www.laender-analysen.de/polen

LÄNDER–ANALYSEN

Nr. 373 | 17.11.2026

Polen–Analysen

Das Infrastrukturprojekt Port Polska

ANALYSE
Das Infrastrukturprojekt Port Polska. Von der Idee zur Umsetzung 2
Jana Pieriegud, SGH, Warschau

DOKUMENTATION
Übersichtsdaten zum Port Polska 7

CHRONIK
10. – 16. November 2026 9

Aufgrund der PHP-Sicherheitslücke finden Sie die aktuellen Ausgaben der Länder-Analysen derzeit nur bei
https://dgo-online.org/publikationen/laenderanalysen/

Ältere Ausgaben sind bei der Bundeszentrale für politische Bildung archiviert:
https://www.bpb.de/themen/europa/polen-analysen/

Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde | Deutsches Polen-Institut | Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen | Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien | Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung | Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS) gGmbH

ANALYSE

Das Infrastrukturprojekt Port Polska. Von der Idee zur Umsetzung

Jana Pieriegud, SGH, Warschau

DOI: 10.31205/PA.373.01

Zusammenfassung

Das Verkehrsdrehkreuz Polen – Port Polska – ist ein Infrastrukturprojekt bisher unbekannten Ausmaßes in Polen. Es umfasst den Bau eines Großflughafens zwischen Warschau (Warszawa) und Lodz (Łódź) sowie Bahntrassen, insbesondere für Hochgeschwindigkeitszüge. Nach dem Regierungswechsel im Dezember 2023 wurde an dem Projekt festgehalten, aber Umfang und Zeitplan wurden verändert. Über den Erfolg des Vorhabens entscheiden die Koordination der Investitionen, die Umsetzbarkeit des Zeitplans, die finanzielle Absicherung sowie die gesellschaftlichen Auswirkungen und die Folgen für die Umwelt. Trotz fortschreitender Arbeiten sind die für das Jahr 2032 geplante Eröffnung des Flughafens und Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitszugverbindungen zwischen Warschau und Lodz unwahrscheinlich. Eine andere ebenfalls unsichere Komponente bleibt die Finanzierung weiterer Teile des Eisenbahnprojekts.

Der Bau neuer Infrastruktur

In den 20 Jahren Mitgliedschaft in der Europäischen Union hat Polen sein Straßennetz deutlich ausgebaut, das Schienennetz modernisiert, zwei neue Flughäfen gebaut und die Kaianlagen und Terminals in den Seehäfen erweitert. Diese Investitionen, die wesentlich mit Mitteln der Europäischen Union finanziert wurden, veränderten die Bedingungen für Arbeit und Mobilität sowohl der Unternehmen als auch der Bevölkerung. Doch trotz sichtbarer Erfolge blieben Unterschiede bei der Erreichbarkeit der Regionen und Beschränkungen bei den Kapazitäten z. B. des Schienennetzes und der Flughäfen bestehen und gibt es Schwierigkeiten bei der Koordination der Investitionen zwischen den einzelnen Transportsparten.

Port Polska – das meint den Bau neuer Infrastruktur, die das bestehende Transportsystem verändern soll. Das Projekt sieht die Schaffung eines neuen Drehkreuzes mit umgebender Infrastruktur vor, die eine schnellere Mobilität zwischen den Metropolen des Landes ermöglichen soll. Ein solch ehrgeiziges Ziel sollte weder als ausschließlich politische Ambition abgewertet noch allein auf den vorausgesetzten wirtschaftlichen Erfolg reduziert werden. Infrastruktur schafft Möglichkeiten, die von Transportunternehmen, Betrieben und Verbrauchern genutzt werden müssen. Die Höhe der Investitionen kann hier nicht der Maßstab für ihre Effizienz sein. Die eigentliche Frage ist, ob das Projekt konkrete Transportprobleme löst, bei für die Wirtschaft und Gesellschaft akzeptablen Kosten.

Was beinhaltet das Projekt Port Polska?

Port Polska ist ein Projekt der Regierung (siehe auch Rubrik »Dokumentation«). Sein zentraler Bestandteil ist ein neuer, ca. 37 Kilometer westlich vom Warschauer Zentrum gelegener Flughafen. Flankiert wird dieser von einem Eisenbahnknotenpunkt, Bahn- und Straßenverbindungen und einem logistischen Umfeld. Ausführender Akteur ist die GmbH Centralny Port Komunikacyjny – CPK (»Zentrales Verkehrsdrehkreuz«).

Die zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass der Flughafen zunächst 34 Millionen Passagiere jährlich abfertigen wird mit einer möglichen Steigerung auf 44 Millionen. Der neue Flughafen soll den größten Teil des kommerziellen Luftverkehrs des Warschauer Frédéric Chopin-Flughafens übernehmen sowie ein Umsteigehub für die Polnische Fluggesellschaft PLL LOT sein. Laut Ankündigung des Investors soll LOT ungefähr die Hälfte des Personenverkehrs des neuen Flughafens stellen. Das bedeutet, dass die Entwicklung des Flughafens und die Strategie der Fluggesellschaft in Hinblick auf ihre Flotte, den Flugplan und die Möglichkeit, Umsteigepassagiere zu gewinnen, sich gegenseitig bedingen.

