

**Schlussbericht**

Mai 2026

**Nutzen-Kosten-Untersuchungen  
zur Reaktivierung von SPNV-  
Strecken und -Stationen im Land  
Brandenburg  
Strecke Joachimsthal – Templin  
Stadt**

## **Auftragnehmerin**

### **Intraplan Consult GmbH**

Dingolfinger Straße 2  
81673 München

T +49 (89) 45 91 10

### **Autoren**

Frank Schäfer  
Nina Huhle  
Steven Olma

## **Auftraggeberin**

im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg

### **VBB Verkehrsverbund Berlin Brandenburg GmbH**

Center für Nahverkehrs- und Qualitätsservice (NQ)  
Stralauer Platz 29  
10243 Berlin  
[www.VBB.de](http://www.VBB.de)

**Stand: 20.05.2026**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Projektbeteiligte	6
1.3	Abgrenzung des Investitionsvorhabens	6
<b>2</b>	<b>Untersuchungsgebiet</b>	<b>8</b>
2.1	Beschreibung des Untersuchungsgebiets	8
2.2	Struktur im Untersuchungsraum	9
<b>3</b>	<b>Methodik</b>	<b>11</b>
3.1	Vorgehensweise	11
3.2	Verkehrsmodellrechnung	11
<b>4</b>	<b>ÖV-Angebot im Ist-Zustand und Ohnefall</b>	<b>12</b>
4.1	ÖV-Angebot im Ist-Zustand	12
4.2	ÖV-Angebot im Ohnefall	13
<b>5</b>	<b>Nutzen-Kosten-Untersuchung</b>	<b>17</b>
5.1	Investitionsvorhaben	18
5.1.1	Bahnhof Joachimsthal	19
5.1.2	Strecke Joachimsthal – Templin Stadt	19
5.2	Verkehrsangebot im Mitfall	23
5.2.1	Regionalverkehr	23
5.2.2	Bus	24
5.3	Verkehrsnachfrage im Mitfall	25
5.4	Ermittlung der Teilindikatoren	26
5.4.1	Kosten der Infrastruktur	27
5.4.2	Saldo Betriebskosten	28
5.4.3	ÖPNV-Betriebskosten	28
5.4.4	Fahrgastnutzen	31
5.4.5	Saldo ÖPNV-Fahrgeld	31
5.4.6	Saldo der Unfallschäden MIV und ÖPNV	31
5.4.7	Umweltfolgen	32
5.4.8	Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	33
5.4.9	Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme / Flächenverbrauch	33
5.4.10	Daseinsvorsorge/raumordnerische Aspekte	34
5.5	Nutzen-Kosten-Indikator	34
5.5.1	Summe der Einzelnutzen	34
5.5.2	Ergebnis	35
5.5.3	Sensitivität: Risikosenkung	35
<b>6</b>	<b>Fazit</b>	<b>37</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsrelevanter Streckenabschnitt der Linie RB63 („Schorfheidebahn“)	5
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet	8
Abbildung 3: Verkehrszellenteilung im Untersuchungsgebiet	9
Abbildung 4: Fahrpläne Linie RB63 und PlusBus-Linie 515 im IST-Zustand	12
Abbildung 5: Liniennetz im IST-Zustand (2025)	13
Abbildung 6: Liniennetz im Ohnefall	14
Abbildung 7: Fahrplankonzept Deutschlandtakt, 3. Entwurf	15
Abbildung 8: Fahrplan Buslinie 515 im Ohnefall	16
Abbildung 9: Kenndaten der Standardisierten Bewertung	17
Abbildung 10: Standardisierte Bewertung, Mitfall-Ohnefall-Prinzip	18
Abbildung 11: Infrastruktur im Bahnhof Joachimsthal im Ohnefall	19
Abbildung 12: Geplante Infrastruktur im Bahnhof Joachimsthal im Mitfall	19
Abbildung 13: Geplante Ausbaugeschwindigkeiten und Infrastrukturmaßnahmen auf Infrastruktur der RIN (Mitfall) - Streckenband 1 von 2	21
Abbildung 14: Geplante Ausbaugeschwindigkeiten und Infrastrukturmaßnahmen auf Infrastruktur der RIN (Mitfall) - Streckenband 2 von 2	22
Abbildung 15: Verkehrsangebot der Linie RB63 Eberswalde Hbf – Templin Stadt im Mitfall	24
Abbildung 16: Veränderung der Verkehrsnachfrage zwischen Ohne- und Mitfall	26
Abbildung 17: Fahrgastnutzen nach Widerstandsklassen	31
Abbildung 18: Nutzenrelevante Teilindikatoren	35
Abbildung 19: Nutzen-Kosten-Indikator	35

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet	10
Tabelle 2: Taktfolge der relevanten Linien im IST-Zustand (2025)	13
Tabelle 3: Fahrplankonzept der Linie RB63 im Mitfall	24
Tabelle 4: Nachfrageveränderungen im Mitfall gegenüber dem Ohnefall	25
Tabelle 5: Grobkostenschätzungen der DB InfraGO	27
Tabelle 6: Grobkostenschätzungen der RIN	27
Tabelle 7: Gesamtinvestitionen zum Preisstand Q1/2025	27
Tabelle 8: Kapitaldienst und Unterhaltungskosten ortsfeste Infrastruktur	28
Tabelle 9: Fahrzeugbezogene Kenndaten	28
Tabelle 10: Salden betrieblicher Kenngrößen	29
Tabelle 11: Kapitaldienst und Unterhaltungskosten Fahrzeuge	29
Tabelle 12: Energiekosten im Saldo Mitfall/Ohnefall	30
Tabelle 13: Personalkosten im Saldo Mitfall/Ohnefall	30
Tabelle 14: ÖPNV-Betriebskosten	30
Tabelle 15: Unfallfolgekosten	31
Tabelle 16: CO <sub>2</sub> - und Schadstoffemissionen sowie Primärenergieverbrauch des MIV	32
Tabelle 17: CO <sub>2</sub> - und Schadstoffemissionen des ÖV-Betriebes	32
Tabelle 18: Umweltfolgen	33
Tabelle 19: Ermittlung des Nutzens für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall	33
Tabelle 20: Zusammenstellung der nutzenrelevanten Teilindikatoren	34
Tabelle 21: Nutzen-Kosten-Indikator	35
Tabelle 22: Sensitivität Risikozuschlag Kapitaldienst	36

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabenstellung

„Insbesondere nach der Wiedervereinigung hat der zunehmende motorisierte Individualverkehr (MIV) zu einem Rückzug des Schienenverkehrs insbesondere in dünn besiedelten Regionen in Brandenburg geführt. Auf zahlreichen Bahnstrecken und an vielen Bahnstationen wurde der Zugverkehr aufgrund geringer Reisendenzahlen eingestellt“<sup>1</sup>, so auch auf der Strecke Joachimsthal – Templin Stadt im Jahr 2006.

