf. als RE in den VBB-Taktfahrplan ab Stettin zu integrieren und so für beide eine „win-win“ Situation zu erzielen?

Antwort zu 5:

Gespräche zum künftigen Verkehrsangebot im Fernverkehr finden regelmäßig zwischen den Agierenden statt. Das Land Berlin würde eine Fernverkehrsbedienung der Strecke begrüßen und wird etwaige Kooperationen unter Berücksichtigung des Vergaberechts berücksichtigen. Festlegungen zu einer Integration in das Taktangebot des Regionalverkehrs bestehen bislang jedoch nicht.

Frage 6:

Werden die Länder Berlin und Brandenburg die Vorplanungen zum zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung der Ostbahn weiter fortsetzen, damit eine baureife Planung vorliegt, um neue Finanzierungsmöglichkeiten möglichst schnell und damit erfolgreich nutzen zu können? Für welchen Zeitraum ist das geplant?

Frage 7:

Welche Maßnahmen hat der Bundestag im Infrastruktur-Zukunftsgesetz beschlossen, die den Ausbau der Ostbahn erleichtern würden? Trifft es zu, dass beim Vorziehen der Elektrifizierung und der Antragstellung durch die Länder Berlin und Brandenburg über das GFVG-Programm, der Bund 90% der Kosten übernimmt?

Frage 12:

Inwieweit es möglich ist, die Ostbahn auf ein Minimum (Elektrifizierung und nur Einleisigkeit mit Begegnungsabschnitte und für nur 120km/h) auszubauen, um lange Sperrpausen (wie Z.B. aktuell) im Verkehr nach Polen abfedern zu können?

Antwort zu 6, 7 und 12:

Die Fragen 6, 7 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat setzt sich kontinuierlich für den zukunftsfähigen Ausbau der Ostbahn ein. Vor dem Hintergrund der noch zu absolvierenden Planungsschritte, ist eine kurzfristige Realisierung jedoch nicht zu erwarten.

Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg befindet sich die Planung für einen Ausbau der Ostbahn derzeit in der Grundlagenermittlung. Dabei ist auch vorgesehen, die Wirtschaftlichkeit eines reduzierten Ausbaus zu prüfen. Im Falle eines Nachweises der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wäre zunächst eine Finanzierung der nachfolgenden Planungsschritte abzusichern. Eine reine Elektrifizierung des vorhandenen Zustands könnte nach den GVFG-Regularien grundsätzlich mit einer Förderquote in Höhe von 90% gefördert werden. Inwiefern dieses Vorgehen zielführend wäre und ob die Fördervoraussetzungen für alle Teilvorhaben erfüllbar sind, muss entsprechend bewertet werden.

Die Strecke Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL ist als Ausbaustrecke im Infrastruktur-Zukunftsgesetz benannt. Sie genießt damit den Status des überragenden öffentlichen Interesses, mit dem eine prioritäre planrechtliche Berücksichtigung sowie eine Verkürzung etwaiger Klageverfahren verbunden sind.

Frage 8:

Sind die Länder Berlin und Brandenburg bei der laufenden Entwicklung eines Militäreisenbahngrundnetzes beteiligt, bei der für die Ostbahn zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt und den EU-Förderinstrumenten (CEF) für einen „Dual Use“ zur Verfügung stehen könnten?

Antwort zu 8:

Nach Kenntnis des Senats hat sich das Land Brandenburg beim Bund für eine Aufnahme der Ostbahn ins Militäreisenbahngrundnetz eingesetzt.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die neue Strategie der Vollsperrungen der Bahnstrecken nach Polen bei Sanierungsarbeiten, die zur Folge hat, dass der gesamte Bahnverkehrs von Berlin nach Posen, Warschau, Breslau und Südostpolen eingestellt wird? Hat der Senat bei den Konferenzen der Länderreferenten mit DB-Fernverkehr und in den deutsch-polnischen Gremien für den Bahnverkehr dies thematisiert? Wurde eine Umleitung der Eurocity-Züge über Cottbus und Guben nach Frankfurt/Oder, über Lübbenau - Hoyerswerda - Horka sowie über die Ostbahn geprüft?

