

## Diskussion über die zukünftige öffentliche Mobilität in Ostdeutschland

1. Juli 2026



für unseren Verband ist eine bundesweite, bestmögliche Versorgung mit Angeboten der öffentlichen Mobilität auf Schiene und Straße wesentliche Aufgabe. Mit Themen wie notwendigen Reaktivierungen, Digitalisierung oder dem Deutschlandticket achten wir besonders auf die Umsetzung des verfassungsrechtlichen Ziels der gleichwertigen Lebensverhältnisse.



Bisher war dabei auf Bundesebene naturgemäß besonders das jeweils für Verkehr zuständige Bundesministerium unser erster Ansprechpartner. Wir sind deshalb besonders dankbar, dass Sie sich in Ihrer Arbeit auch mit der öffentlichen Mobilität mit besonderem Blick auf Ostdeutschland befassen.

**Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37–39  
50672 Köln  
T +49 221 57979-0  
E [info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und  
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister  
50254292140-86

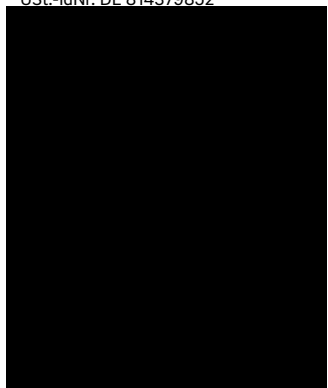
USt-IdNr. DE 814379852

Ihre Hinweise zum Eisenbahnverkehr und entsprechende Beschlüsse der „Ost-MPK“ würde ich gern aus unserer Sicht einmal einordnen, verbunden mit einem Angebot zu einer möglichen gemeinsamen Vorgehensweise.

Denn besonders im Ziel, bessere Angebote für die Bürgerinnen und Bürger Ostdeutschlands - und damit verbunden, verlässlichere Angebote - zu schaffen, haben Sie uns als Branche an Ihrer Seite.

Der besseren Nachvollziehbarkeit wegen, gliedere ich die Punkte wie folgt:

1. Die Forderung nach Finanzierung der grenzüberschreitenden Verbindungen können wir nachvollziehen. Gleichwohl fehlt aktuell für entsprechende SPNV-Leistungen hierzu Geld bei den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs und für den eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr der entsprechende business case bzw. die Bereitschaft von Bund oder Ländern hier Verkehre mindestens mitzufinanzieren.
2. Die Ostbahn Berlin-Küstrin als elektrifizierte, zweigleisige Zusatzverbindung nach Polen (Ergänzung zur überlasteten Strecke Berlin-Frankfurt/Oder) wäre sinnvoll, wird von den Ländern Berlin und Brandenburg regelmäßig gefordert,

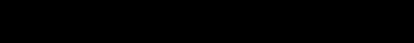


rangiert aber beim Bund nicht als Priorität. Die DB ist nach meiner Kenntnis mit der Vorplanung für den Ausbau durch die Länder beauftragt, Ergebnisse werden in 2026 vorliegen. Eine Finanzierung weiterer Planungsschritte wäre sinnvoll, um die Vorleistungen nicht zu entwerten, ist aber leider aktuell nicht absehbar.