Angesichts klimapolitischer Zielsetzungen und des angestrebten Ausbaus einer nachhaltigen Mobilität rücken Überlegungen zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wieder stärker in den Fokus. Im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 (LNVP)<sup>1</sup> wurde unter diesen Gesichtspunkten die Durchführung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen für eine Reihe von SPNV-Reaktivierungen im Land Brandenburg verankert.

Darunter fällt u. A. die in dieser Untersuchung betrachtete Reaktivierung des SPNV auf der „Schorfheidebahn“ im Abschnitt Joachimsthal – Templin Stadt (Abbildung 1). Im Rahmen einer Potenzialabschätzung im Jahr 2021 durch den Gutachter PTV Transport Consult als erste Stufe einer mehrstufigen Betrachtung wurde die Reaktivierung der Strecke der Streckenkategorie B zugeordnet. Dies bedeutet, dass für Strecken der Kategorie B das „Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar“<sup>1</sup> ist. Die Einschätzung bleibt somit offen und erfordert eine weitergehende, vertiefte Bewertung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte.



Quelle: VBB GmbH

**Abbildung 1: Untersuchungsrelevanter Streckenabschnitt der Linie RB63 („Schorfheidebahn“)**

Im Dezember 2018 wurde auf dem betrachteten Streckenabschnitt der Personenverkehr probe-weise wiedereingeführt. Der Probetrieb endete mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022, da die vertraglich vereinbarten Mindestfahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen pro Tag deutlich nicht erreicht wurden. Zudem war die Schieneninfrastruktur derart marode, dass größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Infolgedessen wurde der Betrieb der

<sup>1</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL, Hrsg.), Landesnahverkehrsplan 2023-2027, Potsdam 2023, Seite 115

Linie RB63 wieder auf den Abschnitt zwischen Eberswalde Hbf und Joachimsthal verkürzt. Um die Mobilitätslücke im Abschnitt Joachimsthal – Templin zu schließen, wird seit dem 1. Juni 2023 die PlusBus-Linie 515 der UVG, als Teil des PlusBus-Rings Uckermark/Barnim, eingesetzt.

Ziel dieser Untersuchung ist es, eine volkswirtschaftliche Bewertung der Reaktivierung der Schorffheidebahn unter Anwendung des Verfahrens der Standardisierten Bewertung<sup>3</sup> durchzuführen. Konkret soll geprüft werden, ob eine Verlängerung der heutigen Linie RB63; die heute zwischen Eberswalde Hbf und Joachimsthal verkehrt, nach Templin Stadt unter Berücksichtigung von bis zu sechs Stationen wirtschaftlich realisierbar ist.

## 1.2 Projektbeteiligte

Die Randbedingungen, Inhalte und (Zwischen-) Ergebnisse wurden in einem projektbegleitenden Arbeitskreis abgestimmt, in dem

- » das Land Brandenburg als Aufgabenträger,
- » der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für die Projektkoordination und
- » die Intraplan Consult GmbH als Dienstleister für die Erstellung der Bewertung vertreten waren.

In bilateralen Abstimmungsrunden erfolgte eine Abstimmung der infrastrukturellen Eingangsgrößen mit den Vertretern der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- » DB InfraGO AG und
- » Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (RIN).

Hierbei wurden die zugrunde zulegende Konfiguration der Infrastruktur im Ohne- und Mitfall abgestimmt. Die Höhe der Investitionen im Ohne- und Mitfall wurden von den jeweiligen Unternehmen zugeliefert.

## 1.3 Abgrenzung des Investitionsvorhabens

Kern des Investitionsvorhabens ist die Ertüchtigung der Infrastruktur vom Bahnhof Joachimsthal bis zur Station Templin Stadt mit einer Zugkreuzung im Bahnhof Joachimsthal. Dabei sind die Zwischenhalte Friedrichswalde (b Eberswalde), Ringenwalde (b Templin), Milmersdorf und Templin-Ahrendorf zu berücksichtigen. Die Station Götschendorf soll nicht reaktiviert werden (vgl. Kapitel 5.2.1).

Die zu reaktivierende Infrastruktur ist in der Verantwortung von den zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

- » DB InfraGO AG (Bahnhof Joachimsthal) und
- » RIN - Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (Strecke Joachimsthal – Templin Stadt).

Die DB InfraGO ist verantwortlich für den Bahnhof Joachimsthal (km 65,240), der sich in Richtung Templin bis Strecken-km 66,090 erstreckt. Die RIN trägt im Anschluss die Verantwortung für die Infrastruktur von km 66,090 bis km bis km 91,972. Dies beinhaltet auch alle Haltepunkte nördlich von Joachimsthal bis Templin Stadt einschließlich des südlich gelegenen Bahnsteigs in Templin Stadt für die Strecke von Joachimsthal.

Folgende Infrastrukturmaßnahmen wurden von den Projektbeteiligten aus Kapitel 1.2 festgelegt und der Untersuchung unterstellt:

- » Um- bzw. Ausbau des Bahnhofs Joachimsthal einschließlich Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik
- » Teilweise Erneuerung des Oberbaus (Gleise und Schwellen)

3

Intraplan Consult GmbH, Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, Version 2016+, im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, München/Stuttgart 2022

- » Modernisierung bzw. Neubau der Haltepunkte entsprechend der geltenden VBB-Mindeststandards (u.a. Bahnsteighöhe 76 cm, Bahnsteigbreite 2,75 m, Bahnsteiglänge mit bis zu 100m Nutzlänge, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, barrierefreier Zugang)
- » Erneuerung bzw. Ertüchtigung der weiterzuverwendenden Bahnübergänge entsprechend der jeweils örtlichen Gegebenheiten
- » Anpassung bzw. Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik an der Endstation Templin Stadt

## 2 Untersuchungsgebiet

### 2.1 Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet (Abbildung 2) erstreckt sich über die beiden Landkreise Barnim und Uckermark.

Im engeren Untersuchungsgebiet werden die Gemeinden Joachimsthal, Friedrichswalde, Temmen-Ringenwalde, Milnersdorf und Templin durchquert. Die Gemeinden Althüttendorf, Chorin, Britz und Eberswalde, welche bereits heute von der RB63 erschlossen werden, ebenso wie die weiter entfernt liegenden Ziele wie z. B. Berlin oder Angermünde werden in das erweiterte Untersuchungsgebiet einbezogen.

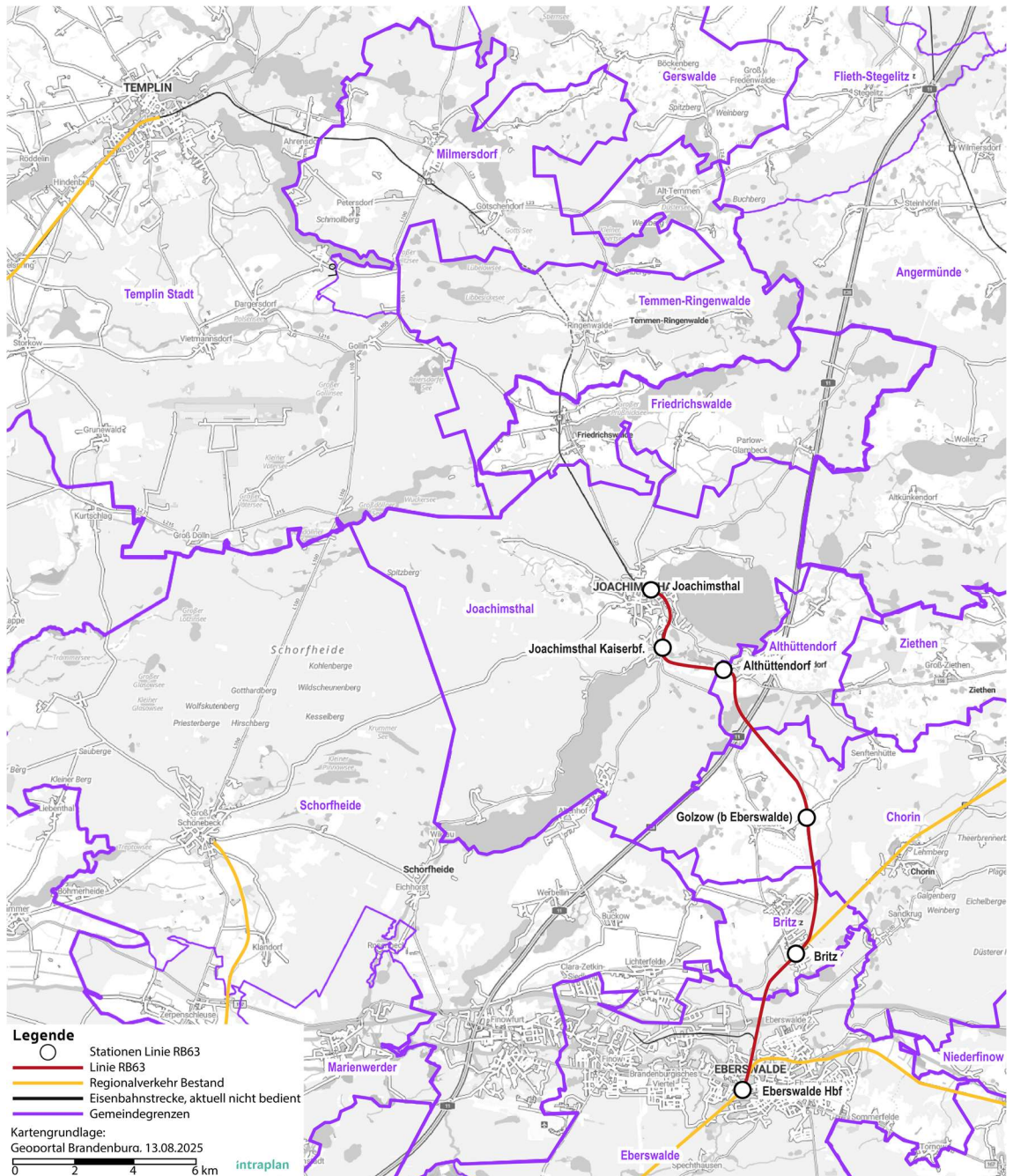


Abbildung 2: Untersuchungsgebiet

## 2.2 Struktur im Untersuchungsraum

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten wurden, wie Abbildung 3 veranschaulicht, die vorliegenden Gemeinde- sowie Ortsteilgebiete in Verkehrszellen aufgeteilt. Dies erfüllt den Zweck, das Verkehrsaufkommen in den Einzugsbereichen der einzelnen Bahnstationen exakt zuordnen zu können.

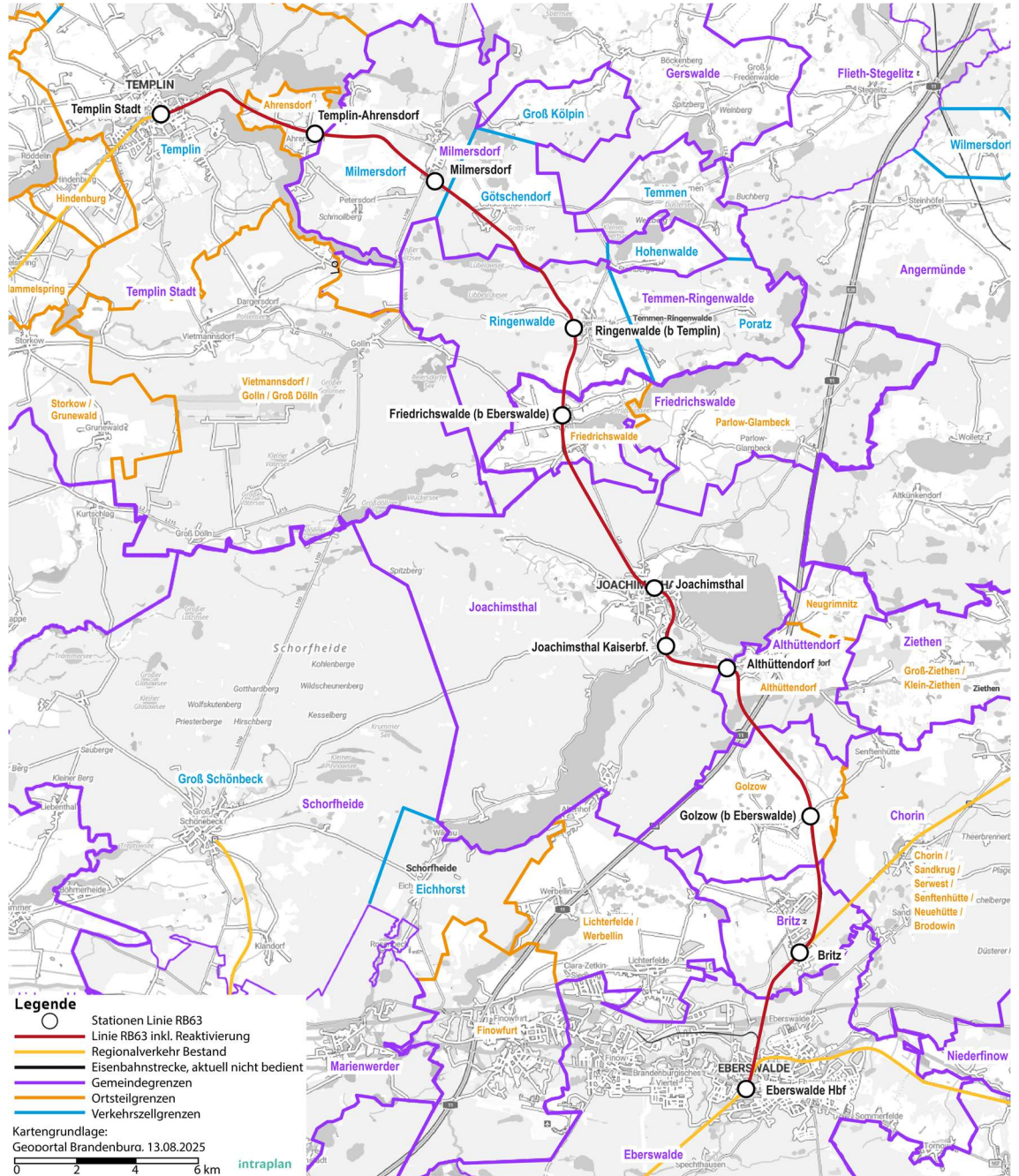


Abbildung 3: Verkehrszellenteilung im Untersuchungsgebiet

Die Einwohnerprognose wurde auf Grundlage von Datenlieferungen der Landkreise und Gemeinden sowie auf der veröffentlichten Bevölkerungsprognose des Brandenburger Landesamtes für Bauen und Wohnen für das Jahr 2030 in Brandenburg erstellt und ist in Tabelle 1 für das engere sowie erweiterte Untersuchungsgebiet abgebildet. Aufgrund der Klassifizierung der betroffenen Gemeinden nach Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg<sup>4</sup> wird angenommen, dass die Bevölkerung im engeren Untersuchungsgebiet bis 2040 weitgehend konstant bleibt.

Gemeinde	Einwohner 2024	B-Pläne <sup>5</sup>	Prognose Einwohner 2030 <sup>6</sup>
<b>engeres Untersuchungsgebiet</b>			
Joachimsthal	3.402		<b>3.402</b>
Friedrichswalde	791		<b>791</b>
Ringenwalde	386		<b>386</b>
Milmersdorf	833		<b>833</b>
Templin	11 353	+ 88	<b>11 441</b>
<b>erweitertes Untersuchungsgebiet</b>			
Eberswalde	41 481	+ 820	<b>43 140</b>
Britz	2 100	+ 70	<b>2 170</b>
Golzow	816		<b>816</b>
Althüttendorf	675		<b>675</b>

**Tabelle 1: Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet**

Die Einzugsbereiche um die Bahnhöfe Joachimsthal und Templin-Stadt sowie der zu reaktivierenden Haltepunkte Templin-Ahrensdorf, Friedrichswalde (b Eberswalde), Ringenwalde (b Templin) und Milmersdorf verzeichnen eine aktuelle Bevölkerung von nahezu 17 000 Einwohnern. Im heutigen Verlauf der Linie RB63 liegen die Stationen Eberswalde Hbf, Britz, Golzow (b Eberswalde) und Althüttendorf mit insgesamt ca. 47 000 Einwohner in deren Einzugsbereich.

Ausgehend von den zugeliferten Bebauungsplänen kann für die Nutzen-Kosten-Untersuchung davon ausgegangen werden, dass sich die Einwohnerzahlen im engeren Untersuchungsraum für den Prognosezeithorizont 2035 nicht signifikant ändern werden. Ein Bevölkerungsrückgang wird nicht berücksichtigt, weil davon ausgegangen wird, dass eine Reaktivierung der Bahnlinie Abwanderungstendenzen verhindern würde. Zudem wurde vom Landkreis Uckermark der Hinweis gegeben, dass in den Orten Ringenwalde (b Templin), Götschendorf und Milmersdorf eine hohe Nachfrage nach Baugrundstücken besteht.

<sup>4</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Festlegungskarte, 29. April 2019

<sup>5</sup> Bebauungspläne (B-Pläne) der Gemeinden; sofern Entwicklung nach B-Plänen von amtlicher Prognose abweicht, wird Entwicklung nach B-Plänen herangezogen

<sup>6</sup> Intraplan, auf Basis von Landesamt für Bauen und Verkehr, Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030, Hoppegarten 2021, sowie B-Pläne

## 3 Methodik

### 3.1 Vorgehensweise

Für den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens eines Investitionsvorhabens kommt das bundesweit anerkannte Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ zur Anwendung<sup>7</sup>.

Dieses Verfahren wird vom Bund eingesetzt, um Vorhaben – die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine Förderung erhalten sollen – nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu untersuchen und zu bewerten. Für Vorhaben, die mit Mitteln des Bundes gefördert werden und deren Investitionen den Schwellenwert von 25 Mio. € überschreiten, ist die Anwendung verbindlich vorgeschrieben. Das Bewertungsverfahren wurde mit den ihm zugrundeliegenden Verfahrensvorschriften zuletzt im Jahre 2022 entsprechend dem neuesten Stand der verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse aktualisiert.

### 3.2 Verkehrsmodellrechnung

Der Ermittlung der Kosten- und Nutzenkenngößen liegt eine Verkehrsmodellrechnung zugrunde, in welchem die Verkehrsströme, die vom Investitionsvorhaben betroffen sind, abgebildet sind sowie die vom MIV zum ÖPNV verlagerten Personenfahrten infolge von Verbesserungen im Angebot des ÖV bestimmt werden können. Dies umfasst die Angaben zum MIV-Netz, zum ÖV-Angebot (Linienführungen, Fahrzeiten, Bedienungshäufigkeiten) sowie die Nachfragematrizen in der Differenzierung nach MIV und ÖV.

Im Verkehrsmodell werden der Binnen-, der Quell- und der Zielverkehr des Untersuchungsgebiets sowie der angrenzenden Städte und Gemeinden erfasst. Für den Quell- und Zielverkehr wird ein erweiterter Untersuchungsraum definiert, der sich über den gesamten VBB-Raum erstreckt.

Die Nachfragematrix des ÖPNV wird auf das ÖPNV-Netz umgelegt. Ergebnis dieser Umlegung sind Teilstreckenbelastungen für den Untersuchungsraum, differenziert nach den relevanten ÖPNV-Betriebszweigen Regionalverkehr und Bus.

---

7

Intraplan Consult GmbH, Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart, Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, Version 2016+, im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, München/Stuttgart 2022

# 4 ÖV-Angebot im Ist-Zustand und Ohnefall

## 4.1 ÖV-Angebot im Ist-Zustand

Das ÖV-Angebot im Ist-Zustand entspricht dem des Fahrplanjahrs 2025 und kann für die Regionalbahnlinie RB63 sowie PlusBus-Linie 515 Abbildung 4 entnommen werden. Heute ist das engere Untersuchungsgebiet zwischen Templin Stadt und Joachimsthal lediglich an den Rändern an das Bahnnetz angebunden (Abbildung 5). Am Bahnhof Joachimsthal können die Angebote der Linie RB63 nach Eberswalde Hbf genutzt werden. In Britz bzw. Eberwalde Hbf besteht dabei Anschluss an die Linie RE3 im Stundentakt in Richtung Berlin (u.a. Gesundbrunnen, Hauptbahnhof, Südkreuz) und Schwedt (Oder) bzw. Stralsund Hbf. Zusätzlich kann in Eberswalde Hbf in die Linie RB24 in Richtung Berlin Ostkreuz umgestiegen werden. In Templin Stadt bestehen mit der Linie RB12 gute Bahnverbindungen nach Oranienburg und Berlin.

Die Buslinie 515 wird zum Analysezeitpunkt noch als PlusBus-Linie mit 16 Fahrtenpaaren am Tag zwischen Templin und Joachimsthal gefahren. Zwischen Templin und Götschendorf besteht zusätzlich siebenmal täglich eine Busverbindung mit der Linie 510 nach Wilmersdorf (b Angermünde). Die Buslinie 920 fährt dreimal täglich zwischen Ringenwalde (b Templin) und Joachimsthal und anschließend weiter nach Angermünde. Taktfolgen der relevanten Linien kann Tabelle 2 entnommen werden.

In Joachimsthal kann von der Linie RB63 in die PlusBuslinie 515 umgestiegen werden. Die Umsteigezeit beträgt ca. 15 Minuten (Abbildung 5). Zu jeder Zugfahrt verkehrt werktätlich (außer samstags) im Anschluss ein Bus der Linie 515.

Die Gesamtfahrzeit Templin – Eberswalde Hbf beträgt ca. 1 h 10 min. Es werden ein Fahrzeugumlauf für die Bahn und zwei Fahrzeugumläufe für die Buslinie 515 benötigt.

PlusBus 515																							
Verkehrshinweis		Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr				tägl.	Mo-Fr	tägl.			
Templin, ZOB	ab	4.35	5.35	6.55	7.55	8.55	9.55	10.55	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35				17.35	18.35	19.35			
Ahrensdorf, Abzweig		4.44	5.44	7.04	8.04	9.04	10.04	11.04	11.44	12.44	13.44	14.44	15.44	16.44				17.44	18.44	19.44			
Milmersdorf, Schule		4.48	5.48	7.08	8.08	9.08	10.08	11.08	11.48	12.48	13.48	14.48	15.48	16.48				17.48	18.48	19.48			
Götschendorf, Mitte		4.51	5.51	7.11	8.11	9.11	10.11	11.11	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51				17.51	18.51	19.51			
Ringenwalde, Dorf		4.58	5.58	7.18	8.18	9.18	10.18	11.18	11.58	12.58	13.58	14.58	15.58	16.58				17.58	18.58	19.58			
Friedrichswalde, Kirche		5.02	6.02	7.22	8.22	9.22	10.22	11.22	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02				18.02	19.02	20.02			
Joachimsthal, Bahnhof	an	5.11	6.11	7.31	8.31	9.31	10.31	11.31	12.11	13.11	14.11	15.11	16.11	17.11				18.11	19.11	20.11			

RB63																									
Fahrtnummer		SS741	SS743	SS745	SS747	SS749	SS751	SS753	SS755	SS757	SS759	SS761	SS763	SS765	SS767	SS767	SS767	SS767	SS769	SS771	SS773	SS775	SS777	SS779	SS781
Verkehrshinweis		Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Sa	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	Mo-Fr	Sa+So	Sa+So	Sa+So	Sa+So	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	tägl.	Sa+So
Joachimsthal	ab	4.21	5.26	6.26	7.43	8.43	9.43	10.44	11.39	12.27	13.26	14.26	15.26	16.26	17.25	17.25	17.25	17.25	18.26	19.26	20.26	21.26	22.26	23.26	0.26
Joachimsthal Kaiserbahnhof	x	4.23	5.28	6.28	7.45	8.46	9.45	10.46	11.41	12.29	13.28	14.28	15.28	16.28	17.27	17.27	17.27	17.27	18.28	19.28	20.28	21.28	22.28	23.28	0.28
Althüttendorf		4.26	5.31	6.31	7.48	8.49	9.48	10.49	11.44	12.32	13.31	14.31	15.31	16.31	17.30	17.30	17.30	17.30	18.31	19.31	20.31	21.31	22.31	23.31	0.31
Golzow (bei Eberswalde)	x	4.32	5.37	6.37	7.54	8.55	9.54	10.55	11.50	12.38	13.37	14.37	15.37	16.37	17.36	17.36	17.36	17.36	18.37	19.37	20.37	21.37	22.37	23.37	0.37
Britz		4.37	5.42	6.42	7.59	9.00	9.59	11.00	11.56	12.43	13.42	14.42	15.42	16.42	17.41	17.41	17.41	17.41	18.42	19.42	20.42	21.42	22.42	23.42	0.42
Eberswalde Hbf	an	4.41	5.47	6.47	8.04	9.05	10.04	11.05	12.00	12.48	13.47	14.47	15.47	16.47	17.46	17.46	17.46	17.46	18.47	19.47	20.47	21.47	22.47	23.47	0.47
Eberswalde Hbf	ab														17.47	17.47	17.47								
Bernau (bei Berlin)															18.01	18.01									
Berlin Gesundbrunnen	an														18.15	18.15		18.13							
Berlin Gesundbrunnen	ab														18.17										
Berlin Hauptbahnhof	an														18.21										

PlusBus 515																								
Verkehrshinweis		Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr		tägl.	Mo-Fr	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.	Mo-Fr	tägl.				
Joachimsthal, Bahnhof	ab	5.30	6.30	7.50	8.50	9.50	10.50			11.50	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30	20.30					
Friedrichswalde, Kirche		5.37	6.37	7.57	8.57	9.57	10.57			11.57	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37	20.37					
Ringenwalde, Dorf		5.42	6.42	8.02	9.02	10.02	11.02			12.02	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42	20.42					
Götschendorf, Mitte		5.50	6.50	8.10	9.10	10.10	11.10			12.10	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50					
Milmersdorf, Schule		5.53	6.53	8.13	9.13	10.13	11.13			12.13	12.53	13.53	14.53	15.53	16.53	17.53	18.53	19.53	20.53					
Ahrensdorf, Abzweig		5.58	6.58	8.18	9.18	10.18	11.18			12.18	12.58	13.58	14.58	15.58	16.58	17.58	18.58	19.58	20.58					
Templin, ZOB	an	6.08	7.08	8.28	9.28	10.28	11.28			12.28	13.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08	21.08					

Quelle: NEB Betriebsgesellschaft mbH/VBB GmbH/Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH  
 Abbildung 4: Fahrpläne Linie RB63 und PlusBus-Linie 515 im IST-Zustand

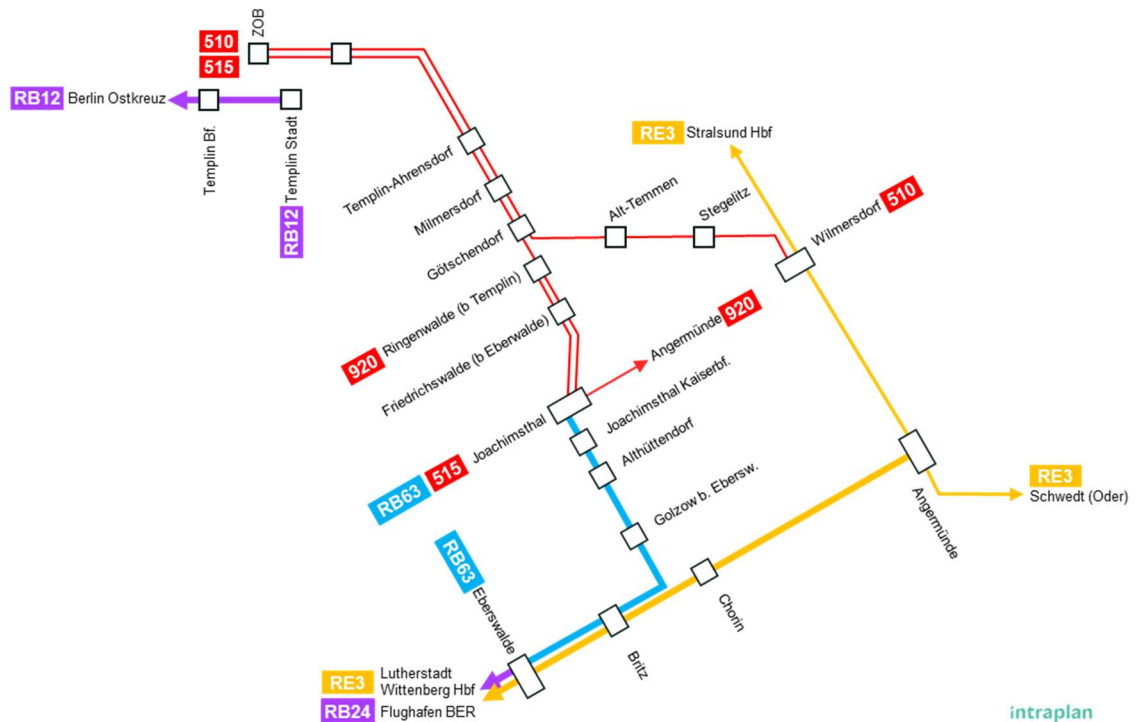


Abbildung 5: Liniennetz im IST-Zustand (2025)

Linie	Streckenabschnitt	Fahrtenfolge in Minuten		
		HVZ	NVZ	SVZ
510	Templin ZOB – Milmersdorf – Götschendorf – Stegelitz – Wilmersdorf Bf.	120	120	-
515	Templin – Milmersdorf – Götschendorf – Ringenwalde – Joachimsthal Bf.	60	60	-
920	(Ringenwalde – Friedrichswalde –) Joachimsthal Bf. – Groß Ziethen – Angermünde Bf.	60	60	-
RB12	Templin Stadt – Zehdenick (Mark) – Oranienburg – Berlin Ostkreuz	60	60	60
RE3	Stralsund Hbf/Schwedt (Oder) – Angermünde – Eberswalde Hbf – Berlin Hbf – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg Hbf	60	60	60
RB24	Eberswalde Hbf – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER – Blankenfelde (Teltow-Fläming)	60	60	60
RB63	Joachimsthal – Eberswalde Hbf	60	60	60

Tabelle 2: Taktfolge der relevanten Linien im IST-Zustand (2025)

## 4.2 ÖV-Angebot im Ohnefall

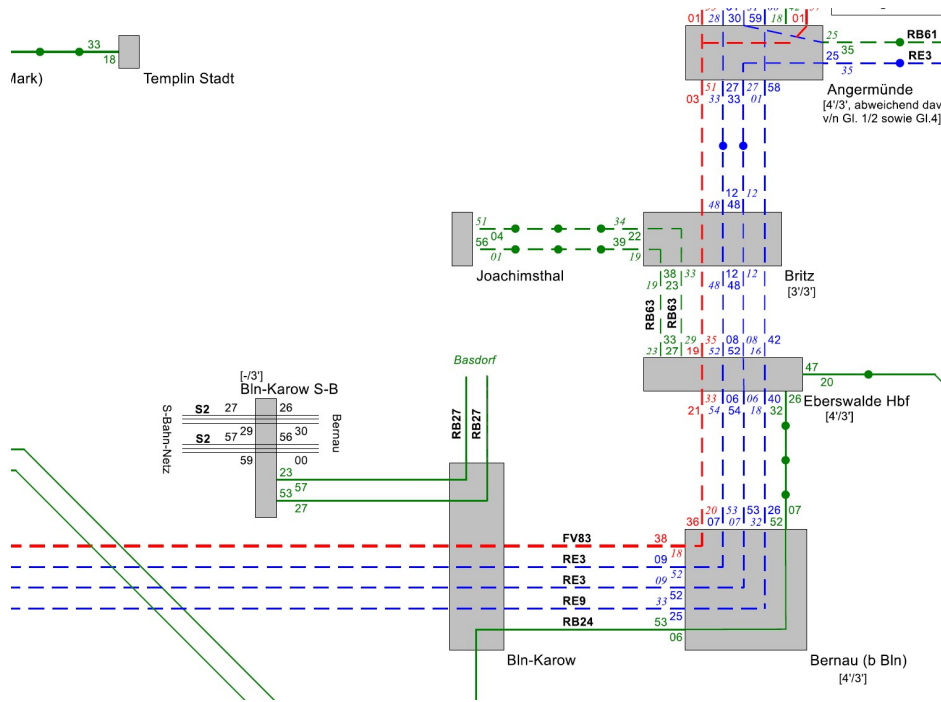
Das Angebotskonzept des Ohnefalls im Untersuchungsgebiet (Abbildung 6) beruht auf dem des Ist-Zustands und berücksichtigt Anpassungen im Regionalverkehr und Busangebot wie folgt:

### Regionalbahn

Im Prognosezeitraum ist die Einführung der Linie RE9 nach Szczecin Główny bzw. Berlin im Zweistundentakt unterstellt. Das „Mittelfristige Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung für 2028ff“ (mKoK, DB InfraGO) sieht eine Neuordnung des Angebots auf der Stettiner Bahn vor:

- » Zusätzlich zum aktuellen Angebot verkehrt die aus Berlin kommende Linie RE9 nach Szczecin Główny im Zweistundentakt.
- » Die Linie RB63 verkehrt stündlich zwischen Joachimsthal und Eberswalde Hbf.





Quelle: Deutschlandtakt „Netzgrafik 3. Entwurf Nordost“<sup>9</sup>

Abbildung 7: Fahrplankonzept Deutschlandtakt, 3. Entwurf

## Busverkehr

- » Das verdichtete PlusBus-Angebot auf der Buslinie 515 wird voraussichtlich nicht fortgeführt (Abbildung 8). Hintergrund ist, dass das KÖPNV-Angebot für die kommenden Jahre nicht finanziell abgesichert ist und daher nicht in der NKU unterstellt werden kann. Stattdessen wird im Ohnefall 2030 ein Busangebot unterstellt, wie es vor Einführung des PlusBus-Angebots gefahren wurde. Damit werden täglich fünf Fahrten auf gesamter Länge zwischen Templin und Joachimsthal angeboten. Das Angebot ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Morgens und abends wird jeweils eine zusätzliche Fahrt pro Richtung angeboten, die auch für andere Fahrtanlässe genutzt werden können.
- » Zwischen Templin und Götschendorf besteht zusätzlich siebenmal täglich eine Busverbindung mit der Buslinie 510 nach Wilmersdorf (b Angermünde).
- » Die Buslinie 920 fährt drei Mal täglich zwischen Ringenwalde (b Templin) und Joachimsthal und anschließend weiter nach Angermünde.

<b>BUS 515</b>		<b>Montag - Freitag</b>								
<i>Fahrtnummer</i>		1	3	5	7	9	11	13	15	
<i>Verkehrshinweise</i>			S	2,5, a	2,5, KB	S	S	F		
				⚡	⚡		a	a	a	
				b						
Templin, Lychener Straße		4.35	.	.	.	.	.	.	.	
– Schleusenbrücke		4.36	.	.	.	.	.	.	.	
– ZOB	ab	4.45	.	.	.	.	14.26	.	.	
– Gymnasium			.	.	.	.	14.31	.	.	
– Gabbert Schule			.	.	.	.	14.32	.	.	
– Dargersdorfer Str.			.	.	.	.	14.34	.	.	
– Stadtbahnhof			.	.	.	.	14.35	.	.	
– ZOB	ab	4.45	6.33	.	.	13.17		14.35	16.35	
– Fr.-Engels-Str.		4.46	6.34	.	.	13.18		14.36	16.36	
– A.-Bebel-Straße		4.47	6.35	.	.	13.19	14.37	14.37	16.37	
– Stadtbad		4.48	6.36	.	.	13.20	14.38	14.38	16.38	
– Fachschule		4.49	6.37	.	.	13.21	14.39	14.39	16.39	
Templin, Uckermarktechnik		4.51	6.39	.	.	13.23	14.41	14.41	16.41	
Drei Häuser		4.52	6.40	.	.	13.24	14.42	14.42	16.42	
Ahrendorf, Siedlung		4.53	6.41	.	.	13.25	14.43	14.43	16.43	
Ahrendorf, Abzweig		4.54	6.42	.	.	13.26	14.44	14.44	16.44	
Engelsburg		4.55	6.43	.	.	13.27	14.45	14.45	16.45	
<b>Milmersdorf, Schule</b>		<b>4.58</b>	<b>6.46</b>	.	.	<b>12.20</b>	<b>13.30</b>	<b>14.48</b>	<b>14.48</b>	<b>16.48</b>
Götschendorf, Mitte		5.01	6.49	8.31	12.23	13.33	14.51	14.51	16.51	
Hohenwalde, Abzw.		5.06	6.54			13.38	14.56	14.56	16.56	
Neu Temmen				8.39	12.31					
Poratz				8.45	12.37					
Luisenau, Abzw.				8.48	12.40					
Hessenhöhe, Abzw.				8.50	12.42					
Ahlimbswalde				8.53	12.45					
Ringenswalde, Neubau		5.07	6.55	8.54	12.46	13.39	14.57	14.57	16.57	
– Feuerwehr			6.56	8.55	12.47	13.40				
Ringenswalde, Dorf		5.08	.	.	.	.	14.58	14.58	16.58	
Friedrichswalde, Kirche		5.12	.	.	.	.	15.02	15.02	17.02	
Friedrichswalde, Honiggasse		5.13	.	.	.	.	15.03	15.03	17.03	
Joachimsthal, Wohnpark		5.17	.	.	.	.	15.07	15.07	17.07	
– Jägerhof		5.18	.	.	.	.	15.08	15.08	17.08	
– Am Knick		5.19	.	.	.	.	15.09	15.09	17.09	
<b>Joachimsthal, Bahnhof</b>	<b>an</b>	<b>5.21</b>	.	.	.	.	<b>15.11</b>	<b>15.11</b>	<b>17.11</b>	

<i>Fahrtnummer</i>		2	4	6	8	10	
<i>Verkehrshinweise</i>			S	S			
<b>Joachimsthal, Bahnhof</b>	<b>ab</b>	<b>5.22</b>	.	.	.	<b>15.20</b>	<b>17.20</b>
Joachimsthal, Schule			.	.	.	15.25	
Joachimsthal, Wohnpark		5.23	.	.	.	15.27	17.21
Friedrichswalde, Honiggasse		5.28	.	.	.	15.33	17.26
Friedrichswalde, Kirche		5.29	.	.	.	15.34	17.27
Ringenswalde, Dorf		5.34	.	.	.	15.39	17.32
– Feuerwehr			6.58	13.42			
Ringenswalde, Neubau		5.35	7.00	13.44	15.40	17.33	
Hohenwalde, Abzw.		5.36	7.01	13.45	15.41	17.34	
Götschendorf, Mitte		5.42	7.07	13.51	15.47	17.40	
Milmersdorf, Schule		5.45	7.10	13.54	15.50	17.43	
Engelsburg		5.48	7.13	13.57	15.53	17.46	
Ahrendorf, Abzweig		5.50	7.15	13.59	15.55	17.48	
Ahrendorf, Siedlung		5.51	7.16	14.00	15.56	17.49	
Drei Häuser		5.52	7.17	14.01	15.57	17.50	
Templin, Uckermarktechnik		5.54	7.19	14.03	15.59	17.52	
– Fachschule		5.56	7.21	14.05	16.01	17.54	
– Stadtbad		5.57	7.22	14.06	16.02	17.55	
– A.-Bebel-Straße		5.58	7.23	14.07	16.03	17.56	
– Fr.-Engels-Str.		5.59	7.24	14.08	16.04	17.57	
– ZOB	an	<b>6.00</b>	<b>7.25</b>	<b>14.09</b>	<b>16.05</b>	<b>17.58</b>	
– Naturschule		.	7.34	.	.	.	
Templin, Waldhofschule		.	7.35	.	.	.	

<b>S</b>	verkehrt nur an Schultagen
<b>F</b>	verkehrt nicht an Schultagen
<b>a</b>	Anschluss in Joachimsthal nach Eberswalde RB63
<b>b</b>	Anschluss in Ringenswalde nach Templin RB63

Quelle: Intraplan auf Grundlage Fahrpläne der Uckermärkische Verkehrsgesellschaft  
Abbildung 8: Fahrplan Buslinie 515 im Ohnefall

## 5 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde auf Grundlage des bundesweit anerkannten Verfahrens der „Standardisierten Bewertung“ durchgeführt.