Frage 10:

Stimmt der Senat mit zu, dass die Qualität des Bahnverkehrs zwischen Deutschland und Polen mit der endlosen Sperrung der Bahnstrecke Angermünde-Berlin, bei immer wiederkehrenden gleichzeitigen kurzfristigen Vollsperrungen der Ostbahn und der Frankfurter Bahn, sowie durch spontane Verspätungen aufgrund der Aussetzung des Schengen-Abkommens einen historischen Tiefpunkt seit dem Beitritt Polens zur Europäischen Union erreicht hat?

Frage 11:

Plant der Berliner Senat mit Brandenburg und den polnischen Akteuren des Bahnverkehrs eine gemeinsame Initiative gegenüber der DB InfraGO und dem Bundesverkehrsministerium, mit dem Ziel die unkoordinierten Vollsperrungen von Strecken durch „Bauen unter dem Rollenden Rad“ zu ersetzen, so wie es in allen europäischen Nachbarländern üblich ist?

Antwort zu 9, 10 und 11:

Die Fragen 9, 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Durchführung von Baumaßnahmen und deren Ausgestaltung liegt in der Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Das von der DB InfraGO in den letzten Jahren etablierte System längerer Vollsperrungen führt nach Ansicht des Senats zu erheblichen Einschränkungen für den Bahnverkehr und die Fahrgäste. Der Senat fordert, dass die Bauplanungen so gestaltet werden, dass die Belange der Fahrgäste im Mittelpunkt stehen. Insbesondere soll der Ablauf so gestaltet sein, dass die Beeinträchtigungen auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Gleichzeitig ist das „Bauen unter rollendem Rad“ in Anbetracht des Sanierungsstaus und der hohen Auslastung vieler Strecken im deutschen Netz nicht zwangsläufig die vorteilhaftere Alternative. Problematisch ist in Zusammenhang mit Vollsperrungen in Richtung Polen vor allem die fehlende Verfügbarkeit sachgerechter Umleiterstrecken.

In Bezug auf die aktuellen Sperrungen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) hat die DB Fernverkehr AG nach Kenntnis des Senats eine Umleitung von Eurocity-Zügen geprüft, wobei diese aufgrund der eingeschränkten Kapazitäten der Umleitungsstrecken jedoch nicht umgesetzt werden kann. Daher setzt sich der Senat beispielsweise seit Jahren für einen Ausbau der Ostbahn als Resillienzstrecke für die Frankfurter Bahn ein. Weiterhin setzt sich der Senat in den beschriebenen Gremien kontinuierlich für bestmögliche Alternativen im Sinne der

Fahrgäste ein. Eine darüberhinausgehende Initiative für „Bauen unter dem rollenden Rad“ ist nicht vorgesehen.

Die Qualität des Bahnverkehrs innerhalb Deutschlands sowie zwischen Deutschland und Polen ist aufgrund diverser Baumaßnahmen derzeit und in den kommenden Jahren unbefriedigend. Gleichzeitig haben sich Reisezeiten durch abgeschlossene Infrastrukturmaßnahmen verkürzt und die Schienenpersonenfernverkehrsunternehmen haben ihr Angebot an grenzüberschreitenden Zügen zwischen Deutschland und Polen in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht und im Vergleich zum Fahrplanjahr 2016 mehr als verdoppelt. Ein historischer Tiefpunkt im Verkehr zwischen Deutschland und Polen ist insofern grundsätzlich nicht zu erkennen.

Frage 13:

Es ist für den RE1 eine Verlängerung über Frankfurt/O nach Poznań geplant, wann wird diese umgesetzt?

Antwort zu 13:

Für eine Verlängerung der Linie RE1 zwischen Frankfurt (Oder) und Poznań liegt die Zuständigkeit beim Land Brandenburg und insbesondere bei der Republik Polen. Dem Senat sind keine konkreten Planungen zur Verlängerung der Linie RE1 nach Poznań bekannt.