3. Die Länder haben auch die Masgistrale Berlin-Angermünde-Stralsund-Sassnitz gefordert, die Mecklenburg-Vorpommern von der vorigen Bundesregierung in Aussicht gestellt war für Belastungen an anderer Stelle. Auch bei dieser wünschenswerten Maßnahme (allein wegen der Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h) ist aktuell keine Finanzierung durch den Bund zu erwarten, da der EP 12 hier keinen Spielraum zulässt.
4. Die Strecke Lübeck-Neubrandenburg-Stettin ist im westlichen Abschnitt Lübeck-Bad Kleinen (einschl. Gallentiner Kurve) Bestandteil des Bedarfsplans und im Bau. Die restliche Strecke (Geschwindigkeitsanhebung auf 120 km/h) ist Bestandteil des Gemeinschaftsprojekts mv-i+ (DB und Land M-V). Der Ausbau wäre Voraussetzung für die Einrichtung eines Stundentakts M-V – Stettin.
5. Eine Strecke Danzig – Berlin – Stettin gibt es nicht (vermutlich Druckfehler). Gemeint ist hier wohl die Achse Berlin-Angermünde-Stettin-Danzig. Der deutsche Anteil Angermünde-Bundesgrenze ist im Bau (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung) und wird voraussichtlich 2027 ans Netz gehen. Auf der polnischen Seite sind aufgrund von Finanzierungsproblemen bisher keine Bauaktivitäten gestartet worden.
6. Die NBS Dresden-Prag (Punkt 4) ist Teil des Kernportfolios von Bund und DB im Bedarfsplan. Der Abschnitt Dresden – Grenze D/CZ hat die Lph 2 abgeschlossen und müsste nun in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph 3/4) gehen. Grundsätzlich gilt aber: Die Handlungsspielräume für Leistungsphasenwechsel sind bei der derzeitigen Mittelausstattung im Finanzplan des Bundes erschöpft. In Bau befindliche Projekte werden weitergeführt. Projekte in der Planung werden nur bis zum Ende ihrer aktuellen Leistungsphasen geführt und dann pausiert. Ein Leistungsphasenwechsel und damit ein positives Signal in Richtung CZ setzt eine Erhöhung der Bundesmittel für den Bedarfsplan und eine entsprechende Priorisierung im Zielnetz 2035 des Bundes voraus. Für die Erhöhung der Bedarfsplanmittel setzt sich das BMV, von der Branche unterstützt in den laufenden Haushaltsberatungen gegenüber Ihrem Haus ein.
7. Die Forderung an den Bund, die Nutzen-Kosten-Untersuchungen für Elektrifizierung auch im GVFG entfallen zu lassen unterstützen wir ausdrücklich. Dazu gehört insgesamt eine dringend erforderliche 5. Novellierung des GVFG, da die aktuell im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren befindliche 4. Novellierung allein die zusätzliche Förderung von Magnetschwebbahnen vorsieht, ohne gleichzeitig Mittel zu erhöhen. Besonders ostdeutsche Kommunen brauchen aber andere Maßnahmen eines sie unterstützenden GVFG. Wir sind dankbar, dass das BMV diese 5. Novellierung im Rahmen des Modernisierungspakts für den ÖPNV bereits angekündigt hat und sind ebenso dankbar, wenn das BMF und Sie dieses Vorgehen in den anstehenden Beratungen unterstützen.
8. Die Umsetzung der Schienenvorhaben aus dem InvKG wird im Beschluss beschrieben. Zum einen geht es um Planungsverzögerungen und zum anderen um Kostensteigerungen. Darauf folgt die Aufforderung an den Bund die

Planungen der im InvKG avisierten Strecken zu forcieren und Baurecht zu schaffen. Das unterstützen wir, sehen aber aufgrund einer „Überbuchung“ des InvKG-Portfolios derzeit wenig Spielraum.

9. Die ABS Weimar – Gera – Gößnitz als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung (9.) gehört ebenfalls zum Kernportfolio von Bund und DB. Sie steht in der Genehmigungsplanung und wird vsl. bis Ende des Jahres Baureife erreichen. Ob hier eine Bau-FinVe geschlossen und der Bau gestartet wird, hängt ebenfalls von einer Erhöhung der Bedarfsplanmittel und entsprechender Priorisierung im Zielnetz des Bundes ab.
10. Interessant ist m.E. unter 13, dass beim Ausbau der Fernverkehrsangebote explizit Konzessions- und/oder Ausschreibungsmodelle genannt werden. Hierfür wären die institutionellen Rahmenbedingungen und die Finanzierungsgrundlagen zu klären. Es kann Querswirkungen auf die Regionalisierungsmittel geben, die darauf derzeit nicht ausgerichtet sind.

 aktuell wird - auch nach der MPK mit dem Bundeskanzler - an der Ausgestaltung der Logik „Wer bestellt, zahlt“ gearbeitet. Besonders in der öffentlichen Mobilität haben wir mit dem Regionalisierungsgesetz aus den 1990er Jahren ein starkes Instrument des Einflusses des Bundes in unserem Sektor.

Wir sind dankbar, wenn wir nach dem EuGH-Urteil zu den Trassenpreisen mit Konsequenzen für das Angebot besonders im Osten Deutschlands, mit Ihnen und in Ihnen eine Mitstreiterin für einen starken Eisenbahn- und ÖPNV-Verkehr haben. Hier ist aktuell erheblicher Handlungsbedarf.

Zu diesen und allen anderen Themen eines ÖPNV für die Menschen in Ostdeutschland stehen wir sehr gern in Berlin oder vor Ort mit unseren Landesgruppen Nord, Ost und Sachsen/Thüringen zur Verfügung. Sehr gern auch mit den Kolleginnen und Kollegen des Managements und der Beschäftigten unserer überwiegend in kommunal befindlichen Unternehmen und Ihnen persönlich.

Mit herzlichen Grüßen

