

## Kritikpunkte zum 2. Entwurf des Fahrplan 2030 plus „Deutschland-Takt“

### 1. Potsdamer Stammbahn nicht enthalten

Die Potsdamer Stammbahn als zweite Strecke von Potsdam nach Berlin war im ersten Entwurf noch enthalten und von Zügen aus dem Westen Brandenburgs nach Berlin befahren.

Im 2. Entwurf ist die Potsdamer Stammbahn verschwunden. Potsdam hat damit nur das heutige Angebot nach Berlin, vier Regionalzüge pro Stunde, dazu alle zwei Stunden einen Fernzug Berlin-Magdeburg.

Aus Westen kommend enden drei Züge pro Stunde in Potsdam (zwei in Potsdam Hbf, einer in Griebnitzsee).

### 2. Bad Belzig hat weiterhin nur einen Zug pro Stunde nach Berlin

Zwar sollen zwei Züge ab Bad Belzig pro Stunde, drei Züge pro Stunde ab Michendorf fahren, nur einmal pro Stunde wird über Wannsee hinaus gefahren, die anderen Züge enden in Wannsee.

### 3. Groß Kreutz und Götz weiterhin nur einmal stündlich

Die wachsenden Vororte Groß Kreutz und Götz sollen weiterhin nur einmal stündlich bedient werden. Zwar sollen abwechselnd drei bzw. vier Züge zwischen Brandenburg, Potsdam und Berlin verkehren, davon soll aber nur einer in Groß Kreutz und Götz halten.

### 4. „Transitzug“ Dessau-Berlin ohne Halt in Bad Belzig und Potsdam

Eine neue Fernlinie soll von Dessau nach Berlin führen, ohne dass ein Halt in Brandenburg vorgesehen ist. Weder Bad Belzig noch Potsdam sollen bedient werden, der Zug fährt ohne Halt in Brandenburg ab Michendorf über den Außenring in den Nord-Süd-Tunnel.

### 5. RB21 nicht mehr über Wustermark

Die RB21, die auf dem neuen Laufweg Potsdam Griebnitzsee – Golm -Spandau nach erheblichen Bürgerprotesten für die Zeit ab Ende 2022 doch über Wustermark geplant ist, soll nun 2030 doch wieder an Wustermark vorbeifahren, der neue Bahnsteig in Elstal soll nun doch gebaut werden.

### 6. Möglichkeiten des Flügelns weiter nicht genutzt

Als einziges Bundesland nutzt Brandenburg weiterhin nicht die Möglichkeit, lange Züge aus dem Ballungsgebiet draußen in der Fläche zu flügeln, also die Züge zu trennen und kürzere Einheiten zu mehreren Zielen ohne Umsteigen zu fahren. In Brandenburg ist Flügelns nur bei einer einzigen Linie, der RB21, vorgesehen.

Damit müssen die Fahrgäste mehr als nötig umsteigen, z.B. in Angermünde, manche Städte haben keine umsteigefreie Verbindung nach Berlin (z.B. Bad Freienwalde, Wriezen).

## 7. Cottbus-Leipzig: Weiterhin schlechte Anschlüsse in Leipzig

Die RE-Züge aus Cottbus sollen weiterhin nur zweistündlich verkehren und in Leipzig Hbf zur Minute 49 einfahren. Der ICE-Zug nach Frankfurt am Main mit Anschluss in Erfurt zu den Sprinter-ICE nach München ist dort fünf Minuten vorher abgefahren, der IC-Zug nach Magdeburg-Hannover eine Minute vor Ankunft des Zuges aus Cottbus. Eine Beschleunigung durch höhere Fahrgeschwindigkeit der RE-Züge Cottbus-Leipzig auf der durchwegs schnurgeraden Strecke und das Erreichen der Anschlüsse in Leipzig ist notwendig.

## 8. Cottbus-Berlin

Die stündlichen Züge zwischen Cottbus und Berlin sollen statt heute 83 Minuten dann 95 Minuten, also 12 Minuten länger bis Berlin Hbf unterwegs sein.

Es gibt zwar zweistündlich zusätzliche Züge Cottbus-Berlin Hbf mit „nur“ 8 Minuten längerer Fahrzeit, aber über Südkreuz und damit nicht zu den innerstädtischen Bahnhöfen Alexanderplatz, Friedrichstraße und Zoologischer Garten.

## 9. Cottbus-Dresden:

Weiterhin sollen die Züge nur alle zwei Stunden fahren und fast zwei Stunden für die Strecke brauchen, die man mit dem Auto in wenig mehr als einer Stunde zurücklegen kann.

## 10. Enden von Linien im Bahnknoten Berlin

Während in der Vergangenheit die Linien möglichst alle immer in Berlin „durchgebunden“ werden sollten, um die Kapazität möglichst gut zu nutzen, werden jetzt wieder zunehmend Linien eingeführt, die einseitig enden.

So sollen in den Bahnhöfen Hauptbahnhof, Gesundbrunnen, Ostbahnhof, Ostkreuz und Wannsee je Stunde insgesamt 19 Züge enden und wenden, anstatt Berlin zu durchqueren. Wendende Züge verbrauchen dabei in der Regel mehr Kapazität als durchgebundene Züge. Das Wenden ist betrieblich ungünstig und oft auch für die Fahrgäste nachteilig. Dazu kommen 3 Züge pro Stunde, die von Westen kommend in Potsdam enden.

Die zweistündlich verkehrende Linie aus Cottbus nach Berlin zeigt die Nachteile exemplarisch: Die Ankunft der Linie im Hauptbahnhof ist zur ungeraden Stunde Minute 4, die Abfahrt nach Cottbus zur geraden Stunde zur Minute 56. Damit belegt diese Linie entweder eine Stunde und 52 Minuten lang ein Bahnsteiggleis im Berliner Hauptbahnhof oder der Zug muss mit einer Leerfahrt im Berliner Stadtgebiet umständlich auf eine Abstellfahrt geschickt werden, beides ist sinnloser Kapazitätsverbrauch.

Das Liniennetz bedarf einer grundlegenden Überarbeitung, wobei auch zusätzliche Elektrifizierung helfen kann, neue Durchbindungen zu ermöglichen.