Frage 14:

Welchen Einfluss hat die Planung eines Zentralflughafens in Polen (CPK) auf die Frankfurter Bahn/Ostbahn. Teilt der Senat die Ansicht, dass ein Ausbau der Ostbahn dadurch noch dringender nötig wird?

Antwort zu 14:

Unabhängig von Planungsständen zu CPK-Hochgeschwindigkeitsstrecken, die bislang keine verbindliche Umsetzungsperspektive aufweisen, schätzt der Senat einen Ausbau der Ostbahn als dringend nötig ein.

Frage 15:

Wie stehen die Planungen, um den RE9 Stettin-Berlin nach Cottbus zu verlängern und gibt es dafür ausreichend Mehrsystemfahrzeuge?

Antwort zu 15:

Die Durchbindung der Linie RE9 auf die Linie RE20 wird weiterhin geprüft. Die Fahrzeuge, die für die Verkehre zwischen Berlin und Stettin beschafft werden, müssten dann durch weitere Fahrzeuge ergänzt werden.

Frage 16:

Wie steht der Senat zum Ausbau des Kreuzungspunkt Werbig, um mehr Redundanzen mittels gut vernetzter Ostbahn/Strecke Eberswalde-Frankfurt zu gewährleisten?

Antwort zu 16:

Der Senat begrüßt eine bessere Vernetzung von Strecken und Verkehrsmitteln untereinander grundsätzlich. Welche baulichen Maßnahmen im Land Brandenburg erforderlich sind und welche Fahrplankonzepte dem Bedarf vor Ort am besten befriedigen, ist einer Beurteilung durch die dort zuständigen Agierenden vorbehalten.

Frage 17:

Wann und durch welche konkreten Maßnahmen wird die RB26, die derzeit durch Baustellen und mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit immer wieder Mangelleistung erbringt, wieder stabil fahren.

Antwort zu 17:

Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg begleitet die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH den Prozess zur Qualitätserhöhung auf der Linie RB26 stetig. Nach Kenntnis des Senates entspannt sich die Situation bei der Fahrzeugverfügbarkeit durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und den Abschluss von turnusmäßigen Arbeiten an den eingesetzten Fahrzeugen sukzessive.

Die Bauarbeiten liegen in der Verantwortung des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO. Das Land Berlin hat in der Vergangenheit mehrfach betont, dass die Bauarbeiten im Schienennetz wesentlich fahrgastfreundlicher als bisher gestaltet werden müssen, zügiger vorangehen müssen und eine Häufung von Bauarbeiten auf denselben Strecken und Abschnitten vermieden werden muss.

Frage 18:

Sieht der Senat durch den Mangel an Verbindungen nach Polen eine wirtschaftliche Schwächung Berlins und welche Konzepte sind geplant, um die wirtschaftlichen Räume besser zu verknüpfen und Fachkräfte leichter gewinnen zu können?

Antwort zu 18:

Ein leistungsfähiges und gut ausgebautes Schienennetz stärkt die Standortattraktivität Berlins und fördert nachhaltiges regionales Wachstum.

Beim diesjährigen Spitzentreffen der Oder-Partnerschaft (27.06.26) haben die ostdeutschen Bundesländer, gemeinsam mit den westpolnischen Wojewodschaften einen Appell an die nationalen Regierungen in Berlin und Warschau zum Ausbau der Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen unterschrieben. Zur besseren Verzahnung der regionalen/transnationalen Wirtschaftsräume wird aktuell außerdem das Gemeinsame Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030 (GZK 2030) fortgeschrieben.

Das Land Berlin unterstützt gezielt Maßnahmen zur Gewinnung von Fachkräften. Dazu gehört unter anderem die Förderung des Optec-Berlin-Brandenburg (OpTecBB) e.V., der durch seine aktive und regelmäßige Teilnahme am Photonic Job Fair in Warschau den Standort Berlin als attraktiven Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort präsentiert.

Berlin, den 27.08.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt