

Medienmitteilung 12.12.2025:

„Ein großer Sprung, auf den wir allzu lang gewartet haben!“ PRO BAHN und Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) loben die Verbesserungen der deutsch-polnischen Zugverbindungen zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025

Der Fahrgastverband PRO BAHN und die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) begrüßen die Verbesserungen im deutsch-polnischen Bahnverkehr zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025. Die Anzahl der grenzüberschreitenden Zugverbindungen zwischen Deutschland und Polen steigt signifikant: Statt bisher 11 sind künftig 17 Fernzugpaare unterwegs.

Zwischen den Hauptstädten Berlin und Warszawa (Warschau) wird beispielsweise erstmals ein durchgehender Zweistundentakt angeboten und die Fahrzeit der Züge leicht gesenkt. Überdies fährt wieder ein Nachtzug. Dieser ermöglicht auch direkte Fahrten von Berlin nach Łódź (Lods) und Lublin. Er bietet an seinem Endbahnhof Chełm zudem Umsteigemöglichkeiten in die Ukraine. *„Endlich erreicht der Verkehr zwischen den Hauptstädten europaweit übliche Mindeststandards“*, freut sich Ingo Koschenz, Referent für Osteuropaverkehre des Fahrgastverbands und Sprecher der Initiative.

Während sich der deutsch-polnische Fernverkehr viele Jahre auf die vollkommen überlastete Magistrale Berlin - Frankfurt (Oder) - Rzepin (Reppen) konzentrierte, werde mit Horka - Węgliniec nunmehr wieder ein zweiter Grenzübergang bedient. Zwei neue Zugpaare Leipzig - Wrocław (Breslau) - Kraków (Krakau) fahren künftig hier entlang. Eins davon wird bis Przemyśl verlängert. Es hat dort ebenso Anschluss in die Ukraine. In Leipzig bestehen hingegen attraktive Umsteigemöglichkeiten nach Süd- und Westdeutschland. *„Für viele Menschen verkürzen und verbilligen sich dadurch Zugreisen nach Polen und die Ukraine erheblich. Denn Umwege oder das umständliche Ausweichen auf den Nahverkehr fallen damit weg“*, informiert Koschenz: *„Wir haben uns schon seit langem für die Nutzung dieses Grenzüberganges im Fernverkehr eingesetzt. Seit dessen Elektrifizierung im Jahr 2018 waren die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür eigentlich vorhanden.“*

Dank dieser Verbesserungen im Fernverkehr sei verschmerzbar, dass der nur am Wochenende angebotene „Kulturzug“ Berlin - Wrocław (Breslau) in der neuen Fahrplanperiode eingestellt wird: *„Diesen Zug haben die Länder Berlin und Brandenburg seitdem Jahr 2016 finanziert, um mit ihm den Bedarf für leistungsfähige grenzüberschreitende Fernverkehrsangebote nachzuweisen. Der Zug hat damit seinen Zweck erfüllt. Denn auch zwischen Berlin und Wrocław fahren statt damals null heute wieder täglich vier Fernzüge“*, gibt der Sprecher zu bedenken. Es bleibe zu hoffen, dass das kreative Kulturangebot auf diese Züge verlagert werde und nicht ersatzlos entfällt.

PRO BAHN und die Initiative sind dabei insbesondere der nationalen polnischen Bahngesellschaft PKP-Intercity für diese Verbesserungen dankbar. Von dieser ging nicht nur der entscheidende Impuls zur Verkehrsverdichtung aus. Sie allein stellt auch die Lokomotiven und das Wagenmaterial. *„Die DB hat sich leider schon vor Jahren aus dem Fernverkehr mit eigenen Zügen Richtung Osten zurückgezogen“,* merkt Ingo Koschenz an: *„Immerhin haben die exorbitant steigenden Trassenpreise der DB-InfraGO die Gesellschaft DB-Fernverkehr nicht davon abgeschreckt, sich an der Finanzierung der neuen grenzüberschreitenden Züge zu beteiligen.“* Koschenz appelliert an die Bundespolitik, eine „Eigentümerstrategie“ für den gesamten DB-Konzern zu entwickeln und dabei die Finanzierung von Netz und Betrieb nachhaltig und verlässlich zu regeln: *„Obwohl das Schienennetz mangels Instandhaltungsinvestitionen sprichwörtlich zerbröseln, ruft DB-InfraGO hierfür immer höhere Trassenpreise („Schienenmaut“) auf: Rekord in Europa! Das behindert die viel gepriesene Verkehrswende inzwischen auch in anderen Ländern. Unsere europäischen Nachbarn scheitern daran, mit ihren Zügen nach und durch Deutschland zu fahren. Trotz erneuter vollmundiger Versprechen im vergangenen Bundestagswahlkampf ist beispielsweise immer noch nicht absehbar, wann die zwischen Berlin und Görlitz sowie Dresden und Görlitz klaffenden Elektrifizierungslücken im Schienennetz endlich geschlossen sind. Polen und Tschechien planen ihren Infrastrukturausbau und ihre Verkehre daher längst an Deutschland vorbei. Hier passiert eben nichts.“*

Koschenz meint, dass die deutsche Politik zur Organisation der Verkehrswende vieles von der polnischen Politik abschauen könnte: *„Man hat in den letzten Jahren gezielt in das Bestandsnetz und die oft architektonisch wertvollen Bahnhöfe investiert. Die polnische Regierung hat dafür auf teure und verkehrlich fragwürdige Projekte wie Stuttgart 21 verzichtet sowie das Hochgeschwindigkeitsnetz nur behutsam fortentwickelt. Stattdessen legt sie Wert darauf, dass die Fernzüge auch die hintersten Winkel des Landes ansteuern und Reisende kaum umsteigen müssen.“* Dieses würde sich in einer steigenden Beliebtheit der Bahn widerspiegeln: *„PKP-Intercity hat im Jahr 2024 78,5 Millionen Fahrgäste befördert und steuert heuer auf die Marke von 90 Millionen zu. Im Jahr 2014 waren nur etwas mehr als 25 Millionen mit den Zügen der Gesellschaft unterwegs. Die Zahl der Fahrgäste von DB-Fernverkehr ist dagegen rückläufig: Mit 2024 133 Millionen Passagieren nutzen heute sogar weniger Fahrgäste das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn als vor der Bahnreform 1994!“* bekundet der Sprecher: *„Kein Wunder, wenn die schnellen - aber teuren - ICE-Züge nur zwischen den Metropolen pendeln und die Regionen links liegen lassen. Die Zahlen offenbaren, dass die Ziele der deutschen Bahnreform von 1994 ersichtlich verfehlt wurden und für eine Verkehrswende eine Bahnreform 2.0 dringender denn je notwendig wäre.“*

Der Referent verweist darauf, dass PKP-Intercity zur Bewältigung der steigenden Transportzahlen aktuell von DB-Fernverkehr ausgemusterte Intercity-Wagen erworben hat: *„Die Wagons sind laut PKP noch mindestens zehn Jahre lang technisch brauchbar. Mit Tempo 200 km/h sind sie zwar langsamer, aber im Betrieb auch günstiger als die ICE-Züge der DB. Teure Hochgeschwindigkeitstechnik nützt ohnehin niemanden, wenn der schlecht gewartete und somit pannenanfällige ICE auf dem überlasteten und kaputtgesparten Netz eine Rekordverspätung einführt und alle Anschlüsse verpasst. Am Ende ist man sogar noch langsamer unterwegs ist als im Interregio oder gar im klassischen D-Zug vor der Bahnreform! Kein Wunder, dass bei den täglichen Zumutungen der DB die Fahrgäste wegbleiben. Sie haben schließlich eine Zugfahrt und keinen Abenteuerurlaub gebucht.“*

Dass Polen der deutschen Politik als gutes Beispiel dienen könnte, gelte auch für den Nahverkehr: Ingo Koschenz verweist darauf, dass hierzulande zwar umfassend über Streckenreaktivarierungen im ländlichen Raum geredet wird, aber kaum etwas passiert: *„In Polen verschanzt man sich nicht hinter Machbarkeitsstudien, sondern macht einfach! Viele in den 90er und 00er Jahren aus „Kostengründen“ stillgelegte Strecken werden derzeit wieder ans Netz genommen; den Menschen im ländlichen Raum damit wieder Alternativen zum Auto angeboten. Die Bahn ist in Polen längst wieder ein nationales Prestigeprojekt, auf das nicht nur die Politiker, sondern auch die Bürger stolz sind. Die Polinnen und Polen müssen sich für ihre Bahn nicht schämen.“*

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Ingo Koschenz

Referent für Osteuropaverkehre

Sprecher Regionalgruppe Ostsachsen im Landesverband Mitteldeutschland

Sprecher Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL)

ingo.koschenz@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Über uns:

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN hat rund 4.000 Mitglieder und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich, ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen.

Die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) ist ein Netzwerk von Vereinen, Institutionen und Einzelpersonen, die im Bereich der deutsch-polnischen Beziehungen und/oder der Verkehrspolitik aktiv sind. Sie eint das Ziel, dem grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen Deutschland und Polen größere politische Aufmerksamkeit zu verleihen und Impulse für Verbesserungen bei der Angebotsqualität, aber auch den Betriebsbedingungen zu setzen. Sie ist eng mit PRO BAHN verwoben.