Bericht

# Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von SPNV-Strecken und -Stationen im Land Brandenburg

## Strecke Rathenow – Rathenow Nord



Karlsruhe, November 2026

TTK Projektnummer: 2087

Transport Technologie - Consult Karlsruhe GmbH

PTV GROUP

Impressum

# Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von SPNV-Strecken und -Stationen im Land Brandenburg

## Strecke Rathenow – Rathenow Nord


**Auftraggeberin**
im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement
Stralauer Platz 29, 10243 Berlin
www.vbb.de
info@vbb.de

**Auftragnehmerin**

Hauptauftragnehmerin: TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
Durlacher Allee 73
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/62503-0
Fax. 0721/62503-33
e-Mail: info@ttk.de

Unterauftragnehmerin: PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/9651-0
Fax 0721/9651-699
info@consult.ptvgroup.com

**Bearbeiter*innen**

Nicolas Kämmerling, Jonas Fesser (TTK)
Christian Reuter, Madleen Teichfischer (PTV TC)



Stand: November 2026

TTK Projektnummer: 2087

# Inhalt

**Abbildungs- und Tabellenverzeichnis ..... 5**
Abbildungen ..... 5
Tabellen ..... 6
Abkürzungsverzeichnis ..... 8
**1 Einleitung ..... 10**
**2 Bestandsaufnahme ..... 11**
2.1 Historie ..... 13
2.2 Vorausgehende Untersuchungen von Dritten ..... 15
2.3 Vorausgehende Untersuchung des Landes Brandenburg ..... 15
2.4 SPNV-Angebot ..... 15
2.5 Dokumentation des Infrastrukturzustandes der Strecke ..... 16
2.5.1 Rechtlicher Status der Untersuchungsstrecke ..... 16
2.5.2 Infrastrukturplanerische Rahmenbedingungen ..... 18
2.5.3 Zustandsbeschreibung der Untersuchungsstrecke ..... 18
**3 Aktualisierung der Potenzialuntersuchung ..... 33**
3.1 Hintergrund und Ziel ..... 33
3.2 Methodisches Vorgehen ..... 33
3.3 Siedlungsstrukturelle Entwicklung im Untersuchungsgebiet der Reaktivierungsstrecke ..... 39
3.3.1 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ..... 39
3.3.2 Siedlungsstrukturpolitische Rahmenbedingungen ..... 41
3.3.3 Entwicklungen im Zeitraum 2015 – 2023 ..... 41
3.3.4 Gesicherte Entwicklungen ab 2024 ..... 43
3.3.5 Ideen, Pläne und Interessen für anderweitige Nutzungen der stillgelegten Bahnstrecke ..... 44
3.4 Erwartete Wirkungen einer Streckenreaktivierung ..... 45
3.5 Ergebnis der Aktualisierung der Potenzialanalyse ..... 45
**4 Entwicklung eines zukunftsfähigen Betriebskonzepts ..... 49**
4.1 Planerische Rahmenbedingungen ..... 49
4.1.1 Trasse und Traktion ..... 49
4.1.2 Takt und Bedienzeiträume ..... 49
4.1.3 Anschlüsse und SPNV-Angebot im übrigen Netz ..... 50
4.1.4 Geschwindigkeitspotenzial und Fahrzeiten ..... 50
4.2 Betriebskonzeptvarianten ..... 54
4.2.1 Variante 1: Konzeptentwurf D-Takt ..... 55
4.2.2 Variante 2: Konzeptentwurf D-Takt ohne Standzeit in Rathenow ..... 61


© 2026 TTK GMBH

4.2.3 Variante 3: Konzeptentwurf D-Takt gedreht mit richtungsbezogenem Anschluss nach Berlin ... 66
4.3 Korrespondierende Änderungen am regionalen Busangebot ... 73
4.4 Betriebskostenberechnung ... 78
4.4.1 Methodik ... 78
4.4.2 Betriebskosten im Ohnefall ... 78
4.4.3 Betriebskosten der Variante 1 ... 79
4.4.4 Betriebskosten der Variante 2 ... 79
4.4.5 Betriebskosten der Variante 3 ... 80
4.4.6 Übersicht der Betriebskosten ... 81
**5 Schätzung der Infrastrukturkosten ... 83**
5.1 Methodik ... 83
5.2 Infrastrukturmaßnahmen entlang der Strecke ... 84
5.3 Stationssteckbriefe ... 88
5.3.1 Rathenow ... 88
5.3.2 Rathenow Lindenweg ... 90
5.3.3 Rathenow Nord ... 92
5.4 Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt ... 94
5.4.1 Infrastrukturkosten für Variante 1 ... 94
5.4.2 Infrastrukturkosten für die Varianten 2 und 3 ... 94
**6 Besondere Chancen und Herausforderungen für das Reaktivierungsvorhaben ... 96**
**7 Zusammenfassung und Bewertung ... 97**
**Anhang ... 99**
**Anhang 1: Datengrundlagen und Methodik der Potenzialschätzung in der Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten (2022) ... 100**
Datengrundlagen ... 100
Abbildung der Strecken und Halte im Verkehrsmodell ... 101
Konzeption der Betriebskonzepte ... 101
Vorauswahl von Strecken und Halten (1. Stufe) ... 102
Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungsstrecken ... 102
Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungshalten ... 102
Nutzwertanalyse (2. Stufe) ... 103
Nutzwertanalyseverfahren ... 103
Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungsstrecken ... 103
Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungshalte ... 104
**Anhang 2: Aufstellung der Infrastrukturkosten nach den Anlagenteilen der Standardisierten Bewertung ... 106**


© 2026 TTK GMBH

# Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

## Abbildungen

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsabschnittes ... 12
Abbildung 2: Übersicht Gesamtstrecke Rathenow – Rathenow Nord und deren heutige Nutzung ... 14
Abbildung 3: Übersicht über die Eigentumsverhältnisse des Untersuchungsabschnitts ... 17
Abbildung 4: Übersichtskarte der Untersuchungsstrecke Rathenow – Rathenow Nord ... 19
Abbildung 5: Streckenabschnitt unmittelbar südlich des Bahnübergangs Buschstraße ... 21
Abbildung 6: Stark von Vegetation durchsetzter Streckenabschnitt sowie beschädigte Schwellen in der Nähe des Bahnübergangs Ferchesarer Weg ... 22
Abbildung 7: Von Vegetation weitgehend freigehaltener Streckenabschnitt auf Höhe des Sportplatz Rathenow-Ost ... 22
Abbildung 8: südlicher Gleisbogen mit unbefestigten Schienen sowie montierten Schienen zwischen den Eisenbahnüberführungen Stechower Landstraße und Bammer Landstraße ... 22
Abbildung 9: Blick vom Bahnsteig an Gleis 3 in den Abgang zur Fußgängerunterführung sowie auf die alte Laderampe ... 24
Abbildung 10: Blick vom Bahnsteig an Gleis 3 in Richtung Westen mit einfahrendem Zug der Linie RB51 aus Brandenburg Hbf ... 24
Abbildung 11: Blick vom östlichen Ende des Bahnsteigs an Gleis 3 auf die Strecke in Richtung Rathenow Nord (rechtes Streckengleis) ... 25
Abbildung 12: Blick auf das ehemalige Bahnhofsgebäude sowie die verbliebenen Reste des Streckengleises ... 26
Abbildung 13: inoffizieller Fußweg bei km 92,39 (wird als Abkürzung zwischen NORMA Filiale / Gesamtschule Bruno H. Bürgel und dem Wohngebiet am Lindenweg genutzt) ohne Sicherung ... 27
Abbildung 14: ehemaliger Bahnübergang Waldweg bei km 92,60 ohne Sicherung ... 27
Abbildung 15: inoffizieller Fußweg bei km 92,76 ohne Sicherung ... 28
Abbildung 16: ehemaliger Bahnübergang Ferchesarer Weg ohne Sicherung ... 28
Abbildung 17: ehemaliger Bahnübergang Buschstraße ohne Sicherung ... 29
Abbildung 18: Blick von der Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße ... 30
Abbildung 19: Eisenbahnüberführung B188 Stechower Landstraße ... 30
Abbildung 20: Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost ... 31
Abbildung 21: Reste eines Signals am Beginn des Gleisbogens in Richtung Bahnhof Rathenow ... 32
Abbildung 22: Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord ... 40
Abbildung 23: Geschwindigkeitspotenzial der Strecke ... 52
Abbildung 24: Betriebskonzept-Variante 1 Rathenow – Rathenow Nord ... 55


© 2026 TTK GMBH

Abbildung 25: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 1 Rathenow – Rathenow Nord ..... 57
Abbildung 26: Fahrschaubild Rathenow – Rathenow Nord ..... 58
Abbildung 27: Betriebskonzept-Variante 2 Rathenow – Rathenow Nord ..... 61
Abbildung 28: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 2 Rathenow – Rathenow Nord ..... 63
Abbildung 29: Betriebskonzept-Variante 3 morgens Rathenow – Rathenow Nord ..... 66
Abbildung 30: Betriebskonzept-Variante 3 abends ..... 67
Abbildung 31: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 3 (morgens) Rathenow – Rathenow Nord ..... 69
Abbildung 32: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 3 (abends) Rathenow – Rathenow Nord ..... 70
Abbildung 33: Übersichtskarte bestehendes Busangebot im Bereich der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord ..... 77
Abbildung 34: Übersichtskarte Maßnahmen Strecke Rathenow – Rathenow Nord ..... 85
Abbildung 35: Station Rathenow Betriebskonzept-Variante 1 ..... 88

# Tabellen

Tabelle 1: Aufteilung der Strecke nach Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Quelle: TTK) ..... 16
Tabelle 2: Übersicht Verkehrsstationen (Quelle: TTK) ..... 23
Tabelle 3: Übersicht über die Bahnübergänge im Bestand (Quelle: TTK) ..... 26
Tabelle 4: Übersicht über die Ingenieurbauwerke im Bestand ..... 29
Tabelle 5: Vorgehensweise bei der Aktualisierung der Indikatoren aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022 ..... 36
Tabelle 6: Einwohner und sv-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsplatz in Gemeinden des Untersuchungsgebiets in 2023 ..... 40
Tabelle 7: Wohnbaubedingte Einwohnerentwicklung 2015 – 2023 im Untersuchungsgebiet ..... 42
Tabelle 8: Geschätzter Einwohnerzuwachs im Untersuchungsgebiet ab 2024 aufgrund von gesicherten Wohnbauentwicklungen ..... 44
Tabelle 9: Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/22 ..... 46
Tabelle 10: Veränderungsraten der Einwohner-Prognosewerte und Wichtung der berücksichtigten Ämter bzw. amtsfreie Gemeinde ..... 47
Tabelle 11: Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/2022 und aktualisierte Werte ..... 48
Tabelle 12: Bedienzeiträume im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH) ..... 49
Tabelle 13: Übersicht der Kriterien für die einheitlichen Bedienstandards im Regionalverkehr Tabelle 22 im LNVP 2023-2027 des Landes Brandenburg (Quelle: VBB GmbH) ..... 50
Tabelle 14: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow – Rathenow Nord für Betriebskonzept-Variante 1 ..... 59
Tabelle 15: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow Nord – Rathenow für Betriebskonzept-Variante 1 ..... 60


© 2026 TTK GMBH

Tabelle 16: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow – Rathenow Nord für Betriebskonzept-Variante 2 ..... 64
Tabelle 17: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow Nord – Rathenow für Betriebskonzept-Variante 2 ..... 65
Tabelle 18: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow – Rathenow Nord für Betriebskonzept-Variante 3 ..... 71
Tabelle 19: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow Nord – Rathenow für Betriebskonzept-Variante 3 ..... 72
Tabelle 20: ÖPNV-Netzebenen im Landkreis Havelland (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Havelland 2025-2030) ..... 74
Tabelle 21: Bedienstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Havelland 2025-2030) ..... 75
Tabelle 22: Differenz der Betriebskosten der Variante 1 zwischen Mit- und Ohnefall ..... 79
Tabelle 23: Differenz der Betriebskosten der Variante 2 zwischen Mit- und Ohnefall ..... 80
Tabelle 24: Differenz der Betriebskosten der Variante 3 zwischen Mit- und Ohnefall ..... 81
Tabelle 25: Differenz der Betriebskosten der beiden Betriebskonzeptvarianten zwischen Mit- und Ohnefall ..... 81
Tabelle 26: Infrastrukturkosten Streckenabschnitte Betriebskonzept-Variante 1 ..... 94
Tabelle 27: Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt in der Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 ..... 95
Tabelle 28: Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Gewerken Betriebskonzept-Variante 1 ... 108
Tabelle 29: Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Gewerken Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 ..... 110


© 2026 TTK GMBH

# Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| a | Jahr |
| Abzw | Abzweigstelle |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| ALKIS | Amtliches Liegenschaftskataster Informationssystem |
| B+R | Bike+Ride |
| BEMU | Battery Electric Multiple Units - Batterietriebfahrzeug |
| BOA | Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen |
| BÜ | Bahnübergang |
| cm | Zentimeter |
| $CO_2$ | Kohlendioxid |
| d | Tag |
| DB | Deutsche Bahn AG |
| D-Takt | Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf fortgeschrieben) |
| EBO | Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung |
| EMU | Electric Multiple Units - Elektrotriebfahrzeug |
| EW | Einwohner |
| EZB | Einzugsbereich |
| Fp | Fahrtenpaare |
| GVFG | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz |
| h | Stunde |
| HANS | Hanseatische Eisenbahn GmbH |
| HVLE | Havelländische Eisenbahn AG |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| km | Kilometer |
| kÖPNV | kommunaler öffentlicher Personennahverkehr |


© 2026 TTK GMBH

| | |
|---|---|
| LNVP | Landesnahverkehrsplan (des Landes Brandenburg) |
| m | Meter |
| MIL | Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung |
| min | Minute |
| Mio. | Millionen |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |
| ODEG | Ostdeutsche Eisenbahn GmbH |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| P | Personen |
| P+R | Park+Ride |
| SGV | Schienengüterverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| t | Tonne |
| VBB | Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg |


© 2026 TTK GMBH

# 1 Einleitung

Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (u. a. SPNV, kÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) am landesweiten Modal-Split bis zum Jahr 2030 auf 60 % zu erhöhen, um den Verkehr im Bundesland nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Die Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bus und Bahn ist dabei essenziell, um Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto auf den Umweltverbund zu bewegen. Der ÖPNV bildet das Rückgrat des Umweltverbundes, welcher es den Menschen ermöglicht, auf ein eigenes Auto zu verzichten und ein multimodales Verkehrsverhalten unter Nutzung des Umweltverbundes zu praktizieren.

Der SPNV bildet aufgrund seiner hohen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit das Rückgrat des gesamten ÖPNVs, weshalb ein leistungsfähiges, zuverlässiges und damit attraktives Schienenverkehrsnetz einen wichtigen Baustein für eine erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende bildet. In den vergangenen Jahrzehnten wurden jedoch aufgrund einer veränderten Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik, neuen Mobilitätstrends und einer Fokussierung auf das Verkehrsmittel Auto viele SPNV-Strecken stillgelegt.

Inwiefern für die stillgelegten SPNV-Strecken und -Halte im Land Brandenburg ein Potenzial für eine Reaktivierung besteht, wurde in der im Jahr 2022 veröffentlichten „Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten" dargestellt. Diese Potenzialuntersuchung wurde im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) durch die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH beauftragt und durch den Gutachter PTV Transport Consult GmbH erarbeitet. Der Bedarf zu differenzierten Betrachtungen im Rahmen von Machbarkeitsstudien wurde anschließend im Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2027 festgehalten, mit dem Ziel „für die Strecken und Halte mit dem größten Potenzial Machbarkeitsstudien bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchungen [durchzuführen]" [1].

In der genannten Studie wurden 32 potenzielle Reaktivierungsstrecken und 25 potenzielle Reaktivierungshalte hinsichtlich ihres Reaktivierungspotenzials untersucht. Mittels einer Vorauswahl wurden 25 Strecken und 15 Halte ausgewählt, die einer Nutzwertanalyse unterzogen wurden. Im Ergebnis der Nutzwertanalyse wurden die Strecken und Stationen jeweils in die Kategorien A, B und C eingeteilt, wobei die Kategorie A die Strecken und Haltepunkte mit eindeutig erkennbarem Potenzial enthält. Bei Kategorie B ist das für eine Reaktivierung erforderliche Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar und bei Kategorie C ist kein ausreichendes Potenzial vorhanden.

Die stillgelegte Strecke Rathenow – Rathenow Nord wurde in der Potenzialstudie im Jahr 2022 der Kategorie A zugeordnet. Das erforderliche Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr konnte damit in der Vorstudie eindeutig identifiziert werden. Ziel dieser Machbarkeitsstudie ist es daher, die Möglichkeit der technischen und betrieblichen Umsetzbarkeit einer Streckenreaktivierung zu prüfen und die mit einer Reaktivierung verbundenen Kosten abzuschätzen. Gleichzeitig wird im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie die Potenzialabschätzung aus der Vorgängerstudie aktualisiert.

Die im Rahmen der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie generierten Daten werden weiterhin so aufbereitet, dass diese als Basis für eine spätere Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Verfahren der standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der Version 2016+ herangezogen werden können. Am Ende der Studie werden die Umsetzungschancen einer Reaktivierung bewertet und es werden Empfehlungen für die Folgeschritte gegeben.

[1] Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)), Seite 120.


© 2026 TTK GMBH

# 2 Bestandsaufnahme

Die Strecke Rathenow – Rathenow Nord ist ein ca. 3,3 km langer, eingleisiger Abschnitt der 125,6 km langen Brandenburgischen Städtebahn (Treuenbrietzen – Neustadt (Dosse)), welche im Westen des Landes Brandenburg verläuft. Von der Brandenburgischen Städtebahn wird heute nur noch der Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf vom Personen- und Güterverkehr bedient. Auf dem zu untersuchenden Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord findet heute lediglich Rangierbetrieb im Bahnhof Rathenow statt. Darüber hinaus wird dieser Streckenabschnitt aktuell nicht vom Schienenverkehr genutzt. Die im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie betrachtete Bahnstrecke besitzt die Streckennummer 6512 und befindet sich etwas mehr als 50 Kilometer Luftlinie westlich von Berlin.


© 2026 TTK GMBH

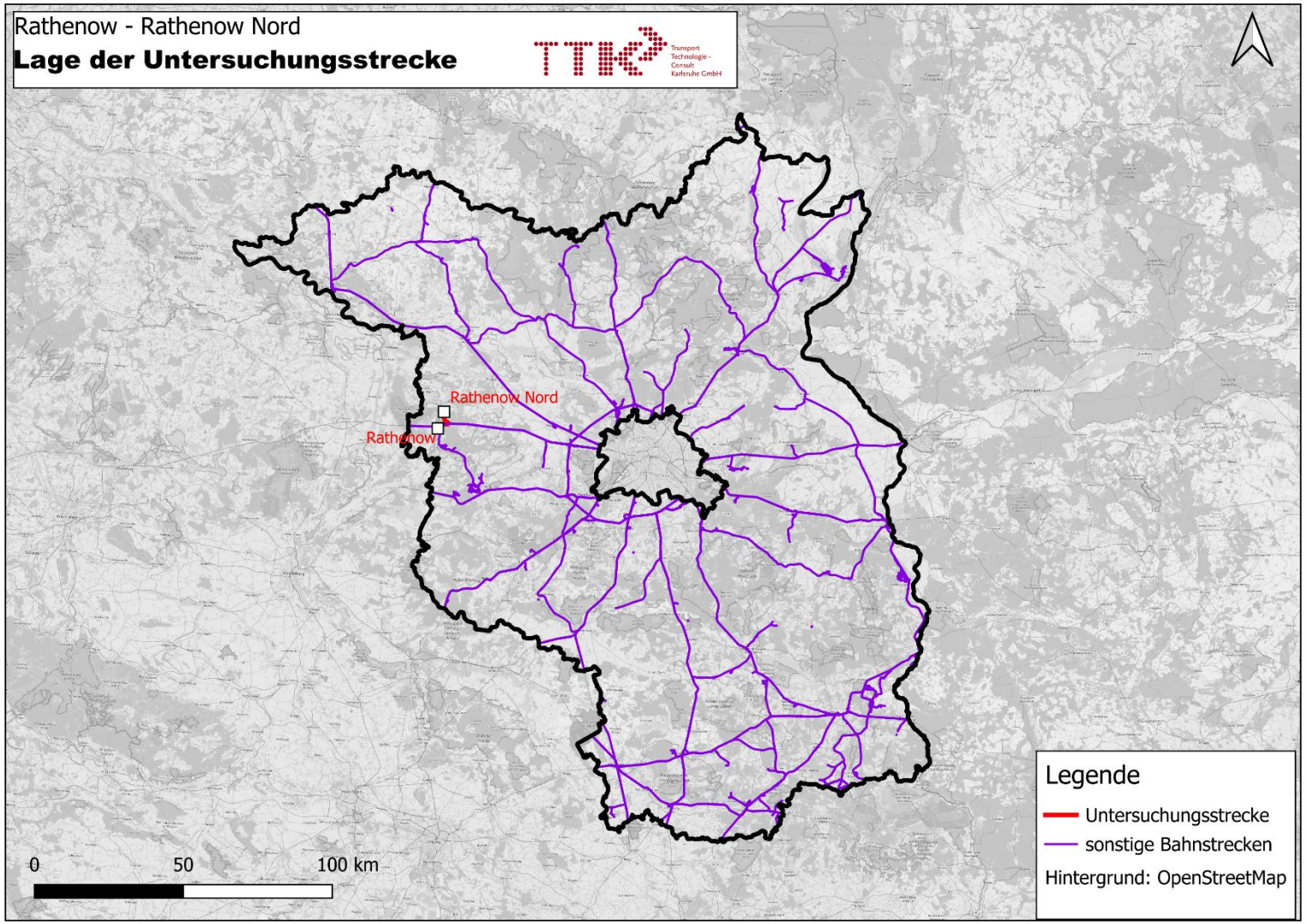



Abbildung 1: Lage des Untersuchungsabschnittes



© 2026 TTK GMBH

## 2.1 Historie

Die Strecke Treuenbrietzen – Brandenburg Hbf – Rathenow – Neustadt (Dosse) wurde im Jahr 1904 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Sie war Teil eines größtenteils geschlossenen Rings rund um die Metropole Berlin zur tangentialen Verbindung der Städte im weiteren Umfeld. Im Jahr 1962 wurde der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Treuenbrietzen – Bad Belzig eingestellt. Im Jahr 2003 wurde der Personenverkehr auf den Streckenabschnitten Rathenow Nord – Neustadt (Dosse) und Bad Belzig – Brandenburg Hbf eingestellt.[2] Der Güterverkehr zwischen Rathenow und Neustadt (Dosse) wurde bereits im Jahr 2001 aufgegeben. Der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord wurde im Jahr 2005 eingestellt. Personen- und Güterverkehr findet seitdem nur noch auf dem Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf statt.

Der Abschnitt Brandenburg Hbf – Rathenow Nord wurde zwischen 2003 und 2005 saniert. Der Abschnitt Rathenow Nord – Neustadt (Dosse) wurde 2006 stillgelegt und 2012 von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt. 2016 erfolge die Stilllegung des Abschnitts Rathenow – Rathenow Nord.

[2] https://www.berliner-bahnen.de/kleinbahnen/bs/index.html; abgerufen am 06.02.2026


© 2026 TTK GMBH

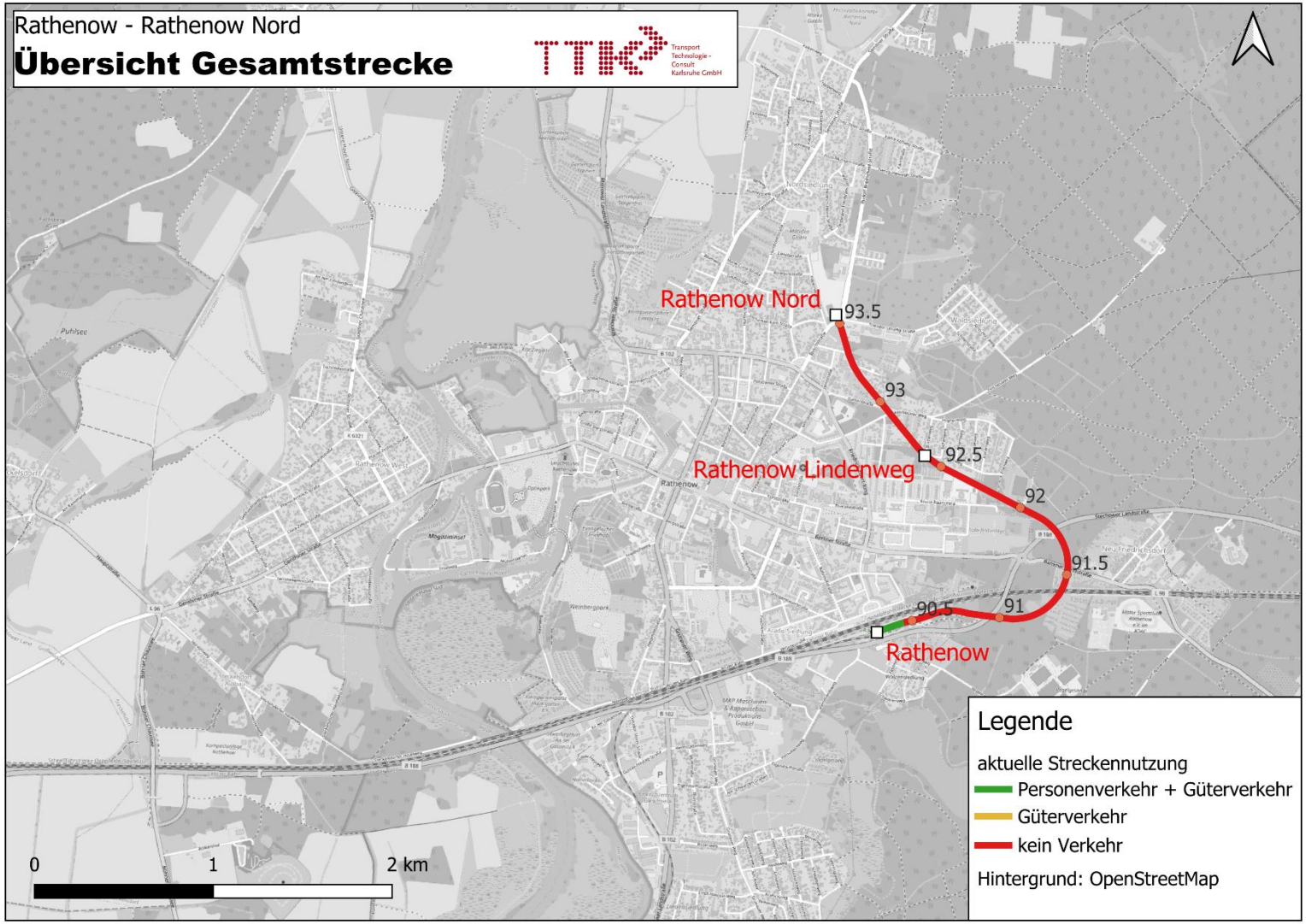



Abbildung 2: Übersicht Gesamtstrecke Rathenow – Rathenow Nord und deren heutige Nutzung


© 2026 TTK GMBH

## 2.2 Vorausgehende Untersuchungen von Dritten

Für eine Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord sind bislang von Dritten keine Untersuchungen bekannt.

## 2.3 Vorausgehende Untersuchung des Landes Brandenburg

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wurde die Strecke Rathenow – Rathenow Nord in der von der PTV TC GmbH im Jahr 2022 durchgeführten Studie auf ihre Eignung für eine Reaktivierung für den SPNV im Hinblick auf ihr Potenzial untersucht. Dabei erreichte sie als eine von vier Strecken einen Nutzwert von mindestens 45 der 100 maximal erreichbaren Punkte. Mit einem Nutzwert von 60,6 nimmt die Strecke Rathenow – Rathenow Nord Rang 1 der 25 untersuchten Strecken ein und fällt unter die Kategorie A, was bedeutet, dass ein Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr eindeutig erkennbar ist. Der Kategorie A werden Strecken zugeordnet, für welche ein Potenzial von mindestens 45 Punkte ermittelt wurde.

Die Ergebnisse der Reaktivierungsstudie wurden ebenfalls in den **Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2027** aufgenommen, mit dem Ziel „für die Strecken und Halte mit dem größten Potenzial Machbarkeitsstudien bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchungen [durchzuführen]“ [3].

## 2.4 SPNV-Angebot

Auf dem zu reaktivierenden Streckenabschnitt wird derzeit kein Schienenpersonennahverkehr angeboten. Von Rathenow aus verkehren folgende Linien:

- Linie RE4: Stendal Hbf – Rathenow – Berlin (– Jüterbog – Falkenberg/Elster)
    - Stündliche Anbindung nach Berlin
    - Zweistündliche Anbindung nach Stendal Hbf (nach Elektrifizierung Lehrter Stammbahn Stundentakt geplant)
- Linie RB34: Stendal Hbf – Rathenow
    - Zweistündliche Anbindung nach Stendal Hbf (aktuell SEV, nach Elektrifizierung Lehrter Stammbahn Übernahme durch RE4 geplant)
- Linie RB51: Brandenburg Hbf – Rathenow
    - Stündliche Anbindung nach Brandenburg an der Havel

Im Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ gehören zu den geplanten prioritären Maßnahmen zur Angebotsausweitung ein 30-Minuten-Takt zwischen Rathenow und Berlin auch in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und ein 30-Minuten-Takt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf zur Hauptverkehrszeit (HVZ).

Die Linie RE4 gehört zum Verkehrsvertrag „Netz Nord Süd“, welcher sowohl bis Dezember 2026 und auch darüber hinaus im Folgevertrag von Dezember 2026 bis Dezember 2038 durch die DB Regio Nordost betrieben wird. Die Linie RB34 wird von der HANS (Hanseatischen Eisenbahn GmbH) im Verkehrsvertrag Netz „Elbe – Altmark II“ betrieben. Die Linie RB51 wiederum wird von der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) im Verkehrsvertrag „Netz Elbe-Spree“ betrieben.

[3] Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL)), Seite 116ff.


© 2026 TTK GMBH

## 2.5 Dokumentation des Infrastrukturzustandes der Strecke

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde am 27.02.2025 eine Ortsbesichtigung durchgeführt. Im Folgenden werden der rechtliche Status der Untersuchungsstrecke sowie infrastrukturelle Rahmenbedingungen dargestellt und der Ist-Zustand der Infrastruktur zum Besichtigungszeitpunkt dokumentiert.

### 2.5.1 Rechtlicher Status der Untersuchungsstrecke

#### Eigentümerschaft

Der im Rahmen der Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung im Personenverkehr untersuchte Streckenabschnitt der Brandenburgischen Städtebahn zwischen Rathenow und Rathenow Nord teilt sich auf zwei Eigentümer auf. Es handelt sich dabei um folgende zwei Unternehmen:

| Name des EIU | von km | bis km | Länge in km | Anteil an Gesamt-strecke | inbegriffene (ehemalige) Stationen | aktueller Status |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DB InfraGO | 90,3 | 91,1 | 0,8 | 24 % | - | betriebsfähig |
| Regio Infra Nord-Ost GmbH | 91,1 | 93,6 | 2,5 | 76 % | Rathenow Nord | stillgelegt nach §11 AEG |

Tabelle 1: Aufteilung der Strecke nach Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Quelle: TTK)


© 2026 TTK GMBH

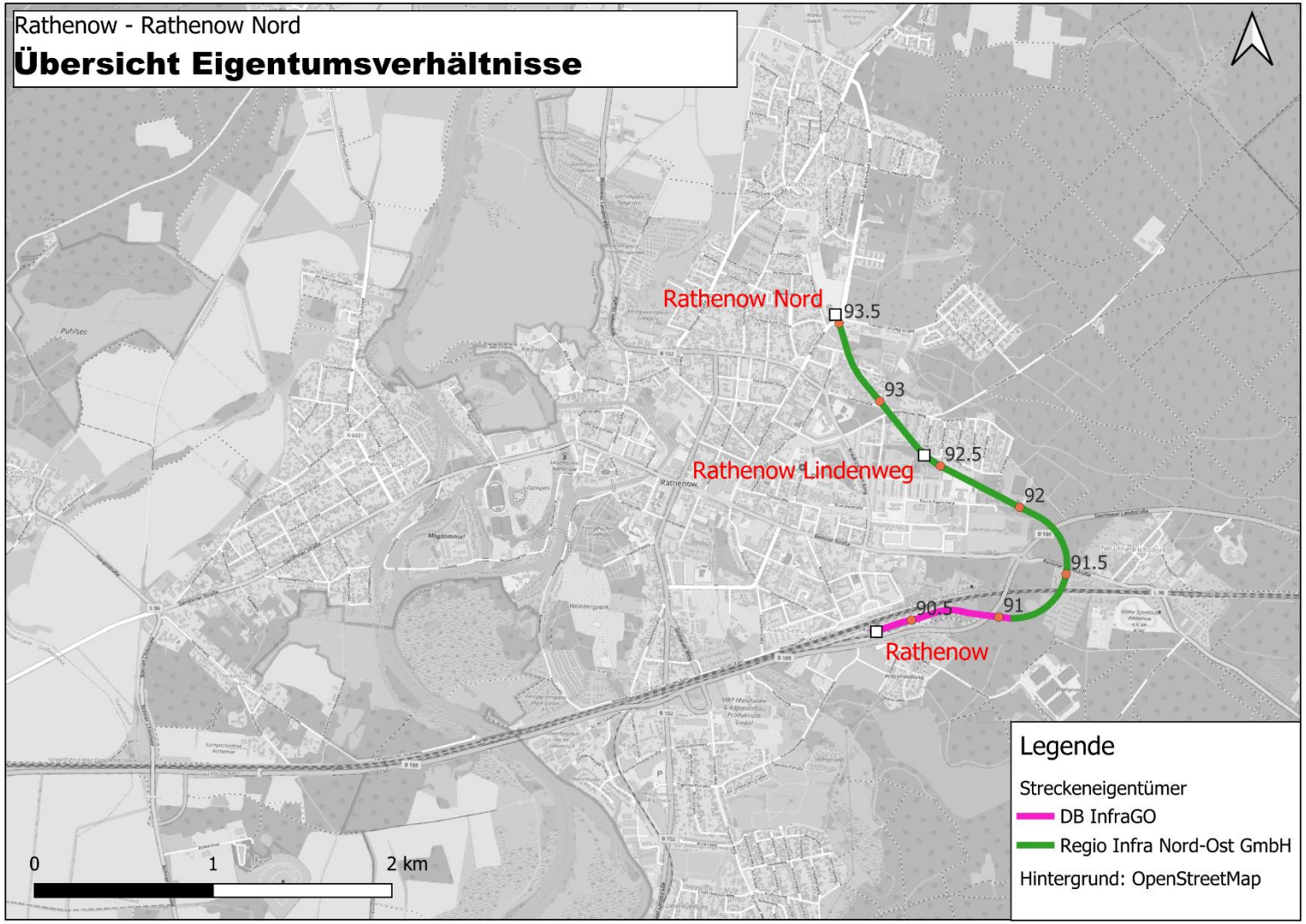



Abbildung 3: Übersicht über die Eigentumsverhältnisse des Untersuchungsabschnitts

© 2026 TTK GMBH

- Der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnsteig an der Strecke 6512 und dem ehemaligen östlichen Einfahrsignal in den Bahnhof Rathenow befindet sich im Eigentum der **DB InfraGO AG**. Dieser Streckenabschnitt kann noch für Rangierfahrten genutzt werden.
- Der Streckenabschnitt zwischen dem ehemaligen östlichen Einfahrsignal in den Bahnhof Rathenow und dem ehemaligen Bahnhof Rathenow Nord befindet sich im Eigentum der **Regio Infra Nord-Ost GmbH**. Der Streckenabschnitt ist stillgelegt und kann heute nicht mehr befahren werden.

## 2.5.2 Infrastrukturplanerische Rahmenbedingungen

### Bahnsteiglängen- und -höhenvorgaben

Entsprechend des Bahnsteiglängenkonzeptes für das Land Brandenburg werden für die Strecke Brandenburg Hbf – Rathenow Bahnsteignutzlängen von 100 m vorgesehen. Inklusive der zusätzlichen 5 m für ungenaues Halten kommt man somit auf eine anzusetzende Bahnsteiglänge von 105 m.

Als Bahnsteighöhe sind gemäß dem Bahnsteighöhenkonzept für das Land Brandenburg für die Strecke Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm über der Schienenoberkante vorzusehen.

Für sämtliche Stationen ist eine baulich barrierefreie Gestaltung mit stufenfreiem Zugang obligatorisch. Zusätzliche Gleisquerungen sind für die Zugangsgestaltung zu vermeiden.

**Bedarfe des Schienengüterverkehrs**

Entlang der Lehrter Bahn verläuft der TEN-Korridor Nordsee – Ostsee. Östlich von Rathenow besteht über den Berliner Außenring außerdem Anschluss an den TEN-Korridor Orient/Östliches Mittelmeer sowie den TEN-Korridor Skandinavien – Mittelmeer.

Die Bahnstrecke 6512 hat zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf Bedeutung für den Güterverkehr. So verfügt beispielsweise der Industriepark Premnitz über mehrere Gleisanschlüsse.

Da es sich bei der Strecke Rathenow – Rathenow Nord um eine Stichstrecke handelt, kommt dieser keine Funktion als Ausweichstrecke für den Güterverkehr zu. Aktive oder geplante Gleisanschlüsse sind auf dem hier betrachteten Streckenabschnitt nicht vorhanden. Insofern ist im Rahmen der Untersuchung lediglich der Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt südlich von Rathenow von Relevanz. Bei der Erstellung der Betriebskonzepte wird in Bezug auf den Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf auf bestehenden und bereits entwickelten, zukünftigen Betriebskonzepten aufgebaut, wodurch im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie bezüglich des Güterverkehrs keine weitere Berücksichtigung mehr erforderlich wird.

## 2.5.3 Zustandsbeschreibung der Untersuchungsstrecke

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Untersuchungsstrecke:


© 2026 TTK GMBH

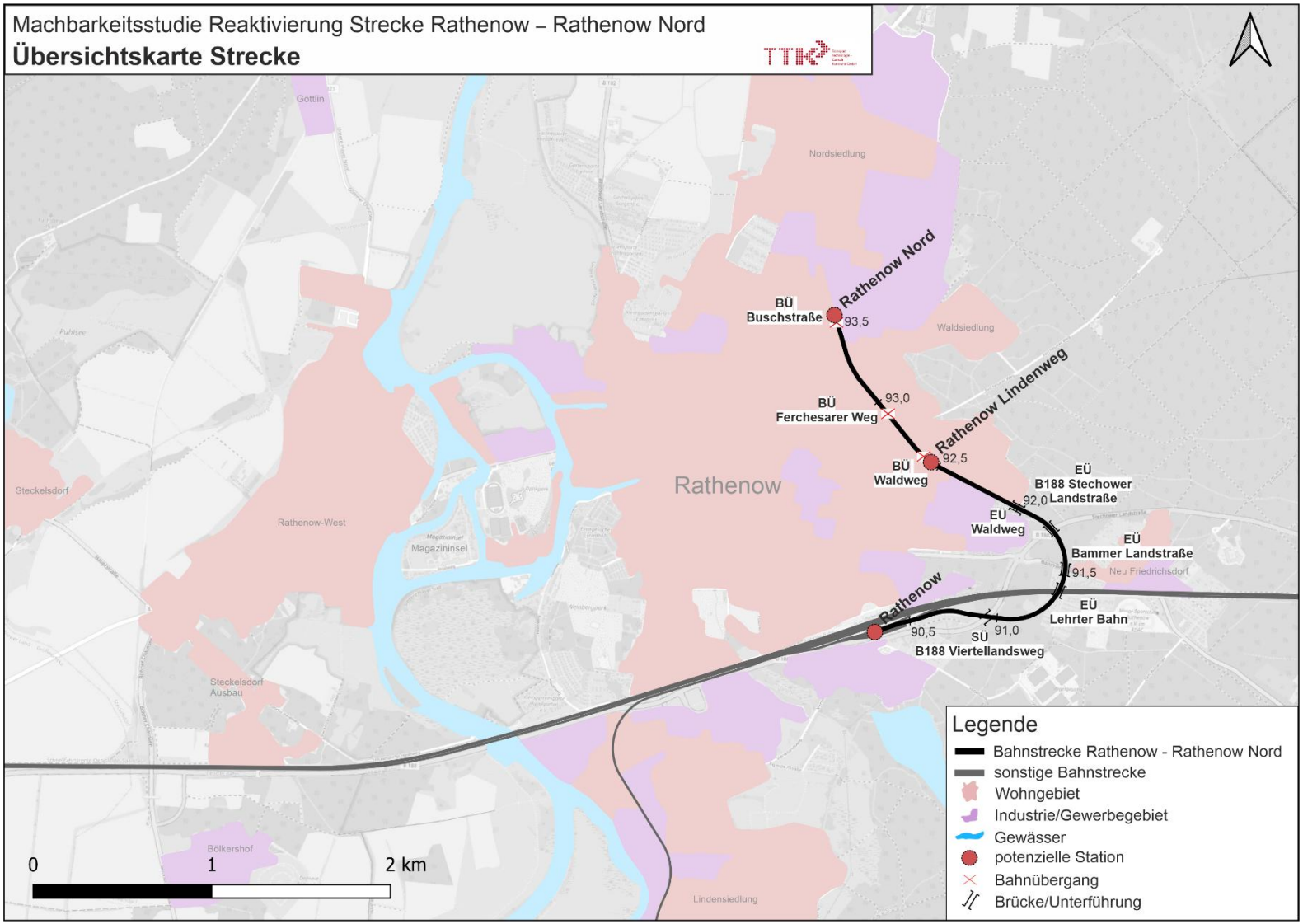



Abbildung 4: Übersichtskarte der Untersuchungsstrecke Rathenow – Rathenow Nord

© 2026 TTK GMBH

Entlang des untersuchten Streckenabschnitts befinden sich insgesamt drei Bahnübergänge. Darüber hinaus wird die Bahnstrecke durch zwei inoffizielle Fußwege gekreuzt. Bei den inoffiziellen Fußwegen handelt es sich um keine gewidmeten Wege, wodurch für diese auch keine rechtlich gesicherten Querungen der Bahnstrecke vorhanden sind. Im südlichen Abschnitt der Untersuchungsstrecke befinden sich außerdem vier Eisenbahnüberführungen sowie eine Straßenüberführung.

Die Bahnstrecke verläuft durch das Stadtgebiet von Rathenow, wobei die zentralen Stadtgebiete umfahren werden. Trotzdem wird ein Teil des städtischen Siedlungsgebietes durch die Bahnstrecke von der Kernstadt getrennt. Einen weiteren Haltepunkt zwischen den beiden Bahnhöfen Rathenow und Rathenow Nord gab es bis zur Einstellung des SPNV auf dieser Strecke nicht. Es existierten damit nur folgende Stationen:

- Bahnhof Rathenow (km 90,3)
- Bahnhof Rathenow Nord (km 93,5)

Die Bahnstrecke wurde als eingleisige Strecke gebaut. Zugkreuzungen waren nur an den beiden Bahnhöfen möglich.

Früher wurde die Bahnstrecke zwischen Rathenow und Rathenow Nord von der Kreisbahn Rathenow – Senzke – Nauen gekreuzt. Diese als Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm ausgeführte Bahn war von 1900 bis 1961 in Betrieb.[4] Das Streckengleis dieser ehemaligen Schmalspurbahn ist im Untersuchungsbereich vollständig abgebaut. Noch vorhanden sind hingegen Reste (u. a. Damm) der ehemaligen strategischen Verbindungskurve auf die Lehrter Bahn in Richtung Osten bei Neu Friedrichsdorf.

In den folgenden Unterkapiteln wird der Zustand der Strecke detailliert beschrieben.

### 2.5.3.1 Ober- und Unterbau

Der Unterbau sowie der Oberbau sind auf der für eine Reaktivierung im Rahmen dieser Studie untersuchten Relation Rathenow – Rathenow Nord nur im südlichen Streckenabschnitt noch vollständig vorhanden. Konkret ist dies etwa vom Bahnhof Rathenow bis zur Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße der Fall. Im weiteren Streckenverlauf in Richtung Norden sind bis etwa auf Höhe der Eisenbahnüberführung über die Stechower Landstraße noch Schienen vorhanden. Diese Schienen sind allerdings nicht mehr an den Schwellen befestigt und weisen auch nicht mehr ihre ursprüngliche Lage auf. Nordwestlich der Eisenbahnüberführung über die Stechower Landstraße sind meist, wenn überhaupt Reste des Oberbaus vorhanden sind, nur noch Schwellen ausfindig zu machen. Gleisreste sind hier nur noch einzeln vorzufinden, z. B. kurz vor dem Bahnübergang Buschstraße.

Der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Rathenow und der Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße, welcher sich im Eigentum der DB InfraGO befindet, weist einen befriedigenden Zustand auf. In diesem Streckenabschnitt wären lediglich leichte Ausbesserungsmaßnahmen erforderlich, um die Strecke für die Durchführung von SPNV zu ertüchtigen.

In der Folge wäre bis zum Bahnhof Rathenow Nord bzw. dem vorgesehenen nordwestlichen Streckenendpunkt eine vollständige Erneuerung des Oberbaus erforderlich. Der Unterbau ist dabei noch vorhanden und könnte grundsätzlich wiederverwendet werden. Allerdings hat sich das Schotterbett an manchen Abschnitten gesetzt oder wurde bereits abgetragen. In diesen Abschnitten ist fallweise ein Nachstopfen erforderlich oder ggf. ist der Untergrund bei der Planumsherstellung zu stabilisieren.

Entlang der Strecke sind Schienen und Schwellen unterschiedlicher Bauformen und Montagejahre vorhanden. Bei den verbauten und noch vorhandenen Schienen dominieren jene vom Typ S 49. Bei

[4] https://www.berliner-bahnen.de/kleinbahnen/rsn/index.html; abgerufen am 06.02.2026


© 2026 TTK GMBH

den vorhandenen Schwellen handelt es sich größtenteils um Betonschwellen aus den 60er-Jahren. Angesichts der langen Liegedauer von mindestens 60 Jahren und den teilweise deutlich sichtbaren Beschädigungen ist bei den Betonschwellen davon auszugehen, dass die Schwellen vor der Einführung eines täglichen SPNV-Angebots gesamthaft zu erneuern sind. Entlang kurzer Abschnitte wurden anstatt von Betonschwellen abweichend Holzschwellen verbaut. Dies betrifft vor allem Streckenabschnitte in unmittelbarer Nähe zu Bahnübergängen. Aufgrund des sehr schlechten Zustands dieser Holzschwellen ist ebenfalls von der Notwendigkeit deren Erneuerung vor Einführung eines täglichen SPNV-Angebots auszugehen.

Vor allem nordwestlich des Bahnübergang Waldweg, welcher in den Lindenweg mündet, ist die Strecke stark von Vegetation durchsetzt. Hier ist ein Freischneiden bzw. eine Beseitigung der Vegetation erforderlich. Im Streckenabschnitt südöstlich des Bahnübergangs Waldweg scheint die Bahnstrecke von Vegetation bislang weitestgehend freigehalten worden zu sein. Am Boden befindet sich im ehemaligen Gleisbereich hier kaum bzw. keine Vegetation. Allerdings ragen inzwischen einige Bäume in das für eine aktiv genutzte Strecke erforderliche Lichtraumprofil hinein.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die Schienen und Schwellen zwischen der Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße und der Station Rathenow Nord für eine Reaktivierung der Bahnstrecke vollständig erneuert werden müssen. Außerdem ist darauf zu achten, dass bei der Sanierung die Entwässerung entlang der kompletten Strecke funktionsfähig ist.



Abbildung 5: Streckenabschnitt unmittelbar südlich des Bahnübergangs Buschstraße


© 2026 TTK GMBH




Abbildung 6: Stark von Vegetation durchsetzter Streckenabschnitt sowie beschädigte Schwellen in der Nähe des Bahnübergangs Ferchesarer Weg




Abbildung 7: Von Vegetation weitgehend freigehaltener Streckenabschnitt auf Höhe des Sportplatz Rathenow-Ost

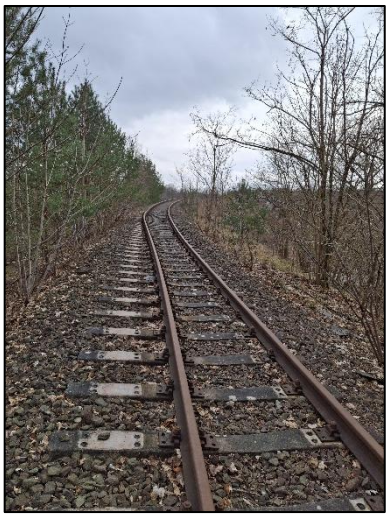



Abbildung 8: südlicher Gleisbogen mit unbefestigten Schienen sowie montierten Schienen zwischen den Eisenbahnüberführungen Stechower Landstraße und Bammer Landstraße


© 2026 TTK GMBH

### 2.5.3.2 Verkehrsstationen

| Name der Station | Lage der Station (Strecken-km) | Bahnhof/ Haltepunkt | Anzahl an Gleisen |
|---|---|---|---|
| **Rathenow** | 90,3 | Bahnhof | 11 |
| **Rathenow Nord** | 93,5 | Bahnhof | 2 |

Tabelle 2: Übersicht Verkehrsstationen (Quelle: TTK)

Im Folgenden wird der aktuelle Zustand der früheren Stationen entlang des Untersuchungsabschnitts kurz beschrieben und anhand von Fotos aufgezeigt:

#### Rathenow (km 90,3)

Der Bahnhof Rathenow befindet sich am südwestlichen Ende der Untersuchungsstrecke. Auf dem Gleis der Brandenburgischen Städtebahn im Bahnhof Rathenow (Strecke 6512) endet heute die Linie RB51 aus Brandenburg Hbf. Der entsprechende Bahnsteig liegt gut 40 m südlich des Mittelbahnsteigs am Streckengleis der Lehrter Bahn und ist über die Fußgängerunterführung mit diesem verbunden. Ein Aufzug sorgt außerdem für einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig. Gleis 3 ist, so wie die gesamte Strecke 6512 zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf, nicht elektrifiziert. Südlich von Gleis 3 befinden sich drei weitere Gleise, wobei sich am südlichsten Gleis auch eine Laderampe befindet.

Während der Mittelbahnsteig am Streckengleis der Lehrter Bahn über eine bauliche Länge von 300 m verfügt, besitzt der Zwischenbahnsteig an Gleis 3 eine bauliche Länge von 105 m, was den Vorgaben des Bahnsteiglängenkonzeptes für das Land Brandenburg entspricht. Gleis 3 ist sowohl in Fahrtrichtung West als auch in Fahrtrichtung Ost über Gleisverbindungen mit der Lehrter Bahn verbunden. Das südlich des Zwischenbahnsteigs gelegene Hauptgleis ist sicherungstechnisch aktuell so eingebunden, dass dieses aus Richtung Schönhausen erreichbar ist. Es besteht nur in Richtung Westen eine Verbindung zur Lehrter Bahn. In Fahrtrichtung Ost besteht von diesem Gleis hingegen keine direkte Verbindung zur Lehrter Bahn. Für Fahrten von/nach Rathenow Nord müsste eine Zugfahrstraße erst nachprojektiert werden.

Am Bahnhof Rathenow gibt es sowohl südlich als auch nördlich der Gleise jeweils eine große P+R-Anlage sowie überdachte Fahrradständer. Nördlich der Gleise, wo sich auch das Bahnhofsgebäude befindet, gibt es außerdem Fahrradboxen, welche gemietet werden können.


© 2026 TTK GMBH



Abbildung 9: Blick vom Bahnsteig an Gleis 3 in den Abgang zur Fußgängerunterführung sowie auf die alte Laderampe




Abbildung 10: Blick vom Bahnsteig an Gleis 3 in Richtung Westen mit einfahrendem Zug der Linie RB51 aus Brandenburg Hbf




Abbildung 11: Blick vom östlichen Ende des Bahnsteigs an Gleis 3 auf die Strecke in Richtung Rathenow Nord (rechtes Streckengleis)

### Rathenow Nord (km 93,5)

Der Bahnhof Rathenow Nord befindet sich direkt nördlich des Bahnübergangs Buschstraße. Von den ursprünglich zwei Gleisen sind heute nur noch die Reste eines Gleises erhalten. Das zweite Gleis wurde inzwischen vollständig zurückgebaut. Das Gelände rund um das frühere Bahnhofsgebäude befindet sich in Privatbesitz und ist eingezäunt.

Potenzialflächen für P+R bestehen auf dem heute eingezäunten Privatgelände westlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes sowie auf der Grünfläche südlich der Buschstraße.


© 2026 TTK GMBH



Abbildung 12: Blick auf das ehemalige Bahnhofsgebäude sowie die verbliebenen Reste des Streckengleises

**Fazit**

Insgesamt lässt sich festhalten, dass im Bahnhof Rathenow mit Gleis 3 noch ein Streckengleis der Strecke 6512 inklusive Bahnsteig und barrierefreiem Zugang vorhanden ist. Unter Einbeziehung des südlich des Bahnsteigs an Gleis 3 verlaufenden Hauptgleises (Gleis 909) wäre grundsätzlich eine Zugkreuzung einer nach Rathenow Nord verlängerten Linie RB51 denkbar, allerdings müsste hierfür ein zusätzlicher Bahnsteig am entsprechenden Gleis errichtet werden. Für Fahrten von bzw. nach Rathenow Nord muss außerdem eine Zugfahrstraße nachprojektiert werden.

Am ehemalige Bahnhof Rathenow Nord befinden sich nur noch Reste der ehemaligen Nutzung. Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist zwar noch vollständig erhalten, aber die Gleise wurden weitestgehend demontiert.

### 2.5.3.3 Bahnübergänge

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über alle ehemaligen Bahnübergänge der Reaktivierungsstrecke.

| Name des Bahnübergangs | Lage des Bahnübergangs (Strecken-km) | Ort | Art des Bahnübergangs | Technische Sicherung im Bestand |
|---|---|---|---|---|
| Waldweg | 92,60 | Rathenow | Waldweg | keine |
| Ferchesarer Weg | 92,91 | Rathenow | Gemeindestraße | keine |
| Buschstraße | 93,51 | Rathenow | Gemeindestraße | keine |

Tabelle 3: Übersicht über die Bahnübergänge im Bestand (Quelle: TTK)


© 2026 TTK GMBH

Insgesamt gibt es im untersuchten Streckenabschnitt im Bestand drei Bahnübergänge. Über eine technische Sicherung verfügt dabei keiner der Bahnübergänge. Es gibt entlang der Strecke einen Wanderweg. Von diesem aus zweigen immer wieder kleine, die Bahnstrecke kreuzende, Pfadspuren ab. Diese inoffiziellen Fußwege stellen keine Bahnübergänge im rechtlichen Sinne dar und sind rein informatorisch dargestellt.



Abbildung 13: inoffizieller Fußweg bei km 92,39 (wird als Abkürzung zwischen NORMA Filiale / Gesamtschule Bruno H. Bürgel und dem Wohngebiet am Lindenweg genutzt) ohne Sicherung



Abbildung 14: ehemaliger Bahnübergang Waldweg bei km 92,60 ohne Sicherung


© 2026 TTK GMBH



Abbildung 15: inoffizieller Fußweg bei km 92,76 ohne Sicherung



Abbildung 16: ehemaliger Bahnübergang Ferchesarer Weg ohne Sicherung


© 2026 TTK GMBH



Abbildung 17: ehemaliger Bahnübergang Buschstraße ohne Sicherung

### 2.5.3.4 Ingenieurbauwerke

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über alle Ingenieurbauwerke der Reaktivierungsstrecke.

| **Übersicht der Ingenieurbauwerke auf der Strecke Werneuchen – Wriezen** | | |
|---|---|---|
| **Name des Ingenieurbauwerks** | **Lage des Ingenieurbauwerks** | **Art des Ingenieurbauwerks** |
| Straßenüberführung B188 Viertellandsweg | km 90,95 | Straßenüberführung |
| Eisenbahnüberführung Lehrter Bahn | km 91,40 | Eisenbahnüberführung |
| Eisenbahnüberführung Bammer Landstraße | km 91,54 | Eisenbahnüberführung |
| Eisenbahnüberführung B188 Stechower Landstraße | km 91,78 | Eisenbahnüberführung |
| Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost | km 92,00 | Eisenbahnüberführung |

Tabelle 4: Übersicht über die Ingenieurbauwerke im Bestand

Die Ingenieurbauwerke werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie auf ihren optischen Zustand geprüft. Für eine detaillierte Aussage über eine Weiterverwendung der Ingenieurbauwerke im Rahmen des Reaktivierungsvorhabens ist in späterer Planung eine Bauwerksprüfung erforderlich.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord gibt es insgesamt fünf Ingenieurbauwerke. Diese liegen dabei zwischen dem Beginn und dem Ende des Gleisbogens im südöstlichen Abschnitt der Strecke.


© 2026 TTK GMBH

Die Straßenüberführung B188 Viertellandsweg wurde im Zuge des Baus der Ortsumgehung von Rathenow im Jahr 2006 errichtet. Die Ortsumgehung Rathenow wurde schließlich im Jahr 2010 fertiggestellt. Die Straßenüberführung B188 Viertellandsweg befindet sich aufgrund ihres geringen Alters noch in einem sehr guten Zustand.

Die Eisenbahnüberführung über die Lehrter Bahn befindet sich, entsprechend der Analyse einer aktuellen Führerstandsmitfahrt auf der Schnellfahrstrecke Oebisfelde – Berlin-Spandau, optisch in einem guten Zustand. Mit dem Bau der Schnellfahrstrecke Oebisfelde – Spandau wurde hier Mitte der 1990er-Jahre ein Ersatzneubau errichtet.



Abbildung 18: Blick von der Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße

Die Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße befindet sich optisch in einem sehr guten Zustand. Wie bei der Eisenbahnüberführung über die Lehrter Bahn wurde auch die Eisenbahnüberführung über die Bammer Landstraße mit dem Bau der Schnellfahrstrecke Oebisfelde – Spandau Mitte der 1990er-Jahre ein Ersatzneubau errichtet.



Abbildung 19: Eisenbahnüberführung B188 Stechower Landstraße


© 2026 TTK GMBH

Die Eisenbahnüberführung über die B188 Stechower Landstraße befindet sich optisch in einem guten Zustand. Risse oder Abplatzungen sind keine auszumachen.



Abbildung 20: Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost

Die Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Einige Backsteine sind herausgebrochen und es sind Risse in den Widerlagern der Eisenbahnüberführung auszumachen. Die herausgebrochenen Backsteine könnten die Folge einer Durchfeuchtung des Bauwerks sein, was auf ein Abdichtungsproblem zwischen dem Erdkörper, dem innenliegenden Filtersteinmaterial und dem Sichtmauerwerk schließen lässt. Es ist daher davon auszugehen, dass Witterungseinflüsse und die Vegetation der Bausubstanz der Eisenbahnüberführung zugesetzt haben.

### 2.5.3.5 Leit- und Sicherungstechnik

Die frühere Stellwerksinfrastruktur befindet sich nordwestlich des Bahnhof Rathenow in einem nicht mehr nutzbaren Zustand. Hier wäre ein Neubau der gegebenenfalls erforderlichen Stellwerkstechnik bzw. der entsprechenden Infrastruktur erforderlich. Da Rathenow Nord zukünftig nicht mehr als Bahnhof, sondern ausschließlich als Haltepunkt ausgeführt wird, an welchem die Züge wenden, muss die ehemals vorhandene LST nicht vollständig neu errichtet werden. Der Bf. Rathenow verfügt hingegen über eine vollständig nutzbare sicherungstechnische Ausrüstung, wodurch hier keiner bzw. maximal ein geringer Anpassungsbedarf besteht.


© 2026 TTK GMBH



Abbildung 21: Reste eines Signals am Beginn des Gleisbogens in Richtung Bahnhof Rathenow


© 2026 TTK GMBH

# 3 Aktualisierung der Potenzialuntersuchung

## 3.1 Hintergrund und Ziel

Ein zentrales Ergebnis der im Auftrag des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg in 2021/2022 durchgeführten mehrstufigen Potenzialuntersuchung[5] war eine Auswahl von Bahnstrecken und -halten, die aufgrund ihres Verkehrsnachfragepotenzials im Einzugsbereich und des Infrastrukturzustands für eine Reaktivierung infrage kommen könnten. Zur integrierten Bewertung von Nutzen (v. a. Verkehrsnachfragepotenziale) und Aufwand (geschätzte Investitions- und Betriebskosten) der Reaktivierung wurde ein Nutzwertanalyseverfahren entwickelt und durchgeführt, das eine Reihe von Indikatoren mit Daten aus unterschiedlichen Quellen berücksichtigt, u. a. Verkehrsnachfragedaten in Form von Quelle-Ziel-Matrizen für das Prognosejahr 2030 aus dem Visum-Verkehrsmodell des VBB für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) (zur Methodik der Potenzialuntersuchung: siehe Anhang 1).

Zwischenzeitlich haben sich jedoch neue siedlungsstrukturelle Entwicklungen in den brandenburgischen Kommunen ergeben, die in der Potenzialanalyse aus 2021/2022 aufgrund des verwendeten Datenstandes keine Berücksichtigung finden konnten. In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird daher geprüft, wo im Bedarfsfall eine Aktualisierung der Potenzialuntersuchung aus den Jahren 2021/2022 erforderlich bzw. möglich ist. Diese neuen kleinräumigen Daten sollen auch dazu genutzt werden, um das zukünftige Verkehrsmodell, welches für die noch ausstehenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen verwendet wird, entsprechend zu aktualisieren und zu verfeinern. Ungeachtet dessen liegt der Fokus dieser Machbarkeitsstudie auf der (Über-) Prüfung der baulichen und betrieblichen Machbarkeit einer möglichen Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord für den SPNV.

## 3.2 Methodisches Vorgehen

### Einzugsbereich der Bahnstrecke (Untersuchungsgebiet)

Zur Untersuchung der Siedlungsflächenentwicklung im Bereich der Bahnstrecke wurde ein Erschließungskorridor definiert, welcher bereits in der Potenzialstudie 2021/2022 zugrunde gelegt worden war. Dieser Korridor ist insgesamt 6 km breit und erstreckt sich jeweils 3 km zu beiden Seiten der Gleise. Er bildet den näheren Einzugsbereich der Bahnstrecke und deckt damit einen großen Teil der Verkehrsnachfragepotenziale ab. In der Potenzialstudie 2021/2022 wurden für den Einzugsbereich Daten zur Quantifizierung von Indikatoren der Nutzwertanalyse ermittelt; dies betrifft die Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (anhand der Schulstandort) sowie Daten zur Bewertung des Freizeit- und Tourismuspotenzials. Ebenfalls ermittelt wurde die ungefähre Einwohnerzahl im Einzugsbereich, die nachrichtlich ausgewiesen wurde, aus methodischen Gründen jedoch nicht in die Nutzwertanalyse eingeflossen ist. In der vorliegenden Studie wurden diese Daten für den Einzugsbereich aktualisiert, was deren Vergleichbarkeit ermöglicht. Darüber hinaus wurde die kleinräumigen Siedlungsentwicklungen, die seit 2015[6] realisiert wurden oder die in Zukunft gesichert geplant sind, erfasst, um die Entwicklungsdynamik im Einzugsbereich zu charakterisieren.

Hinweis: Die Abschätzung zur Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenpotenziale aus kleinräumigen Siedlungsflächenentwicklungen im Untersuchungsgebiet sind nur nachrichtlich ausgewiesen und fließen nicht in die Aktualisierung der Potenzialuntersuchung 2021/2022 (s. Kapitel 3.5) ein. Die damit verbundene Einwohnerentwicklung ist in amtlichen Daten zur Bevölkerungsentwicklung, die zur Fortschreibung des Indikators „mittlere Streckenbelastung [Pkm/Strecken-km]" verwendet werden, bereits berücksichtigt (s. auch Abschnitt „Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor").

[5] PTV Transport Consult GmbH: Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten. Karlsruhe, 2022.
[6] Basisjahr der Einwohner- und Arbeitsplatzdaten im VBB-Verkehrsmodell 2018 war das Jahr 2014


© 2026 TTK GMBH

### Befragung von regionalen Akteurinnen und Akteuren zur kleinräumigen Siedlungsflächenentwicklung

Neben der Auswertung von aktuellen Statistiken und Prognosen zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in den betroffenen Kommunen erfolgte eine Befragung von kommunalen Vertreterinnen und Vertretern, größeren Betrieben, Unternehmen des kÖPNV und weiteren Akteuren im Einzugsbereich der Bahnstrecke. Der Fokus lag vor allem auf einer kleinräumigen Analyse der realisierten und geplanten Siedlungsflächenentwicklung (Gewerbe-/ Wohnbebauung, regional bedeutsame Einrichtungen usw.). Darüber hinaus wurden Aspekte zur bestehenden und – im Falle einer Reaktivierung – zukünftig denkbaren bzw. möglichen kÖPNV-Bedienung im Umfeld der Bahnstrecke ebenso erfasst wie die Erwartungen der befragten Akteure an die Reaktivierung oder gegebenenfalls bestehende Interessen, Ideen oder konkrete Pläne für eine anderweitige Nutzung der Bahnflächen.

### Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen für realisierte oder gesichert geplante Siedlungsflächenentwicklungen

Berücksichtigt wurden die von den Kommunen seit 2015 realisierten oder gesichert geplanten Siedlungsflächenentwicklungen (Wohnbau- und Gewerbeflächen) für den oben beschriebenen Untersuchungskorridor. Als gesichert geplant gelten hierbei Entwicklungen, für die beispielsweise ein rechtskräftiger Bebauungsplan (Satzungsbeschluss), andere Formen des Baurechts (z. B. Bebaubarkeit nach §§ 30, 34 oder 35 Baugesetzbuch) oder Finanzierungsvereinbarungen vorliegen, da gemäß einer Vorgabe des Fördermittelgebers nur solche in einer späteren Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt werden können. Bislang nicht konkretisierte Planungen, Siedlungsflächenausweisungen gemäß Flächennutzungsplan oder Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren wurden somit nicht aufgenommen.

Den berücksichtigten Siedlungsflächenentwicklungen wurde ein Potenzial an Einwohnern bzw. Beschäftigten zugewiesen, um den damit verbundenen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzuwachs abzuschätzen. Grundlage hierfür waren entsprechende Angaben der Kommunen zu Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, Angaben zum Flächenumgriff der Siedlungsentwicklung sowie Angaben zur Anzahl der realisierten bzw. geplanten Wohneinheiten, aus denen Personenzahlen abgeleitet werden können. Die hierfür benötigten Annahmen entstammen der Schrift „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV-Schrift 147)[7]:

- Abschätzung des Einwohnerzuwachses auf der Basis von Wohneinheiten: Laut der FGSV-Schrift 147 wird empfohlen, für Wohneinheiten, deren Größe nicht genau bekannt ist, eine durchschnittliche Wohnungsbelegungsziffer von 2,2 Personen je Wohnung anzunehmen. Die Belegungsziffer wurde einheitlich für alle in den Befragungen genannten und bereits realisierten oder gesichert geplanten Wohnbauvorhaben angesetzt.
- Abschätzung des Einwohnerzuwachses auf der Basis von Flächenangaben: Für Wohnbauflächen mit Angaben zur Flächengröße, aber ohne Kenntnis der Anzahl der geplanten Wohneinheiten, wurde gemäß der FGSV-Schrift 147 eine durchschnittliche Wohndichte von 75 Einwohnern pro Hektar angenommen. Dies entspricht dem Mittelwert der in der FGSV-Schrift empfohlenen Bandbreitewerten für Einfamilien- und Doppelhäuser, was der typischen Bebauung in den Siedlungsgebieten des Untersuchungsbereichs entspricht.

Für realisierte oder gesichert geplante Gewerbeflächen konnte die Kommune jeweils Angaben zur Anzahl der vorhandenen bzw. geplanten Arbeitsplätze machen, die übernommen wurden. Die FGSV-Schrift 147 wurde in diesem Fall nicht herangezogen.

[7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (Hg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. FGSV-Nr. 147. Ausgabe 2006, Stand 06/2010. Köln.


© 2026 TTK GMBH

Hinweis: Die Abschätzung zur Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenpotenziale aus kleinräumigen Siedlungsflächenentwicklungen im Untersuchungsgebiet sind nur nachrichtlich ausgewiesen und fließen nicht in die Aktualisierung der Potenzialuntersuchung 2021/2022 (s. Kapitel 3.5) ein. Die damit verbundene Einwohnerentwicklung ist in amtlichen Daten zur Bevölkerungsentwicklung, die zur Fortschreibung des Indikators „mittlere Streckenbelastung [Pkm/Strecken-km]" verwendet werden, bereits berücksichtigt (s. auch Abschnitt „Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor").

Für das in der Potenzialuntersuchung 2021/2022 angewendete Nutzwertverfahren zur Bewertung von Nutzen und Aufwand der untersuchten Strecken und Halte waren die in Tabelle 5 enthaltenen Indikatoren definiert und Werte ermittelt bzw. qualitative Einordnungen vorgenommen worden. Diese Werte bzw. Einordnungen waren im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren. Die Tabelle 5 enthält auch eine Übersicht zur jeweiligen Aktualisierungsmethodik und der verwendeten Datengrundlage. Im Anschluss an die Tabelle finden sich weitere Erläuterungen zur Aktualisierungsmethode. Die Ergebnisse der Aktualisierung finden sich in Kapitel 3.5.

| Indikator | Aktualisierungsmethode | Datengrundlage |
|---|---|---|
| **mittlere Streckenbelastung [Pkm/Strecken-km]** | Fortschreibungsfaktor gem. Bevölkerungsentwicklung | Potenzialuntersuchung 2021/2022, Prognosewert 2030 |
| **Einwohner im 3-km-Radius** | Auswertung d. Datengrundlage und Aktualisierung d. Indikatorwerte | Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht A I 4 – j / 23: Bevölkerungsentwicklung der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2023;<br>feinräumige Einwohnerverteilung gem. Zensus 2022 |
| **Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 [Personen]** | Auswertung d. Datengrundlage und Aktualisierung d. Indikatorwerte | Ministerium für Bildung, Jugend und Sport: Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2024/25 an Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft |
| **Freizeit- und Tourismuspotenzial [Kategorie]** | Abgleich und ggf. Aktualisierung der qualitativen Einordnung | Potenzialuntersuchung 2021/2022 |
| **touristische Kennzahlen (Anzahl Übernachtungsgäste, Anzahl Beherbergungsbetriebe)**<br>**(Anzahl Einrichtungen)** | Auswertung d. Datengrundlage und Aktualisierung d. Indikatorwerte | Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht G IV 9 - j /23: Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden 2023;<br>OpenStreetMap-Daten |
| **$CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]** | Fortschreibungsfaktor gem. Bevölkerungsentwicklung | Potenzialuntersuchung 2021/2022, Prognosewert 2030 |
| **Erreichbarkeit Zentraler Orte im Weiteren Metropolraum [Kategorie]** | Abgleich und ggf. Aktualisierung der qualitativen Einordnung | Potenzialuntersuchung 2021/2022 |
| **Stärkung Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland [Kategorie]** | Abgleich und ggf. Aktualisierung der qualitativen Einordnung | Potenzialuntersuchung 2021/2022 |


© 2026 TTK GMBH

| Indikator | Aktualisierungsmethode | Datengrundlage |
|---|---|---|
| **Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]** | gem. Kapitel 5 | Prüfung technische/betriebliche Machbarkeit |
| **Betriebskosten [Mio. EUR/a]** | gem. Kapitel 4 | Prüfung technische/betriebliche Machbarkeit |
| schwarze Schrift = bei der Nutzwertanalyse berücksichtigte Indikatoren in der Potenzialuntersuchung 2021/2022<br>graue Schrift = nachrichtliche Indikatoren, die nicht unmittelbar in die Potenzialanalyse eingehen | | |

Tabelle 5: Vorgehensweise bei der Aktualisierung der Indikatoren aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022

**Abgleich und ggf. Aktualisierung qualitativer Einordnungen**

Indikator: Freizeit- und Tourismuspotenzial [Kategorie]

Daten zu Anzahl und Lage von Beherbergungsbetrieben sowie von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im Untersuchungsbereich wurden aus OpenStreetMap-Daten ermittelt und mit den Daten aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022 abgeglichen. Die Anzahl der Übernachtungsgäste wurde analog dem Vorgehen in der Potenzialuntersuchung 2021/2022 anhand einer durchschnittlichen Gästezahl je Beherbergungsbetrieb und der jeweiligen Anzahl der Beherbergungsbetriebe im Untersuchungsbereich ermittelt. Grundlage waren Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg für das Jahr 2023.

Indikatoren: Erreichbarkeit Zentraler Orte im Weiteren Metropolraum [Kategorie]
Stärkung Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland [Kategorie]

Die Klassifizierung der Zentralen Orte sowie der Flächenumgriff für den Gestaltungsraum Siedlung im aktuell gültigen Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)[8] hat sich seit der Potenzialuntersuchung 2021/2022 nicht verändert. Für beide Indikatoren waren daher keine Anpassungen der Kategorien erforderlich.

**Aktualisierung auf Basis neuer Datengrundlagen**

Indikator: Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 [Personen]

Für die Aktualisierung der Schülerzahlen ab Jahrgangsstufe 7 lagen Daten des Ministeriums für Jugend, Bildung und Sport zur Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2024/2025 an Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft nach Landkreisen und kreisfreien Städten, Schulen und Schulstufen für den Stichtag 02.09.2024 vor. Die Daten ließen sich den Standorten der weiterführenden Schulen zuordnen; die Anzahl der Schülerinnen und Schüler ab Klasse 7 wurde über alle Schulen innerhalb des Untersuchungsbereichs aufsummiert.

Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 bis 7 sowie Kita-Kinder wurden bei der Potenzialuntersuchung 2021/2022 nicht berücksichtigt, da für diese in der Regel eine Busbeförderung eingerichtet ist, so dass die Wahrscheinlichkeit, dass der SPNV für Wege zur bzw. von der Schule/Kita genutzt wird, entsprechend gering ist.

Indikatoren: Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]
Betriebskosten [Mio. EUR/a]

[8] https://www.landesrecht.brandenburg.de/dislservice/public/disl/dokumente/8141/dokument/13662:
Z 3.1 Zentralörtliche Gliederung und Z 5.6 Schwerpunkte der Wohnsiedlungsflächenentwicklung (Gestaltungsraum Siedlung)


© 2026 TTK GMBH

Die aktuellen Ergebnisse zu den Investitionskosten (Infrastrukturaufwand) (siehe Kapitel 5) und den jährlichen Betriebskosten (siehe Kapitel 4) entsprechend der Prüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit der Streckenreaktivierung wurden übernommen.

**Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor**

Indikatoren: mittlere Streckenbelastung [Pkm/Strecken-km]
$CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]

In der Potenzialanalyse 2021/2022 wurden die Werte für die mittlere Streckenbelastung und das $CO_2$-Einsparungspotenzial im Jahr 2030 mit Daten der Verkehrsnachfragematrix für das Jahr 2030 aus dem VBB-Verkehrsmodells 2018 bzw. einer analog hierzu auf das Jahr 2030 hochgerechneten MIV-Matrix aus der deutschlandweiten Datenplattform PTV-Validate ermittelt. Außerhalb der Metropole Berlin hat das VBB-Verkehrsmodell eine eher grobe Verkehrszellenstruktur. Kleinräumige Verkehrsverflechtungen lassen sich daher nur eingeschränkt abbilden. In Räumen mit kurzen Abständen zwischen SPNV-Stationen erschwert dies eine korrekte Zuordnung des Nachfragepotenzials zu den Stationen der Reaktivierungsstrecke und beeinflusst damit die mittlere Streckenbelastung. Eine differenzierte Ermittlung der mittleren Streckenbelastung im Rahmen einer späteren Nutzen-Kosten-Untersuchung kann daher unter Umständen zu anderen Ergebnissen kommen.

Darüber hinaus beruht die der ÖPNV-Nachfragematrix 2030 im VBB-Verkehrsmodell 2018 zugrundeliegende Einwohnerprognose für 2030 auf der Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030 des Landesamts für Bauen und Verkehr aus dem Jahr 2015[9]. Basisjahr der Einwohner- und Beschäftigtendaten im VBB-Verkehrsmodell 2018 ist somit das Jahr 2014. Grundlage für die Abschätzung des $CO_2$-Einsparungspotenzials im Jahr 2030 war hingegen eine MIV-Matrix aus der deutschlandweiten Datenplattform PTV-Validate (Stand: 2020), die auf Basis von Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung ebenfalls auf das Jahr 2030 hochgerechnet wurde.Ein neues Verkehrsmodell mit aktuellen Einwohner- und Beschäftigtendaten bzw. Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung stand für die Aktualisierung der o. g. Indikatoren nicht zur Verfügung. Zudem wurde der Prognosehorizont in der vorliegenden Machbarkeitsstudie vom Jahr 2030 auf das Jahr 2040 verschoben, um den langen Planungs- und Umsetzungszeiträumen bei Bauvorhaben im Schienenverkehr Rechnung zu tragen. Um dennoch eine Aktualisierung der o. g. Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/2022 durchführen zu können, war ein Fortschreibungsfaktor zu ermitteln, der die bereits realisierte Bevölkerungsentwicklung im Land Brandenburg ebenso berücksichtigt wie aktuelle Prognosen zur weiteren Entwicklung bis 2040. Diesem Fortschreibungsfaktor liegt die vereinfachende Annahme zugrunde, dass sich die Verkehrsnachfrage und somit auch die Verkehrsleistungen im ÖPNV und MIV proportional zur Bevölkerungszahl entwickelt. Die mittleren Wegelängen und die Verkehrsmittelwahl blieben bei dieser Annahme unverändert.

Der Fortschreibungsfaktor für die Bevölkerungsentwicklung in den Zeiträumen 2014 bis 2023 (realisierte Entwicklung), 2023 bis 2030 (Mittelfristprognose) und 2030 bis 2040 (Langfristprognose) muss daher folgende Aspekte berücksichtigen:

- Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2023: Um die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung der Kommunen im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen, wurde die Einwohnerzahlen des Jahres 2023 als neuer Ausgangspunkt bei der Bevölkerungsfortschreibung für die Zeithorizonte 2030 bzw. 2040 festgelegt. Die amtlich gemeldeten Einwohnerzahlen im Jahr 2023 weichen in der Regel von den für 2023 prognostizierten Einwohnerzahlen ab, die das Landesamt für Bauen und Verkehr im Jahr 2015 in seiner Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030 ausgewiesen hat.
- Bevölkerungsentwicklung 2023 bis 2030: Zur Abschätzung der weiteren Einwohnerentwicklung wurde zunächst die aktuelle Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 des Landesamts für

[9] Landesamt für Bauen und Verkehr: Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030 – Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten, 2015.


© 2026 TTK GMBH

Bauen und Verkehr aus dem Jahr 2021[10] mit dem Basisjahr 2019 verwendet. Diese weist Einwohner-Prognosewerte für das Jahr 2030 auf Ebene der kreisfreien Städte, Ämter und amtsfreien Gemeinden aus. Unter der Annahme, dass die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 linear verläuft, wurde die Veränderungsrate der Bevölkerungszahl im Zeitraum 2019 bis 2030 verwendet, um ausgehend von der amtlichen Einwohnerzahl der Ämter und amtsfreien Gemeinden im Jahr 2023 im Untersuchungsbereich einen neuen Einwohner-Prognosewert für das Jahr 2030 zu berechnen. Dieser neue Wert weicht in der Regel von dem im VBB-Verkehrsmodell 2018 enthaltenen Einwohner-Prognosewert für das Jahr 2030 ab.

- Bevölkerungsentwicklung 2030 bis 2040: Da für den Zeitraum 2030 bis 2040 noch keine Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamts für Bauen und Verkehr auf kommunaler Ebene vorliegt, wurde die Bevölkerungsprognose aus der Raumordnungsprognose 2045 des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)11 verwendet. Diese weist u. a. Einwohner-Prognosewerte für die Zeithorizonte 2030 und 2040 aus, allerdings nur für die Landkreise bzw. kreisfreien Städte in Deutschland. Auf Ebene dieser Gebietskörperschaften gibt es somit Veränderungsraten für die voraussichtliche Einwohnerentwicklung im Zeitraum 2030 bis 2040. Da entsprechende Werte auf Gemeindeebene nicht vorliegen, wurde vereinfachend diese Einwohnerentwicklung einheitlich auch für die jeweiligen kreisangehörigen Ämter und amtsfreien Gemeinden eines Landkreises angesetzt (lineare Einwohnerprojektion). Somit wurde nicht nach wachsenden und schrumpfenden Kommunen innerhalb eines Landkreises oder nach kleinräumigen Entwicklungen innerhalb der Gemeinden unterschieden. Ausgehend vom neuen Einwohner-Prognosewert für 2030 war damit für die Kommunen im Einzugsbereich der Bahnstrecke eine Abschätzung der ungefähren Einwohnerzahl im Jahr 2040 möglich.

Die Veränderungsrate der Einwohner-Prognosewerte 2040 zum Prognosewert 2030 aus der Potenzialanalyse 2021/2022 liefert damit die Grundlage für den benötigten Fortschreibungsfaktor der Indikatorwerte. Zu berücksichtigen ist, dass der Einfluss, den einzelne Kommunen an der Einwohnerentwicklung im Untersuchungsbereich haben, abhängig davon ist, wie hoch ihr Anteil an der Einwohnerzahl des Untersuchungsbereichs ist. Daher erfolgte eine Gewichtung der spezifischen Einwohner-Veränderungsraten der Kommunen proportional zu dem Anteil, den diese im Jahr 2023 an der Einwohnerzahl aller Kommunen im Einzugsbereich der Bahnstrecke hatten. Der benötigte Fortschreibungsfaktor für beide Indikatorwerte entspricht somit dem Mittelwert der einwohnergewichteten Veränderungsraten der amts- bzw. gemeindespezifischen Einwohner-Prognosewerte 2040 zu 2030 (alt) der jeweils relevanten Kommunen.

Die nachfolgende Beispielrechnung soll die oben beschriebene Vorgehensweise veranschaulichen.

[10] Landesamt für Bauen und Verkehr: Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 – Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten, 2021.
[11] Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Raumordnungsprognose 2045 – Bevölkerungsprognose. Bonn, 2024.


© 2026 TTK GMBH

Beispiel: Ermittlung des Fortschreibungsfaktors am Beispiel des Amts Barnim-Oderbruch:

| Raumstrukturgröße | Gebiet | Status | Datenquelle | Wert |
|---|---|---|---|---|
| EW 2014 | Amt | Ist | Amt für Statistik Berlin/Brandenburg | 6:485 |
| EW 2030 (ALT) | Amt | Prognose | LBV (2015) für den Zeitraum 2014 – 2030 | 5.498 |
| EW-Entwicklung 2019 - 2030 | Landkreis | Prognose | LBV (2021) für den Zeitraum 2019 – 2030 | +2,1 % |
| EW-Entwicklung 2019 - 2030 | Amt | Prognose | LBV (2021) für den Zeitraum 2019 – 2030 | -2,7 % |
| EW 2023 | Amt | Ist | Amt für Statistik Berlin/Brandenburg | 6.973 |
| EW-Entwicklung 2023 - 2030 | Amt | Prognose | PTV auf Basis LBV (2021) für den Zeitraum 2019 – 2030 | -1,7 % |
| EW 2030 (NEU) | Amt | Prognose | PTV auf Basis EW 2023 und EW-Entwicklung 2023 – 2030 | 6.853 |
| EW-Entwicklung 2030 (NEU) zu 2030 (ALT) | Amt | Prognose | | +24,6 % |
| EW-Entwicklung 2030 - 2040 | Landkreis | Prognose | BBSR (2024) für den Zeitraum 2030 – 2040 | -0,5 % |
| EW-Entwicklung 2030 - 2040 | Amt | Prognose | Annahme PTV auf Basis BBSR (2024) | -0,5 % |
| EW 2040 | Amt | Projektion* | PTV auf Basis BBSR (2024) | 6.819 |
| EW-Entwicklung 2040 zu 2030 (ALT) | Amt | Prognose | | +24,0 % |
| * Einwohnerprojektion = vereinfachte, räumlich und demografisch undifferenzierte Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung | | | | |

→ ungewichteter ämterspezifischer Einwohner-Entwicklungsrate 2040 zu 2030 (ALT) = +24,0 %

Wichtung: 24,6 % (= Anteil des Amts Barnim-Oderbruch an allen Einwohnern der Kommunen im Einzugsbereich der Strecke in 2023)

Indikatoren: $CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]

Vereinfachend wurde angenommen, dass sich die für die Potenzialuntersuchung 2021/2022 mit dem VBB-Verkehrsmodells 2018 ermittelten verkehrsmittelspezifischen Verkehrsleistungen nur aufgrund der oben beschriebenen Projektion der Einwohnerentwicklung verändern, die durchschnittlichen Wegelängen und die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) hingegen bis zum Jahr 2040 konstant bleiben. Als durchschnittlicher Schadstoffausstoß beim Indikator „$CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]" wurde der in der Standardisierten Bewertungen[12] verwendete Wert von 127 Gramm $CO_2$ pro gefahrenem Pkw-Kilometer angesetzt, welcher üblicherweise auch für Projekte mit Umsetzungshorizont nach 2030 angewendet wird. Dies entspricht dem Vorgehen in der Potenzialuntersuchung 2021/2022, weshalb keine Anpassung des Fortschreibungsfaktors erforderlich war.

## 3.3 Siedlungsstrukturelle Entwicklung im Untersuchungsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Hinweis: Die Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenpotenziale aus kleinräumigen Siedlungsflächenentwicklungen im 3-km-Einzugsbereich der Bahnstrecke sind nur nachrichtlich ausgewiesen und fließen nicht unmittelbar in die Aktualisierung der Potenzialuntersuchung 2021/22 ein (s. Kapitel 3.2).

### 3.3.1 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Die Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord erschließt die Kernstadt von Rathenow – hier vor allem den östlichen Bereich – einschließlich der Wohnplätze Neu Friedrichsdorf, Waldsiedlung und Nordsiedlung sowie den Ortsteil Göttlin-Neue. In der Stadt Rathenow lebten im Jahr 2023 rd. 24.900 Einwohner und rd. 8.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte hatten hier ihren Arbeitsplatz (s. Tabelle 6).

[12] Intraplan Consult GmbH / Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr – Version 2016+. Verfahrensanleitung, Stand 03/2023.


© 2026 TTK GMBH

Bei Berücksichtigung des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow als südlichem, aktuell vom SPNV bedienten Streckenendpunkt (s. Abbildung 22), entfielen rd. 21.900 Einwohner auf das Untersuchungsgebiet; ohne Berücksichtigung des Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow waren es rd. 970 Einwohner. Daten zur kleinräumigen Verteilung der Arbeitsplätze in den Gemeindegebieten und somit auch im Untersuchungsgebiet der Bahnstrecke liegen nicht vor.

| Gemeinde | Amt | Einwohner Gemeinde 2023 | Einwohner im 3-km-EZB 2023 | | sv-pflichtig Beschäftigte Gemeinde 2023 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | mit EZB d. Endpunkte | ohne EZB d. Endpunkte | |
| Stadt Rathenow | amtsfrei | 24.918 | 21.935 | 970 | 8.759 |

Quellen:
Einwohner: Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht A I 4 – j / 23, A V 2 – j / 23 – Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2023
Statistisches Bundesamt (Hg.): Ergebnisse des Zensus 2022 – Bevölkerungszahlen in Gitterzellen (100 m)
sv-pflichtig Beschäftigte: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten der sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, Stichtag: 30.6.2023

Tabelle 6: Einwohner und sv-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsplatz in Gemeinden des Untersuchungsgebiets in 2023

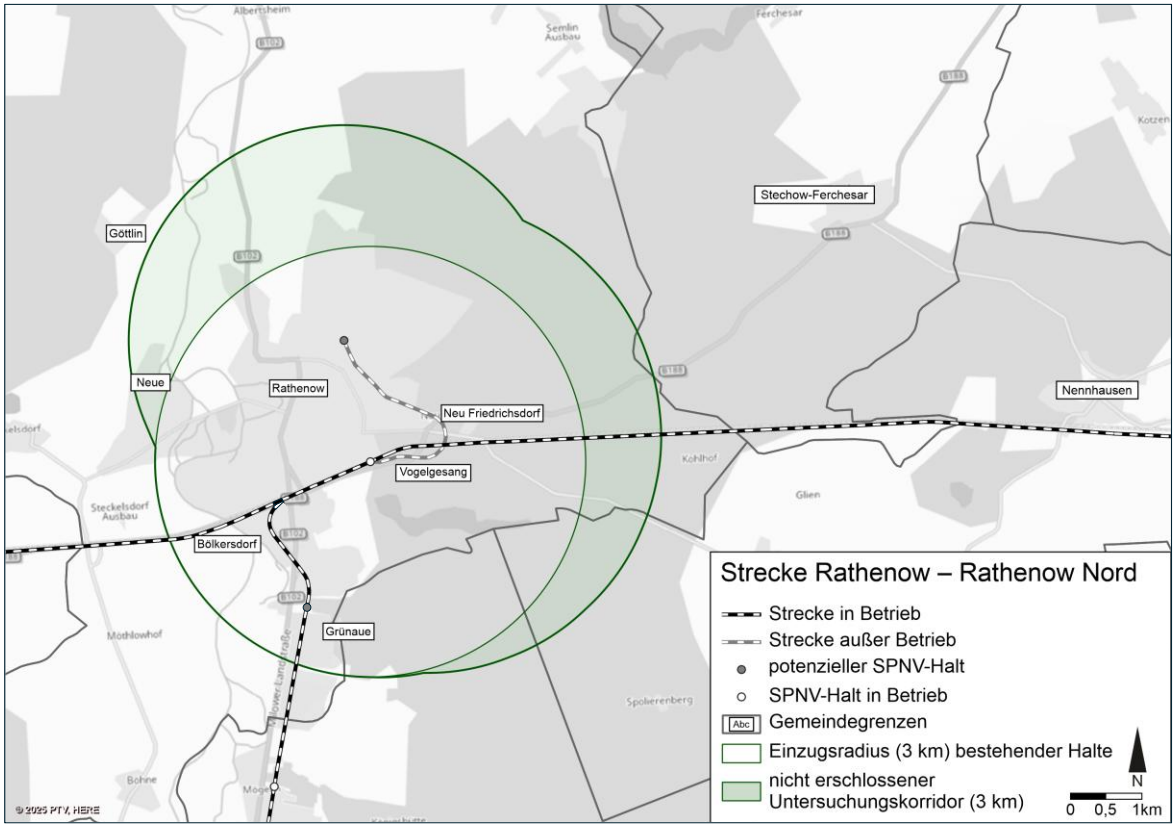



Abbildung 22: Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord

## 3.3.2 Siedlungsstrukturpolitische Rahmenbedingungen

Die Funktionszuweisungen im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung sowie die Festlegung der zukünftigen Siedlungsentwicklung erfolgt im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR).

Entsprechend dem aktuell gültigen LEP HR aus dem Jahr 2019 übernimmt die Stadt Rathenow die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums. In der Potenzialuntersuchung 2021/2022 erfolgte daher die Einstufung beim Bewertungskriterium „Erreichbarkeit Zentraler Orte im Weiteren Metropolenraum" mit 1 (s. Kapitel 3.5). Aufgrund ihrer Funktion als Mittelzentrum weist der LEP HR (Anhang 1) gemäß Ziffer Z 5.6 Absatz 2 die Stadt Rathenow als einen Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen im Weiteren Metropolenraum aus. Ein solcher „Schwerpunkt" sieht verdichtete Strukturen mit urbaner und suburbaner Prägung entlang der radialen Schienenverkehrsverbindungen vor („Siedlungsstern"). Hier ist eine quantitativ uneingeschränkte Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen über die Eigenentwicklung hinaus möglich.

## 3.3.3 Entwicklungen im Zeitraum 2015 – 2023

### Einwohnerentwicklung

Die Abschätzung der Personenverkehrsleistung im Jahr 2030 für die Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord, die der Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten im Land Brandenburg von 2021/2022 zugrunde liegt, erfolgte mithilfe der im Verkehrsmodell des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg enthaltenen Verkehrsnachfrageprognose für das Jahr 2030. Diese basiert auf dem Bevölkerungsstand des Jahres 2015 und berücksichtigt u. a. die Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamts für Bauen und Verkehr für den Zeitraum 2014 bis 2030[13]. Ausgehend von 24.164 Einwohnern im Jahr 2013 prognostizierte diese für die Stadt Rathenow einen Einwohnerrückgang von -12,5 % bis zum Jahr 2030. Tatsächlich verzeichnete die Bevölkerung in Rathenow mit 24.387 Einwohnern im Jahr 2015 und 25.055 Einwohnern im Jahr 2023 jedoch einen leichten Zuwachs.[14]

Nach Angaben der Stadtverwaltung wurde im Untersuchungsgebiet der Bahnstrecke in den Jahren 2015 bis 2023 zusätzlicher Wohnraum für rd. 2.000 Einwohner geschaffen (s. Tabelle 7). Daten, inwieweit dieser Einwohnerzuwachs durch Einwohnerverluste im Wohnbaubestand ausgeglichen wurde, lagen nicht vor. Da weite Bereiche der Kernstadt Rathenow jedoch bereits über den Bahnhof Rathenow erschlossen sind, würden bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke bis Rathenow Nord nur sehr begrenzte zusätzliche Nachfragepotenziale erschlossen werden.

[13] Landesamt für Bauen und Verkehr: Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030. Hoppegarten, 2015.
[14] Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht A I 4 – j / 13 bzw. 15 bzw. 23, A V 2 – j / 13 bzw. 15 bzw. 23 – Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2013 bzw. 2015 bzw. 2023


© 2026 TTK GMBH

| Gemeinde | Ortsteile im 3-km-EZB | wohnbaubedingtes Einwohnersaldo 2015 – 2023 |
|---|---|---|
| Stadt Rathenow | Kernstadt einschl. Wohnplätze Neu Friedrichsdorf, Waldsiedlung und Nordsiedlung sowie Ortsteil Göttlin-Neue innerhalb des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow | +1.648 |
| Stadt Rathenow | Kernstadt einschl. Wohnplätze Neu Friedrichsdorf, Waldsiedlung und Nordsiedlung sowie Ortsteil Göttlin-Neue außerhalb des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow | +314 |
| **GESAMT** | | **+1.963** |

Quellen:
Angaben der Stadt Rathenow zur Wohnbauentwicklung im 3-km-Einzugsbereich der Bahnstrecke
Annahmen zur räumlichen Verteilung der insgesamt im Stadtgebiet im Zeitraum 2015 bis 2023 entstandenen Wohneinheiten in Ein- und Mehrfamilienhäusern:
- 70 % im 3-km-Einzugsbereich Bf. Rathenow (= bereits erschlossen)
- 20 % außerhalb 3-km-Einzugsbereich Bf. Rathenow, aber im 3-km-Einzugsbereich der Bahnstrecke (= zusätzlich erschlossen),
- 10 % außerhalb des 3-km-Einzugsbereichs er Bahnstrecke (= nicht erschlossen)

Tabelle 7: Wohnbaubedingte Einwohnerentwicklung 2015 – 2023 im Untersuchungsgebiet

## Beschäftigtenentwicklung

Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit war die Beschäftigtenentwicklung in der Stadt Rathenow im Zeitraum 2015 bis 2023 relativ stabil. So ging die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 9.247 im Jahr 2015 auf 8.759 im Jahr 2023 zurück (rd. -5 %).[15] Zur Entwicklung der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet lagen der Stadtverwaltung Rathenow keine Daten für den Zeitraum 2015 bis 2023 vor.

Mit der Firma Milcafea in der Cafeastraße liegt ein größerer Gewerbestandort unmittelbar an der Reaktivierungsstrecke. Das Unternehmen beschäftigte im Jahr 2025 rd. 140 Mitarbeitenden und zählt damit bereits zu den größeren Arbeitgebern in Rathenow.

## Regional bedeutsame Einrichtungen

In ihrer Funktion als Mittelzentrum verfügt die Stadt Rathenow über eine Reihe von regional bedeutsamen Einrichtungen, z. B. (Nah-) Versorgungseinrichtungen, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen mit entsprechendem Kunden- bzw. Besucherpotenzial. Die Ausstattung mit Einrichtungen in diesen Bereichen war im Zeitraum 2015 bis 2023 weitgehend stabil. Daten zu Kunden- bzw. Besucherzahlen lagen nicht vor.

Mit dem Friedrich-Ludwig-Jahn Gymnasium und der Gesamtschule Bruno H. Bürgel liegen zwei weiterführende Schulen unmittelbar an der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord. Beide Schulstandorte könnten bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr einen deutlich kürzeren Zugang zum SPNV bekommen, wenn ein SPNV-Halt in unmittelbarer Nähe der Schulstandorte eingerichtet würde.

[15] Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, Stichtag: 30.06.15 und 30.06.23. Nürnberg.


© 2026 TTK GMBH

### Freizeit- und Tourismusziele

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Stadt Rathenow; er trägt zur regionalen Wertschöpfung bei, schafft Arbeitsplätze und stärkt das lokale Gewerbe. Wichtige touristische Ziele in Rathenow sind der Bismarckturm (> 600 Besuchende in 2023) und der Optikpark Rathenow (68.500 Besucher im Jahr 2023, davon 6.500 Besuchende der Parkweihnacht).

Nach Angaben des Statistischen Amts Berlin-Brandenburg ist die Zahl der Übernachtungsgäste in der Stadt Rathenow von 32.447 im Jahr 2015 um -39 % auf 19.915 Übernachtungsgäste im Jahr 2023 eingebrochen.[16] Allerdings ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2015 die Landesgartenschau in Rathenow stattfand, die für ein ungewöhnlich hohes Gästeaufkommen gesorgt hatte.

## 3.3.4 Gesicherte Entwicklungen ab 2024

### Einwohnerentwicklung

In den kommenden Jahren plant die Stadt Rathenow die Entwicklung von weiteren Wohnbauflächen mit rd. 540 Wohneinheiten bzw. hat mit deren Realisierung teilweise bereits begonnen. Sofern diese als gesichert geplante Siedlungsflächenentwicklungen eingestuft werden konnten (s. Kapitel 3.2), ist die Realisierung wahrscheinlich und eine Berücksichtigung bei der Aktualisierung der Potenzialuntersuchung möglich. Rd. 500 der 540 Wohneinheiten liegen zwar im Untersuchungsgebiet, zugleich jedoch auch innerhalb des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow; eine Erschließung durch den SPNV ist damit bereits gegeben. Einige dieser Wohnbauvorhaben würden jedoch über einen SPNV-Halt am Ende der Bahnstrecke in Rathenow Nord einen deutlich kürzeren Zugang zum SPNV bekommen, wie z. B. die ehemalige Kaserne im Norden von Rathenow, was die Verkehrsmittelwahl der zukünftigen Bewohner vermutlich zugunsten des SPNV beeinflussen würde.

Weitere rd. 40 – 50 geplante Wohneinheiten liegen ebenfalls innerhalb des Untersuchungsgebiets, fallen jedoch nicht mehr in den 3-km-Einzugsbereich des Bahnhofs Rathenow und ließen sich bei einer Streckenreaktivierung neu mit dem SPNV erschließen. Hieraus ergibt sich ein mittel- bis langfristiges Potenzial von rd. 1.100 zusätzlichen Einwohnern, die sich auch über den bestehenden Bahnhof Rathenow erschließen ließen, und weiteren 100 Einwohnern, über bei Reaktivierung der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord neu für den SPNV erschlossen würden (s. Tabelle 8). Hinzu kommen begrenzte, derzeit nicht quantifizierbare Nachverdichtungen in bereits bestehenden Wohngebieten.

[16] Einwohner: Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht G IV 9 - j /15 – Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden 2015 und Statistischer Bericht G IV 9 - j /23 – Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden 2023


© 2026 TTK GMBH

| Gemeinde | Ortsteil | wohnbaubedingter Einwohnerzuwachs ab 2024 |
|---|---|---|
| Stadt Rathenow | Kernstadt einschl. Wohnplätze Neu Friedrichsdorf, Waldsiedlung und Nordsiedlung sowie Ortsteil Göttlin-Neue innerhalb des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow | +1.100 |
| Stadt Rathenow | Kernstadt einschl. Wohnplätze Neu Friedrichsdorf, Waldsiedlung und Nordsiedlung sowie Ortsteil Göttlin-Neue außerhalb des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow | +100 |
| **GESAMT** | | **+1.200** |

Tabelle 8: Geschätzter Einwohnerzuwachs im Untersuchungsgebiet ab 2024 aufgrund von gesicherten Wohnbauentwicklungen

### Beschäftigtenentwicklung

Neben der Wohnbauflächenentwicklung ist die Stadt Rathenow auch um weitere Gewerbeansiedlungen bemüht, vornehmlich jedoch in den Gewerbegebieten südlich der Bahnstrecke Hannover – Berlin, die nicht unmittelbar von einer reaktivierten Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord profitieren würden. Gesicherte Planungen lagen zum Bearbeitungszeitpunkt dieser Studie jedoch nicht vor.

Eine Erweiterung der Firma Milcafea in der Cafeastraße in Richtung der Kopernikusstraße ist bereits bauplanungsrechtlich durch den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Milcafea" abgesichert. Derzeit ist jedoch weder eine Realisierungszeitpunkt bekannt noch die Anzahl der mit der Betriebserweiterung verbundenen Arbeitsplätze.

### Regional bedeutsame Einrichtungen

Hinsichtlich regional bedeutsamer Einrichtungen verfolgen die Stadt Rathenow oder andere Akteure derzeit keine konkreten Pläne für die Erweiterung von bestehenden oder den Bau neuer Einrichtungen. Bei den wichtigen weiterführenden Schulen (Friedrich-Ludwig-Jahn Gymnasium, Gesamtschule Bruno H. Bürgl) ist gemäß der bis zum Schuljahr 2026/2027 geltenden Schulentwicklungsplanung mit konstanten bis leicht ansteigenden Schülerzahlen zu rechnen.

### Freizeit- und Tourismusziele

Auch im Bereich Freizeit und Tourismus gibt es keine konkreten Planungen in der Stadt Rathenow.

## 3.3.5 Ideen, Pläne und Interessen für anderweitige Nutzungen der stillgelegten Bahnstrecke

Die Fläche der Bahnstrecke zwischen dem Bahnhof Rathenow und dem ehemaligen Nordbahnhof in Rathenow ist bislang nicht überplant oder entwidmet worden und stünde somit für eine Reaktivierung des Personenschienenverkehrs grundsätzlich zur Verfügung.

Allerdings sind entlang der Bahnstrecke zwischenzeitlich an verschiedenen Stellen Einfamilienhäuser entstanden, was die Akzeptanz einer Streckenreaktivierung erschweren könnte.


© 2026 TTK GMBH

## 3.4 Erwartete Wirkungen einer Streckenreaktivierung

Eine positive Wirkung der Streckenreaktivierung erwarten sich sowohl die Stadt Rathenow als auch der Landkreis Havelland insbesondere im Hinblick auf eine bessere bahnseitige Erschließung des Stadtgebiets (v. a. Wohnbauentwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts in Rathenow Nord, aber auch Gewerbe- und Schulstandorte (Friedrich-Ludwig-Jahn Gymnasium, Gesamtschule Bruno H. Bürgl)). Damit wäre vermutlich auch eine Entlastung der Regionalbuslinien im Stadtgebiet verbunden, vor allem in den Hauptverkehrszeiten.

Mit einer umsteigefreien Bahnverbindung zwischen Rathenow Nord und Brandenburg Hbf via Bahnhof Rathenow und Premnitz (Oberschule Premnitz, Berufliche Schule für Sozialwesen Rathenow „Sophie Scholl") ließen sich beispielsweise die Nachfragepotenziale der Schul-, Ausbildung- und Berufspendler auf dieser Relation besser ausschöpfen; beide Schulstandorte in Premnitz wären dann sehr gut an die Schülerpotenziale im nördlichen Stadtgebiet von Rathenow angebunden.

Auch für die Gewerbebetriebe in Rathenow Nord würde die Streckenreaktivierung eine Verbesserung der Standortbedingungen und damit Vorteile bei der Rekrutierung von Mitarbeitenden bringen. Bei einer Weiterverfolgung der Reaktivierungspläne durch das Land Brandenburg sollte daher die Möglichkeit eines zusätzlichen SPNV-Halts zwischen Bahnhof Rathenow und Rathenow Nord in Höhe der beiden o. g. Schulstandorte geprüft werden (Arbeitsname „Rathenow Lindenweg").

Andererseits äußerte sich Stadt Rathenow im Rahmen der Beteiligung zu der vorliegenden Machbarkeitsstudie kritisch zu einer Reaktivierung der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord, und zwar sowohl aus wirtschaftlicher wie auch aus verkehrstechnischer Sicht. Aufgrund der bestehenden Erschließung über relativ dicht gestakte (Regional-) Buslinien wären für weite Bereiche des Untersuchungsgebiets keine bzw. nur sehr geringfügige Verbesserungen der ÖPNV-Erschließung erreichbar. Zu berücksichtigen sei auch, dass auf der Relation zwischen Rathenow Nord und Berlin entweder ein zeitaufwändiges Wenden des Zugs oder einen Umstieg der Fahrgäste am Bahnhof Rathenow erforderlich wäre. Beides führt zu Reisezeitverlusten, so dass sich gegenüber der derzeitigen Situation (Umstieg zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Rathenow) kein größerer Vorteil ergibt.

## 3.5 Ergebnis der Aktualisierung der Potenzialanalyse

In nachfolgender Tabelle sind die Indikatoren und deren absolute Werte aus der Potenzialanalyse 2021/22 aufgeführt. Aufgrund der großen Überlappung zwischen dem 3-km-Einzugsbereichs der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord und dem 3-km-Einzugsbereich des bestehenden Bahnhofs Rathenow sowie der Bedeutung der Bahnstrecke für die Verbesserung der SPNV-Erschließung des Kernstadtgebiets wurden die nachfolgenden Indikatorwerte, die nicht mithilfe des VBB-Verkehrsmodells 2018 ermittelt wurden, wie bereits in der Potenzialanalyse 2021/2022 nicht nur für die zusätzlich erschlossenen Gebiete, sondern für den gesamten 3-km-Einzugsbereich der Bahnstrecke ermittelt. (Bitte den Hinweis zur Methodik bei der Ermittlung des Ausgangswert für das tägliche Einsteigerpotenzial [P/d] in der Potenzialuntersuchung 2021/2022 in Kapitel 3.2 beachten. Gegebenenfalls können sich bei einer differenzierten Betrachtung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung hiervon abweichende Werte ergeben.)


© 2026 TTK GMBH

| Indikator | Werte aus Potenzialstudie 2021/22 |
|---|---|
| **Mittlere Streckenbelastung (2030) [Pkm/Strecken-km]** | 1.016 |
| **Personenverkehrsleistung [Pkm/d] (2030)** | 3.341 |
| **Einwohner im 3-km-Radius** | 21.500 |
| **Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (2021) [Personen]** | 880 |
| **Freizeit- und Tourismuspotenzial (2020/21) [Kategorie]** | 0 |
| **Anzahl Übernachtungsgäste im 3-km-Einzugsbereich** | 14.000 |
| **Anzahl Beherbergungsbetriebe im 3-km-Einzugsbereich** | 3 |
| **Anzahl Einrichtungen im 3-km-Einzugsbereich** | 34 |
| **Naturziele im 3-km-Einzugsbereich** | 1 |
| **$CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV (2030) [t/a]** | 421 |
| **Erreichbarkeit Zentraler Orte im Weiteren Metropolraum [Kategorie]** | 1 |
| **Stärkung Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland [Kategorie]** | - |
| **Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]** | 2,0 |
| **Betriebskosten [Mio. EUR/a]** | 0,1 |
| schwarze Schrift = bei der Nutzwertanalyse berücksichtigte Indikatoren in der Potenzialuntersuchung 2021/22<br>graue Schrift = nachrichtliche Indikatoren, die nur indirekt in die Potenzialanalyse eingehen | |

Tabelle 9: Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/22

### Abgleich und ggf. Aktualisierung qualitativer Einordnungen

Indikator: Erreichbarkeit Zentraler Orte im Weiteren Metropolraum

Seit dem Jahr 2021 gab es keine Änderungen bei der Klassifizierung der Zentralen Orte im Land Brandenburg (s. Kapitel 3.2). Da weiterhin das Mittelzentrum Rathenow angebunden wird, bleibt die Bahnstrecke weiterhin der Kategorie 1 zugeordnet.

Indikator: Stärkung Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland

Seit dem Jahr 2021 gab es keine Änderungen bei der räumlichen Ausdehnung des Gestaltungsraums Siedlung im Land Brandenburg (s. Kapitel 3.2). Die Bahnstrecke bleibt daher weiterhin der Kategorie 0 zugeordnet, da es sich nicht um eine Verlängerung einer direkt in die Metropole Berlin eingebundenen radialen Bahnstrecke (punkt-axial) handelt.

Indikator: Freizeit- und Tourismuspotenzial

Die Zahl der Naturziele sowie der Freizeit-, Kultur- und Sporteinrichtungen im Untersuchungsgebiet bleibt im Vergleich zu 2021/2022 unverändert. Es befinden sich 1 Naturziel und 34 Einrichtungen im


© 2026 TTK GMBH

Einzugsbereich. Die Zahl der Beherbergungsbetriebe im Einzugsbereich hat sich um einen auf 4 erhöht. Die Zahl der Übernachtungsgäste bleibt nach der in der Potenzialstudie 2021/2022 genutzten Berechnungsvorschrift weitgehend konstant. Daraus ergibt sich, dass das Freizeit- und Tourismuspotenzial weiterhin in die Kategorie 0 fällt.

**Aktualisierung auf Basis neuer Datengrundlagen**

Indikator: Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 [Personen]

Im Untersuchungsgebiet befinden zwei weiterführende Schulen. Deren Schülerzahl erhöht sich von 880 im Schuljahr 2020/2021 auf 1.743 im Schuljahr 2024/2025.

Indikator: Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]

Die Kosten für den Infrastrukturaufwand wurden unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Machbarkeitsprüfung (s. Kapitel 5) aktualisiert.

Die Investitionskosten steigen von 2,04 Mio. Euro auf 16,29 Mio. Euro in Betriebskonzept Variante 1 bzw. 14,98 Mio. Euro in den Betriebskonzept Varianten 2 und 3.

Indikator: Betriebskosten [Mio. EUR/a]

Die Betriebskosten wurden unter Berücksichtigung der betrieblichen Machbarkeitsprüfung (s. Kapitel 5) aktualisiert.

Die jährlichen Kosten für den Betrieb steigen von 0,14 Mio. Euro auf 0,72 Mio. Euro bei Betriebskonzeptvariante 1 bzw. sinken auf 0,06 Mio. Euro bei den Betriebskonzeptvarianten 2 und 3.

**Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor**

Indikatoren: mittlere Streckenbelastung [Pkm/Strecken-km]
$CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]

Der Fortschreibungsfaktor für die Aktualisierung der mittleren Streckenbelastung und des $CO_2$-Einsparpotenzials ergibt sich nach der in Kapitel 3.2 beschriebenen Methodik. In nachfolgender Tabelle sind die Veränderungsraten der Einwohner-Prognosewerte 2040 zu 2030 (alt) und die einwohnerzahlspezifischen Gewichte der einzelnen Gemeinden an allen Gemeinden im Einzugsbereich der Bahnstrecke ausgewiesen.

| Gemeinde | Veränderungsraten der Einwohner-Prognosewerte 2040 zu 2030 (alt) | Gewicht nach Einwohnerzahl 2023 |
|---|---|---|
| Rathenow, Stadt | 20,93% | 1,00 |
| **Resultierender Fortschreibungsfaktor** | 1+0,2093 = **1,2093 (+20,9 %)** | |

Tabelle 10: Veränderungsraten der Einwohner-Prognosewerte und Wichtung der berücksichtigten Ämter bzw. amtsfreie Gemeinde

Für die Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord ergibt sich ein Fortschreibungsfaktor von 1,2093 (+20,9 %) zur Anpassung der Indikatorwerte.

In der Potenzialanalyse 2021/2022 wurde auf Basis des VBB-Verkehrsmodells 2018 eine werktägliche Personenverkehrsleistung für das Jahr 2030 von 3.341 Personenkilometern/Tag ermittelt. Bei einer


© 2026 TTK GMBH

Streckenlänge von rd. 3,1 Kilometern ergab sich ein Wert von 1.016 Personenkilometern je Streckenkilometer sowie ein $CO_2$-Einsparungspotenzial im motorisierten Individualverkehr liegt bei rd. 421 Tonnen im Jahr.

Für das Jahr 2040 ergibt sich mit dem Fortschreibungsfaktor ein Wert von 14.023 Personenkilometern/Tag bzw. eine mittlere Streckenbelastung von 1.303 Personenkilometern je Streckenkilometer. Das aktualisierte $CO_2$-Einsparungspotenzial liegt bei rd. 509 Tonnen pro Jahr.

In nachfolgender Tabelle sind die Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/2022 sowie die aktualisierten Werte vergleichend gegenübergestellt.

| Indikator | Werte aus Potenzialstudie 2021/22 | Aktualisierte Werte |
|---|---|---|
| **Mittlere Streckenbelastung (2030) \| (2040) [Pkm/Strecken-km]** | 1.016 | 1.303 |
| **Personenverkehrsleistung [Pkm/d] (2030) \| (2040)** | 3.341 | 4.040 |
| **Einwohner im 3-km-Radius** | 21.500 | 22.000 |
| **Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (2021) \| (2024) [Personen]** | 880 | 1.743 |
| **Freizeit- und Tourismuspotenzial (2020/21) \| (2024) [Kategorie]** | 0 | 0 |
| **Anzahl Übernachtungsgäste im 3-km-Einzugsbereich** | 14.000 | 14.200 |
| **Anzahl Beherbergungsbetriebe im 3-km-Einzugsbereich** | 3 | 3 |
| **Anzahl Einrichtungen im 3-km-Einzugsbereich** | 34 | 34 |
| **Naturziele im 3-km-Einzugsbereich** | 1 | 1 |
| **$CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV (2030) \| (2040) [t/a]** | 421 | 509 |
| **Erreichbarkeit Zentraler Orte im Weiteren Metropolraum [Kategorie]** | 1 | 1 |
| **Stärkung Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland [Kategorie]** | - | - |
| **Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]** | 2,0 | Variante 1: 16,3<br>Varianten 2+3: 15,0 |
| **Betriebskosten [Mio. EUR/a]** | 0,1 | Variante 1: 0,7<br>Varianten 2+3: 0,1 |
| schwarze Schrift = bei der Nutzwertanalyse berücksichtigte Indikatoren in der Potenzialuntersuchung 2021/2022<br>graue Schrift = nachrichtliche Indikatoren, die nur indirekt in die Potenzialanalyse eingehen | | |

Tabelle 11: Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/2022 und aktualisierte Werte


© 2026 TTK GMBH

# 4 Entwicklung eines zukunftsfähigen Betriebskonzepts

## 4.1 Planerische Rahmenbedingungen

### 4.1.1 Trasse und Traktion

Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird davon ausgegangen, dass die historische Streckenführung bei der Reaktivierung beibehalten wird.

Die Untersuchungsstrecke ist nicht elektrifiziert. Die südwestlich angrenzende Bahnstrecke zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf (Strecke 6512) ist ebenfalls nicht elektrifiziert. Der vom Bahnhof Rathenow in Richtung Osten führende Streckenabschnitt der Lehrter Stammbahn (Strecke 6107) ist bis zur Einfädelung in die Schnellfahrstrecke Oebisfelde – Spandau elektrifiziert. Der vom Bahnhof Rathenow in Richtung Westen führende Streckenabschnitt der Lehrter Stammbahn (Strecke 6107) ist hingegen bislang nicht elektrifiziert. Bis zum Jahr 2034 plant die DB InfraGO AG die vollständige Elektrifizierung der Lehrter Stammbahn abgeschlossen zu haben.[17] Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts in Richtung Stendal soll bereits im Laufe des Jahres 2026 abgeschlossen sein.

Auf dem für den Personenverkehr in Betrieb befindlichen Streckenabschnitt der Brandenburgischen Städtebahn zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf (Strecke 6512) gilt heute eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h.

### 4.1.2 Takt und Bedienzeiträume

Im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 des Landes Brandenburg sind Standards in Bezug auf Bedienzeiträume und Taktzeiten festgelegt:

| Betriebsstunden | Bemerkung | Betriebsbeginn | Betriebsschluss |
|---|---|---|---|
| **20 Stunden** | Bedienzeiträume je nach Nachfrage und Wochentag | 04:00 | 24:00 |
| **19 Stunden** | | 04:00 | 23:00 |
| **18 Stunden** | | 04:00 | 22:00 |
| **17 Stunden** | | 05:00 | 22:00 |
| **16 Stunden** | | 05:00 | 21:00 |
| **12 Stunden** | Touristische Verkehre mit geringer Nachfrage | variabel | |

Tabelle 12: Bedienzeiträume im Regionalverkehr (Quelle: VBB GmbH)

[17] https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-berlin; abgerufen am 07.10.2025

| Kategorie | Fahrgäste/Tag im Querschnitt | Fahrten/Std., Richtung | Betriebsstunden | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mo-Fr | Sa | So |
| **Sehr geringe Nachfrage/ touristisches Angebot** | <300 | 0,5 | 12 | 12 | 12 |
| **Grundangebot** | ≥300 | 1 | 18 | 17 | 16 |
| **Mittlere Nachfrage** | >5.000 | 2 | 18 | 18 | 17 |
| **Hohe Nachfrage** | >10.000 | 3 | 18 | 18 | 17 |
| **Sehr hohe Nachfrage** | >20.000 | 4 | 20 | 19 | 18 |

Tabelle 13: Übersicht der Kriterien für die einheitlichen Bedienstandards im Regionalverkehr Tabelle 22 im LNVP 2023-2027 des Landes Brandenburg (Quelle: VBB GmbH)

Die entsprechenden Bedienstandards werden für die Erarbeitung des Betriebskonzepts berücksichtigt. Die Anzahl der zu erwartenden Fahrgäste im Querschnitt auf der Bahnstrecke zwischen Rathenow und Rathenow Nord bewegt sich in der Kategorie des **Grundangebots**, für welches ein Stundentakt bei 18 Betriebsstunden von Montag bis Freitag vorgesehen ist. Der Bedienungszeitraum erstreckt sich dabei gemäß LNVP von 4 Uhr bis 22 Uhr. Für die Bedienzeiten am Wochenende sind 17 Stunden (Samstag) bzw. 16 Stunden (Sonntag) vorgesehen. Der Bedienzeitraum erstrecket sich von 05-22 Uhr (Sa) und 05-21 Uhr (So).

## 4.1.3 Anschlüsse und SPNV-Angebot im übrigen Netz

Für das Angebotskonzept der potenziell zu reaktivierenden Strecke Rathenow – Rathenow Nord sind die Anschlussbeziehungen in Rathenow und das bestehende Fahrplankonzept der Linie RB51 entsprechend des Deutschlandtaktes (in der Version des fortgeschriebenen 3. Gutachter-Entwurfes) entscheidend. Bei den Anschlussverbindungen in Rathenow handelt es sich um die Linie RE4 (Stendal – Berlin – […]) und eine weitere Regionalbahnlinie Rathenow – Berlin – […] (zum aktuellen Zeitpunkt noch ohne Nummer; Arbeitstitel im Deutschlandtakt „N 51 BB"). Die beiden Linien verkehren dabei jeweils im Stundentakt. Die Angebotskonzeption des Deutschlandtaktes (in der Version des fortgeschriebenen 3. Gutachter-Entwurfes) wird für das Netz außerhalb der zu beplanenden Strecke grundsätzlich als gegeben angesetzt.

Besonders von Relevanz für den Entwurf möglicher Betriebskonzepte ist die erforderliche Zugkreuzung auf der eingleisigen Strecke der Linie RB51 zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf in Pritzerbe. Der Fokus liegt dabei auf den Anschlüssen im Bahnhof Rathenow und weniger auf den Anschlüssen in Brandenburg Hbf. In Brandenburg Hbf besteht ein größeres Angebot aus und in Richtung Potsdam/Berlin, weshalb auch der Deutschlandtakt (in der Version des fortgeschriebenen 3. Gutachter-Entwurfes) auf gute Anschlüsse am Bahnhof Rathenow ausgerichtet ist.

## 4.1.4 Geschwindigkeitspotenzial und Fahrzeiten

### Infrastrukturelles Geschwindigkeitspotenzial

Das Geschwindigkeitspotenzial der Strecke Rathenow – Rathenow Nord wird in Abhängigkeit des Bogenbandes ermittelt. Für den Untersuchungsabschnitt werden die bestehenden Bogenradien der Strecke herangezogen, um das Geschwindigkeitspotenzial zu bestimmen. Als Basis hierfür dient die


© 2026 TTK GMBH

Richtlinie Linienführung mit der Nummer Ril. 800.0110 der Deutschen Bahn. Dabei wird der Ermessensbereich mit der Ermessensgrenze verwendet.

Der zulässige Überhöhungsfehlbetrag liegt hier bei $u_f$=130 mm, wobei der Planungswert für die Überhöhung beim Schotteroberbau u=160 mm beträgt.


© 2026 TTK GMBH

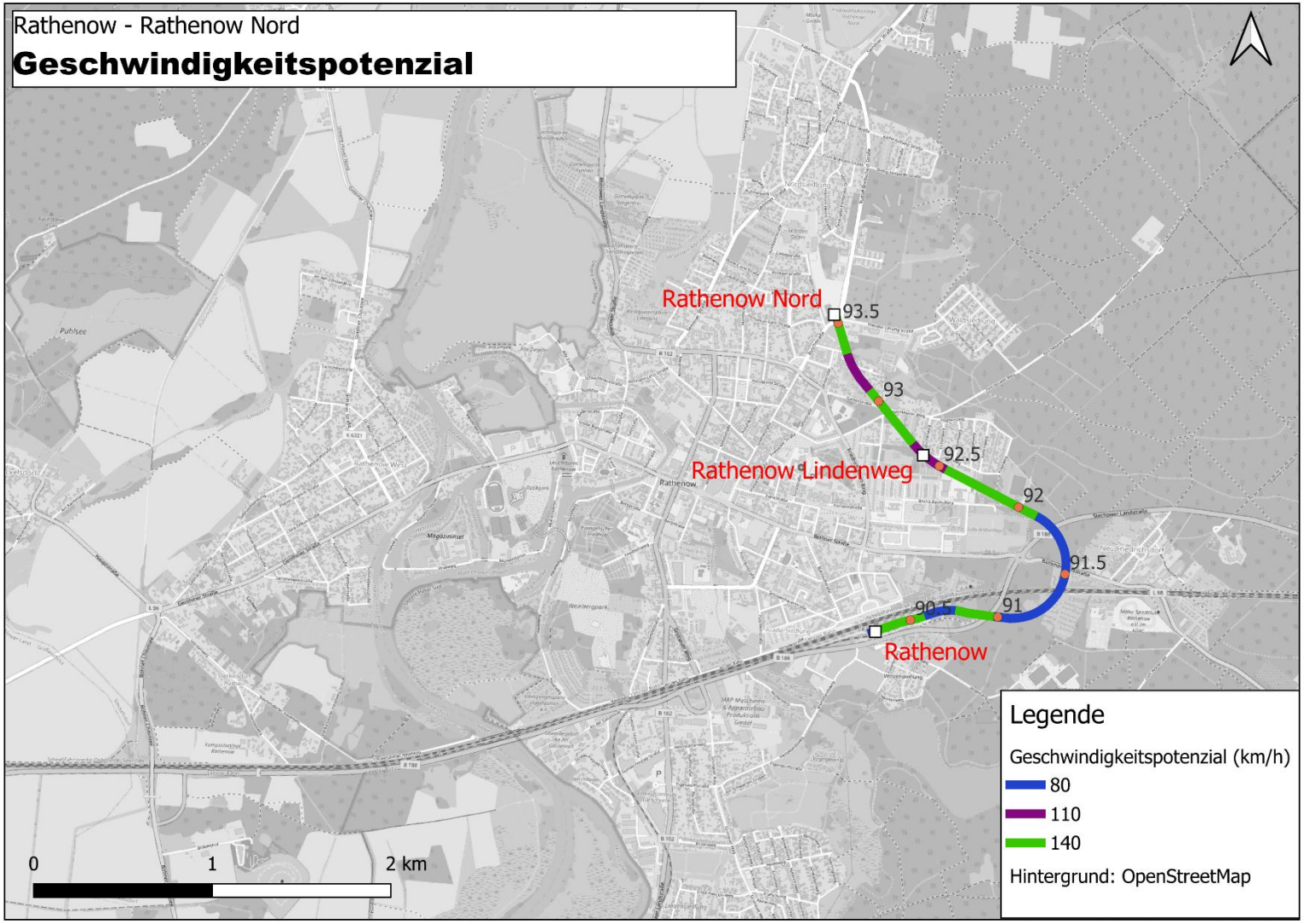



Abbildung 23: Geschwindigkeitspotenzial der Strecke

**Rahmenbedingungen zum Geschwindigkeitspotenzial**

Die Berechnung der Fahrzeit erfolgt aus dem Geschwindigkeitspotenzial für zwei Geschwindigkeitsniveaus. Hierbei handelt es sich einmal um ein möglichst niedriges und einmal um ein möglichst hohes Geschwindigkeitsniveau. Dieses Vorgehen begründet sich folgendermaßen:

- Niedrigste Geschwindigkeit (80 km/h): Als niedrigmöglichste Streckengeschwindigkeit wird 80 km/h gewählt. Diese Geschwindigkeit stellt die Mindestanforderung für einen attraktiven und wettbewerbsfähigen SPNV dar. So werden gleichzeitig auch die geringsten Investitionskosten hervorgerufen: Bei einer Streckengeschwindigkeit von mehr als 80 km/h ist z. B. das Betriebsverfahren des Zugleitbetriebs (als günstigere Alternative zum klassischen Streckenblock) nicht mehr zulässig. Weiterhin ist bei Geschwindigkeiten über 80 km/h zwingend eine technische Sicherung der Bahnübergänge für den Kraftverkehr erforderlich.
- Höchste Geschwindigkeit (140 km/h): 140 km/h stellt in der Regel die Höchstgeschwindigkeit von modernen batterieelektrischen Triebwagen (BEMU) dar, welche voraussichtlich für eine nicht elektrifizierte Strecke eingesetzt werden würden. Höhere Geschwindigkeitsprofile als 140 km/h sind dagegen in der Regel nicht sinnvoll für die Erschließung einer (ländlichen) Region, da die hohen Höchstgeschwindigkeiten bei dichte(re)n Haltestellenabständen nicht oder nur kurz erreicht werden können. Signifikante Sprungkosten bei einem Geschwindigkeitsniveau von 100 km/h bzw. 120 km/h bestehen aus Sicht der Gutachter gegenüber einem Geschwindigkeitsniveau von 80 km/h nicht. Durch die höhere Geschwindigkeit können jedoch ggf. Taktknoten (stabiler) erreicht werden. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Betrachtung des Geschwindigkeitsniveaus von 140 km/h.

**Fahrzeitberechnung**

Die erforderliche Fahrzeit wird mit dem Fahrplanbearbeitungssystem FBS bestimmt. Hier werden folgende Eingangsparameter angesetzt:

- Fahrzeitzuschlag: 3 %
- Bremseinstellungen: 160 R
- Mindestbeharrungszeit: 30 Sekunden
- Haltezeit: 42 Sekunden
- Mindestkreuzungszeit: 2 min

Die Berechnung der Fahrzeiten berücksichtigt die Bedienung der gemäß Kapitel 5.3 potenziell zu reaktivierenden Stationen:

- Rathenow
- Rathenow Lindenweg
- Rathenow Nord

Ermittelt werden auf diese Weise folgende theoretischen Fahrzeiten:

- **Fahrzeit bei 140 km/h Streckengeschwindigkeit:** **5 min**
  - Rathenow – Rathenow Lindenweg: 2,2 min
  - Rathenow Lindenweg – Rathenow Nord: 1,4 min
- **Fahrzeit bei 80 km/h Streckengeschwindigkeit:** **5 min**
  - Rathenow – Rathenow Lindenweg: 2,2 min
  - Rathenow Lindenweg – Rathenow Nord: 1,4 min

**Definition des Geschwindigkeitsprofils**


© 2026 TTK GMBH

Es bestehen auf dem Streckenabschnitt Rathenow – Rathenow Nord zwischen den angesetzten Streckengeschwindigkeiten von 80 km/h und 140 km/h keine Fahrzeitunterschiede. Dies ist darin begründet, dass die Stationsabstände gering sind und das Streckenprofil durch Bögen mit kleineren Radien geprägt ist. Entsprechend kann das auf einigen Streckenabschnitten ermittelte Geschwindigkeitspotenzial von über 80 km/h in der Realität nicht ausgefahren werden.

Entsprechend dieses Ergebnisses wird eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h für die weitere Untersuchung der Strecke ausgewählt.

## 4.2 Betriebskonzeptvarianten

Anhand der im vorherigen Abschnitt beschriebenen planerischen Rahmenbedingungen und der errechneten Richtwerte wurden SPNV-Angebotskonzepte für die Strecke entworfen. Geprüft wurden insgesamt drei Angebots- bzw. Betriebsvarianten, welche alle auf dem Deutschlandtakt (in der Version des fortgeschriebenen 3. Gutachter-Entwurfes) basieren. Ziel war es, mit den gegebenen Randbedingungen optimale Lösungen zu entwickeln, die so weit wie möglich eine Maximierung des Nutzens erreichen (kurze Reisezeiten, gute Anschlussverbindungen) bei gleichzeitiger Minimierung der Kosten (Infrastrukturausbau, Fahrzeugeinsatz, Betriebskosten).


© 2026 TTK GMBH

## 4.2.1 Variante 1: Konzeptentwurf D-Takt

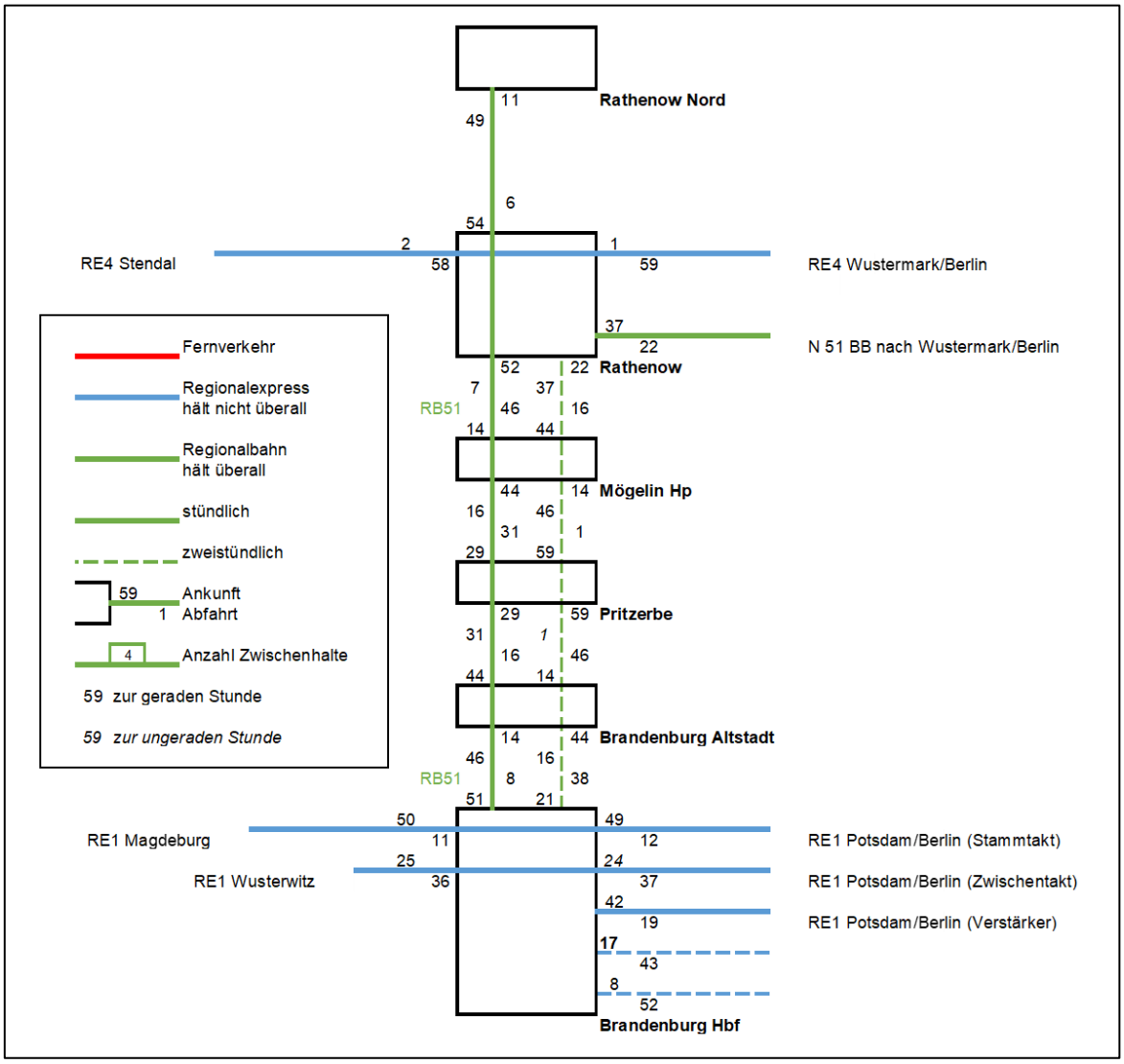



Abbildung 24: Betriebskonzept-Variante 1 Rathenow – Rathenow Nord[18]

Variante 1 basiert auf den Überlegungen zur betrieblichen Einbindung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord, wie sie auch im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt getroffen wurden. Demnach verkehrt die zur Minute 52 von Brandenburg Hbf in Rathenow eintreffende Linie RB51 nach einer Aufenthaltszeit von 14 Minuten zur Minute 6 weiter in Richtung Rathenow Nord. Die Fahrzeit im 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts zwischen Rathenow und Rathenow Nord wird mit drei Minuten in Fahrtrichtung Rathenow Nord und zwei Minuten in Fahrtrichtung Rathenow angegeben.

Im Unterschied zum fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt, in welchem die Linie RB51 ohne Zwischenhalt direkt von Rathenow nach Rathenow Nord verkehrt, wird im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie mit dem Haltepunkt Rathenow Lindenweg ein Zwischenhalt vorgesehen. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit zwischen Rathenow und Rathenow Nord auf fünf Minuten in beiden Fahrtrichtungen. Die Linie RB51 kommt demnach zur Minute 11 in Rathenow Nord an und

[18] Bei im Status Quo vorhandenen Linien werden die aktuellen Liniennummern angegeben. Bei heute nichtexistierenden Linien wird der Arbeitstitel aus dem Gutachterentwurf des Deutschlandtakts verwendet.

verkehrt nach einer Wendezeit von 38 Minuten zur Minute 49 zurück nach Rathenow, wo sie zur Minute 54 eintrifft. Von dort fährt sie nach einer Aufenthaltszeit von 13 Minuten zur Minute 7 weiter in Richtung Brandenburg Hbf.

Der Vorteil dieser Variante besteht in den sehr guten Anschlüssen in Rathenow zwischen der Linie RB51 von/nach Rathenow Nord sowie von/nach Brandenburg Hbf und der Linie RE4 von/nach Wustermark/Berlin sowie von/nach Stendal. Durch die Aufenthaltszeit der Linie RB51 von 14 Minuten im Bahnhof Rathenow in Richtung Rathenow Nord sowie deren Aufenthaltszeit von 13 Minuten im Bahnhof Rathenow in Fahrtrichtung Brandenburg Hbf ist die Durchbindung für die Fahrgäste zwischen Rathenow Nord und den Stationen entlang der Linie RB51 hingegen weniger attraktiv. Weitere Nachteile ergeben sich durch den zusätzlich benötigten Bahnsteig im Bahnhof Rathenow für die dortige Zugkreuzung der Linie RB51 sowie durch das im Rahmen dieses Betriebskonzeptes erforderliche zusätzliche Fahrzeug auf der Linie RB51.

In der HVZ wird die Linie RB51 nach den Planungen im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf auf einen Halbstundentakt verstärkt. Eine Durchbindung dieser Verstärkerfahrten bis Rathenow Nord ist allerdings nicht vorgesehen, da dies über die im LNVP 2023-2027 des Landes Brandenburg vorgegebenen einheitlichen Bedienstandards im SPNV für die Kategorie des Grundangebots hinausgehen würde.

Zu berücksichtigen ist, dass im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt bereits ein zusätzlicher Haltepunkt Heidefeld auf der Linie RB51 unterstellt ist.


© 2026 TTK GMBH

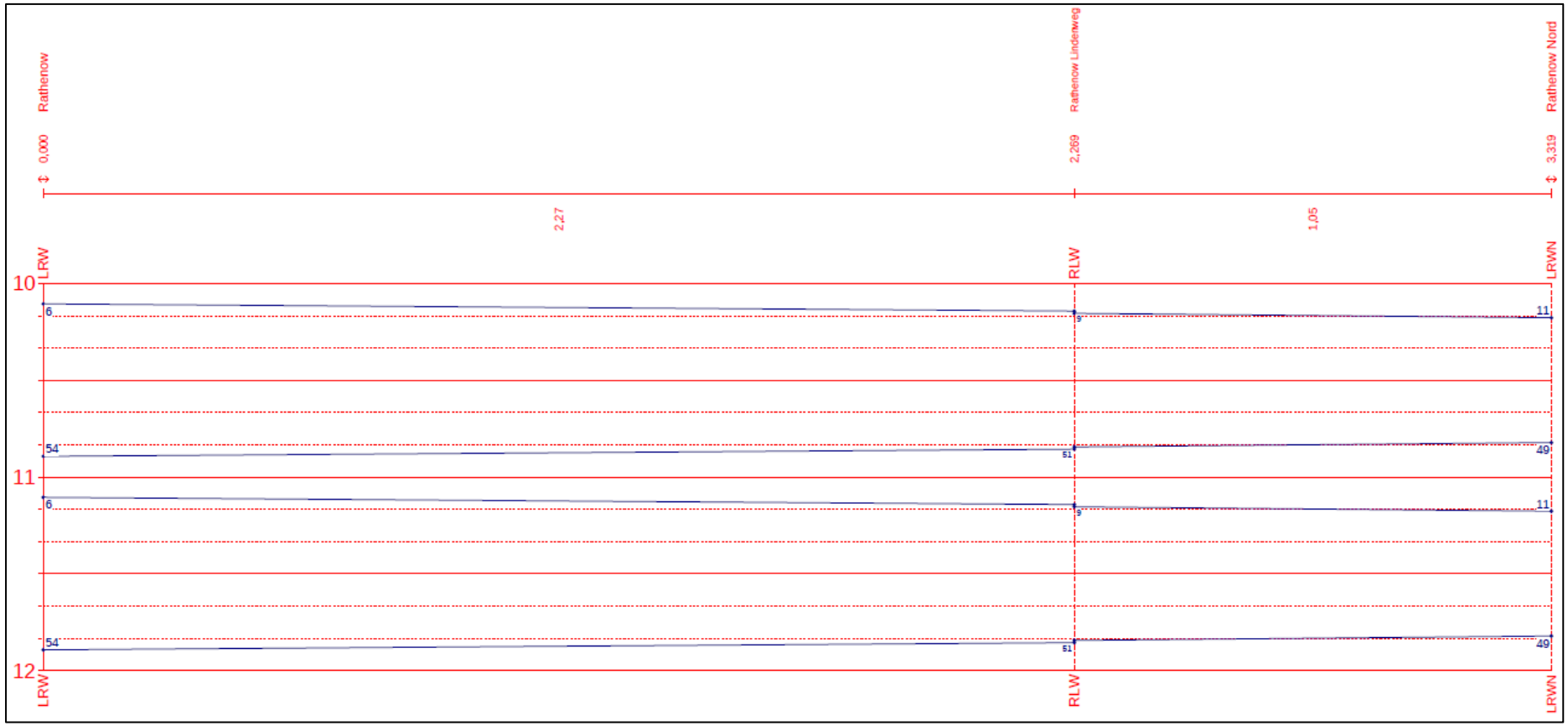



Abbildung 25: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 1 Rathenow – Rathenow Nord

In Abbildung 25 ist der Bildfahrplan von Betriebskonzept-Variante 1 dargestellt. Das nachfolgend in Abbildung 26 dargestellte Fahrschaubild zeigt, dass die Streckengeschwindigkeit von 80 km/h nahezu auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord ausgefahren werden kann. Lediglich zwischen den Haltepunkten Rathenow Lindenweg und Rathenow Nord ist der Haltestellenabstand zu kurz, als dass unter der Berücksichtigung einer Mindestbeharrungszeit von 30 Sekunden die Bahn auf die vollen 80 km/h der Streckengeschwindigkeit beschleunigen kann.


© 2026 TTK GMBH

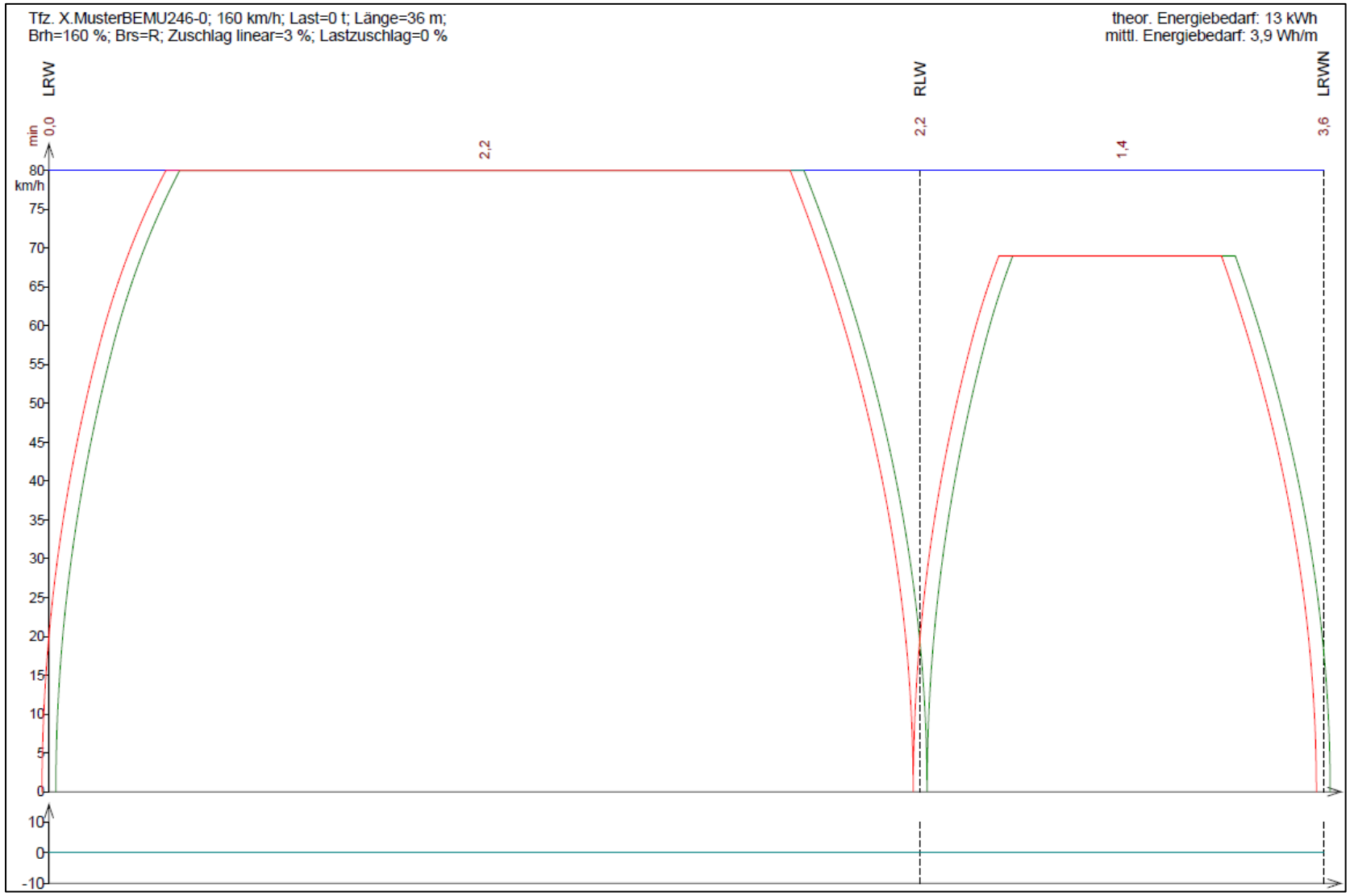



Abbildung 26: Fahrschaubild Rathenow – Rathenow Nord

© 2026 TTK GMBH

| | Zug<br>Fahrtnr.<br>Linie | RB<br>61001<br>51 | RB<br>61003<br>51 | RB<br>61005<br>51 | RB<br>61007<br>51 | RB<br>61009<br>51 | RB<br>61011<br>51 | RB<br>61013<br>51 | RB<br>61015<br>51 | RB<br>61017<br>51 | RB<br>61019<br>51 | RB<br>61021<br>51 | RB<br>61023<br>51 | RB<br>61025<br>51 | RB<br>61027<br>51 | RB<br>61029<br>51 | RB<br>61031<br>51 | RB<br>61033<br>51 | RB<br>61035<br>51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *RE4 Stendal Hbf* | *an* | *4:58* | *5:58* | *6:58* | *7:58* | *8:58* | *9:58* | *10:58* | *11:58* | *12:58* | *13:58* | *14:58* | *15:58* | *16:58* | *17:58* | *18:58* | *19:58* | *20:58* | *21:58* |
| *RE4 Berlin Hbf* | *an* | *5:01* | *6:01* | *7:01* | *8:01* | *9:01* | *10:01* | *11:01* | *12:01* | *13:01* | *14:01* | *15:01* | *16:01* | *17:01* | *18:01* | *19:01* | *20:01* | *21:01* | *22:01* |
| *RB51 Brandenburg Hbf* | *ab* | *4:08* | *5:08* | *6:08* | *7:08* | *8:08* | *9:08* | *10:08* | *11:08* | *12:08* | *13:08* | *14:08* | *15:08* | *16:08* | *17:08* | *18:08* | *19:08* | *20:08* | *21:08* |
| *RB51 Rathenow* | *an* | *4:52* | *5:52* | *6:52* | *7:52* | *8:52* | *9:52* | *10:52* | *11:52* | *12:52* | *13:52* | *14:52* | *15:52* | *16:52* | *17:52* | *18:52* | *19:52* | *20:52* | *21:52* |
| **Rathenow** | **ab** | 5:06 | 6:06 | 7:06 | 8:06 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 | 17:06 | 18:06 | 19:06 | 20:06 | 21:06 | 22:06 |
| **Rathenow Lindenweg** | | 5:09 | 6:09 | 7:09 | 8:09 | 9:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 13:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | 18:09 | 19:09 | 20:09 | 21:09 | 22:09 |
| **Rathenow Nord** | **an** | 5:11 | 6:11 | 7:11 | 8:11 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 17:11 | 18:11 | 19:11 | 20:11 | 21:11 | 22:11 |

Tabelle 14: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow – Rathenow Nord für Betriebskonzept-Variante 1


© 2026 TTK GMBH

| | Zug<br>Fahrtnr.<br>Linie | RB<br>61002<br>51 | RB<br>61004<br>51 | RB<br>61006<br>51 | RB<br>61008<br>51 | RB<br>61010<br>51 | RB<br>61012<br>51 | RB<br>61014<br>51 | RB<br>61016<br>51 | RB<br>61018<br>51 | RB<br>61020<br>51 | RB<br>61022<br>51 | RB<br>61024<br>51 | RB<br>61026<br>51 | RB<br>61028<br>51 | RB<br>61030<br>51 | RB<br>61032<br>51 | RB<br>61034<br>51 | RB<br>61036<br>51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rathenow Nord** | **ab** | 4:49 | 5:49 | 6:49 | 7:49 | 8:49 | 9:49 | 10:49 | 11:49 | 12:49 | 13:49 | 14:49 | 15:49 | 16:49 | 17:49 | 18:49 | 19:49 | 20:49 | 21:49 |
| **Rathenow Lindenweg** | | 4:51 | 5:51 | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:51 | 15:51 | 16:51 | 17:51 | 18:51 | 19:51 | 20:51 | 21:51 |
| **Rathenow** | **an** | 4:54 | 5:54 | 6:54 | 7:54 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | 17:54 | 18:54 | 19:54 | 20:54 | 21:54 |
| *RB51 Rathenow* | *ab* | *5:07* | *6:07* | *7:07* | *8:07* | *9:07* | *10:07* | *11:07* | *12:07* | *13:07* | *14:07* | *15:07* | *16:07* | *17:07* | *18:07* | *19:07* | *20:07* | *21:07* | *22:07* |
| *RB51 Brandenburg Hbf* | *an* | *5:51* | *6:51* | *7:51* | *8:51* | *9:51* | *10:51* | *11:51* | *12:51* | *13:51* | *14:51* | *15:51* | *16:51* | *17:51* | *18:51* | *19:51* | *20:51* | *21:51* | *22:51* |
| *RE4 Berlin Hbf* | *ab* | *4:59* | *5:59* | *6:59* | *7:59* | *8:59* | *9:59* | *10:59* | *11:59* | *12:59* | *13:59* | *14:59* | *15:59* | *16:59* | *17:59* | *18:59* | *19:59* | *20:59* | *21:59* |
| *RE4 Stendal Hbf* | *ab* | *5:02* | *6:02* | *7:02* | *8:02* | *9:02* | *10:02* | *11:02* | *12:02* | *13:02* | *14:02* | *15:02* | *16:02* | *17:02* | *18:02* | *19:02* | *20:02* | *21:02* | *22:02* |

Tabelle 15: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow Nord – Rathenow für Betriebskonzept-Variante 1

Die Tabellenfahrpläne (Tabelle 14 und Tabelle 15) geben einen Überblick dazu, wie sich das Fahrtenangebot bei Variante 1 über den Tag verteilt. Neben der Linie RB51 auf dem Linienabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord sind hier auch die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Linie RB51 in Brandenburg Hbf sowie die Anschlussbeziehungen zur Linie RE4 dargestellt.


© 2026 TTK GMBH

### 4.2.2 Variante 2: Konzeptentwurf D-Takt ohne Standzeit in Rathenow

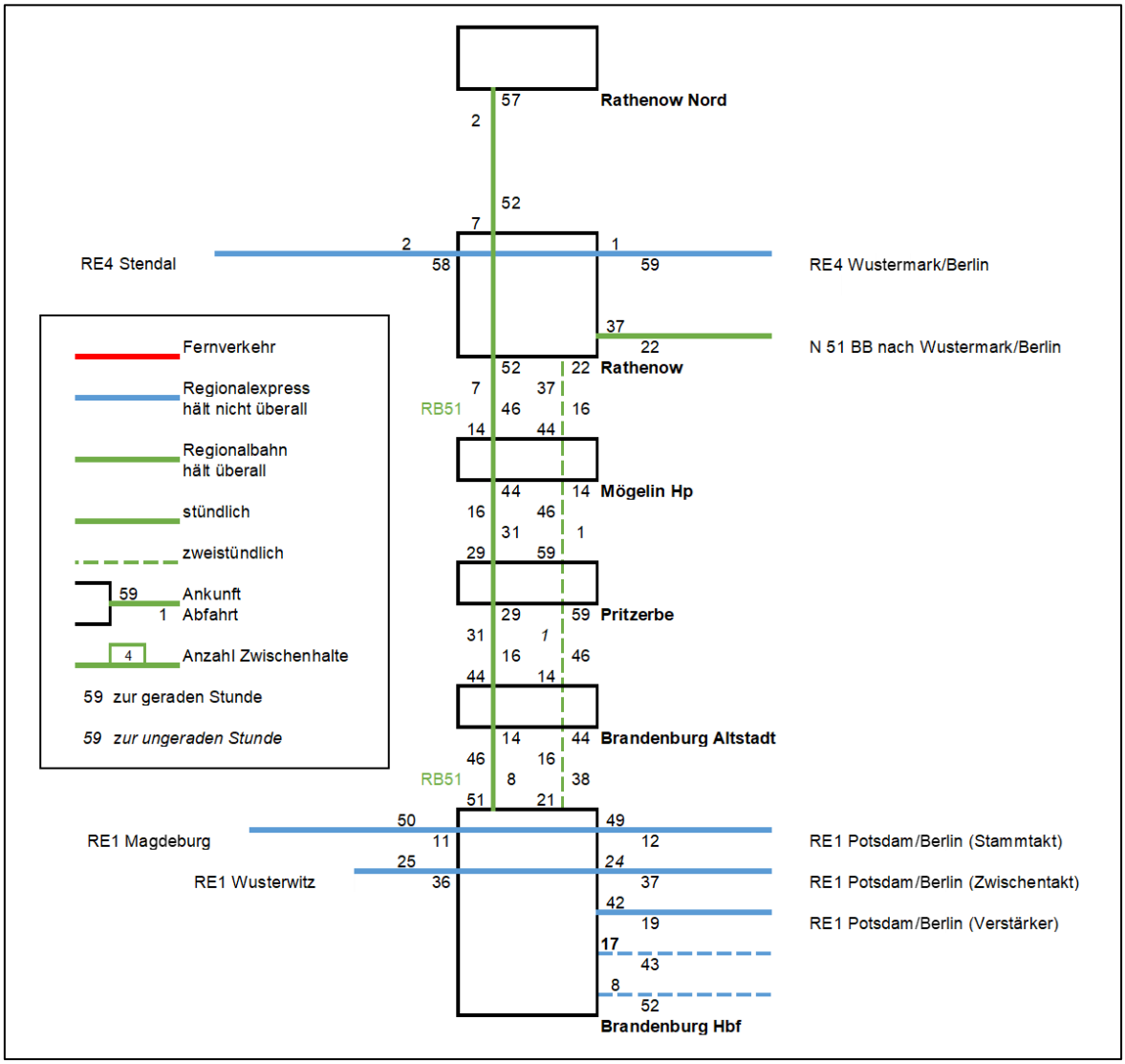



Abbildung 27: Betriebskonzept-Variante 2 Rathenow – Rathenow Nord[19]

Variante 2 basiert ebenso wie Variante 1 für den Knoten Rathenow auf dem fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt. Der Unterschied zu Variante 1 besteht darin, dass auf die Standzeit und die Kreuzung der Linie RB51 im Bahnhof Rathenow verzichtet wird. Die Linie RB51 trifft von Brandenburg Hbf kommend wie bei Variante 1 zur Minute 52 in Rathenow ein. Von dort verkehrt sie ebenfalls zur Minute 52 direkt weiter in Richtung Rathenow Nord, wo sie zur Minute 57 eintrifft. Nach einer Wendezeit von fünf Minuten verkehrt sie von dort zur Minute 2 zurück in Richtung Bahnhof Rathenow, wo sie zur Minute 7 eintrifft und von dort ebenfalls zur Minute 7 weiter in Richtung Brandenburg Hbf verkehrt.

[19] Bei im Status Quo vorhandenen Linien werden die aktuellen Liniennummern angegeben. Bei heute nichtexistierenden Linien wird der Arbeitstitel aus dem Gutachterentwurf des Deutschlandtakts verwendet.

Die Vorteile dieser Variante bestehen vor allem darin, dass im Gegensatz zum Betriebskonzept aus Variante 1 kein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie RB51 benötigt wird, keine zusätzliche Bahnsteigkante im Bahnhof Rathenow erforderlich ist und die Fahrt mit der Linie RB51 für potenzielle Fahrgäste zwischen Rathenow Nord und den südlich des Bahnhof Rathenow liegenden Stationen aufgrund der entfallenden Aufenthaltszeit im Bahnhof Rathenow attraktiver wird. Außerdem bleiben die guten Anschlussbeziehungen zwischen der Linie RB51 von/nach Brandenburg Hbf und der Linie RE4 von/nach Wustermark/Berlin und von/nach Stendal Hbf bestehen.

Der große Nachteil dieser Variante besteht in den schlechten Anschlüssen im Bahnhof Rathenow zwischen der Linie RE4 und der Linie RB51 von/nach Rathenow Nord. Hier bestehen Umsteigezeiten von fast einer Stunde. Etwas relativiert wird dieser Nachteil durch die komfortablen Anschlüsse zwischen der Linie RB51 von/nach Rathenow Nord und der Linie mit dem Arbeitstitel N 51 BB von/nach Berlin im Bahnhof Rathenow. Die Umsteigezeiten betragen hier jeweils 15 Minuten.

In der HVZ wird die Linie RB51 nach den Planungen im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf auf einen Halbstundentakt verstärkt. Eine Durchbindung dieser Verstärkerfahrten bis Rathenow Nord ist allerdings nicht vorgesehen, da dies über die im LNVP 2023-2027 des Landes Brandenburg vorgegebenen einheitlichen Bedienstandards im SPNV für die Kategorie des Grundangebots hinausgehen würde.

Zu berücksichtigen ist, dass im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt bereits ein zusätzlicher Haltepunkt Heidefeld auf der Linie RB51 unterstellt ist.


© 2026 TTK GMBH

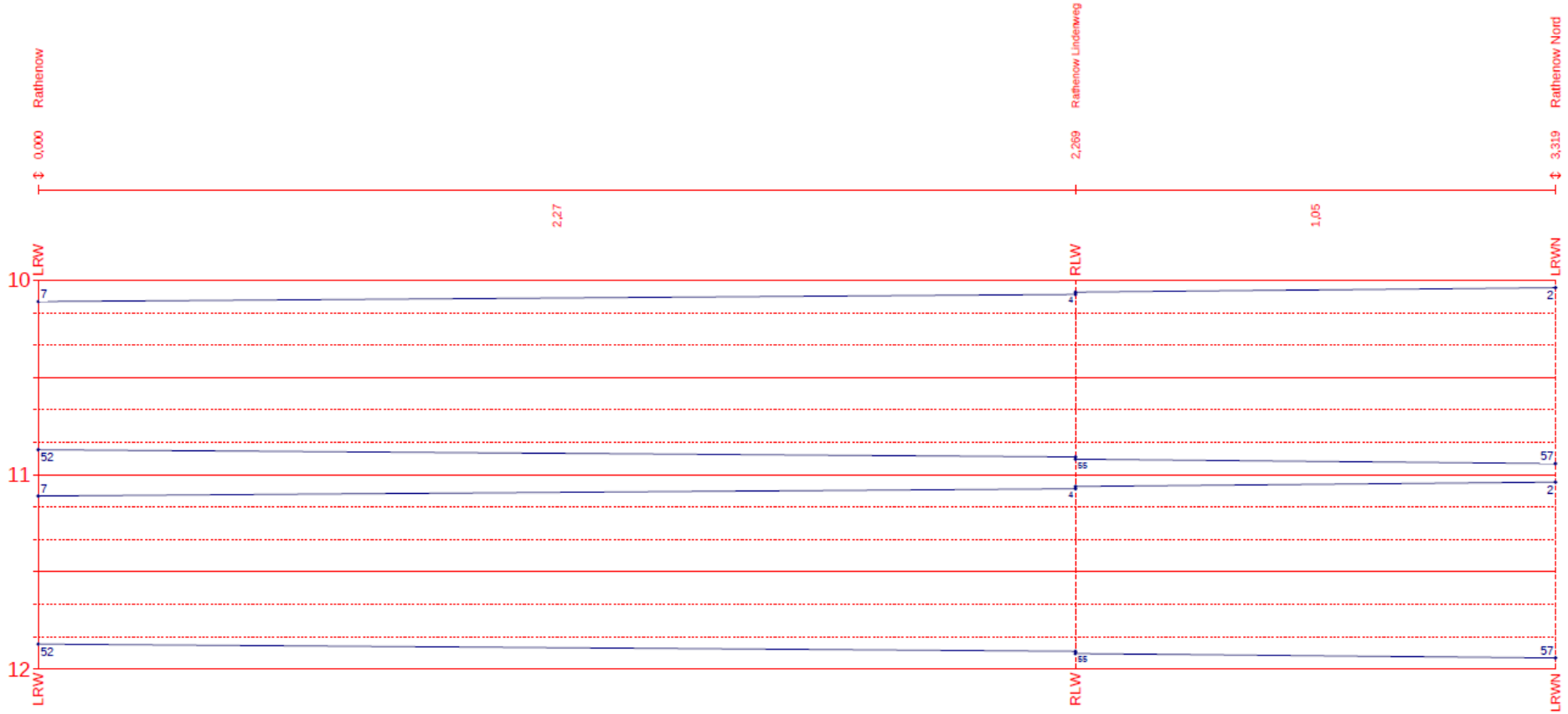



Abbildung 28: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 2 Rathenow – Rathenow Nord

In Abbildung 28 ist der Bildfahrplan für Betriebskonzept-Variante 2 dargestellt. Da sich zwischen den einzelnen Varianten keine Unterschiede in Bezug auf das Fahrschaubild aus Variante 1 ergeben, wird an dieser Stelle für das Fahrschaubild der Betriebskonzept-Variante 2 auf Abbildung 26 verwiesen.


© 2026 TTK GMBH

| | Zug<br>Fahrtnr.<br>Linie | RB<br>61001<br>51 | RB<br>61003<br>51 | RB<br>61005<br>51 | RB<br>61007<br>51 | RB<br>61009<br>51 | RB<br>61011<br>51 | RB<br>61013<br>51 | RB<br>61015<br>51 | RB<br>61017<br>51 | RB<br>61019<br>51 | RB<br>61021<br>51 | RB<br>61023<br>51 | RB<br>61025<br>51 | RB<br>61027<br>51 | RB<br>61029<br>51 | RB<br>61031<br>51 | RB<br>61033<br>51 | RB<br>61035<br>51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *RE4 Stendal Hbf* | *an* | | *4:58* | *5:58* | *6:58* | *7:58* | *8:58* | *9:58* | *10:58* | *11:58* | *12:58* | *13:58* | *14:58* | *15:58* | *16:58* | *17:58* | *18:58* | *19:58* | *20:58* |
| *N 51 BB Berlin Hbf* | *an* | *4:37* | *5:37* | *6:37* | *7:37* | *8:37* | *9:37* | *10:37* | *11:37* | *12:37* | *13:37* | *14:37* | *15:37* | *16:37* | *17:37* | *18:37* | *19:37* | *20:37* | *21:37* |
| *RB51 Brandenburg Hbf* | *ab* | *4:08* | *5:08* | *6:08* | *7:08* | *8:08* | *9:08* | *10:08* | *11:08* | *12:08* | *13:08* | *14:08* | *15:08* | *16:08* | *17:08* | *18:08* | *19:08* | *20:08* | *21:08* |
| *RB51 Rathenow* | *an* | *4:52* | *5:52* | *6:52* | *7:52* | *8:52* | *9:52* | *10:52* | *11:52* | *12:52* | *13:52* | *14:52* | *15:52* | *16:52* | *17:52* | *18:52* | *19:52* | *20:52* | *21:52* |
| **Rathenow** | **ab** | 4:52 | 5:52 | 6:52 | 7:52 | 8:52 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52 | 21:52 |
| **Rathenow Lindenweg** | | 4:55 | 5:55 | 6:55 | 7:55 | 8:55 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 13:55 | 14:55 | 15:55 | 16:55 | 17:55 | 18:55 | 19:55 | 20:55 | 21:55 |
| **Rathenow Nord** | **an** | 4:57 | 5:57 | 6:57 | 7:57 | 8:57 | 9:57 | 10:57 | 11:57 | 12:57 | 13:57 | 14:57 | 15:57 | 16:57 | 17:57 | 18:57 | 19:57 | 20:57 | 21:57 |

Tabelle 16: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow – Rathenow Nord für Betriebskonzept-Variante 2


© 2026 TTK GMBH

| | Zug<br>Fahrtnr.<br>Linie | RB<br>61002<br>51 | RB<br>61004<br>51 | RB<br>61006<br>51 | RB<br>61008<br>51 | RB<br>61010<br>51 | RB<br>61012<br>51 | RB<br>61014<br>51 | RB<br>61016<br>51 | RB<br>61018<br>51 | RB<br>61020<br>51 | RB<br>61022<br>51 | RB<br>61024<br>51 | RB<br>61026<br>51 | RB<br>61028<br>51 | RB<br>61030<br>51 | RB<br>61032<br>51 | RB<br>61034<br>51 | RB<br>61036<br>51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rathenow Nord** | **ab** | 4:02 | 5:02 | 6:02 | 7:02 | 8:02 | 9:02 | 10:02 | 11:02 | 12:02 | 13:02 | 14:02 | 15:02 | 16:02 | 17:02 | 18:02 | 19:02 | 20:02 | 21:02 |
| **Rathenow Lindenweg** | | 4:04 | 5:04 | 6:04 | 7:04 | 8:04 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:04 | 14:04 | 15:04 | 16:04 | 17:04 | 18:04 | 19:04 | 20:04 | 21:04 |
| **Rathenow** | **an** | 4:07 | 5:07 | 6:07 | 7:07 | 8:07 | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 13:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 | 18:07 | 19:07 | 20:07 | 21:07 |
| *RB51 Rathenow* | *ab* | *4:07* | *5:07* | *6:07* | *7:07* | *8:07* | *9:07* | *10:07* | *11:07* | *12:07* | *13:07* | *14:07* | *15:07* | *16:07* | *17:07* | *18:07* | *19:07* | *20:07* | *21:07* |
| *RB51 Brandenburg Hbf* | *an* | *4:51* | *5:51* | *7:51* | *8:51* | *9:51* | *10:51* | *11:51* | *12:51* | *13:51* | *14:51* | *15:51* | *16:51* | *17:51* | *18:51* | *19:51* | *20:51* | *21:51* | *22:51* |
| *N 51 BB Berlin Hbf* | *ab* | *4:22* | *5:22* | *6:22* | *7:22* | *8:22* | *9:22* | *10:22* | *11:22* | *12:22* | *13:22* | *14:22* | *15:22* | *16:22* | *17:22* | *18:22* | *19:22* | *20:22* | *21:22* |
| *RE4 Stendal Hbf* | *ab* | *5:02* | *6:02* | *7:02* | *8:02* | *9:02* | *10:02* | *11:02* | *12:02* | *13:02* | *14:02* | *15:02* | *16:02* | *17:02* | *18:02* | *19:02* | *20:02* | *21:02* | *22:02* |

Tabelle 17: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow Nord – Rathenow für Betriebskonzept-Variante 2

Die Tabellenfahrpläne (Tabelle 16 und Tabelle 17) geben einen Überblick dazu, wie sich das Fahrtenangebot bei Variante 2 über den Tag verteilt. Neben der Linie RB51 auf dem Linienabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord sind hier auch die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Linie RB51 in Brandenburg Hbf sowie die Anschlussbeziehungen zur Linie RE4 von/nach Stendal sowie zur Linie N 51 BB von/nach Berlin Hbf dargestellt.


© 2026 TTK GMBH

### 4.2.3 Variante 3: Konzeptentwurf D-Takt gedreht mit richtungsbezogenem Anschluss nach Berlin

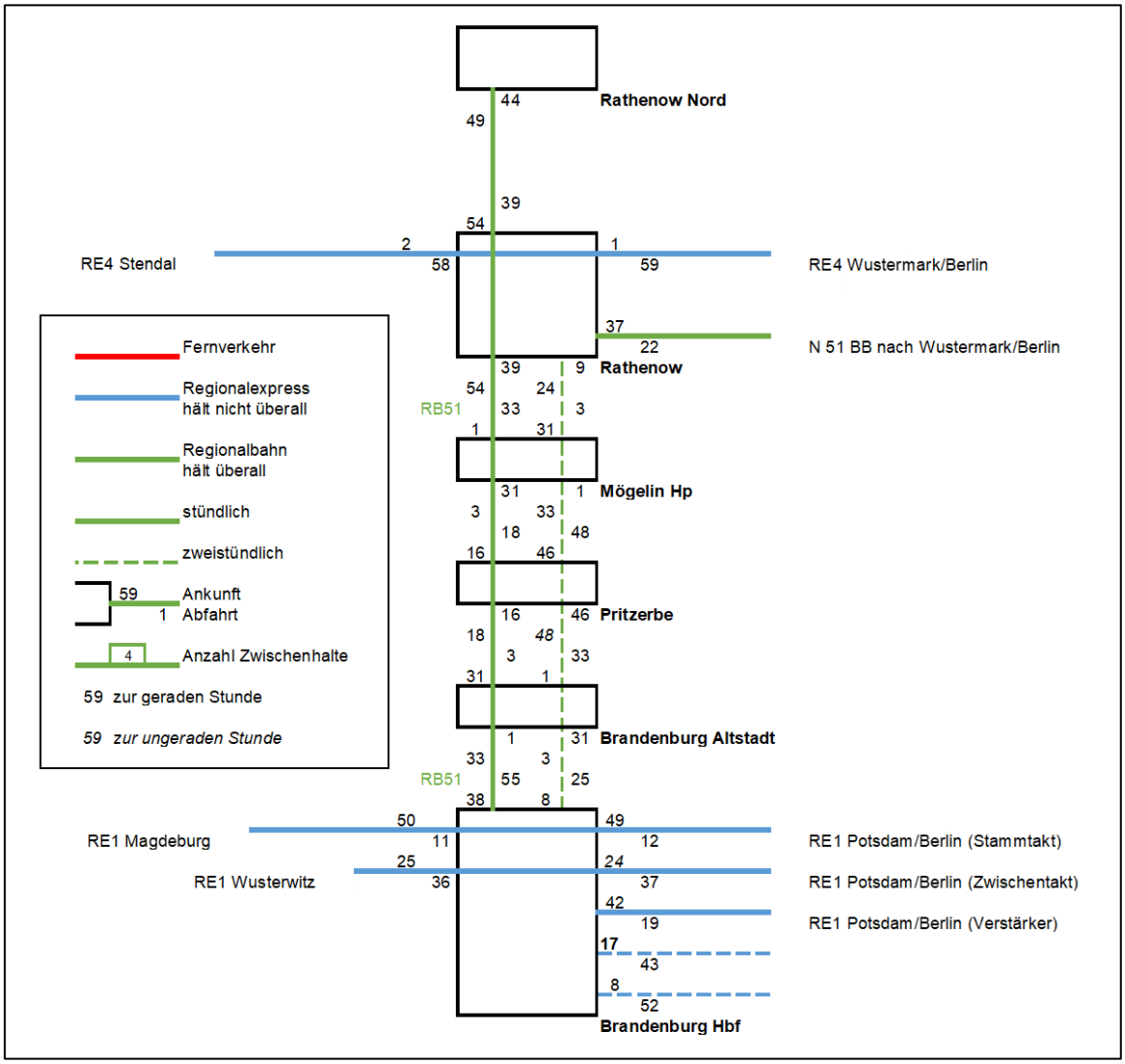



Abbildung 29: Betriebskonzept-Variante 3 morgens Rathenow – Rathenow Nord[20]

[20] Bei im Status Quo vorhandenen Linien werden die aktuellen Liniennummern angegeben. Bei heute nichtexistierenden Linien wird der Arbeitstitel aus dem Gutachterentwurf des Deutschlandtakts verwendet.

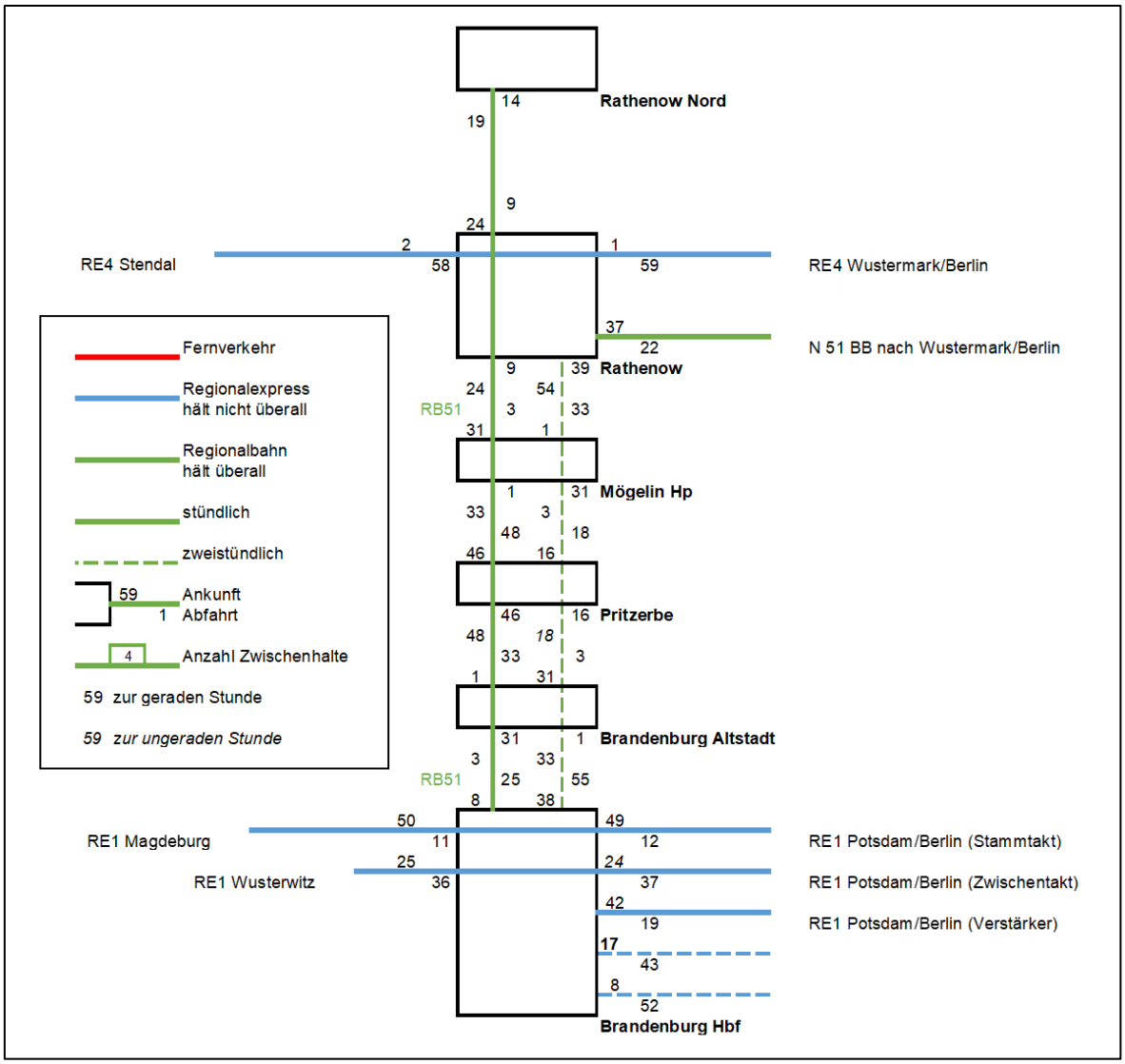



Abbildung 30: Betriebskonzept-Variante 3 abends

Variante 3 basiert für den Knoten Rathenow ebenso wie die Varianten 1 und 2 auf dem fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt. Eine Besonderheit von Variante 3 ist, dass in ihrem Betriebskonzept zwischen morgens und abends unterschieden wird. Das Betriebskonzept ist dabei für den zu reaktivierenden Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord morgens auf den Anschluss an die Linie RE4 in Richtung Berlin ausgerichtet, während nachmittags der Anschluss von der Linie RE4 aus Berlin in Richtung Rathenow Nord im Vordergrund steht. Es handelt sich somit um eine Betriebskonzeptvariante, bei der die Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf der Linie RB51 abends gegenüber morgens um eine halbe Stunde gedreht sind.

Morgens trifft die von Brandenburg Hbf kommende Linie RB51 zur Minute 39 in Rathenow ein. Von dort verkehrt sie ebenfalls zur Minute 39 direkt weiter in Richtung Rathenow Nord, wo sie zur Minute 44 eintrifft. Nach einer Wendezeit von fünf Minuten verkehrt sie von dort zur Minute 49 zurück in Richtung Bahnhof Rathenow, wo sie zur Minute 54 eintrifft und von dort ebenfalls zur Minute 54 weiter in Richtung Brandenburg Hbf verkehrt.

In den Morgenstunden besteht somit von Rathenow Nord kommend mit einer Umsteigezeit von fünf Minuten ein perfekter Anschluss an die Linie RE4 in Richtung Berlin. Die Entscheidung, den Anschluss von Rathenow Nord kommend in Rathenow in den Morgenstunden auf Berlin auszurichten, resultiert

aus den vorhandenen Pendlerverflechtungen zwischen Rathenow und Berlin. Hierbei sind die von Rathenow zur Arbeit nach Berlin pendelnden Personen klar dominierend. Der Anschluss von der Linie RE4 aus Berlin kommend in Rathenow auf die Linie RB51 in Richtung Rathenow Nord ist mit einer Umsteigezeit von 38 Minuten deutlich weniger attraktiv. Zur Minute 37 kommt zwar die Linie N 51 BB aus Berlin in Rathenow an, allerdings sind die Umsteigewege im Bahnhof Rathenow zu lang, um hier einen Anschluss zur zwei Minuten später in Richtung Rathenow Nord abfahrenden RB51 zu ermöglichen. Auf die Linie RE4 in Richtung Stendal besteht von Rathenow Nord mit der Linie RB51 kommend in Rathenow in den Morgenstunden ein guter Anschluss mit einer Umsteigezeit von acht Minuten. In der Gegenrichtung ist der Anschluss von der Linie RE4 aus Stendal kommend in Rathenow auf die Linie RB51 in Richtung Rathenow Nord mit einer Umsteigezeit von 41 Minuten wenig attraktiv.

In den Abendstunden besteht mit der Linie RE4 von Berlin kommend in Rathenow mit einer Umsteigezeit von acht Minuten auf die Linie RB51 in Richtung Rathenow Nord ein sehr guter Anschluss. Der Anschluss von der zur Minute 58 in Rathenow ankommenden Linie RE4 aus Stendal auf die Linie RB51 in Richtung Rathenow Nord ist mit einer Umsteigezeit von 11 Minuten gut. Unattraktiv sind in den Abendstunden bei Variante 3 des Betriebskonzepts hingegen für die Anschlüsse von der Linie RB51 aus Rathenow Nord kommend in Rathenow auf die Linie RE4. In Richtung Berlin beträgt die Umsteigezeit hier 35 Minuten, während die Umsteigezeit in Richtung Stendal sogar 38 Minuten aufweist.

In der HVZ wird die Linie RB51 nach den Planungen im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf auf einen Halbstundentakt verstärkt. Eine Durchbindung dieser Verstärkerfahrten bis Rathenow Nord ist allerdings nicht vorgesehen, da dies über die im LNVP 2023-2027 des Landes Brandenburg vorgegebenen einheitlichen Bedienstandards im SPNV für die Kategorie des Grundangebots hinausgehen würde.

Zu berücksichtigen ist, dass im fortgeschriebenen 3. Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt bereits ein zusätzlicher Haltepunkt Heidefeld auf der Linie RB51 unterstellt ist.


© 2026 TTK GMBH

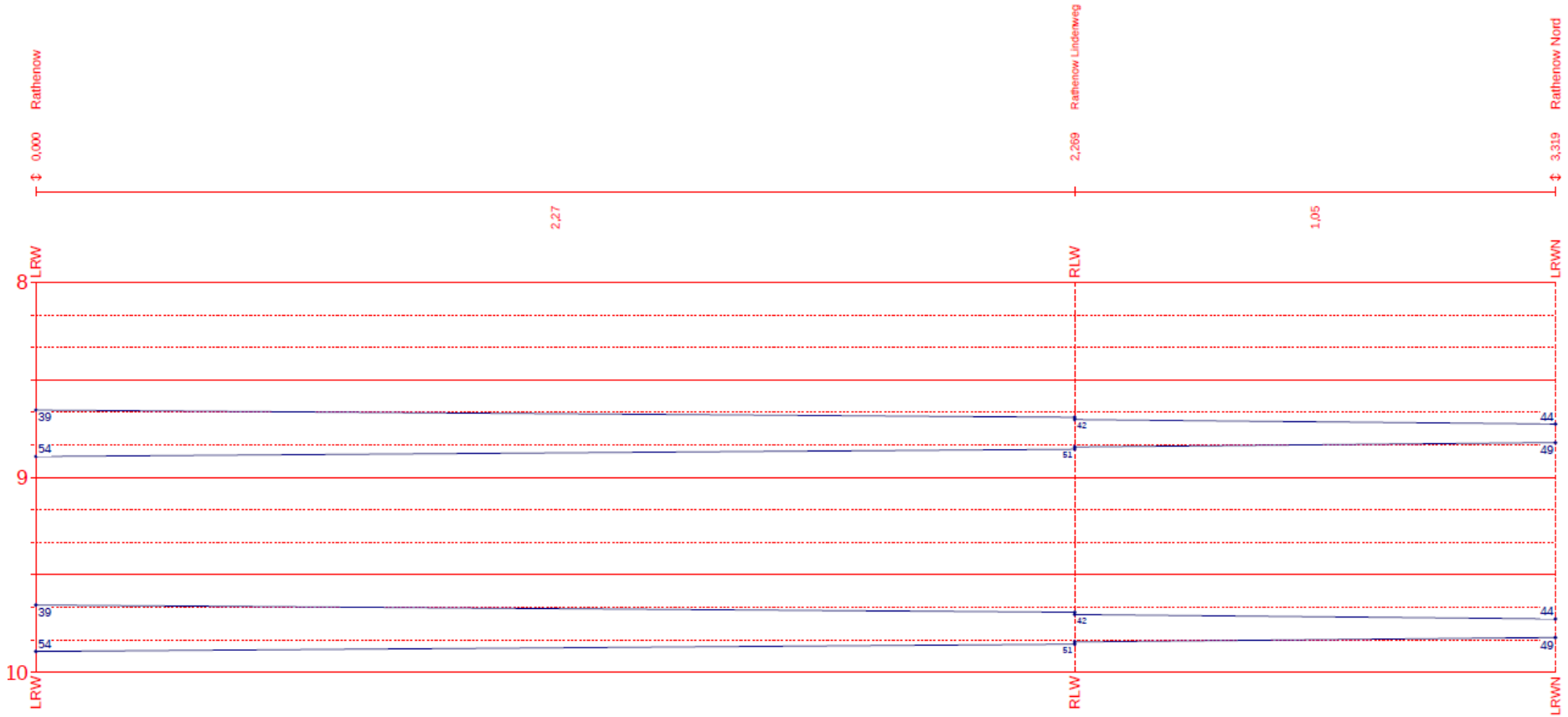



Abbildung 31: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 3 (morgens) Rathenow – Rathenow Nord


© 2026 TTK GMBH

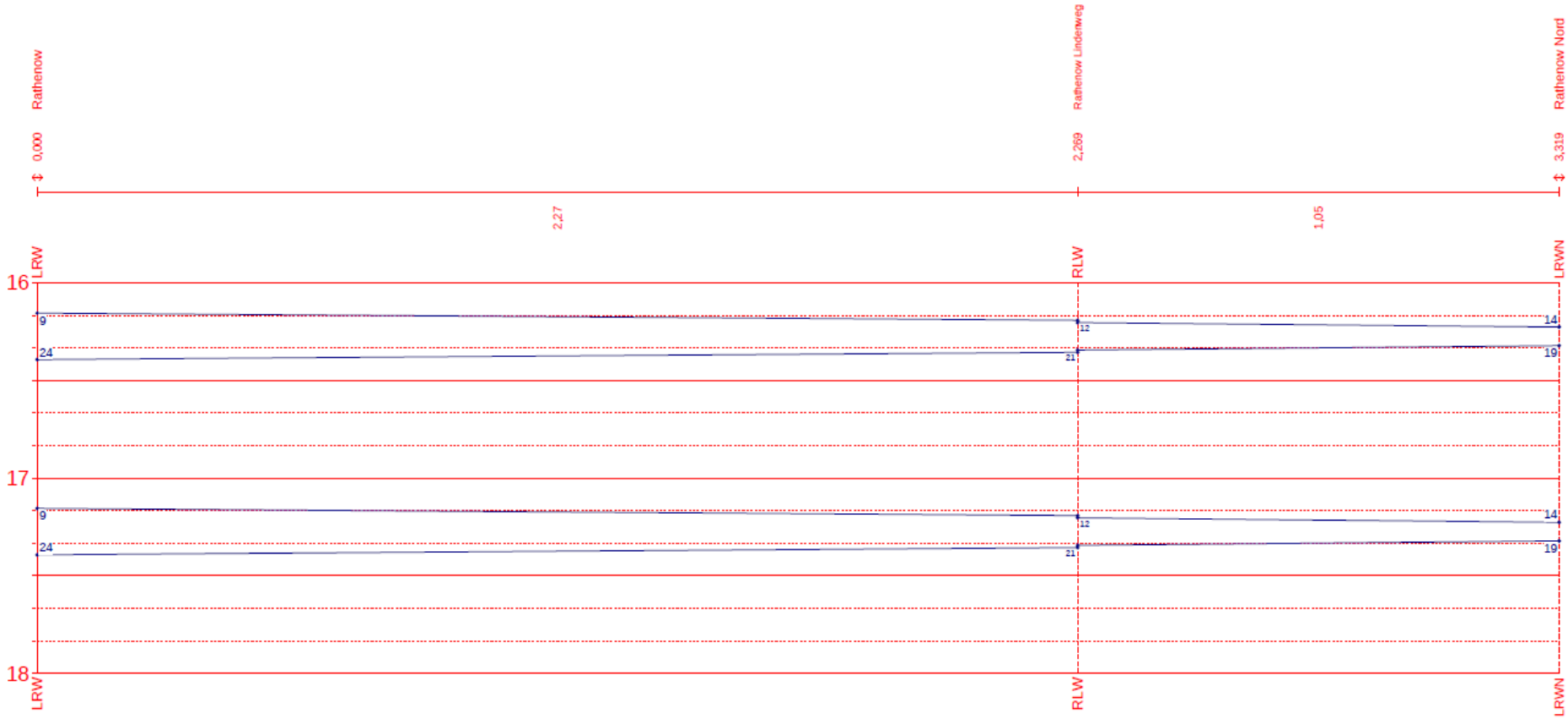



Abbildung 32: Bildfahrplan Betriebskonzept-Variante 3 (abends) Rathenow – Rathenow Nord

In Abbildung 31 ist das Betriebskonzept für den Morgen und in Abbildung 32 das Betriebskonzept für den Abend für Betriebskonzept-Variante 3 dargestellt. Da sich zwischen den einzelnen Varianten keine Unterschiede in Bezug auf das Fahrschaubild aus Variante 1 ergeben, wird an dieser Stelle auf Abbildung 26 verwiesen.


© 2026 TTK GMBH

| | Zug<br>Fahrtnr.<br>Linie | RB<br>61001<br>51 | RB<br>61003<br>51 | RB<br>61005<br>51 | RB<br>61007<br>51 | RB<br>61009<br>51 | RB<br>61011<br>51 | RB<br>61013<br>51 | RB<br>61015<br>51 | RB<br>61017<br>51 | RB<br>61019<br>51 | RB<br>61021<br>51 | RB<br>61023<br>51 | RB<br>61025<br>51 | RB<br>61027<br>51 | RB<br>61029<br>51 | RB<br>61031<br>51 | RB<br>61033<br>51 | RB<br>61035<br>51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *RE4 Stendal* | *an* | | *4:58* | *5:58* | *6:58* | *7:58* | *8:58* | *9:58* | *10:58* | *11:58* | *12:58* | *13:58* | *14:58* | *15:58* | *16:58* | *17:58* | *18:58* | *19:58* | *20:58* |
| *RE4 Berlin Hbf* | *an* | | *5:01* | *6:01* | *7:01* | *8:01* | *9:01* | *10:01* | *11:01* | *12:01* | *13:37* | *14:37* | *15:37* | *16:37* | *17:37* | *18:37* | *19:37* | *20:37* | *21:37* |
| *RB51 Brandenburg Hbf* | *ab* | *3:55* | *4:55* | *5:55* | *6:55* | *7:55* | *8:55* | *9:55* | *10:55* | *11:55* | *13:25* | *14:25* | *15:25* | *16:25* | *17:25* | *18:25* | *19:25* | *20:25* | *21:25* |
| *RB51 Rathenow* | *an* | *4:39* | *5:39* | *6:39* | *7:39* | *8:39* | *9:39* | *10:39* | *11:39* | *12:39* | *14:09* | *15:09* | *16:09* | *17:09* | *18:09* | *19:09* | *20:09* | *21:09* | *22:09* |
| **Rathenow** | **ab** | 4:39 | 5:39 | 6:39 | 7:39 | 8:39 | 9:39 | 10:39 | 11:39 | 12:39 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | 18:09 | 19:09 | 20:09 | 21:09 | 22:09 |
| **Rathenow Lindenweg** | | 4:42 | 5:42 | 6:42 | 7:42 | 8:42 | 9:42 | 10:42 | 11:42 | 12:42 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | 17:12 | 18:12 | 19:12 | 20:12 | 21:12 | 22:12 |
| **Rathenow Nord** | **an** | 4:44 | 5:44 | 6:44 | 7:44 | 8:44 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 12:44 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 | 18:14 | 19:14 | 20:14 | 21:14 | 22:14 |

Tabelle 18: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow – Rathenow Nord für Betriebskonzept-Variante 3


© 2026 TTK GMBH

| | Zug<br>Fahrtnr.<br>Linie | RB<br>61002<br>51 | RB<br>61004<br>51 | RB<br>61006<br>51 | RB<br>61008<br>51 | RB<br>61010<br>51 | RB<br>61012<br>51 | RB<br>61014<br>51 | RB<br>61016<br>51 | RB<br>61018<br>51 | RB<br>61020<br>51 | RB<br>61022<br>51 | RB<br>61024<br>51 | RB<br>61026<br>51 | RB<br>61028<br>51 | RB<br>61030<br>51 | RB<br>61032<br>51 | RB<br>61034<br>51 | RB<br>61036<br>51 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rathenow Nord** | **ab** | 4:49 | 5:49 | 6:49 | 7:49 | 8:49 | 9:49 | 10:49 | 11:49 | 13:19 | 14:19 | 15:19 | 16:19 | 17:19 | 18:19 | 19:19 | 20:19 | 21:19 | 22:19 |
| **Rathenow Lindenweg** | | 4:51 | 5:51 | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 13:21 | 14:21 | 15:21 | 16:21 | 17:21 | 18:21 | 19:21 | 20:21 | 21:21 | 22:21 |
| **Rathenow** | **an** | 4:54 | 5:54 | 6:54 | 7:54 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 13:24 | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 17:24 | 18:24 | 19:24 | 20:24 | 21:24 | 22:24 |
| *RB51 Rathenow* | *ab* | *4:54* | *5:54* | *6:54* | *7:54* | *8:54* | *9:54* | *10:54* | *11:54* | *13:24* | *14:24* | *15:24* | *16:24* | *17:24* | *18:24* | *19:24* | *20:24* | *21:24* | *22:24* |
| *RB51 Brandenburg Hbf* | *an* | *5:38* | *6:38* | *7:38* | *8:38* | *9:38* | *10:38* | *11:38* | *12:38* | *14:08* | *15:08* | *16:08* | *17:08* | *18:08* | *19:08* | *20:08* | *21:08* | *22:08* | *23:08* |
| *RE4 Berlin Hbf* | *ab* | *4:59* | *5:59* | *6:59* | *7:59* | *8:59* | *9:59* | *10:59* | *11:59* | *13:59* | *14:59* | *15:59* | *16:59* | *17:59* | *18:59* | *19:59* | *20:59* | *21:59* | *22:59* |
| *RE4 Stendal* | *ab* | *5:02* | *6:02* | *7:02* | *8:02* | *9:02* | *10:02* | *11:02* | *12:02* | *14:02* | *15:02* | *16:02* | *17:02* | *18:02* | *19:02* | *20:02* | *21:02* | *22:02* | *23:02* |

Tabelle 19: Tabellenfahrplan Linie RB51 Rathenow Nord – Rathenow für Betriebskonzept-Variante 3

Die Tabellenfahrpläne (Tabelle 18 und Tabelle 19) geben einen Überblick dazu, wie sich das Fahrtenangebot bei Variante 3 über den Tag verteilt. Neben der Linie RB51 auf dem Linienabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord sind hier auch die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Linie RB51 in Brandenburg Hbf sowie die Anschlussbeziehungen zur Linie RE4 dargestellt.


© 2026 TTK GMBH

## 4.3 Korrespondierende Änderungen am regionalen Busangebot

### Hintergrund

Einen entscheidenden Einfluss auf den Erfolg der Reaktivierung einer Bahnstrecke hat neben dem Nachfragepotenzial vor allem die Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV. Das Busangebot ist auf die Reaktivierungsstrecke auszurichten, um eine möglichst umfassende Potenzialausschöpfung zu gewährleisten. Als Zubringer zur Bahn nimmt der Busverkehr dabei eine wichtige Rolle ein, da sich die Stationen oftmals außerhalb attraktiver Gehdistanzen befinden. Um attraktive Verbindungen für den Umstieg vom MIV zu einer durchgängigen Reisekette im ÖPNV zu gewährleisten ist ein integriertes Konzept von entscheidender Bedeutung. Daher sollen Bus und Bahn verkehrlich sinnvoll verknüpft werden und nicht im Wettbewerb stehen. Von besonderer Relevanz ist die Zubringerfunktion des Busverkehrs dabei für all jene, für welche das Zurücklegen des Weges von ihrem Wohnort zur nächstgelegenen Bahnstation zu Fuß oder mit dem Fahrrad, beispielsweise aus gesundheitlichen oder Altersgründen, keine Option darstellt. Außerdem setzen durchgängige und attraktive Verbindungen im ÖPNV grundsätzlich einen Anreiz für einen Umstieg vom MIV zum ÖPNV.

Gleichzeitig ist es erforderlich, Parallelverkehre von Bus und Bahn soweit möglich zu vermeiden, um eine Konkurrenz zwischen dem Bus- und Bahnverkehr auszuschließen und außerdem unnötig hohe Betriebskosten zu vermeiden.

### Bestandsanalyse

Der zu reaktivierende Streckenabschnitt zwischen Rathenow und Rathenow Nord verläuft am östlichen Siedlungsrand der Mittelstadt Rathenow. Die Innenstadt wird mittels eines Gleisbogens dabei weiträumig umfahren.

Das heutige Busliniennetz besteht aus Buslinien mit uneinheitlichen Linienwegen und uneinheitlichen Taktzeiten. Eine Analyse der im Untersuchungsraum vorhandenen Buslinien zeigt, dass diese eine wichtige Bedeutung für den Schulverkehr haben. An Ferientagen ist das Angebot gegenüber Schultagen bei einigen Linien deutlich eingeschränkt.

Die Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord verläuft durch das Stadtgebiet der Stadt Rathenow, welche die Kreisstadt des Landkreises Havelland ist. Die Stadt Rathenow nimmt innerhalb des Landkreises Havelland als Mittelzentrum und Sitz der Kreisverwaltung eine wichtige Stellung ein. Der Landkreis Havelland geht von einem Bevölkerungswachstum sowie von einer Steigerung der Schülerzahlen im Landkreis aus. Davon ausgehend wird auch mit einer Steigerung der Nachfrage im ÖPNV gerechnet. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland 2025 bis 2030 werden keine konkreten Rahmenvorgaben hinsichtlich relevanter Buslinien im Untersuchungsraum gemacht. Es werden allerdings u. a. folgende Leitlinien für den ÖPNV im Landkreis definiert:

- Das Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln.
- Der SPNV nimmt eine Rückgratfunktion bei der Erfüllung der wesentlichen Verkehrsverbindungen ein.

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland ist festgehalten, dass sich dieser für eine Reaktivierung der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord für den SPNV einsetzt. Die Anzahl der von Rathenow nach Berlin pendelnden erwerbstätigen Personen wird in diesem für das Jahr 2023 mit 570 angegeben.


© 2026 TTK GMBH

Hinsichtlich der quantitativen Bedienungsstandards im ÖPNV werden im Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland die ÖPNV-Netzebenen Hauptnetz, Regionalnetz und Stadtbus unterschieden, wie in Tabelle 20 dargestellt.

| Netzebene | Kategorisierung der Relation | Verbindungskriterium | Verkehrsträger |
|---|---|---|---|
| **Hauptnetz (Verbindungs-funktion)** | Takt 60 | MZ-MZ und MZ-OZ Orte ab 10.000 Einwohner - MZ | SPNV & Bus |
| | Takt 120 | Orte ab 1.500 Einwohner - MZ | SPNV & Bus |
| **Regionalnetz (Erschließungs-funktion)** | - | Flächenerschließung und Schülerverkehr | Bus & RufBus |
| **Stadtbus** | MZ, Falkensee | - | Bus |

Tabelle 20: ÖPNV-Netzebenen im Landkreis Havelland (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Havelland 2025-2030)

Die Relation Rathenow – Rathenow Nord ist demnach der Netzebene Stadtbus zuzuschreiben, da der gesamte Streckenabschnitt auf dem Stadtgebiet des Mittelzentrums Rathenow verläuft. Da es sich um eine kleinräumige, innerstädtische Verbindung handelt, wird im Nahverkehrsplan für entsprechende Relationen ausschließlich der Bus als Verkehrsträger genannt. Diese kleinräumige Betrachtung wird der Bedeutung des zu reaktivierenden Streckenabschnitts allerdings nur bedingt gerecht, da Einwohnende im Einzugsbereich des für eine Reaktivierung betrachteten Streckenabschnitts einen direkten Anschluss an das SPNV-Netz erhalten würden. Betrachtet man nur den Binnenverkehr innerhalb der Stadt Rathenow, sieht der Nahverkehrsplan lediglich den Bus als relevanten Verkehrsträger vor. Der Haltestelleneinzugsbereich für die Analyse der Erschließung beträgt dabei 400 m für die Bushaltestellen in Rathenow.


© 2026 TTK GMBH

| Merkmal | | Hauptnetz Takt 60 | Hauptnetz Takt 120 | Regional-netz | Stadtbus |
|---|---|---|---|---|---|
| **Linienweg** | | direkt und konstant | direkt und konstant | - | - |
| **Betriebszeitraum** | Mo.-Fr. | 6 – 20 Uhr | 6 – 20 Uhr | 6 – 18 Uhr | 5 – 22 Uhr |
| | Sa. | 8 – 18 Uhr | 8 – 18 Uhr | - | 9 – 22 Uhr |
| | So./F. | 9 – 18 Uhr | 9 – 18 Uhr | - | 9 – 22 Uhr |
| **Takt [Minuten]** | Mo.-Fr. | HVZ: 60<br>NVZ: 120 | HVZ: 120<br>MVZ: 120 | - | HVZ: 30/60<br>NVZ: 60 |
| | Sa. | 120 | 120 | - | 120 |
| | So./F. | 120 | - | - | 120 |
| **Fahrtenhäufigkeit [Anzahl je Tag & Richtung]** | Mo.-Fr. | 10 | 6 | siehe Tabelle 16 | 15-30 |
| | Sa. | 6 | 4 | - | 7-15 |
| | So./F. | 4 | - | - | 7-15 |
| **Zulässige Abweichungen** | | Pro Werktag bis zu drei in Linienweg und/oder Takt abweichende Fahrten aufgrund Schülerverkehr | | - | - |

Tabelle 21: Bedienstandards für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Havelland (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Havelland 2025-2030)

In Rathenow gibt es mit der Buslinie 674 eine Stadtbuslinie, welche in eine nördliche Linie 674-N (Rathenow Bahnhof – Rathenow Falkenweg) und eine südliche Linie 674-S (Rathenow Bahnhof/Bruno-H. Bürgel-Schule – Rathenow Stadtgut) aufgeteilt ist. Beide Linienstränge der Stadtbuslinie 674 weisen etwa einen Stundentakt auf und bilden die Basiserschließung für einen großen Teil des städtischen Siedlungsgebietes. Ergänzt wird das städtische Busangebot der Stadt Rathenow durch insgesamt 12 weitere Regional- und Stadtbuslinien, welche alle zumindest mit einzelnen Fahrten über den Bahnhof Rathenow verkehren und diesen damit zum zentralen Verknüpfungspunkt machen. Der Rathenower Bahnhof wird im Nahverkehrsplan 2025 bis 2030 des Landkreises Havelland als Haltestelle der höchsten Kategorie A definiert. Als maximale Wartezeit zwischen SPNV- und Buslinien werden in diesem 15 Minuten festgelegt.

Auf dem Rathenower Stadtgebiet befinden sich mehrere Schulen, wobei weiterführende Schulen schwerpunktmäßig im östlichen Stadtgebiet zu finden sind. Zu nennen sind hier u. a. die Gesamtschule Bruno H. Bürgel und das Friedrich-Ludwig-Jahn Gymnasium. Auf der Altstadtinsel befindet sich mit der allgemeinen Förderschule „J.H. Pestalozzi" eine weitere Schule, für welche der kommunale Busverkehr eine wichtige Bedeutung für die Erschließung hat. Alle drei genannten Schulen werden im Bestand zu Unterrichtsbeginn und Unterrichtsende durch mehrere Buslinien angefahren.


© 2026 TTK GMBH

Der Friedrich-Ebert-Ring und die Berliner Straße bilden die Hauptachsen des kommunalen Busverkehrs in Rathenow. Die Verknüpfung der einzelnen Stadtteile erfolgt derzeit ausschließlich über Busverkehre. Der Bahnhof Rathenow bildet die einzige Verknüpfung zum SPNV.


© 2026 TTK GMBH

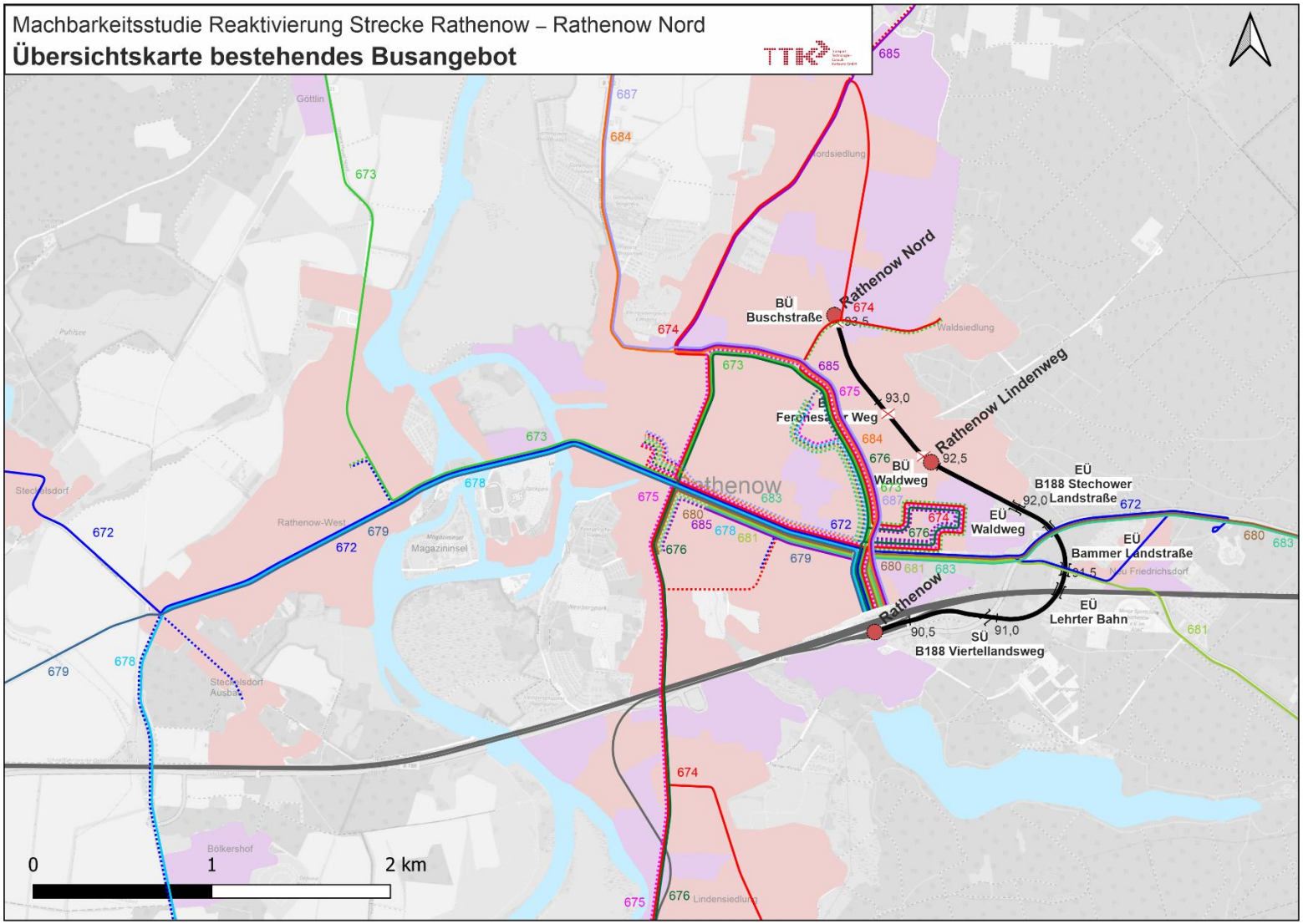



Abbildung 33: Übersichtskarte bestehendes Busangebot im Bereich der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord

© 2026 TTK GMBH

### Vorschläge zur Anpassung

Der bestehende kommunale Busverkehr auf dem Gebiet der Stadt Rathenow nimmt eine wichtige Funktion für die Erschließung des Stadtgebiets ein. Er stellt die feinräumige Erschließung sicher und bietet durch die Anbindung des Bahnhof Rathenow einen guten Anschluss an die über Rathenow verkehrenden Linien des SPNV. Ein Parallelverkehr zur Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord ist im Busverkehr nicht auszumachen. Auch wenn die Buslinie 674-N sowie einzelne Fahrten der Buslinie 673 sowohl Rathenow Nord als auch den Bahnhof Rathenow bedienen, kann hier nicht von einem klassischen Parallelverkehr gesprochen werden. Ausschlaggebend hierfür ist der durch die Buslinien bediente städtische Raum, welcher eine Vielzahl an Zielen zwischen den beiden Stationen aufweist.

Einsparmöglichkeiten beim kommunalen Busverkehr werden aus diesen Gründen im Zuge einer Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord für den SPNV nicht gesehen. Sie wären mit einem Attraktivitätsverlust für die Fahrgäste verbunden und würden eine Verschlechterung der räumlichen Erschließung der Stadt Rathenow durch den öffentlichen Verkehr beinhalten.

Für den Binnenverkehr der Stadt Rathenow hat die Reaktivierung des Streckenabschnitts Rathenow – Rathenow Nord eine untergeordnete Bedeutung. Ein adäquater Ersatz für bestehende Buslinien ergibt sich durch die Reaktivierung nicht.

Es wird empfohlen, das Busliniennetz in seiner heutigen Form auch im Falle einer Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord zu erhalten.

## 4.4 Betriebskostenberechnung

### 4.4.1 Methodik

Die Betriebskosten werden nach der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der Version 2016+ bestimmt.[21] Da sich die so ermittelten Werte auf das Jahr 2016 beziehen, die Betriebskosten jedoch für das Bezugsjahr 2024 angegeben werden sollen, werden die Betriebskosten für das Jahr 2016 auf das Jahr 2024 mittels entsprechender Preisindizes angepasst.

Die Betriebskosten werden für die drei unter Kapitel 4.2 beschriebenen Betriebskonzeptvarianten ermittelt. Für die Quantifizierung des Angebots werden die einheitlichen Bedienstandards für den Eisenbahn-Regionalverkehr im VBB sowie das heutige Angebot auf der Linie RB51 berücksichtigt. Nach den o.g. Kriterien für die einheitlichen Bedienstandards im Regionalverkehr ergibt sich das folgende **Angebotsniveau** für alle drei Planfälle bzw. Betriebskonzeptvarianten:

- Montag-Freitag: 18 Fahrtenpaare
- Samstag: 17 Fahrtenpaare
- Sonntag/Feiertag: 16 Fahrtenpaare

In Bezug auf das **Fahrzeugkonzept** wird in allen drei Varianten von einem BEMU-Fahrzeug mit einer Fahrzeuglänge von ca. 45m ausgegangen.

### 4.4.2 Betriebskosten im Ohnefall

Im Ohnefall wird der bestehende Betrieb der Linie RB51 zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf angenommen. Der Grund hierfür ist, dass die Betriebskonzeptvarianten Unterschiede in Bezug auf

[21] Intraplan Consult GmbH/Verkehrswissenschaftliches Insitut Stuttgart GmbH 2022, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr – Version 2016+, S. 103 ff.


© 2026 TTK GMBH

die Durchbindung dieser SPNV-Linie bis Rathenow Nord aufweisen. Die Betriebskosten der Linie RB51 werden im Ohnefall ausschließlich für den Stundentakt berechnet. Die im Deutschlandtakt (in der Version des fortgeschriebenen 3. Gutachter-Entwurfes) vorgesehene Angebotsverdichtung der Linie RB51 in der HVZ auf einen Halbstundentakt wird nicht berücksichtigt, da diese keine Auswirkungen auf die Differenz der Betriebskosten zwischen Mit- und Ohnefall hat, da in den Mitfällen auch in der HVZ nur eine stündliche Durchbindung der RB51 bis Rathenow Nord unterstellt wird. Weitere Bus- oder Bahnlinien spielen in Bezug auf die Betriebskosten bei einer Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord keine Rolle.

### 4.4.3 Betriebskosten der Variante 1

In Variante 1 für das Betriebskonzept wird stündlich die RB51 aus Brandenburg Hbf über den Bahnhof Rathenow bis Rathenow Nord durchgebunden. In Rathenow hat die RB51 dabei eine Aufenthaltszeit von 14 Minuten in Richtung Rathenow Nord und eine Aufenthaltszeit von 13 Minuten in Richtung Brandenburg Hbf, um gute Anschlüsse mit der Linie RE4 (Stendal/Berlin) gewährleisten zu können. Hierdurch entsteht in dieser Variante für die Linie RB51 im Mitfall ein Mehrbedarf von einer Einzeltraktion gegenüber dem Ohnefall.

Im Busverkehr werden keine Anpassungen vorgenommen, weshalb dieser bei der Berechnung der Betriebskosten nicht berücksichtigt wird.

| **Merkmal** | **Betriebskonzept-Variante 1** |
|---|---|
| **Aufwuchs Zugkilometer** (Tkm/Jahr) | **42,24** |
| **Mehrbedarf Fahrzeugumläufe** (Zugverkehr) | **1** |
| **Saldo Fahrzeugkosten** [T€/Jahr] | **335,85** |
| **Saldo Energiekosten** [T€/Jahr] | **27,33** |
| **Saldo Personalkosten** [T€/Jahr] | **360,35** |
| **Summe** [T€/Jahr] | **723,52** |

Tabelle 22: Differenz der Betriebskosten der Variante 1 zwischen Mit- und Ohnefall

### 4.4.4 Betriebskosten der Variante 2

In Variante 2 für das Betriebskonzept wird, wie in Variante 1 auch, die RB51 aus Brandenburg Hbf über den Bahnhof Rathenow bis Rathenow Nord durchgebunden. Im Gegensatz zu Variante 1 hat die RB51 dabei in Rathenow jedoch keine Aufenthaltszeit, was in Bezug auf die Anschlüsse zur Linie RE4 für Fahrgäste von und nach Rathenow Nord mit den unter 4.2.2 erläuterten negativen Auswirkungen verbunden ist. Gegenüber dem Ohnefall entsteht durch die Durchbindung ohne Aufenthaltszeit in Rathenow für die Linie RB51 im Mitfall bei Variante 2 kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf.


© 2026 TTK GMBH

Im Busverkehr werden keine Anpassungen vorgenommen, weshalb dieser bei der Berechnung der Betriebskosten nicht berücksichtigt wird.

| **Merkmal** | **Betriebskonzept-Variante 2** |
|---|---|
| **Aufwuchs Zugkilometer** (Tkm/Jahr) | **42,24** |
| **Mehrbedarf Fahrzeugumläufe** (Zugverkehr) | **0** |
| **Saldo Fahrzeugkosten** [T€/Jahr] | **32,33** |
| **Saldo Energiekosten** [T€/Jahr] | **27,33** |
| **Saldo Personalkosten** [T€/Jahr] | **0** |
| **Summe** [T€/Jahr] | **59,67** |

Tabelle 23: Differenz der Betriebskosten der Variante 2 zwischen Mit- und Ohnefall

## 4.4.5 Betriebskosten der Variante 3

In Variante 3 für das Betriebskonzept wird, wie in den Varianten 1 und 2 auch, die RB51 aus Brandenburg Hbf über den Bahnhof Rathenow bis Rathenow Nord durchgebunden. Im Gegensatz zu Variante 1 hat die RB51 dabei in Rathenow, wie bei Variante 2, jedoch keine Aufenthaltszeit. Es wird bei Variante 3 zwischen einem morgendlichen und einem abendlichen Betriebskonzept unterschieden. Entsprechend der Lastrichtung werden auf diese Weise die Anschlüsse zur Linie RE4 hergestellt (siehe 4.2.3). Gegenüber dem Ohnefall entsteht durch die Durchbindung ohne Aufenthaltszeit in Rathenow für die Linie RB51 im Mitfall bei Variante 3kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf.

Im Busverkehr werden keine Anpassungen vorgenommen, weshalb dieser bei der Berechnung der Betriebskosten nicht berücksichtigt wird.


© 2026 TTK GMBH

| Merkmal | Betriebskonzept-Variante 3 |
|---|---|
| **Aufwuchs Zugkilometer** (Tkm/Jahr) | **42,24** |
| **Mehrbedarf Fahrzeugumläufe** (Zugverkehr) | **0** |
| **Saldo Fahrzeugkosten** [T€/Jahr] | **32,33** |
| **Saldo Energiekosten** [T€/Jahr] | **27,33** |
| **Saldo Personalkosten** [T€/Jahr] | **0** |
| **Summe** [T€/Jahr] | **59,67** |

Tabelle 24: Differenz der Betriebskosten der Variante 3 zwischen Mit- und Ohnefall

### 4.4.6 Übersicht der Betriebskosten

Die nachfolgend dargestellte Differenz der jährlichen Betriebskosten zwischen Mit- und Ohnefall beziehen sich auf das Jahr 2024.

| Merkmal | Betriebskonzept-Variante 1 | Betriebskonzept-Variante 2 | Betriebskonzept-Variante 3 |
|---|---|---|---|
| **Aufwuchs Zugkilometer (Tkm/Jahr)** | **42,24** | **42,24** | **42,24** |
| **Mehrbedarf Fahrzeugumläufe** | **1** | **0** | **0** |
| **Saldo Fahrzeugkosten** [T€/Jahr] | **335,85** | **32,33** | **32,33** |
| **Saldo Energiekosten** [T€/Jahr] | **27,33** | **27,33** | **27,33** |
| **Saldo Personalkosten** [T€/Jahr] | **360,35** | **0** | **0** |
| **Summe** [T€/Jahr] | **723,52** | **59,67** | **59,67** |

Tabelle 25: Differenz der Betriebskosten der beiden Betriebskonzeptvarianten zwischen Mit- und Ohnefall


© 2026 TTK GMBH

- ✓ ***Die jährlichen zusätzlichen Betriebskosten sind in Variante 1 aufgrund des zusätzlich erforderlichen Fahrzeugumlaufs und den damit verbundenen Kosten für ein zusätzliches Fahrzeug sowie zusätzliches Personal mit Abstand am größten.***
- ✓ ***Bei den Varianten 2 und 3 wird kein zusätzliches Fahrzeug und kein zusätzliches Personal gegenüber dem Ohnefall benötigt.***
- ✓ ***Die Varianten 2 und 3 weisen genau die gleichen jährlichen Betriebskosten auf.***


© 2026 TTK GMBH

# 5 Schätzung der Infrastrukturkosten

## 5.1 Methodik

Im Folgenden wird zunächst dargestellt, welche Infrastrukturmaßnahmen bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord für den Personenverkehr erforderlich wären.

Dargestellt werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen entlang der Strecke anhand einer Karte. Die Darstellung der Stationen erfolgt separat mithilfe von Steckbriefen bzw. Skizzen zum Aufbau der Stationen. Zum Abschluss werden die Kosten der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen beziffert.

### Basis der Kostenschätzung

Die Kostenschätzung erfolgt anhand von Einheitspreisen für die einzelnen Infrastrukturbausteine. Die Einheitspreise wurden vom Gutachter ermittelt und resultieren aus einer Synthese von Erfahrungswerten des Gutachters und dem Kostenkennwertkatalog der Deutschen Bahn AG. Berücksichtigt wird ein Sensitivitätszuschlag von 30 %.

### Ober- und Unterbau

Für den Ober- und Unterbau wird der Zustand der Strecke unterteilt in fünf Kategorien, aus welchen sich der Arbeits- und damit auch der Kostenaufwand ergibt. Bei diesen fünf Kategorien handelt es sich um folgende Kategorien:

- **Kategorie 1: Oberbau vorhanden und in gutem Zustand**
  Ober- sowie Unterbau der Strecke befinden sich in diesem Bereich in einem befahrbaren Zustand ohne signifikante Geschwindigkeitseinschränkungen. Eine Nutzung der Strecke für den Personenverkehr ist ohne vorherige Ober- bzw. Unterbaumaßnahmen möglich.
- **Kategorie 2: Oberbau vorhanden, leichte Ausbesserungsmaßnahmen erforderlich**
  Der Oberbau ist vorhanden und befindet sich insgesamt in einem bedingt befahrbaren Zustand mit signifikanten Geschwindigkeitseinschränkungen. Zur Durchführung eines Personenverkehrs mit einer attraktiven Streckengeschwindigkeit sind Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Häufig sind gleisgeometrische Anpassungen oder auch partielle Oberbauerneuerungen zur Anhebung der Streckengeschwindigkeit erforderlich.
- **Kategorie 3: Oberbau vorhanden, Erneuerung erforderlich**
  Der Oberbau ist noch vorhanden, befindet sich jedoch in einem nicht befahrbaren Zustand. Ein bedingt befahrbarer Zustand ist nach zielgerichteter Streckenkontrolle und Profilfreimachung mit Rangiergeschwindigkeit kurzfristig erreichbar. Für die Wiederinbetriebnahme ist eine partielle Unterbausanierung und eine vollständige Oberbauerneuerung einschließlich Schotterbettung und Planumsschutzschicht erforderlich. Die Entwässerung ist mindestens abschnittsweise wiederherzustellen.
- **Kategorie 4: Oberbau nicht mehr vorhanden, Unterbau vorhanden**
  Der Oberbau ist nicht mehr vorhanden und muss komplett neu aufgebaut werden. Unterbaufragmente sind hinsichtlich der Wiederverwendbarkeit zu prüfen, da häufig stark durch Vegetation durchsetzt. Es ist davon auszugehen, dass der Unterbau grundhaft zu sanieren ist. Der Oberbau ist einschließlich Schotterbettung und Planumsschutzschicht neu aufzubauen. Die Entwässerung ist wiederherzustellen.
- **Kategorie 5: Oberbau nicht mehr vorhanden, Unterbau nicht mehr vorhanden**
  Oberbau und Unterbau der Strecke sind nicht mehr vorhanden. Es muss geprüft werden, ob die Herstellung der ursprünglichen Linienführung möglich ist oder ob eine neue Linienführung


© 2026 TTK GMBH

sinnvoller wäre. Die Bahnanlage ist in der zukünftig vorgesehenen Trasse vollständig neu zu errichten.

## 5.2 Infrastrukturmaßnahmen entlang der Strecke

Die in der folgenden Übersichtskarte dargestellten erforderlichen Maßnahmen sind aus den Erkenntnissen der Ortsbesichtigung abgeleitet. Sie betreffen den Ober- und Unterbau, Bahnübergänge sowie Ingenieurbauwerke.


© 2026 TTK GMBH

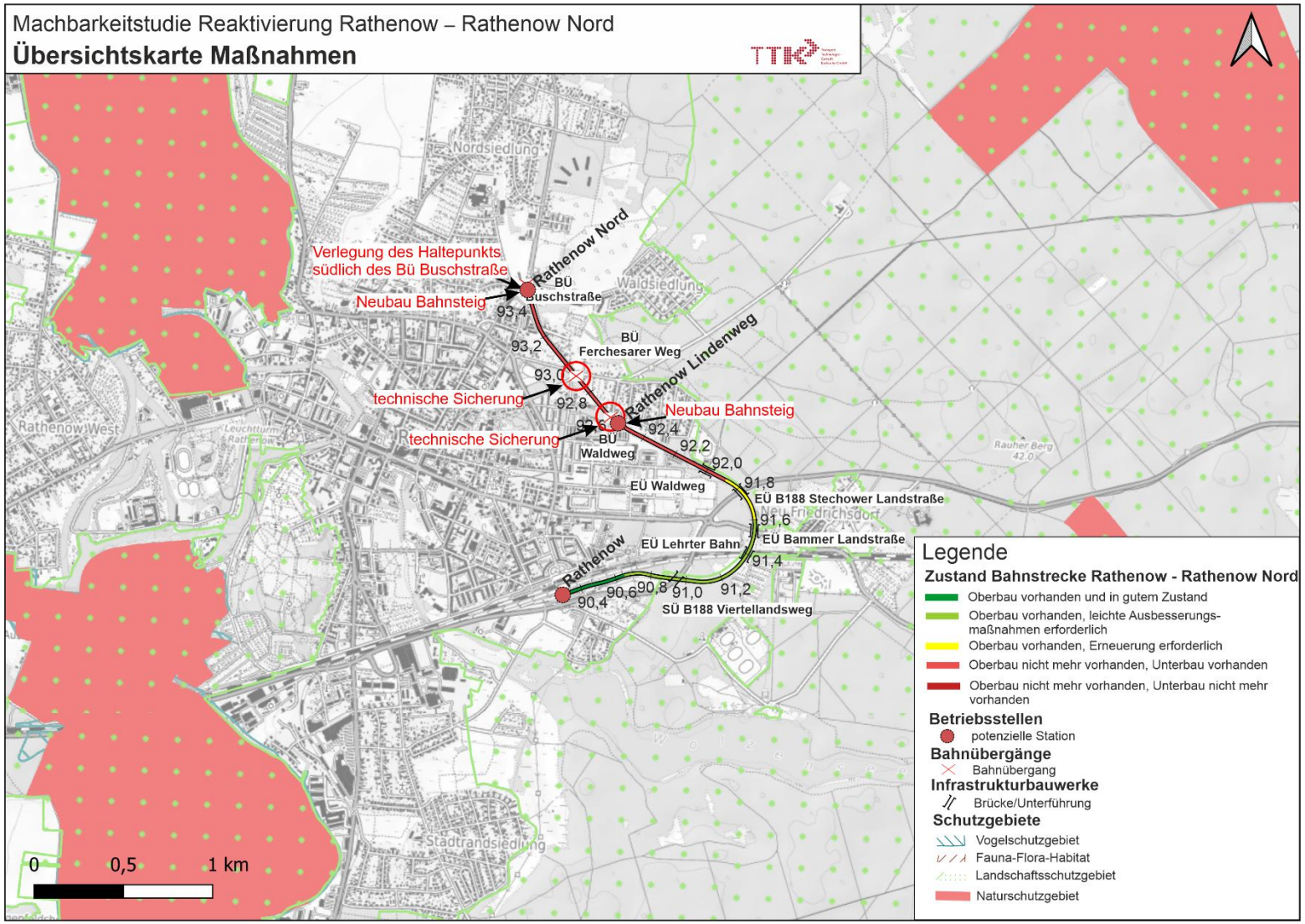



Abbildung 34: Übersichtskarte Maßnahmen Strecke Rathenow – Rathenow Nord


© 2026 TTK GMBH

Der für die Reaktivierung zu betrachtende Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Rathenow und Rathenow Nord erstreckt sich auf der Strecke 6512 etwa zwischen km 90,3 am Bahnhof Rathenow und km 93,5 auf Höhe des ehemaligen Bahnhofs Rathenow Nord. Die gesamte Strecke befindet sich im Naturpark Havelland. Im Bereich des östlichen Gleisbogens verläuft ein etwa 500 m langer Abschnitt der Strecke außerdem durch ein Landschaftsschutzgebiet. Wie in Kapitel 2.5.3.1 bereits beschrieben, weist der Streckenabschnitt sehr unterschiedliche Zustände in Bezug auf den Oberbau auf. Die ehemalige zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit betrug auf dem Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Rathenow und Rathenow Nord 60 km/h.

Den besten Zustand weist der direkt am Bahnhof Rathenow liegende Streckenabschnitt auf. Zwischen km 90,3 und km 90,6 befindet sich die Strecke 6512 in einem guten Zustand, weshalb in diesem Abschnitt keine Oberbaumaßnahmen erforderlich sind. In der Folge schließt zwischen km 90,6 und km 91,6 ein Abschnitt an, bei welchem eine **Prüfung der Streckengeometrie und ein punktuelles Stopfen** erforderlich sind. In diesem Abschnitt befinden sich mit der Straßenüberführung B188 Viertellandsweg, der Eisenbahnüberführung Lehrter Bahn und der Eisenbahnüberführung Bammer Landstraße drei Ingenieurbauwerke, welche sich in einem optisch guten Zustand befinden. Entsprechend sind für die drei Ingenieurbauwerke keine Maßnahmen vorzusehen.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen km 91,6 und km 91,9 ist der Oberbau zwar weitestgehend noch vorhanden, allerdings sind die Schienen nicht mehr an den Schwellen befestigt. Die Schienen sind verformt und befinden sich nicht mehr an ihrer ursprünglichen bzw. korrekten Lage. Die Schrauben zur Befestigung der Schwellen wurden vollständig entfernt und befinden sich nicht mehr vor Ort. Es ist in diesem Streckenabschnitt daher erforderlich, **den Oberbau zu erneuern**. Mit der Eisenbahnüberführung B188 Stechower Landstraße gibt es im Streckenabschnitt zwischen km 91,6 und km 91,9 ein Infrastrukturbauwerk. Die Eisenbahnüberführung B188 Stechower Landstraße befindet sich optisch in einem guten Zustand, womit für diese keine Maßnahmen erforderlich sind.

Im Bereich des Streckenabschnitts zwischen km 91,9 und km 93,5 ist der Oberbau nicht mehr vorhanden bzw. es finden sich nur noch Reste davon. Bei den Resten handelt es sich um das Gleisbett und Schwellen, welche oftmals schwere Beschädigungen aufweisen. Im Streckenabschnitt zwischen km 91,9 und km 93,5 ist daher eine **Erneuerung des Oberbaus** erforderlich. Mit der Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost bei km 92,0 befindet sich ein Infrastrukturbauwerk auf dem Streckenabschnitt. Dieses befindet sich optisch in einem sanierungsbedürftigen Zustand, da einige Backsteine herausgebrochen bzw. beschädigt sind und sich Risse in den Widerlagern zeigen. Für die **Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost bei km 92,0** ist daher eine **Sanierung** vorzusehen.

Es befinden sich im Untersuchungsbereich auch insgesamt drei Bahnübergänge, wobei aktuell keiner dieser Bahnübergänge über eine vorschriftsmäßige Sicherung (z. B. Andreaskreuze) verfügt. Es handelt sich um die **Bahnübergänge Waldweg beim km 92,6, Ferchesaer Weg bei km 92,9** und **Buschstraße bei km 93,5.** Darüber hinaus existieren **bei km 92,4** sowie **bei km 92,8 inoffizielle Fußwege**, welche vermutlich erst nach der Stilllegung des Streckenabschnitts entstanden sind. Da es sich bei beiden inoffiziellen Fußwegen um keine offiziellen und ausgeschilderten Wanderwege handelt und in wenigen hundert Metern Entfernung mit den Bahnübergängen Waldweg bei km 92,6 und Ferchesaer Weg bei km 92,9 Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, werden diese bei der Reaktivierung der Strecke nicht berücksichtigt.

Für den Bahnübergang Waldweg bei km 92,6 wird eine technische Sicherung mittels Lichtzeichen und Schranken vorgesehen. Durch den vorgesehenen **zusätzlichen Haltepunkt Rathenow Lindenweg bei km 92,6** wird die Bedeutung des dortigen Bahnübergangs Waldweg gegenüber seiner ehemaligen Bedeutung deutlich zunehmen, da dieser nicht mehr nur eine Verbindungsfunktion zwischen dem Wohngebiet am Lindenweg und dem südlich der Bahnstrecke gelegenen Wohngebiet, Einkaufszentrum und Schulzentrum herstellt, sondern auch den Zugang zum neuen Haltepunkt sicherstellt. Der Bahnübergang Ferchesaer Weg bei km 92,9 wird ebenfalls mittels Lichtzeichen und Schranken


© 2026 TTK GMBH

technisch gesichert. Der Bahnübergang Ferchesaer Weg stellt dabei die Hauptverbindung zwischen dem Wohngebiet am Lindenweg und dem Rathenower Zentrum dar.

Der Haltepunkt Rathenow Nord wird gegenüber der Lage des ehemaligen Bahnhofs Rathenow Nord um etwa 80 m nach Süden verschoben, wodurch dieser damit südlich des Bahnübergangs Buschstraße liegt. Durch die Verlegung des Haltepunkts Rathenow Nord südlich der Buschstraße hat der Bahnübergang Buschstraße für die Streckenreaktivierung somit keine Relevanz mehr.


© 2026 TTK GMBH

## 5.3 Stationssteckbriefe

Die Stationen, welche durch die Reaktivierung der Strecke Gebiete neu mit dem SPNV erschließen, werden anhand von Steckbriefen dargestellt. Konkret umfasst dies bei der Strecke Rathenow – Rathenow Nord folgende Stationen:

- Rathenow Lindenweg
- Rathenow Nord

Während es sich bei der Station Rathenow Nord um eine ehemals in Betrieb befindliche Station handelt, stellt die Station Rathenow Lindenweg einen zusätzlichen Haltepunkt dar, um eine bessere Erschließung und damit auch ein höheres Potenzial im Zuge der Streckenreaktivierung generieren zu können. An beiden Stationen ist ein kompletter Neubau der Bahnsteiganlagen inkl. Zuwegung und Ausstattung erforderlich.

Weiterhin werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen am Bahnhof Rathenow betrachtet. Die erforderlichen Maßnahmen am Bahnhof Rathenow sind dabei abhängig von der gewählten Variante des Betriebskonzepts.

### 5.3.1 Rathenow

#### Betriebskonzept-Variante 1 (Konzeptentwurf D-Takt)

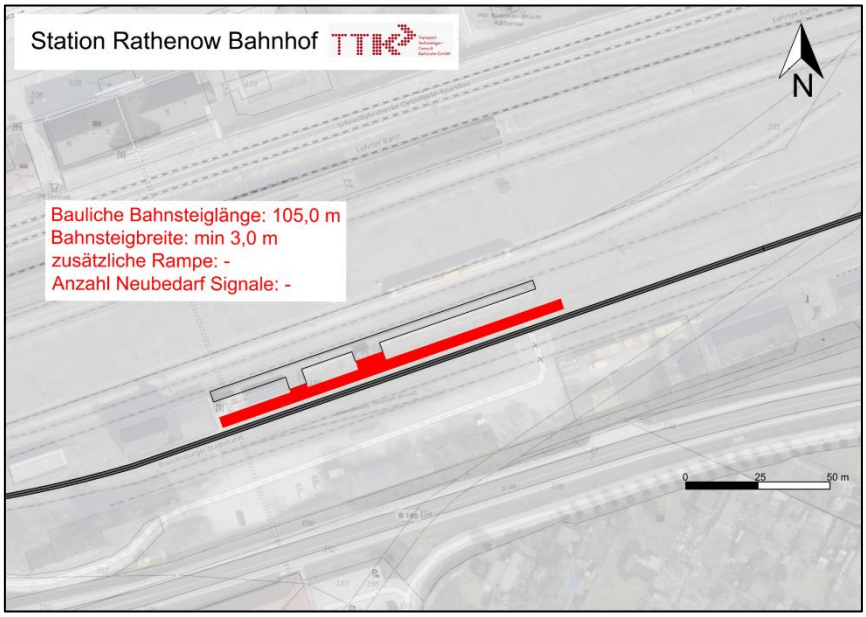



Abbildung 35: Station Rathenow Betriebskonzept-Variante 1

In der Betriebskonzept-Variante 1 ist im Bahnhof Rathenow eine Zugkreuzung der Linie RB51 (Rathenow Nord – Brandenburg Hbf) vorgesehen. Aktuell befindet sich im südlichen Bahnhofsteil und damit an der Brandenburger Städtebahn (Strecke 6512) nur ein Bahnsteig. Es ist in Betriebskonzept-Variante 1 daher erforderlich, im südlichen Bahnhofsteil einen weiteren Bahnsteig zu errichten bzw. den bestehenden Bahnsteig zu erweitern. Eine Erweiterung des bestehenden Bahnsteigs zu einem Mittelbahnsteig bzw. zumindest ein Anschluss an den Bestandsbahnsteig erscheint dabei die sinnvollste Lösung zu sein, da in diesem Fall der bestehende Treppenzugang sowie der bestehende Aufzug genutzt werden können, um von der Unterführung zum Bahnsteig zu gelangen. Entsprechen-


© 2026 TTK GMBH

des wird bei der Kostenschätzung angesetzt. In Abbildung 35 ist die Lösung eines zusätzlichen Bahnsteigs dargestellt, welcher mit dem Bestandsbahnsteig verbunden ist und somit der bestehende Treppenzugang sowie der bestehende Aufzug für den Zugang zum Bahnsteig genutzt werden können. Der Bahnsteig erhält dabei eine Nutzlänge[22] von 100 m.

**Prognostizierte Kosten für die Station Rathenow in der Betriebskonzept-Variante 1**

| | |
|---|---|
| Baukosten SPNV-Station[23] inkl. Sensitivitätszuschlag von 30 %: | 2,12 Mio. € |
| Gesamtkosten inkl. 25 % Planungs- und Verwaltungskosten: | 2,65 Mio. € |

## Betriebskonzept-Varianten 2 (Konzeptentwurf D-Takt ohne Standzeit in Rathenow) und 3 (Konzeptentwurf D-Takt gedreht mit richtungsbezogenem Anschluss nach Berlin)

In den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 ist im Bahnhof Rathenow keine Zugkreuzung der Linie RB51 (Rathenow Nord – Brandenburg Hbf) vorgesehen. Entsprechend ist im Bahnhof Rathenow der bestehende Bahnsteig im südlichen Bahnhofsteil an der Brandenburger Städtebahn (Strecke 6512) ausreichend. Kosten fallen im Bahnhof Rathenow bei den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 lediglich für die erforderliche Stellwerksanpassung zur Reaktivierung des Streckenabschnitts in Richtung Rathenow Nord an.

**Prognostizierte Kosten für die Station Rathenow in den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3**

| | |
|---|---|
| Baukosten SPNV-Station[24] inkl. Sensitivitätszuschlag von 30 %: | 1,07 Mio. € |
| Gesamtkosten inkl. 25 % Planungs- und Verwaltungskosten: | 1,33 Mio. € |

[22] Angegeben werden von Seiten des VBB bzw. des Landes immer Nutzlängen für die Bahnsteige, da die Baulängen je nach LST- und aufgrund weiterer Anforderungen länger ausfallen können. Die geringen Unterschiede zwischen Nutzlänge und tatsächlicher baulicher Länge spielen bei der Kostenbetrachtung allerdings eher eine untergeordnete Rolle.

[23] Die Baukosten umfassen lediglich die Kosten für die SPNV-Stationen sowie für den ggf. erforderlichen Neubau von Bushaltestellen. Die Kosten für den Bau von P+R-Anlagen sind nicht enthalten.

[24] Die Baukosten umfassen lediglich die Kosten für die SPNV-Stationen sowie für den ggf. erforderlichen Neubau von Bushaltestellen. Die Kosten für den Bau von P+R-Anlagen sind nicht enthalten.

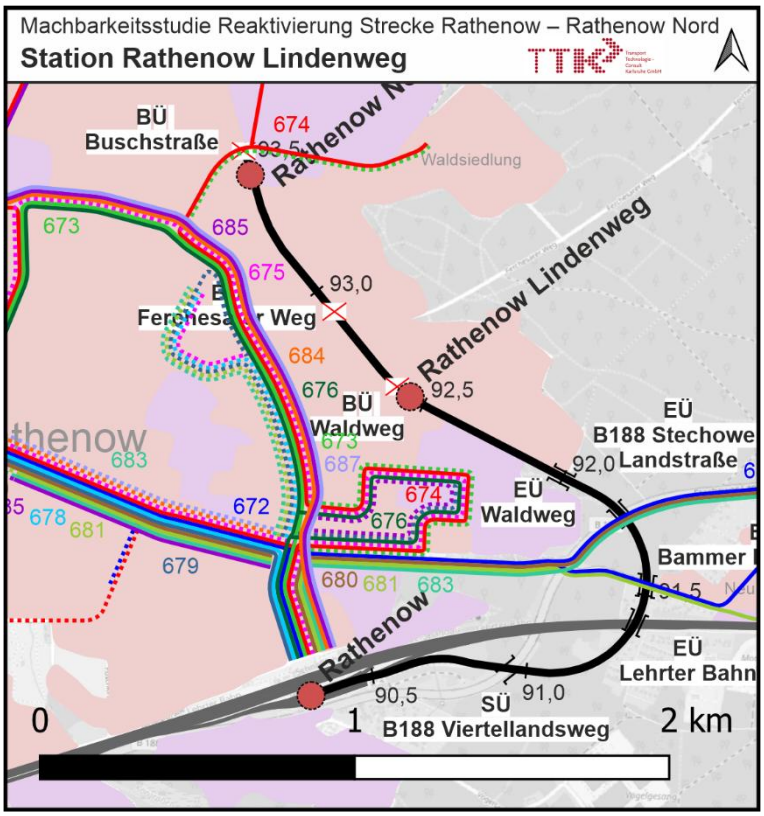

© 2026 TTK GMBH

## 5.3.2 Rathenow Lindenweg

Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord

**Steckbrief Station Rathenow Lindenweg**

**Lage der Station und Verknüpfung zum kommunalen ÖPNV**




Standort der Station: Neue Station im Bereich des Bahnübergangs Lindenweg

Die Buslinien sind als farbige Linien dargestellt. Verkehren nur Einzelfahrten über einen Teilabschnitt eines Linienwegs, so ist dieser Abschnitt als gestrichelte Linie dargestellt.

**Anschlussmöglichkeiten im kommunalen ÖPNV**

Anschluss über die Bushaltestelle(n): nicht vorhanden

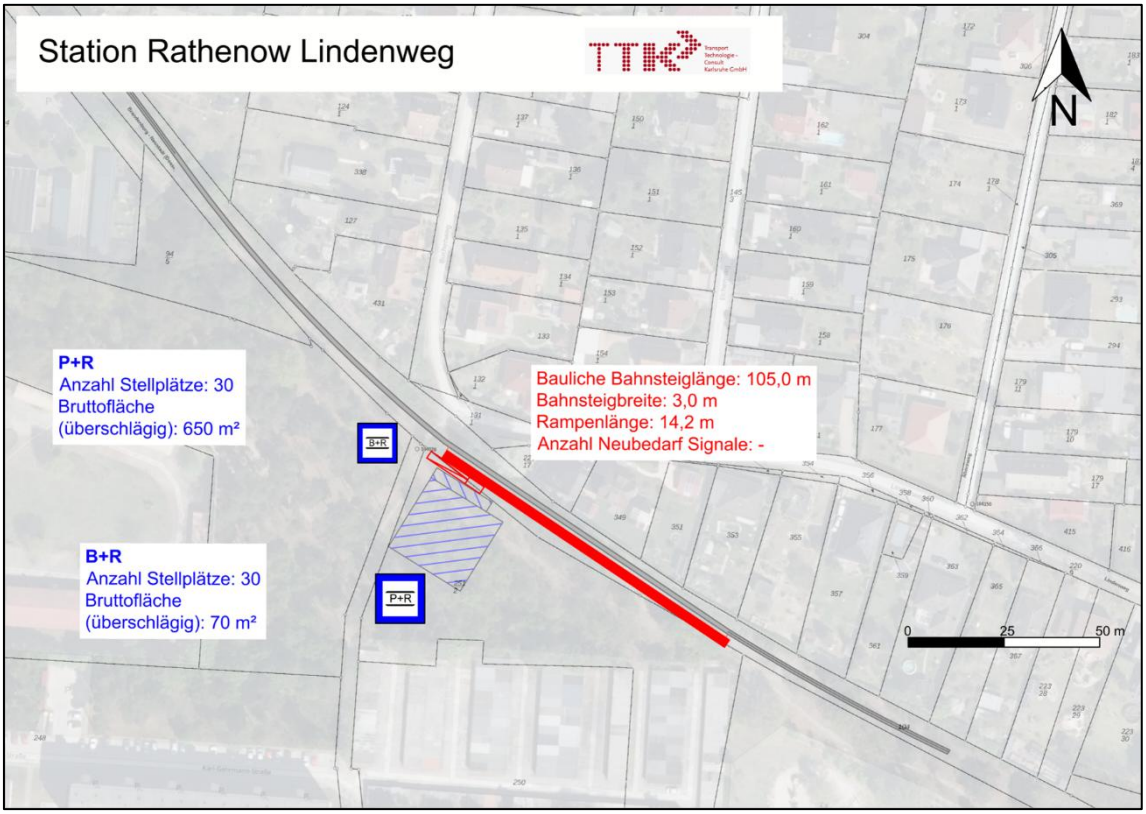
Das Wohngebiet am Lindenweg wird nicht durch den kommunalen ÖPNV bedient. Entsprechend befindet sich in der direkten Umgebung des vorgesehenen neuen Haltepunkts Rathenow Lindenweg auch keine Bushaltestelle. Die nächstgelegenen Bushaltestellen sind die Haltestellen Bruno-H.-Bürgel-Schule, Fontanestraße und Feierabendallee, welche zwischen 350 m und 500 m Luftlinie von der vorgesehenen Lage des neuen Haltepunkts entfernt liegen.

**Anzahl Einwohner im 3 km Einzugsbereich**

20.693 Einwohner


© 2026 TTK GMBH

**Skizze zum Aufbau der Station**




(rot: Änderungen/Neubau von Infrastruktur; grau: bestehende Infrastruktur; blau: Fläche für B+R)

**Prognostizierte Kosten**

Baukosten SPNV-Station[25] inkl. Sensitivitätszuschlag von 30 %: 1,06 Mio. €

Gesamtkosten inkl. 25 % Planungs- und Verwaltungskosten: 1,33 Mio. €

[25] Die Baukosten umfassen lediglich die Kosten für die SPNV-Stationen sowie für den ggf. erforderlichen Neubau von Bushaltestellen. Die Kosten für den Bau von P+R-Anlagen sind nicht enthalten.

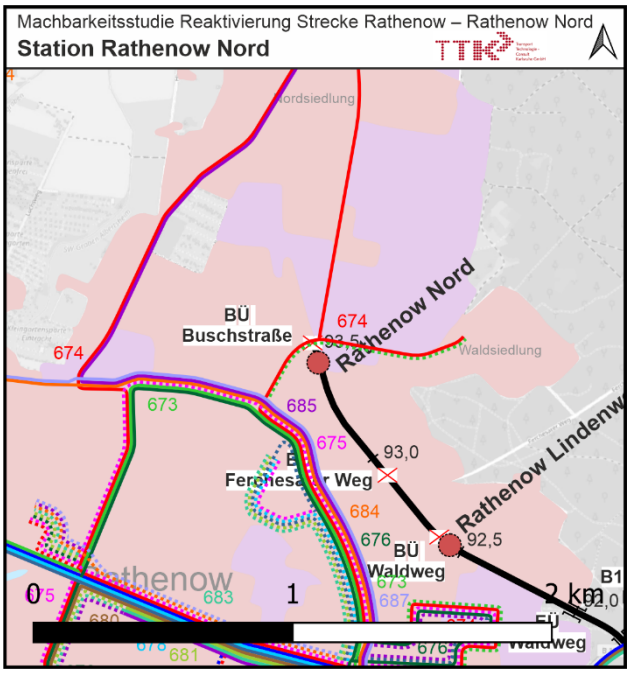

© 2026 TTK GMBH

## 5.3.3 Rathenow Nord

Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord

**Steckbrief Station Rathenow Nord**

**Lage der Station und Verknüpfung zum kommunalen ÖPNV**




Standort der Station: ca. 80 m südlich des ehemaligen Bahnhofs Rathenow Nord

Die Station wird südlich des ehemaligen Bahnübergangs Buschstraße neu errichtet. Dies hat die Vorteile, dass an der Buschstraße kein Bahnübergang erforderlich wird und die Station etwas näher am Friedrich-Ludwig-Jahn Gymnasium liegt.

Die Buslinien sind als farbige Linien dargestellt. Verkehren nur Einzelfahrten über einen Teilabschnitt eines Linienwegs, so ist dieser Abschnitt als gestrichelte Linie dargestellt.

**Anschlussmöglichkeiten im kommunalen ÖPNV**

Anschluss über die Bushaltestelle(n): Rathenow, Buschstraße (210 m Fußweg)

**bestehender kommunaler Busverkehr Station Rathenow Nord**

| Linie | Fahrtrichtung | Verkehrstage | Bedienzeiten | Grundtakt | *Anzahl Fahrten* |
|---|---|---|---|---|---|
| 674-N | Stadtlinie Rathenow (Nord): Rathenow Bahnhof > Rathenow Falkenweg | montags - freitags, samstags, sonn- und feiertags | 4:45 - 21:15 Uhr | etwa Stundentakt | *17 Fahrten Mo.-Fr.; 7 Fahrten an Sa., So. und Feiertag; einzelne Fahrten bis Rathenow Stadtg* |
| 674-N | Stadtlinie Rathenow (Nord): Rathenow Stadtgut > Rathenow Bahnhof | montags - freitags | 7:15 Uhr | / | *1 Fahrt an Schultagen* |

Nur die Rathenower Stadtbuslinie 674-N verkehrt über die Haltestelle Buschstraße. In Fahrtrichtung Falkenweg weist sie einen Stundentakt auf, während auf dem direkten Fahrweg in Richtung Rathenow Bahnhof nur an Schultagen eine Fahrt verkehrt.

Da die Bushaltestelle Rathenow Buschstraße ca. 210 m vom neuen Bahnhaltepunkt entfernt liegt, wird an der Buschstraße parallel zum neuen Bahnhaltepunkt eine neue Bushaltestelle „Rathenow, Bahnhof Nord“ eingerichtet. Der Knotenpunkt Buschstr./Rudolf-Breitscheid-Str./Theodor-Lessing-

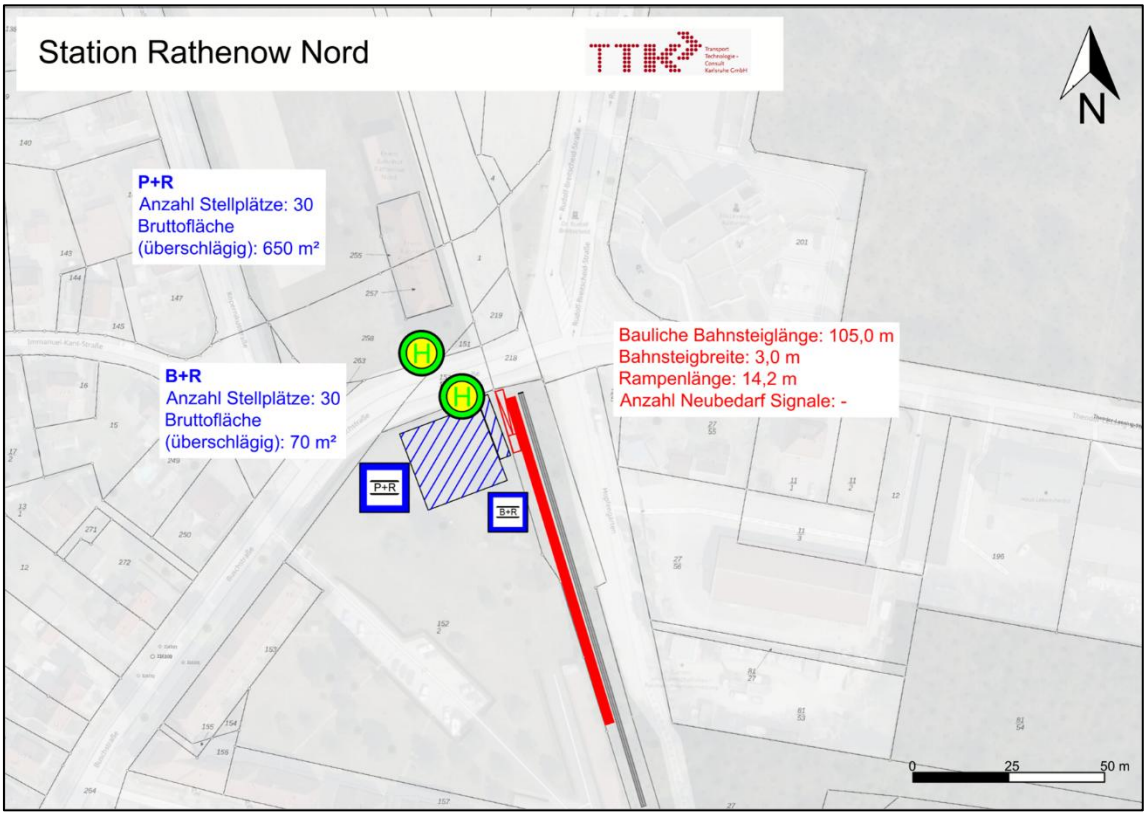

© 2026 TTK GMBH

Str./Hopfengärten sollte dabei voraussichtlich in seiner jetzigen Form erhalten bleiben können, da die Bushaltestelle westlich des Knotenpunkts an der Buschstr. platziert wird und die Zufahrt zu den P+R- und B+R-Stellplätzen ebenfalls westlich des Knotenpunkts erfolgt. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt wäre vermutlich nicht zwingend erforderlich. Es handelt sich hierbei jedoch um eine Ersteinschätzung. Die ist in weiteren Planungsschritten mittels einer verkehrstechnischen Untersuchung zu verifizieren.

**Anzahl Einwohner im 3 km Einzugsbereich**

20.553 Einwohner

**Skizze zum Aufbau der Station**




(rot: Änderungen/Neubau von Infrastruktur; grau: bestehende Infrastruktur; blau: Fläche für B+R)

**Prognostizierte Kosten**

Baukosten SPNV-Station[26] inkl. Sensitivitätszuschlag von 30 %: 1,18 Mio. €

Gesamtkosten inkl. 25 % Planungs- und Verwaltungskosten: 1,48 Mio. €

[26] Die Baukosten umfassen lediglich die Kosten für die SPNV-Stationen sowie für den ggf. erforderlichen Neubau von Bushaltestellen. Die Kosten für den Bau von P+R-Anlagen sind nicht enthalten.


© 2026 TTK GMBH

## 5.4 Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt

Nachfolgend werden die ermittelten Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt, sowie die Kosten der Stationen in einer Tabelle zusammengefasst dargestellt. Dabei werden einmal die Baukosten inklusive eines Sensitivitätszuschlags von 30 % und einmal die Gesamtkosten dargestellt, welche zusätzlich zu den Baukosten inkl. Sensitivitätszuschlag auch 25 % Planungs- und Verwaltungskosten enthalten. Die Anpassung bzw. der Neubau der LST ist in den Kosten enthalten.

### 5.4.1 Infrastrukturkosten für Variante 1

In Variante 1 wird im Vergleich zu den Varianten 2 und 3 ein zusätzlicher Bahnsteig im südlichen Bereich des Bahnhof Rathenow benötigt (siehe 5.3.1). Für Variante 1 belaufen sich die Kosten durchschnittlich auf **4,90 Mio. € / km** reaktivierte Strecke (Gesamtkosten inkl. Planungs- und Verwaltungskosten). Berücksichtigt werden dabei nur jene Infrastrukturkosten, welche explizit für die Reaktivierung des Streckenabschnitts Rathenow – Rathenow Nord anfallen.

| Abschnitt | Baukosten inkl. Sensitivitätszuschlag von 30 % [in Mio. €] | Gesamtkosten inkl. 25 % Planungs- und Verwaltungskosten [in Mio. €] |
|---|---|---|
| Bf. Rathenow (km 90,28) | 2,12 | 2,65 |
| **Rathenow – Rathenow Lindenweg (km 90,28 – km 92,58)** | 4,57 | 5,71 |
| Hp. Rathenow Lindenweg (km 92,58) | 1,06 | 1,33 |
| **Rathenow Lindenweg – Rathenow Nord (km 92,58 – km 93,50)** | 4,10 | 5,13 |
| Hp. Rathenow Nord (km 93,50) | 1,18 | 1,48 |
| **Gesamtsumme** | **13,03** | **16,29** |

Tabelle 26: Infrastrukturkosten Streckenabschnitte Betriebskonzept-Variante 1

### 5.4.2 Infrastrukturkosten für die Varianten 2 und 3

Bei den Varianten 2 und 3 wird im Vergleich zu Variante 1 kein zusätzlicher Bahnsteig im südlichen Bereich des Bahnhof Rathenow benötigt (siehe 5.3.1). Für die Varianten 2 und 3 belaufen sich die Kosten durchschnittlich auf **4,50 Mio. € / km** reaktivierte Strecke (Gesamtkosten inkl. Planungs- und Verwaltungskosten). Berücksichtigt werden dabei nur jene Infrastrukturkosten, welche explizit für die Reaktivierung des Streckenabschnitts Rathenow – Rathenow Nord anfallen.

Die anfallenden Infrastrukturkosten pro km Strecke sind bei den Varianten 2 und 3 gegenüber Variante 1 etwas geringer, da bei diesen Varianten keine Kosten für einen zusätzlichen Bahnsteig im Bahnhof Rathenow anfallen.


© 2026 TTK GMBH

| Abschnitt | Baukosten inkl. Sensitivitätszuschlag von 30 % [in Mio. €] | Gesamtkosten inkl. 25 % Planungs- und Verwaltungskosten [in Mio. €] |
|---|---|---|
| Bf. Rathenow (km 90,28) | 1,07 | 1,33 |
| **Rathenow – Rathenow Lindenweg (km 90,28 – km 92,58)** | 4,57 | 5,71 |
| Hp. Rathenow Lindenweg (km 92,58) | 1,06 | 1,33 |
| **Rathenow Lindenweg – Rathenow Nord (km 92,58 – km 93,50)** | 4,10 | 5,13 |
| Hp. Rathenow Nord (km 93,50) | 1,18 | 1,48 |
| **Gesamtsumme** | **11,98** | **14,98** |

Tabelle 27: Infrastrukturkosten je Streckenabschnitt in der Betriebskonzept-Varianten 2 und 3


© 2026 TTK GMBH

# 6 Besondere Chancen und Herausforderungen für das Reaktivierungsvorhaben

Die folgenden Gegebenheiten wirken im Allgemeinen begünstigend auf das Reaktivierungsvorhaben:

- Die Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord verläuft durch dicht besiedeltes Gebiet der Stadt Rathenow, in welcher insgesamt rund 25.000 Menschen leben. Die 3-km Einzugsbereiche der zu reaktivierenden bzw. neuen Haltepunkte werden vsl. entsprechend hohe Einwohnerzahlen aufweisen.
- Im Bereich der Strecke befinden sich mit der Gesamtschule Bruno H. Bürgel (ca. 800 Schülerinnen und Schüler) und dem Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium (ca. 700 Schülerinnen und Schüler) zwei große, weiterführende Schulen.
- Mit der Linie RB51 (Brandenburg Hbf – Rathenow) gibt es eine bestehende Regionalbahnlinie, welche sich betrieblich bis Rathenow Nord durchbinden lässt. Je nach Ausgestaltung des Betriebskonzepts ist dies ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf möglich. In diesem Fall sind die jährlichen Betriebskosten sehr gering.
- Bis auf die Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost bei km 92,0, für welche eine Sanierung erforderlich scheint, befinden sich die Infrastrukturbauwerke noch in einem guten Zustand.
- Die Strecke ist noch als Bahnstrecke gewidmet und nicht von den Eisenbahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt.
- Bei einer Betriebsführung im Stichstreckenblock (Einzugbetrieb) zwischen Rathenow und Rathenow Nord kann der sicherungstechnische Aufwand minimiert werden.
- Die technisch zu sichernden BÜ sind als zuggesteuerte Anlagen unabhängig von der Stellwerkstechnik zu betreiben.

Die folgenden Gegebenheiten wirken im Allgemeinen ungünstig auf das Reaktivierungsvorhaben:

- Die Stadt Rathenow verfügt über ein Stadt- und Regionalbusnetz, welches die Feinerschließung sicherstellt und eine gute Anbindung an den Bahnhof Rathenow bietet. Sämtliche Buslinien verkehren dabei über den Bahnhof Rathenow und ermöglichen so den direkten Anschluss an den SPNV. Einsparpotenzial bei den Buslinien ergibt sich durch eine Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord nicht, da die Bahnstrecke keinen Parallelverkehr zu bestehenden Buslinien darstellt. Gleichzeitig würden die Bahn und der Busverkehr trotzdem in Konkurrenz zueinanderstehen.
- Die Strecke ist zwar noch als Bahnstrecke gewidmet, jedoch sind auf mehr als der Hälfte der Strecke die Schienen bzw. das Streckengleis bereits entfernt worden und die Strecke ist teilweise stark bewachsen.
- Die mit Abstand am stärksten nachgefragte Verkehrsbeziehung dürfte jene mit Berlin sein. Eine Durchbindung nach Berlin ist von Rathenow Nord betrieblich allerdings nicht sinnvoll möglich und die Umsteigezeiten in Richtung und aus Berlin sind, je nach Betriebskonzeptvariante, teilweise erheblich.
- Aufgrund der Verlegung der Station Rathenow Nord und des Neubaus der Station Rathenow Lindenweg und des Anhebens der Streckengeschwindigkeit von 60 km/h auf 80km/h ist zumindest partiell von Planfeststellungsverfahren im Rahmen einer Reaktivierung auszugehen.


© 2026 TTK GMBH

# 7 Zusammenfassung und Bewertung

In dieser Studie wurde eine Potenzialabschätzung für die Reaktivierung der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord durchgeführt, sowie die betriebliche und bauliche Machbarkeit einer solchen untersucht. Die Bahnstrecke führt durch dicht besiedeltes Gebiet der Stadt Rathenow, wodurch grundsätzlich ein hohes Nachfragepotenzial besteht. Aus betrieblichen Gründen kommt allerdings nur eine Durchbindung der Linie RB51 (Brandenburg Hbf – Rathenow) nach Rathenow Nord in Frage. Da die Hauptnachfrage jedoch in Richtung Berlin zu erwarten ist und die Bahnstrecke keine Feinerschließung in Rathenow ermöglicht ist es allerdings fraglich, inwieweit das grundsätzlich vorhandene Nachfragepotenzial mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord tatsächlich abgerufen werden kann.

Die **Bestandsaufnahme** der Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord hat gezeigt, dass sich die Strecke im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Rathenow und km 91,6 noch in einem brauchbaren Zustand befindet. Der Oberbau befindet sich in diesem Streckenabschnitt in einem befriedigenden und die Infrastrukturbauwerke in einem guten Zustand. Schlechter sieht es im daran anschließenden Streckenabschnitt bis Rathenow Nord aus. In diesem Abschnitt ist der Oberbau nicht mehr oder nur noch teilweise vorhanden. Außerdem ist die Strecke teilweise stark mit Vegetation bewachsen. Während sich die Eisenbahnüberführung B188 Stechower Landstraße in einem guten Zustand befindet, sind an der Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost bei km 92,0 optisch Schäden wie Risse und Abplatzungen auszumachen. Die ehemaligen Bahnübergänge entlang der Strecke weisen keine vorschriftsmäßige Sicherung mehr auf.

Für die **betriebliche Machbarkeit** wurden drei Betriebskonzeptvarianten ausgearbeitet. Die drei Betriebskonzeptvarianten haben dabei gemeinsam, dass sie auf der Durchbindung der Linie RB51 (Brandenburg Hbf – Rathenow) nach Rathenow Nord basieren. Außerdem wird in allen drei Betriebskonzeptvarianten eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h angesetzt. Betriebskonzept-Variante 1 bietet die besten Anschlüsse zwischen der Linie RE4 (Stendal – Berlin – […]) und der Linie RB51 von und nach Rathenow Nord. Für die Relation nach Berlin ist diese Betriebskonzeptvariante am attraktivsten. Sie erfordert allerdings eine Zugkreuzung im Bahnhof Rathenow, wofür die Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs im südlichen Bahnhofsbereich, sowie ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich wäre. Bei den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 ist keine Zugkreuzung und damit auch kein zusätzlicher Bahnsteig im Bahnhof Rathenow erforderlich. Die Nachteile dieser beiden Varianten bestehen in schlechteren Anschlüssen zwischen der RB51 von/nach Rathenow Nord und dem RE4 von/nach Berlin/Stendal, sowie geringen Wendezeiten von nur fünf Minuten in Rathenow Nord. In Variante 3 wird der Anschlussnachteil in Richtung und von Berlin durch richtungsbezogen gute Anschlüsse in Lastrichtung teilweise aufgehoben. Dies erfordert jedoch eine Unterscheidung zwischen einem Morgen- und einem Abendkonzept, wobei eine Drehung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten um 30 Minuten erfolgt. Die kurze Wendezeit von nur fünf Minuten in Rathenow Nord ist bei den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 bedingt durch die erforderliche Zugkreuzung in Pritzerbe. Verspätungen könnten aufgrund der kurzen Wendezeit zum Problem werden, da sie in Rathenow Nord nicht abgebaut werden könnten und in diesem Fall eventuell eine Kurzwende bereits am Bahnhof Rathenow erforderlich wäre.

In Bezug auf die jährlichen **zusätzlichen Betriebskosten** gegenüber dem Ohnefall gibt es große Unterschiede zwischen Variante 1 und den Varianten 2 und 3. Während in Variante 1 ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf erforderlich wird, ist dies bei den Varianten 2 und 3 nicht erforderlich. Entsprechend sind die Personal- und Fahrzeugkosten bei Variante 1 gegenüber jenen der Varianten 2 und 3 erheblich höher. Variante 1 weist gegenüber dem Ohnefall zusätzliche jährliche Betriebskosten in Höhe von 724 T€/Jahr auf, während die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten bei den Varianten 2 und 3 lediglich 60 T€/Jahr betragen.


© 2026 TTK GMBH

Die Untersuchung der **baulichen Machbarkeit** hat gezeigt, dass der Unterbau der Strecke fast durchgängig noch vorhanden und nutzbar ist. Im Abschnitt Bahnhof Rathenow bis km 91,6 sind lediglich kleine Ausbesserungsmaßnahmen im Zuge einer Durcharbeitung des Oberbaus erforderlich. Hierzu gehört beispielsweise das Stopfen des Oberbaus. Im folgenden Abschnitt bis Rathenow Nord ist der Oberbau nicht mehr oder nur noch teilweise vorhanden, weshalb eine komplette Neuerrichtung des Oberbaus einschließlich der Planumsschutzschicht erforderlich ist. Außerdem ist die Strecke in diesem Abschnitt von teilweise starkem Bewuchs zu befreien. Des Weiteren ist eine Sanierung der Eisenbahnüberführung Waldweg am Sportplatz Rathenow-Ost bei km 92,0 erforderlich und es sind zwei Bahnübergänge technisch zu sichern.

Bei Betriebskonzept-Variante 1 ergeben sich inklusive 30 % Sensitivitätszuschlag und weiteren 25 % Zuschlag für Planungs- und Verwaltungskosten **Gesamtkosten für die Infrastruktur** in Höhe von 16,29 Mio. €. Die entsprechenden Kosten liegen damit etwas höher als die Kosten für die erforderliche Infrastruktur bei den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3. Diese belaufen sich bei den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 jeweils auf 14,98 Mio. €. Der Unterschied bei den Kosten zwischen Betriebskonzept-Variante 1 und den Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 ergibt sich durch das Erfordernis eines zusätzlichen Bahnsteigs in Betriebskonzept-Variante 1 im südlichen Bereich des Bahnhof Rathenow aufgrund der dortigen Zugkreuzung der Linie RB51.

Die aktualisierte **Potenzialuntersuchung** ergibt für die Strecke Rathenow – Rathenow Nord einen Fortschreibungsfaktor von 1,2093 zur Anpassung der Indikatorenwerte. Somit werden deutliche Änderungen zur positiven Seite hin bezüglich des Potenzials gegenüber der Potenzialanalyse 2021/2022 festgestellt, was an der Differenz zwischen der ursprünglich prognostizierten und der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum liegt.

Als Betriebskonzept wird von Seiten der Gutachter die Variante 2 empfohlen. Diese erfordert kein zusätzliches Fahrzeug und keine Zugkreuzung auf der nach Rathenow Nord durchgebundenen Linie RB51. Entsprechend ist im Bahnhof Rathenow kein zusätzlicher Bahnsteig erforderlich. Die Betriebs- und Infrastrukturkosten sind bei Variante 2 daher geringer als bei Variante 1. Im Bahnhof Rathenow bestehen bei der Linie RB51 zwar keine guten Anschlüsse zur Linie RE4 (Stendal – Berlin – […]), dafür sind die Anschlüsse zur im Deutschlandtakt vorgesehenen Taktverdichtung nach Berlin mit einer Umsteigezeit von jeweils 15 Minuten in beiden Richtungen akzeptabel. Von Variante 3 mit einem richtungsbezogenen Anschluss wird abgeraten, da in dieser Betriebskonzeptvariante die Anschlüsse zwischen der Linie RB51 und den Linien in Richtung Berlin im Bahnhof Rathenow nur auf der Relation Rathenow Nord – Berlin in Lastrichtung gut sind. Darüber hinaus sind in Variante 3 am Bahnhof Rathenow keine guten Anschlüsse vorhanden.

**Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß den Vorgaben des BMDV zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV in der Version 2016+ für den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens und zur Beantragung von Fördermitteln, beispielsweise gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), wird nach Abschluss dieser Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Strecke Rathenow – Rathenow Nord empfohlen**. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird dabei vor allem davon abhängen, wie stark die Nachfrageströme zwischen Rathenow Nord und Pritzerbe sowie Brandenburg an der Havel ausgeprägt sind. Eine bis Rathenow Nord verlängerte Linie RB51 könnte aufgrund der fußläufig von der Strecke erreichbaren Schulstandorte (Gesamtschule Brüno H. Burgl und Friedrich-Ludwig-Jahn Gymnasium) besonders im Schulverkehr dabei eine größere Nachfrage aufweisen. Ob eine reaktivierte Bahnstrecke Rathenow – Rathenow Nord auch für Nachfrageströme aus dem Norden von Rathenow in Richtung Berlin relevant sein könnte, ist aufgrund der betrieblich bedingten Umsteigezeiten im Bahnhof Rathenow allerdings fraglich und lässt sich nur mittels einer Umlegung der Nachfrage in einem Verkehrsmodell bestimmen.


© 2026 TTK GMBH

# Anhang

Anhang 1: Datengrundlagen und Methodik der Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken (2022)

Anhang 2: Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt


© 2026 TTK GMBH

# Anhang 1: Datengrundlagen und Methodik der Potenzialschätzung in der Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten (2022)

## Datengrundlagen

### Visum-Verkehrsmodell für den Öffentlichen Verkehr (ÖV)

Für die Potenzialabschätzung lag ein kalibriertes Visum-Verkehrsmodell des VBB für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) aus dem Jahr 2018 vor, welches den Untersuchungsraum Berlin-Brandenburg abdeckt. Das Verkehrsmodell enthält die Bahnfahrpläne vollständig, die Busfahrpläne teilweise sowie relationsbezogene ÖV-Nachfragedaten in Form von Quelle-Ziel-Matrizen, u. a. für das Prognosejahr 2030. Alle Grundlagedaten sind georeferenziert im Modell abgebildet. Modellintern erfolgt auf Basis der fahrplanfeinen Routenalgorithmen die Berechnung der relationsbezogenen Widerstände des ÖV, die neben den Raumstrukturdaten eine wesentliche Grundlage für die Potenzialschätzung bilden.

### Visum Verkehrsmodell des Individualverkehrs (IV)

Das im Untersuchungsraum relevante Verkehrsaufkommen des IV wurde aus der deutschlandweiten Datenplattform PTV-Validate aufbereitet. PTV-Validate ist ein von der PTV AG entwickeltes Verkehrsmodell. Das kalibrierte, prognosefähige Modell enthält das Pkw- und Lkw-Aufkommen für das gesamte deutsche Hauptstraßennetz. Das Modell ist feinräumig gegliedert, so dass das IV-Verkehrsaufkommen im Land Brandenburg im Rahmen der Potenzialuntersuchung valide berücksichtigt werden konnte. Mit dem Validate-Modell können auch relationsfeine Widerstände des IV ermittelt werden. Die Quelle-Ziel-Matrix für den IV wurde auf das Prognosejahr 2030 hochgerechnet.

### Weitere Datengrundlagen

Im Rahmen der Bearbeitung wurden Raumstrukturdaten sowie Daten zur vorhandenen und benötigten Schieneninfrastruktur im Falle einer Streckenreaktivierung bzw. Einrichtung eines Reaktivierungshalts ermittelt. Die Strukturdaten wurden so aufbereitet, dass sie als Kenndaten zur Beurteilung der Nachfragepotenziale für die Streckenkorridore und die Einzugsbereiche der Halte ausgewertet werden konnten.

Folgende Daten wurden erfasst und – soweit diese zur Potenzialabschätzung in definierten Einzugsbereichen benötigt wurden - in das Verkehrsmodell übernommen:

- Einwohner 2019 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)
- Anzahl der Schüler im Schuljahr 2020/21 an Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft nach Kreis, Schule und Schulstufe (Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg
- Standorte von Naturzielen, Freizeit-/Kultur-/Sporteinrichtungen, Beherbergungsbetriebe (Hotel, Pension) (Internetrecherche PTV, google maps, open street map)
- Übernachtungsgäste nach Gemeinden 2019 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)
- Reisezeiten im kÖPNV 2021 (VBB fahrinfo)
- PlusBus-Linie im Bedienungskorridor 2021 (www.vbb.de)
- planungsrechtlicher Status von möglichen Reaktivierungsstrecken, Infrastrukturbetreiber, Nutzung im Güterverkehr (Landesamt für Bauen und Verkehr)
- bei zusätzl. Halten auf SPNV-Bestandsstrecken: Gleiszahl der Strecke (Infrastrukturregister DB Netze)


© 2026 TTK GMBH

# Abbildung der Strecken und Halte im Verkehrsmodell

Alle zu untersuchenden Reaktivierungsstrecken und Reaktivierungshalte wurden georeferenziert im Verkehrsmodell abgebildet. Für die Reaktivierungsstrecken wurden im Streckenverlauf jeweils in regelmäßigen Abständen Zugangsstellen berücksichtigt (frühere Halte und/oder ggf. auch fiktive zusätzliche Halte), die eine feinräumige Erschließung entlang der Strecke simulieren und eine Potenzialabschätzung für die Gesamtstrecke ermöglichen.

# Konzeption der Betriebskonzepte

### Betriebskonzepte für Reaktivierungsstrecken

Die künftigen Betriebskonzepte auf den Reaktivierungsstrecken und ggf. mögliche Durchbindungen oder Verlängerungen im Bestandsnetz haben Auswirkungen auf das erreichbare Verkehrsaufkommen. Deshalb sind die Festlegungen zum Betriebskonzept für die Potenzialschätzung von großer Bedeutung.

- Streckenfahrzeiten:
  Die Ermittlung der individuellen Streckenfahrzeiten erfolgte einheitlich für alle untersuchten Strecken auf Grundlage folgender Festlegungen:
  - maximale Streckengeschwindigkeit v = 80 km/h
  - zusätzl. Zeitbedarf für Verzögerung/Beschleunigung: 0,4 min je Halt
  - zusätzl. Zeitbedarf für reine Haltezeit: 0,7 min
  - kaufmännische Rundung der Gesamtfahrzeit auf 0,5 min
- Fahrtenangebot:
  Für alle zu untersuchenden Strecken wurden unabhängig vom Verkehrstag 18 Fahrtenpaare/ Tag im 1-h-Takt angesetzt.
- Linienverlängerungen von Bestandsstrecken:
  Sofern zu untersuchende Strecken eine Verlängerung von Bestandsstrecken darstellen, wurde das Fahrtenangebot der Bestandslinien über den heutigen Linienendpunkt hinaus verlängert, um umsteigefreie Verbindungen zu gewährleisten. Die Durchbindungen wurden gemeinsam mit dem VBB abgestimmt.

Die Abbildung der Betriebskonzepte erfolgte nach der Vorauswahl der Strecken in Vorbereitung der Nutzwertanalyse (Stufe 2).

### Betriebskonzepte für potenzielle Reaktivierungshalte

Für das Betriebskonzept der zu untersuchenden Reaktivierungshalte auf SPNV-Bestandsstrecken wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Fahrzeitverlängerung je Reaktivierungshalte:
  Je Reaktivierungshalt verlängert sich die Fahrzeit der dort haltenden Linien um 2 min je Richtung (Verzögerung/Beschleunigung: 0,4 min je Halt zzgl. Zeitbedarf für reine Haltezeit: 0,7 min, Aufrundung auf volle Minuten)
- getrennte Betrachtung bei mehreren Halten je Strecke:
  Sofern auf einer Strecke mehrere Reaktivierungshalte zu untersuchen waren, wurden die Halte jeweils gesondert und unabhängig voneinander bewertet (z. B. Halt-Nr. 23 und 32 auf dem Berliner Außenring)
- Bedienung im 1-hTakt


© 2026 TTK GMBH

Die Betriebskonzepte für Reaktivierungshalte bildeten die Grundlage für die Ermittlung von möglichen fahrplanseitigen Konflikten im bestehenden Liniennetz. Die Abbildung der Betriebskonzepte erfolgte nach der Vorauswahl der Strecken in Vorbereitung der Nutzwertanalyse (Stufe 2).

# Vorauswahl von Strecken und Halten (1. Stufe)

## Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungsstrecken

Die Vorschläge für die zu untersuchende Reaktivierungsstrecken wurden im Vorlauf zur Studie unter Beteiligung der Landkreise bzw. kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Kommunen im Land Brandenburg ermittelt und durch weitere Vorschläge des VBB und des MIL ergänzt. Im Ergebnis sind in die Vorauswahl-Prüfung 32 Gesamtstrecken eingegangen zzgl. vier Verbindungskurven. Zusätzlich wurden in der Vorauswahl zehn Teilstrecken dieser Gesamtstrecken gleichwertig berücksichtigt, um den unterschiedlichen Potenzialstrukturen in den betreffenden Teilräumen gerecht zu werden.

Die Vorauswahl der Reaktivierungsstrecken erfolgte über die drei Kriterien:

- Verkehrspotenzial im Einzugsbereich
- Infrastrukturzustand
- Netzwirkung

Die Gesamtbewertung der Strecken ergab sich aus dem Produkt der Ergebnisse für die einzelnen Oberkriterien. Für die weitere Betrachtung in der Nutzwertanalyse (Stufe 2) wurden **25 Strecken** mit der höchsten Punktzahl ausgewählt.

## Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungshalten

Auch die Vorschläge für die zu untersuchenden Reaktivierungshalte wurden unter Beteiligung der Landkreise bzw. kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Kommunen im Land Brandenburg ermittelt und durch weitere Vorschläge des VBB und des MIL ergänzt. Im Ergebnis sind in die Vorauswahl-Prüfung insgesamt 35 potenzielle Reaktivierungshalte eingegangen.

### Vorauswahl und Ergebnisse

Grundvoraussetzung für die weitere Berücksichtigung eines vorgeschlagenen Halts war die zukünftige reguläre Bedienung der entsprechenden Strecke im SPNV. Dies wurde geprüft und alle vorgeschlagenen Reaktivierungshalte erfüllen diese Bedienung.

Maßgebend für die Vorauswahl der Halte waren zwei Kriterien:

- Entfernung zum nächsten SPNV-Haltepunkt
- Verkehrspotenzial im Einzugsbereich

Für die weitere Betrachtung in der Nutzwertanalyse (Stufe 2) wurden die 14 Halte mit den höchsten Werten für das gewichtete durchschnittliche Verkehrspotenzial ausgewählt. Zusätzlich wurde der vorgeschlagene Reaktivierungshalt Groß Behnitz berücksichtigt, da die Entfernung zum nächsten SPNV-Bestandshalt mehr als 8 km beträgt, so dass mit dem Halt eine größere Erschließunglücke geschlossen werden kann. Insgesamt umfasst die Vorauswahl für die Nutzwertanalyse somit **15 mögliche Reaktivierungshalte**.


© 2026 TTK GMBH

# Nutzwertanalyse (2. Stufe)

## Nutzwertanalyseverfahren

Die Nutzwertanalyse ist ein Verfahren zur Eingrenzung bzw. zur Auswahl von Alternativen bei mehreren Zielgrößen und zur systematischen Entscheidungsfindung. Hierzu wurden geeignete quantitative und qualitative Bewertungskriterien verwendet, die jeweils für potenzielle Reaktivierungsstrecken und Reaktivierungshalte getrennt ermittelt wurden.

Die Bewertung der Kriterien erfolgt anhand einer vorab festgelegten Bewertungsskala (Absolutbewertung) und nicht im relativen Vergleich zueinander (Relativbewertung). Jedes Bewertungskriterium erhält eine individuelle Bewertungsskala. Gemessen wurde der Beitrag, den eine Maßnahme (Reaktivierungsstrecke oder -halt) für das Erreichen von verkehrs-, struktur- und umweltpolitischen Zielen im Land Brandenburg leistet, aber auch der Ressourcen- und Mitteleinsatz. Entsprechend der Bedeutung von übergeordneten Zielen, die mit den Reaktivierungen von Strecken bzw. Halten verbunden werden, erfolgte eine Gewichtung der Kriterien.

Der **Nutzwert einer Maßnahme** berechnet sich aus der Summe der Punkte je (gewichtetem) Bewertungskriterium. Mit Blick auf das weitere Vorgehen (planerische Weiterverfolgung) erfolgte abschließend eine **Kategorisierung** der bewerteten Maßnahmen anhand der jeweils erzielten Nutzwert-Gesamtpunkte.

## Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungsstrecken

### Maßgebendes Bewertungskriterium

Als maßgebendes Bewertungskriterium für mögliche Reaktivierungsstrecken wurde die Streckenbelastung gewählt, also das Verhältnis aus der vom MIV auf die Bahn verlagerten Personenverkehrsleistung [Pkm] im Jahr 2030 (Anzahl der Wege x Wegelänge) und der Streckenlänge [Strecken-km].

| Kriterium | Gewichtung |
|---|---|
| mittlere Streckenbelastung (2030) | 50 % |

### Ergänzende Bewertungskriterien

Ergänzend zum maßgebenden Bewertungskriterium mit der höchsten Gewichtung wurden weitere, ergänzende Kriterien mit geringerer Gewichtung berücksichtigt. Sie ermöglichten eine differenzierte Betrachtung der untersuchten Schienenstrecken, indem neben weiteren Nachfragepotenzialfaktoren auch der zu erwartende Infrastrukturaufwand, die raumstrukturelle Wirkung und die Umweltwirkungen in die Bewertung einfließen.

| Kriterium | Gewichtung |
|---|---|
| Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (2020) | 5 % |
| Freizeit-/ Tourismuspotenzial, Gewichtung | 10 % |
| $CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV | 10 % |
| Erreichbarkeit Zentrale Orte im Weiteren Metropolenraum | 2,5 % |
| Stärkung Gestaltungsraum Siedlung im Berliner Umland | 2,5 % |
| Infrastrukturaufwand | 5 % |
| Betriebskosten (volkswirtschaftlich) | 15 % |


© 2026 TTK GMBH

### Kategorisierung der Reaktivierungsstrecken

Entsprechend ihrer gewichteten Gesamtpunktzahl lassen sich die untersuchten Reaktivierungsstrecken folgenden Kategorien zuordnen:

| Gewichtete Gesamtpunktzahl | Kategorie | Bedeutung |
|---|---|---|
| Gesamtpunktzahl ≥ 45 | A | vertiefte Untersuchung aufgrund des erwartbaren Potenzials empfohlen |
| Gesamtpunktzahl ≥ 40 bis < 45<br>mit Freizeit-/ Tourismuspotenzial ≥10 Punkte | B | Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar |
| Gesamtpunktzahl < 40, davon<br>Freizeit-/ Tourismuspotenzial ≥ 10 Punkte | C* | derzeit kein ausreichendes Potenzial,<br>aber Strecke mit touristischem Potenzial |
| Gesamtpunktzahl < 40, davon<br>Freizeit-/ Tourismuspotenzial < 10 Punkte | C | derzeit kein ausreichendes Potenzial |

## Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungshalte

### Maßgebendes Bewertungskriterium

Als maßgebendes Bewertungskriterium für Reaktivierungshalte wurde das tägliche Einsteigerpotenzial in Personen pro Tag [P/d] gewählt.

| Kriterium | Gewichtung |
|---|---|
| tägliches Einsteigerpotenzial (2030) | 50 % |

### Ergänzende Bewertungskriterien

Analog zum Bewertungsverfahren für die Reaktivierungsstrecken wurden auch bei den potenziellen Reaktivierungshalten zusätzlich zum maßgebenden Bewertungskriterium weitere, ergänzende Kriterien mit geringerer Gewichtung berücksichtigt.

| Kriterium | Gewichtung |
|---|---|
| Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (2020) | 5 % |
| Freizeit-/ Tourismuspotenzial | 10 % |
| $CO_2$-Einsparungspotenzial im MIV | 15 % |
| Infrastrukturaufwand | 5 % |
| Betriebskosten (volkswirtschaftlich) | 15 % |

### Kategorisierung

Entsprechend ihrer gewichteten Gesamtpunktzahl lassen sich die untersuchten Halte folgenden Kategorien zuordnen:

| **Gewichtete Gesamtpunktzahl** | **Kategorie** | **Bedeutung** |
|---|---|---|
| Gesamtpunktzahl ≥ 30 | A | vertiefte Untersuchung aufgrund des erwartbaren Potenzials empfohlen |
| Gesamtpunktzahl ≥ 0 bis < 30 | B | Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar |


© 2026 TTK GMBH

| | | |
|---|---|---|
| Gesamtpunktzahl < 0 | C | kein Potenzial für SPNV-Halt |


© 2026 TTK GMBH

# Anhang 2: Aufstellung der Infrastrukturkosten nach den Anlagenteilen der Standardisierten Bewertung


© 2026 TTK GMBH

| Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Anlagenteilen Betriebskonzept-Variante 1 | | |
|---|---|---|
| **Kostenposition** | **Investitionen Preisstand 2025 [in T€]** | **Investitionen Preisstand 2016 [in T€]** |
| **Grunderwerb (10)** | 10,5 | 6,1 |
| **einmalige Aufwendungen (20)** | 3.461,4 | 2.021,8 |
| **Trassen (30)** | 1.428,2 | 834,2 |
| **Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen (60)** | 218,2 | 132,8 |
| **Gleise: Schotteroberbau (71)** | 3.662,5 | 2.139,3 |
| **Weichen inkl. Heizungen und Antriebe (73)** | - | - |
| **Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren und P+R-Parkplätze (74)** | 175,2 | 102,4 |
| **Haltestellenausstattung und Zubehör inkl. B+R-Ausstattung (90)** | 578,1 | 477,4 |
| **Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen) (100)** | 1.577,1 | 921,2 |
| **Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. Bü-Sicherungsanlagen (110)** | 1.341,6 | 1.107,8 |
| **Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI (120)** | 422,2 | 348,6 |
| **Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen (131)** | - | - |
| **Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung (140)** | 157,7 | 130,2 |
| **Straßen und Wege inkl. Ausstattung (300)** | - | - |
| **Gesamtsumme ohne Planungsleistungen** | **13.032,7** | **8.221,9** |


© 2026 TTK GMBH

| Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Anlagenteilen Betriebskonzept-Variante 1 | | |
|---|---|---|
| **Kostenposition** | **Investitionen Preisstand 2025 [in T€]** | **Investitionen Preisstand 2016 [in T€]** |
| **Planungsleistungen (400)** | **1.303,3** | **822,2** |
| **Gesamtsumme mit Planungsleistungen** | **14.336,0** | **9.044,1** |

Tabelle 28: Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Gewerken Betriebskonzept-Variante 1


© 2026 TTK GMBH

| Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Anlagenteilen Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 | | |
|---|---|---|
| **Kostenposition** | **Investitionen Preisstand 2025 [in T€]** | **Investitionen Preisstand 2016 [in T€]** |
| **Grunderwerb (10)** | 10,5 | 6,1 |
| **einmalige Aufwendungen (20)** | 3.251,1 | 1.899,0 |
| **Trassen (30)** | 1.428,2 | 834,2 |
| **Brücken inkl. Bahnsteigunter-/überführungen (60)** | 218,2 | 132,8 |
| **Gleise: Schotteroberbau (71)** | 3.662,5 | 2.139,3 |
| **Weichen inkl. Heizungen und Antriebe (73)** | - | - |
| **Oberbau Straßen und Wege inkl. Busspuren und P+R-Parkplätze (74)** | 175,2 | 102,4 |
| **Haltestellenausstattung und Zubehör inkl. B+R-Ausstattung (90)** | 420,4 | 347,1 |
| **Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen) (100)** | 1.051,4 | 614,2 |
| **Zugsicherungs- und Signalanlagen inkl. Bü-Sicherungsanlagen (110)** | 1.341,6 | 1.107,8 |
| **Fernmeldeanlagen, Leitsysteme, Telekommunikationsanlagen, DFI (120)** | 317,1 | 261,8 |
| **Fahr- und Speiseleitungen (inkl. Masten), Stromschienen (131)** | - | - |
| **Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung (140)** | 105,1 | 86,8 |
| **Straßen und Wege inkl. Ausstattung (300)** | - | - |
| **Gesamtsumme ohne Planungsleistungen** | **11.981,3** | **7.531,6** |


© 2026 TTK GMBH

| Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Anlagenteilen Betriebskonzept-Varianten 2 und 3 | | |
|---|---|---|
| **Kostenposition** | **Investitionen Preisstand 2025 [in T€]** | **Investitionen Preisstand 2016 [in T€]** |
| **Planungsleistungen (400)** | **1.198,1** | **753,2** |
| **Gesamtsumme mit Planungsleistungen** | **13.179,4** | **8.284,7** |

Tabelle 29: Infrastrukturkosten aufgeschlüsselt nach Gewerken Betriebskonzept-Varianten 2 und 3


© 2026 TTK GMBH