Die zweite Säule des Port Polska sind Eisenbahnverbindungen für Hochgeschwindigkeitszüge. Der offizielle Zeitplan sieht die Inbetriebnahme der Bahntrasse Warschau – Flughafen – Lodz gleichzeitig mit dem Flughafen im Jahr 2032 vor. Als nächstes sollen 2035 die Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Posen (Poznań) und Breslau (Wrocław) eröffnet werden. Die Bahntrasse von Posen bzw. Breslau über Lodz nach Warschau, auch Y-Trasse genannt, soll die Fahrt zwischen den großen Städten verkürzen. Bahnverbindungen abseits der Y-Trasse sollen ebenfalls entwickelt werden; am »Integrierten Eisenbahnnetz« beteiligen sich die CPK GmbH und die Polnische Staatliche Eisenbahn AG (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.)

Die einzelnen Teilprojekte müssen getrennt analysiert und bewertet werden, wobei die gegenseitigen Auswirkungen zu berücksichtigen sind. Die Bahn muss auch den Inlandsreisenden dienen, unabhängig vom Flughafen, und zum Flughafen kommen auch Passagiere mit

dem Auto. Die Zusammenführung der beiden Investitionen kann den Nutzen erhöhen, aber sie ersetzt nicht die Wirtschaftlichkeitsprüfung des jeweiligen Teilprojekts. Die Begründung für den Bau von Hochgeschwindigkeitstrassen kann sich nicht allein auf den Transport von Passagieren zum Flughafen stützen.

Die Anfälligkeit für konjunkturelle Veränderungen, die Preisentwicklungen bei Reisen, die Klimapolitik und die Konkurrenz vonseiten anderer Transportunternehmen und Transportarten sprechen dafür, etappenweise vorzugehen. Auch ist es sinnvoll, Ausbaumöglichkeiten zu haben, die bei tatsächlich vorhandener Nachfrage realisiert werden können. Entsprechend erfordert das Teilprojekt der Hochgeschwindigkeitsverbindungen eine Bewertung der Passagierzahlen, der Häufigkeit der Verbindungen und der Ticketpreise. Hochgeschwindigkeit allein bedeutet nicht, dass sie auch für die breite Bevölkerung zugänglich ist.

Zwar ist der Nutzen des Gesamtprojekts breit gefächert, aber es hat auch Kosten zur Folge, die insbesondere die Einwohner der Gemeinden Baranów, Teresin und Wiskitki sowie der Gebiete entlang der neuen Eisenbahntrassen tragen. Die Flächen für den Flughafenbau erwirbt die CPK GmbH durch freiwilligen Verkauf oder Enteignung gegen Entschädigung. Für einen Teil der Einwohner bedeutet das, umziehen zu müssen, und für Bauern kann der Verlust von Flächen bedeuten, den eigenen Betrieb anders organisieren oder ihn an einem anderen Ort neu aufzubauen zu müssen. Die (geänderten) Vorschriften sehen einen Vorschuss in Höhe von 85 Prozent der vereinbarten Entschädigung vor. Die Schätzung des Boden- und Gebäudewertes gleicht nicht unbedingt die sozialen Kosten eines Umzugs, z. B. des Verlustes nachbarschaftlicher Beziehungen oder bisher zugänglicher Alltagsinfrastruktur, aus, ebensowenig wie die Folgen jahrelanger Ungewissheit über die Zukunft der Immobilie. Die Zustimmung zum Verkauf der Immobilie bedeutet auch nicht automatisch die Akzeptanz aller Einzelheiten des Projekts. Es ist sicherlich nicht berechtigt, den Einspruch von Einwohnern als Ablehnung gegenüber Modernisierungsmaßnahmen darzustellen. In der Tat gibt es einen Konflikt zwischen dem öffentlichen Ziel und dem individuell zu tragenden Preis.

Die Nachfrage nach Flügen

Ein Argument für die Entwicklung der Infrastruktur im Flugverkehr ist das Wachstum des Marktes. Daten des Amtes für Zivilluftfahrt (Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC) zufolge fertigten die polnischen Flughäfen 2025 66,1 Millionen Passagiere ab, 11,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Gleichzeitig hat der Frédéric Chopin-Flughafen nur begrenzte Ausbaumöglichkeiten, da er innerhalb der Stadtgrenzen liegt. Es ist also eine echte Herausforderung, das Kapazitätsproblem des Warschauer Flughafens zu lösen.

Gleichzeitig bedeuten die steigenden Passagierzahlen der Regionalflughäfen, bei Billigfluganbietern und im Charterverkehr nicht automatisch auch Nachfrage nach Umsteigemöglichkeiten im neuen Flughafen. Bei der Bewertung der Prognosen für den Port Polska ist es wichtig, den Reiseverkehr, der sich vom Frédéric Chopin-Flughafen verlagert, den Verkehr, der von anderen Flughäfen kommt, und eine zusätzliche Nachfrage, die vielleicht durch neue Flugverbindungen generiert wird, zu unterscheiden. Zu den Kritikern des Konzepts der CPK GmbH gehört Michael O'Leary, Generaldirektor der Ryanair-Gruppe. Er kündigte an, dass die Fluglinie keine Flüge vom neuen Flughafen plant. Aufhorchen lässt auch, dass DHL Express nicht in Aussicht stellt, dass der Port Polska sein globaler Umschlagsknotenpunkt wird.

Prioritäten bei der Bahn

Das Teilprojekt Eisenbahn umfasst den Bau von ca. 480 Kilometer Gleisen für Hochgeschwindigkeitszüge; die Trassen verlaufen in Form eines Ypsilon. Der gemeinsame Streckenabschnitt soll Warschau mit dem neuen Flughafen und Lodz verbinden. In der Region Sieradz spaltet sich die Trasse in zwei Arme – in Richtung Posen bzw. Breslau – auf. Der offizielle Zeitplan sieht die Freigabe des Streckenabschnitts Warschau – Flughafen – Lodz für Ende 2032 und der beiden Arme für 2035 vor. Laut Angaben des Investors soll die schnelleste Verbindung zwischen Warschau und Lodz ca. 40 Minuten dauern und bis nach Posen bzw. Breslau ca. 100 Minuten. Diese angenommenen Fahrzeiten hängen von der Anzahl der Stationen sowie dem Gesamtfahrplan ab.

Ein wesentlicher Teil der Investition sind zwei unterirdische Bauprojekte. Unter dem Terminal des Flughafens sind ein Tunnel und ein Bahnhof geplant, wo sowohl Hochgeschwindigkeitszüge als auch andere Fernzüge sowie Regionalzüge halten werden. In Lodz entsteht ebenfalls ein Tunnel, der in einer Länge von 4,6 Kilometer die Stationen Łódź Fabryczna und Łódź Retkinia verbindet. Die Trasse verläuft also durch die Stadt und führt dann weiter nach Posen oder Breslau. Der Beginn der Bohrungen ist für das Frühjahr 2027 geplant.

Die Bedeutung der neuen Verbindung geht über die Bedienung des Flughafens hinaus. Sie soll die Reisezeit zwischen den großen Städten verkürzen und dank des Anschlusses an das bestehende Schienennetz die Erreichbarkeit von Stationen, die nicht an der Y-Trasse liegen, verbessern (»Integriertes Eisenbahnnetz«). Für die Passagiere zählen dabei nicht nur die Geschwindigkeit und Reisedauer, sondern auch die Häufigkeit der Verbindungen, der Fahrpreis sowie die Umsteigemöglichkeiten in

die Regionalzüge. Die Vorteile für den internationalen Reiseverkehr hängen ebenfalls von der Infrastruktur abseits der Y-Trasse und von Angeboten der verschiedenen Eisenbahngesellschaften ab.

Die Y-Trasse hat im Gesamtprojekt Priorität, aber davon abgesehen sind auch vorbereitende Arbeiten für weitere Schienenabschnitte in einer Gesamtlänge von ca. 880 Kilometer vorgesehen. Ein Teil der Trassen, die bereits zu einer früheren Version des Projekts gehörten, in der Bahnverbindungen in alle Richtungen wie »Speichen« angeordnet waren, werden weiter vorbereitet; der Zeitplan für den Bau und die Finanzierung müssen jedoch für jede einzeln betrachtet werden. Dieses »Integrierte Eisenbahnnetz« soll helfen, langfristige Entwicklungen für das ganze Land in die Wege zu leiten. Es beinhaltet sowohl den Bau neuer als auch die Modernisierung bereits bestehender Verbindungen.

Die Fortführung des Projekts nach dem Regierungswechsel und der politische Streit

Konzepte für einen Zentralflughafen waren bereits vor der Regierungszeit der Partei Recht und Gerechtigkeit (Prawo i Sprawiedliwość – PiS) entstanden, aber die PiS (2015–2023) bewertete das Vorhaben als eines der wichtigsten staatlichen Projekte für die Entwicklung Polens. 2017 wurde das Konzept verabschiedet, später wurde es um ein umfangreiches Netz neu einzurichtender Bahnverbindungen (»Speichen«) erweitert. Das Projekt wurde zum Symbol der wirtschaftlichen Ambitionen und Handlungsfähigkeit des Staates, gleichzeitig aber auch zum Gegenstand der Kritik in Bezug auf Ausmaß sowie Art und Weise der Vorbereitungen. Nach dem Regierungswechsel 2023 war die Zukunft des Vorhabens unsicher. Die Regierung von Ministerpräsident Donald Tusk entschied im Juni 2024, die grundlegenden Bausteine des Projekts beizubehalten und fortzuführen, veränderte aber den Zeitplan und das Bahn-Teilprojekt. Ende 2024 wurde das überarbeitete langfristige Programm verabschiedet. Die neue Bezeichnung Port Polska kam Ende 2025 in Umlauf. Sie erlaubt der aktuellen Regierung, sich mit ihrer Version des Projekts von den Vogängern abzusetzen.

Streitpunkte gibt es nach wie vor. Die PiS warf der Regierung vor, die Ambitionen zurückzufahren und die Investition zu verschleppen, die Regierung hielt dagegen, dass durch die Überarbeitung des Projekts das Vorhaben realistisch geworden ist. Im September 2025 brachte Präsident Karol Nawrocki, der der PiS nahesteht, eine Gesetzesinitiative ein, die dem Projekt in der Fassung von 2023 näherkam. Es handelt sich hier offenbar um eine politische Auseinandersetzung und nicht um eine Auseinandersetzung zugunsten der Optimierung der Investition.

Was die gesellschaftliche Unterstützung für das Projekt betrifft, so verläuft diese nicht entlang von Parteigrenzen. Die Befürworter argumentieren für die Mobilitätsoffensive im Zugverkehr, die wirtschaftliche Entwicklung und die Notwendigkeit, in der Infrastrukturpolitik strategische Kontinuität zu wahren. Kritikpunkte der Gegner beziehen sich auf den Großflughafen, auf die Trassenführung für die Bahnverbindungen, die Kosten und den Verfahrensablauf.

Die Fortsetzung des Projekts nach dem Regierungswechsel ist ein positives Signal, es beweist aber noch nicht, dass der Konsens stabil ist. Ein Konsens erfordert, dass Ziele, Standards und Prinzipien für Bewertung und Kontrolle vereinbart werden. Es sollten Korrekturen vorgenommen werden, wenn die Daten und Analysen dafür sprechen. Im Vordergrund sollte stehen, Probleme zu lösen, und nicht, alle einst festgelegten Parameter pflichtschuldig beizubehalten.

Konkrete Schritte und Zeitplan

2026 wurde bereits mit konkreten Arbeiten im Baugebiet begonnen. Im Juni unterzeichnete das polnische Unternehmen Budimex den Vertrag zum Bau des Tiefenfundaments für den Flughafen und im September wurde die Probepfählung des Baugrunds abgeschlossen. In Lodz wurden die Bohrungen für den Tunnel für die Hochgeschwindigkeitszüge vorbereitet. Der Vertrag dafür mit dem österreichischen Bauunternehmen PORR war bereits 2025 unterzeichnet worden. Das Projekt ist also in die Ausführungsphase eingetreten und hat die Etappe der reinen Konzepterarbeitung hinter sich gelassen. Bis Ende September 2026 hat die CPK GmbH 31 Investitionsvorhaben mit einem Gesamtwert von mehr als 14 Milliarden Zloty (ca. 3,18 Milliarden Euro) eingeleitet.

Die von der CPK veröffentlichte Roadmap für die Jahre 2026–2028 listet orientierungsmäßig Summen und Termine für den Beginn der Arbeiten auf und wird entsprechend aktualisiert.

Das offizielle Ziel ist weiterhin, den Flughafen und die erste Trasse für die Hochgeschwindigkeitszüge im Jahr 2032 zu eröffnen. Die aktuell angesetzten Termine einzuhalten, ist allerdings wenig realistisch, wenn man den gegenwärtigen Stand der Arbeiten und den Umfang der Aufgaben betrachtet, die parallel dazu gelöst werden müssen.

Die größte Schwierigkeit ist das komplexe Zusammenspiel innerhalb der Teilprojekte. Der Flughafen braucht leistungsfähige Systeme für Gepäckbeförderung, Passagierabfertigung, Energieversorgung und Sicherheit. Der Eisenbahnknotenpunkt braucht eine Energieversorgung, ein Verkehrsleitsystem, einen entsprechenden Fuhrpark sowie dafür geschultes Personal. Mit der Inbetriebnahme des Drehkreuzes muss außer-

dem die Straßeninfrastruktur in der Umgebung ertüchtigt bzw. neu angelegt sein. Die Beendigung der Bauarbeiten allein bedeutet also nicht, dass schon alles für den Reisebetrieb bereit ist.

Hinzu kommt, dass die miteinander vernetzten Systeme getestet, abgenommen, zertifiziert und zugelassen werden müssen, zudem müssen die Transportunternehmen entsprechend einsatzbereit sein. Diese Schritte können nicht auf Wunsch verkürzt werden, um einen Eröffnungstermin einzuhalten, der politisch günstig ist. Ein Teil der Arbeiten kann parallel ausgeführt werden, aber nicht alle. Verzögerungen in kritischen Bereichen können die Inbetriebnahme des gesamten Drehkreuzes verschieben, auch wenn in anderen Aufgabenfeldern die Arbeiten voranschreiten.

Auch die Kapazitäten der ausführenden Akteure müssen berücksichtigt werden. Große Transportinvestitionen konkurrieren mit anderen öffentlichen Aufträgen um Spezialisten, Material und Gerät. Absagen bei Bestellungen und Verzögerungen bei Verwaltungsvorgängen gehören bei solcherart Investitionen dazu und sind keine außergewöhnliche Störung, die man bei der Planung außer Acht lassen könnte. Der Zeitplan sollte also solche Risiken einkalkulieren und Puffer einplanen. Die Termine realistisch festzulegen, bedeutet nicht, das Projekt ohne Ambitionen durchzuführen.

Einschätzungen zur Machbarkeit obliegen dem neuen Vorstand der Gesellschaft. Am 30. Oktober 2026 wurde Piotr Borys zum neuen Vorstandsvorsitzenden der CPK GmbH berufen, ein Bauingenieur, der vorher das Teilprojekt Eisenbahnverbindungen geleitet hatte. Der neue Vorstand soll bis Ende des Jahres dem Regierungsbeauftragten eine Einschätzung des Standes der Investitionen geben. Das Jahr 2032 bleibt der offizielle Termin für die Eröffnung des Flughafens und der Hochgeschwindigkeitstrasse Warschau – Lodz.

Allerdings ist die Einhaltung des Termins für beide Investitionen wenig wahrscheinlich. Der Beginn der grundlegenden Bohrungen unter dem Flughafen wartet noch auf die Erteilung der Baugenehmigung, das Auswahlverfahren für die ausführenden Unternehmen wurde verlängert und bei den Trassenabschnitten für die Hochgeschwindigkeitszüge ist der Baubeginn erst für 2028 vorgesehen. Eine Überprüfung des Zeitplans sollte daher zeigen, wieviel Zeit für Bauabnahme und Testphasen bleibt und welche Teile des Projekts unabhängig von den anderen begonnen werden können. Gleichzeitig ermöglicht es die Festschreibung der Finanzmittel für die nächste Etappe, die Arbeiten fortzusetzen, wobei jedoch die Finanzierung des Gesamtprogramms immer noch offen ist. Auch ist zu klären, welche Finanzmittel noch sichergestellt werden müssen.

Der finanzielle Rahmen

Der verabschiedete mehrjährige Haushaltsplan des Projekts sieht für die Jahre 2024–2032 Ausgaben in Höhe von 131,7 Milliarden Zloty (ca. 30 Milliarden Euro) vor. Diese Summe umreißt den Rahmen des Vorhabens im genannten Zeitraum, es handelt sich dabei aber weder um die Gesamtsumme aller unterzeichneten Verträge noch um die Bestätigung, dass dem Investor schon alle Mittel zur Verfügung stehen.

Die Finanzierung speist sich aus mehreren Quellen, dazu gehören die finanzielle Beteiligung des Staates, finanzielle Mittel der EU und Kreditaufnahme. Ein Teil der Projektfinanzierung ist noch nicht sichergestellt. Finanzielle Transparenz ist eine Bedingung für die Glaubwürdigkeit des Projekts, insbesondere mit Blick auf die Steuerzahler und potentielle Partner.

Eine der Finanzierungsquellen für das Eisenbahnprojekt des Port Polska ist das EU-Programm Fazilität »Connecting Europe«. Im Oktober 2026 reichte die CPK GmbH drei Anträge auf Zuschüsse in einer Gesamthöhe von 63,23 Millionen Euro ein. Sie umfassen einen Teil der Arbeiten am Eisenbahntunnel für Hochgeschwindigkeitszüge in Lodz, bestimmte Arbeiten an der Trasse Warschau – Lodz sowie auch ein Konzept für grenzüberschreitende Verbindungen. Die Entscheidung über die Fördermittel ist für März 2027 vorgesehen. Wenn die Zuschüsse erteilt werden, verringert sich entsprechend der Anteil Polens für diese konkreten Arbeiten. Die Höhe der beantragten Summen zeigt allerdings, dass sie allein nicht das Finanzierungsproblem der gesamten Y-Trasse lösen.

Eine weitere Rolle kann die Bank für Landeswirtschaft (Bank Gospodarstwa Krajowego – BGK) spielen. Der in Erwägung gezogene Überbrückungskredit würde ermöglichen, Arbeiten zu bezahlen, auch wenn die Mittel aus dem öffentlichen Haushalt oder die EU-Zuschüsse noch nicht geflossen sind. Der Vizepräsident der BGK stellte ca. zehn Milliarden Zloty (ca. 2,27 Milliarden Euro) als realistische Verhandlungsbasis in Aussicht. Die in der Debatte genannten 20 Milliarden Zloty (ca. 4,53 Milliarden Euro) sind das Maximum, das mit Garantien des Staatsschatzes gewährt werden könnte. Die Bank macht ihr Engagement von der Kreditwürdigkeit und der Darstellung der verbindlichen Rückzahlungoptionen abhängig.

Beides – Fördermittel und Überbrückungskredit – könnten sich also ergänzen. Wenn die Mittel für die Rückzahlung der Schulden im öffentlichen Haushalt sichergestellt sind, aber erst später fließen, kann die Überbrückungsfinanzierung helfen, den Zeitplan der Arbeiten aufrechtzuerhalten. Sollten die Zuschüsse allerdings geringer als beantragt ausfallen, werden zusätzliche Finanzierungsquellen notwendig sein. Ein Kredit löst das Problem, das entsteht, wenn zwischen Zah-

lungsterminen und der Auszahlung der jeweiligen Mittel eine Lücke klafft. Der Kredit selbst ist aber keine nachhaltige Lösung, um eine Finanzierungslücke zu schließen.

Fazit

Der Bau des Port Polska kann große Vorteile für das Transportsystem, die Gesellschaft und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung bedeuten, wenn er den meßbaren Bedarfen im Transportbereich untergeordnet wird. Über den Erfolg des Projekts entscheidet nicht das Datum der feierlichen Eröffnung. Wichtiger sind am Ende die Leistungsfähigkeit der Dienstleistungen, die tatsächliche Anbindung der Regionen sowie das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen. Die Fortführung des Projekts durch nachfolgende Regierungen gibt die Chance auf eine stabilere Infrastrukturpolitik. Um diese Chance zu nutzen, muss den Akteuren allerdings bewusst sein, dass ein Teil der für die Planung zugrundegelegten Annahmen unter bestimmten Bedingungen getroffen wurde und Termine und Finanzierung nicht durch politische Erklärungen ersetzt werden können.

Übersetzung aus dem Polnischen: Silke Plate

Über die Autorin

Prof. Dr. *Jana Pieriegud* ist Professorin am Institut für Infrastruktur, Transport und Mobilität der Wirtschaftshochschule Warschau (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – SGH) und unabhängige Expertin der Europäischen Kommission im Bereich Transport, Infrastruktur, Logistik und Digitalisierung.

Lesetipps

- https://portpolska.pl/en/project-status
- https://portpolska.pl/en/centralny-port-komunikacyjny-company
- https://monitorpolski.gov.pl/M2025000002901.pdf
- https://portpolska.pl/en/tenders
- https://portpolska.pl/pl/plan-postepowan-2026-2028

DOKUMENTATION

Übersichtsdaten zum Port Polska

Übersichtsdaten zum Port Polska

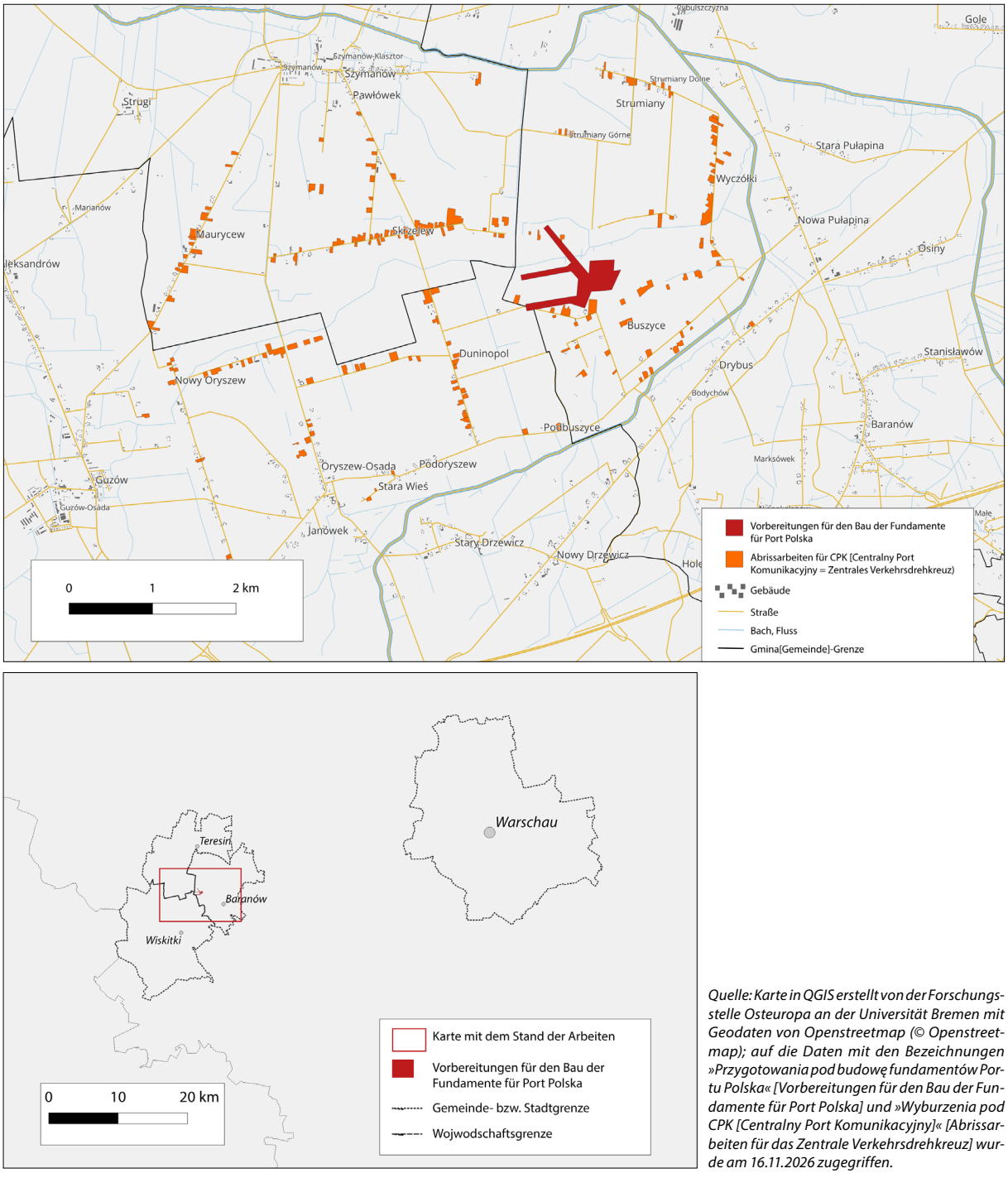
Standort des Großflughafens	37 km westlich von Warschau (Gemeinden Baranów, Teresin und Wiskitki)
Geplante Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts des Flughafens	2032
Passagierkapazitäten	Mindestens 34 Millionen Passagiere pro Jahr, ausbaufähig auf bis zu ca. 44 Millionen Passagiere
Start- und Landebahnen	2
Geplante Inbetriebnahme der Bahntrasse für Hochgeschwindigkeitszüge Warschau – Port Polska – Lodz	2032
Geplante Inbetriebnahme der Bahntrassen für Hochgeschwindigkeitszüge Lodz – Posen und Lodz – Breslau	2035
Veranschlagte Projektsumme 2024–2032	ca. 131,7 Milliarden Zloty (ca. 29,86 Milliarden Euro)
• Für das Teilprojekt Flughafen	ca. 42,7 Milliarden Zloty (ca. 9,68 Milliarden Euro)
• Für das Teilprojekt Eisenbahn	ca. 76,8 Milliarden Zloty (ca. 17,41 Milliarden Euro)

Karte 1: Die Lage von Port Polska und die geplante Streckenführung für die Y-Trasse



Quelle: Karte in QGIS erstellt von der Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen mit Geodaten von Openstreetmap (© Openstreetmap)

Karte 2: Bau- und Vorbereitungsarbeiten für Port Polska (Stand vom 16.11.2026)



Quelle: Karte in QGIS erstellt von der Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen mit Geodaten von Openstreetmap (© Openstreetmap); auf die Daten mit den Bezeichnungen »Przygotowania pod budowę fundamentów Portu Polska« [Vorbereitungen für den Bau der Fundamente für Port Polska] und »Wyburzenia pod CPK [Centralny Port Komunikacyjny]« [Abrissarbeiten für das Zentrale Verkehrsdrehkreuz] wurde am 16.11.2026 zugegriffen.

CHRONIK

10. – 16. November 2026

10.11.2026	US-Verteidigungsminister Pete Hegseth empfängt in Washington Verteidigungsminister Władysław Kosiniak-Kamysz. Thema des Treffens ist die Einrichtung eines ständigen US-Militärstützpunktes in Polen. Kosiniak-Kamysz sagt, die Gespräche seien weit fortgeschritten und das Pentagon habe seine Zustimmung gegeben. Die endgültige Entscheidung darüber werde im Dezember das Weiße Haus treffen.
11.11.2026	Am Nationalfeiertag der Unabhängigkeit (1918) findet in Warschau der Unabhängigkeitsmarsch statt, der alljährlich von rechtsgerichteten politischen Gruppierungen ausgerichtet wird. Das Motto lautet in diesem Jahr »Der Pole ist der Hausherr in Polen« (Polak w Polsce gospodarzem). Präsident Karol Nawrocki hält eine Ansprache während einer Feierstunde in Warschau und nimmt anschließend dort am Unabhängigkeitsmarsch teil. Der Marsch sei ohne größere Zwischenfälle verlaufen, teilt der Direktor des Sicherheitsbüros der Hauptstadt, Jarosław Misztal, mit. Laut Angaben des Büros nahmen ca. 250.000 Personen an dem Marsch teil. Schätzungen der Veranstalter zufolge betrug die Teilnehmerzahl 500.000 bis eine Million Menschen. Ministerpräsident Donald Tusk hält eine Ansprache zum Tag der Unabhängigkeit bei den Feierlichkeiten in Stettin (Szczecin).
12.11.2026	Polen ist auf dem Gipfeltreffen der sogenannten »Europäischen Politischen Gemeinschaft« in Dublin Mitunterzeichner einer Charta, in der unterstrichen wird, dass bei Verhandlungen zum russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine nicht ohne die Ukraine über deren Zukunft und über Europas Sicherheit nicht ohne die Europäer entschieden werden dürfe.
13.11.2026	EU-Ratspräsident António Costa teilt in Dublin am Rande des Gipfeltreffens der sogenannten »Europäischen Politischen Gemeinschaft« mit, dass die Gruppe der E5 (Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Polen) sowie EU-Institutionen als europäischer Partner an den Verhandlungen zwischen den USA, Russland und der Ukraine zur Beendigung des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine teilnehmen. Die Entscheidung fiel nach Gesprächen mit den US-Verhandlungsführern Jared Kushner und Steve Witkoff. Ministerpräsident Donald Tusk bekräftigt, bei den Verhandlungen dürfe die Sicherheitsarchitektur Europas nicht zugunsten Russlands infrage gestellt werden.
14.11.2026	Der Presssprecher der Warschauer Polizei, Bartłomiej Śniadała, informiert, dass auf das Denkmal für die Soldaten der Ersten Armee der Polnischen Streitkräfte (1944–1945) sowie das Denkmal für die Helden des Warschauer Ghettoaufstands (1943) die Worte »Ruhm der UPA« geschrieben wurden. UPA steht für Ukrainische Aufständische Armee, die in Polen v. a. mit Verbrechen an der polnischen Zivilbevölkerung während des Zweiten Weltkrieges assoziiert wird. Es wird vermutet, dass es sich um einen russischen Desinformations- und Sabotageakt handelt. Die Botschaft der Ukraine in Warschau hat in einer Stellungnahme die beiden Fälle entschieden verurteilt.
16.11.2026	Der Pressesprecher der Polnischen Nationalbank (Narodowy Bank Polski – NBP), Maciej Antes, gibt bekannt, dass die NBP keine Zahlungsaufträge des Verfassungstribunals (Trybunał Konstytucyjny – TK) mehr ausführen wird. Die NBP zweifele die korrekte Besetzung des TK an, lautet die Begründung, womit die NBP auf den eskalierten Konflikt um das TK Ende Oktober Bezug nimmt. Finanzminister Andrzej Domański ruft die NBP auf, sich nicht politisch zu betätigen und sich nicht in den Konflikt einzumischen.

ÜBER DIE POLEN-ANALYSEN

Die Polen-Analysen erscheinen zweimal monatlich als E-Mail-Dienst. Sie werden gemeinsam vom Deutschen Polen-Institut Darmstadt, der Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen und weiteren Partnern eines Konsortiums (siehe Titelseite) herausgegeben.

Ein Archiv der Polen-Analysen finden Sie im Internet unter www.laender-analysen.de/polen

Kostenloses Abonnement unter http://www.deutsches-polen-institut.de/Newsletter/subscribe.php

Diese Analysen finden Sie online als Lizenzausgabe auf bpb.de

bpb: Bundeszentrale für politische Bildung

Deutsches Polen-Institut Darmstadt (www.deutsches-polen-institut.de)

Das seit 1980 tätige Deutsche Polen-Institut Darmstadt (DPI) ist ein Forschungs-, Informations- und Veranstaltungszentrum für polnische Kultur, Geschichte, Politik, Gesellschaft und die deutsch-polnischen Beziehungen, die sich im Kontext der europäischen Integration entwickeln. Institutionelle Träger des DPI sind das Land Hessen, die Kultusminister der Länder, das Auswärtige Amt und die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Institutsziele leisten private Stiftungen. Ziel der Vermittlertätigkeit des DPI ist es, »die zu interessieren, auf die es politisch, wirtschaftlich, gesellschaftlich und kulturell im deutsch-polnischen Verhältnis ankommt« (Leitlinien 1997). Es geht um die Entscheider und Multiplikatoren in Politik, Kultur, Bildung, Verwaltung, Medien und Wirtschaft. Das DPI versteht sich in Kooperation mit den Orten wissenschaftlicher Polen-Kompetenz an deutschen Hochschulen und Forschungsinstituten als verbindendes und vernetzendes Zentrum. Mit der 70.000 Bände zählenden multidisziplinären Fachbibliothek für Polen, die eine einzigartige Sammlung polnischer Belletristik in der Originalsprache und in deutscher Übersetzung umfasst, ist das DPI ein geschätzter Ort der Recherche und des wissenschaftlichen Arbeitens.

Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen (www.forschungsstelle.uni-bremen.de)

1982 gegründet, widmet sich die Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen der interdisziplinären Analyse der Länder Ost- und Ostmitteleuropas in Zeitgeschichte und Gegenwart. Der Forschungsschwerpunkt liegt dabei auf der Rolle von »Dissens und Konsens«, von Opposition und Zivilgesellschaft in ihrem historischen, politischen, gesellschaftlichen und kulturellen Kontext. Die Forschungsstelle besitzt in ihrem Archiv eine einzigartige Sammlung alternativer Kulturgüter und unabhängiger Texte aus den ehemaligen sozialistischen Ländern. Darunter befindet sich auch eine umfangreiche Sammlung des »Zweiten Umlaufs«, die das Schrifttum und Dokumente unabhängiger Initiativen und gesellschaftlicher Gruppen in Polen aus der Zeit von 1976 bis zum Umbruch umfasst. Hinzu kommt eine umfangreiche Bibliothek mit wissenschaftlicher Literatur. Mit Archiv, Bibliothek und zwei wissenschaftlichen Abteilungen ist die Forschungsstelle auch eine Anlaufstelle sowohl für Gastwissenschaftler als auch für die interessierte Öffentlichkeit.

Eine der Hauptaufgaben der Forschungsstelle ist die Information der interessierten Öffentlichkeit. Dazu gehören unter anderem regelmäßige E-Mail-Informationsdienste für Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Medien.

Herausgeber:
Deutsches Polen-Institut, Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V., Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen, Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien, Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung, Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS) gGmbH

Redaktion:
Dr. Andrzej Kaluza (verantwortlich) (Darmstadt) und Dr. Silke Plate (Bremen)
Satz: Matthias Neumann

Wissenschaftlicher Beirat:
Prof. Dr. Stefan Garsztecki, Technische Universität Chemnitz
Dr. Agnieszka Łada-Konefał, Deutsches Polen-Institut, Darmstadt
Prof. Dr. Klaus Ziemer, Kardinal-Stefan-Wyszyński-Universität Warschau

Die Meinungen, die in den Polen-Analysen geäußert werden, geben ausschließlich die Auffassung der Autoren wieder.
Abdruck und sonstige publizistische Nutzung sind nach Rücksprache mit der Redaktion gestattet.
Alle Ausgaben der Polen-Analysen sind mit Themen- und Autorenindex archiviert unter www.laender-analysen.de
ISSN 1863-9712 © 2026 by Deutsches Polen-Institut, Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V., Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen, Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien, Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung, Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien (ZOiS) gGmbH
Kontakt: Dr. Andrzej Kaluza, Deutsches Polen-Institut, Residenzschloss 1, 64283 Darmstadt,
Tel.: +49/6151/4202-20, Fax: +49/6151/4202-10, E-Mail: kaluza@dpi-da.de, Internet: www.laender-analysen.de/polen

LÄNDER–ANALYSEN

Belarus–Analysen | Polen–Analysen | Russland–Analysen | Ukraine–Analysen | Zentralasien–Analysen

Kostenlose E-Mail-Dienste: Länder-Analysen

Die Länder-Analysen bieten regelmäßig im kostenlosen Abonnement kompetente Einschätzungen aktueller politischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Entwicklungen in Ostmitteleuropa, Osteuropa und Zentralasien. Alle Länder-Analysen verstehen sich als Teil eines gemeinsamen Projektes, das der wissenschaftlich fundierten, allgemeinverständlich formulierten Analyse der Entwicklungen im östlichen Europa, der Offenheit für verschiedene inhaltliche Positionen und der kostenlosen und nicht-kommerziellen Information einer breit verstandenen interessierten Öffentlichkeit verpflichtet ist. Autor/innen sind internationale Fachwissenschaftler/innen und Expert/innen. Die Redaktionen der Länder-Analysen bestehen aus Wissenschaftler/innen mit langjähriger Forschungserfahrung.

Die Länder-Analysen bieten regelmäßig Kurzanalysen zu aktuellen Themen, ergänzt um Grafiken und Tabellen sowie Dokumentationen. Zusätzlich gibt es eine Chronik aktueller Ereignisse.

In deutscher Sprache zu Belarus, Polen, Russland, Ukraine und Zentralasien

Kostenloses Abonnement unter: https://laender-analysen.de/abonnement/

In englischer Sprache zu Belarus, dem Kaukasus, Moldova, Russland, Ukraine und Zentralasien

Kostenloses Abonnement unter:
https://css.ethz.ch/en/publications/eastern-europe-analytical-digest-series.html

DGO Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e.V. | Deutsches Polen Institut | Forschungsstelle Osteuropa | IAMO | IOS Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung | ZOIS Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien

CSS ETH Zurich | University of Zurich CEES Center for Eastern European Studies | Institute for European, Russian, and Eurasian Studies The George Washington University | UNI FR Université de Fribourg Universität Freiburg