Das Verfahren der Standardisierten Bewertung wird vom Bund eingesetzt, um Vorhaben – die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine Förderung erhalten sollen – nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu untersuchen und zu bewerten. Für Vorhaben, die mit Mitteln des Bundes gefördert werden und deren Investitionen den Schwellenwert von 25 Mio. € überschreiten, ist die Anwendung verbindlich vorgeschrieben. Das Bewertungsverfahren wurde mit den ihm zugrundeliegenden Verfahrensvorschriften zuletzt im Jahre 2022 entsprechend dem neuesten Stand der verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse aktualisiert.

Im Standardisierten Bewertungsverfahren wird der Gesamtnutzen einer Maßnahme (Nutzen) mit dem Saldo des Kapitaldienstes für die Infrastruktur (Kosten) ins Verhältnis gesetzt (Abbildung 9).

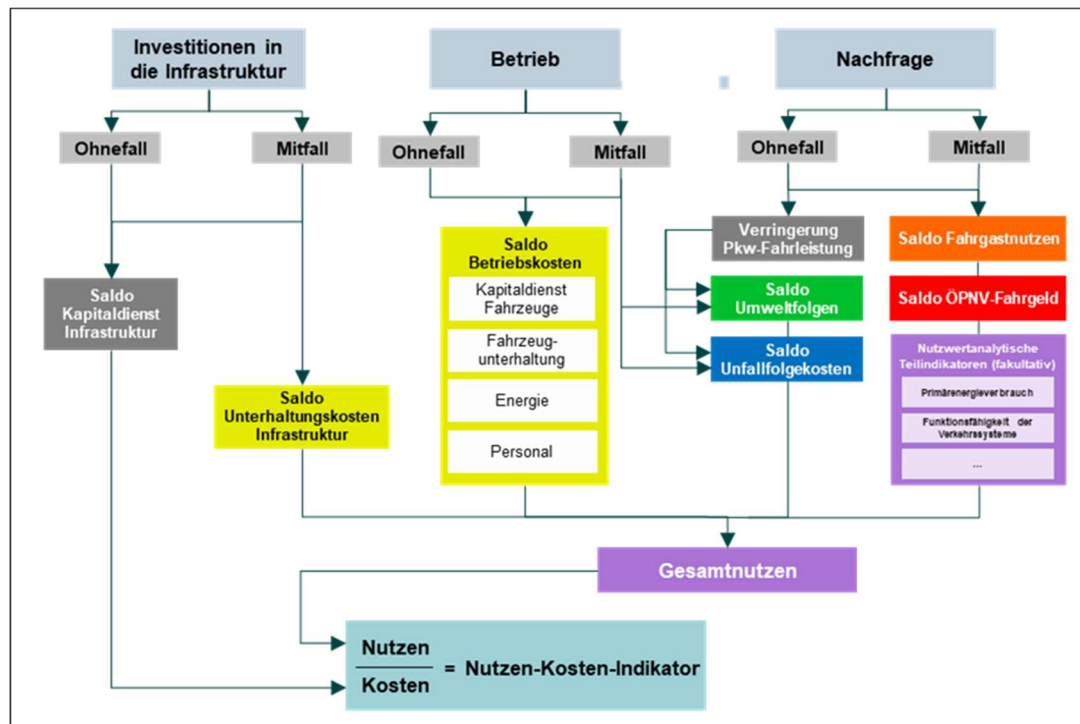


Abbildung 9: Kenndaten der Standardisierten Bewertung

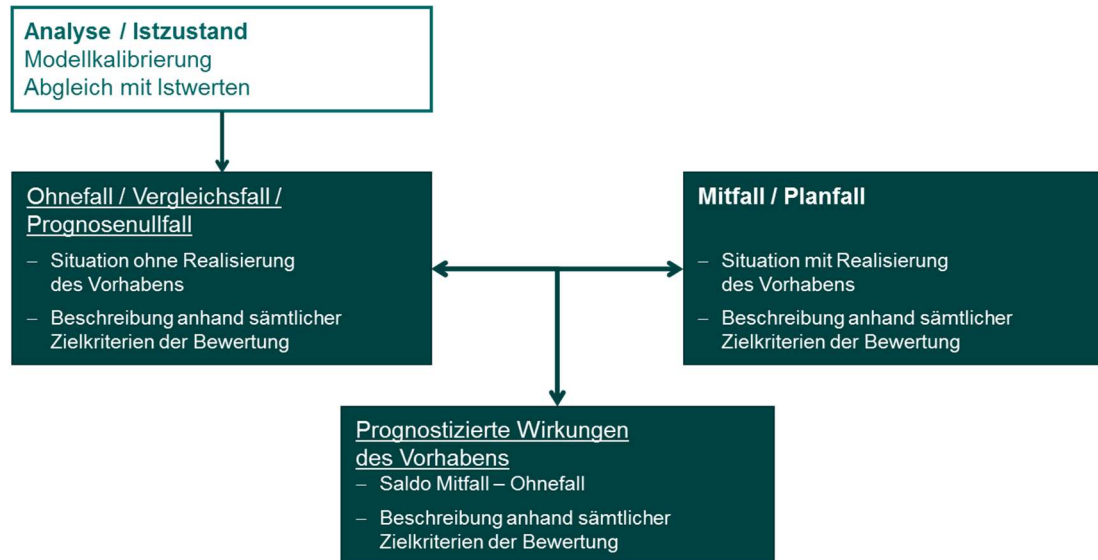
Der Quotient wird als Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) bezeichnet. Ist das Ergebnis größer als 1, d. h. der monetarisierte volkswirtschaftliche Nutzen übersteigt den für die zusätzliche Infrastruktur zu leistenden Kapitaldienst, so ist der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Maßnahme erbracht.

Der volkswirtschaftliche Nutzen setzt sich zusammen aus

- » dem Saldo der Unterhaltungskosten für die Infrastruktur,
- » dem Saldo der ÖPNV-Betriebskosten,
- » dem Fahrgastnutzen,
- » dem Saldo des ÖPNV-Fahrgelds
- » dem Saldo der Unfallfolgekosten
- » dem Saldo der Umweltfolgen und
- » weiterer nutzwertanalytischer Teilindikatoren, die optional in die Bewertung mit einbezogen werden können.

Die Ermittlung der Salden geht dabei vom Mitfall-Ohnefall-Prinzip aus, in dem der Planungsvariante ohne das Investitionsvorhaben (Ohnefall) die Planungsvariante mit dem

Investitionsvorhaben (Mitfall) zum selben Prognosezeithorizont gegenübergestellt wird. Mit- und Ohnefall unterscheiden sich nur durch das Investitionsvorhaben und den daraus abgeleiteten Änderungen im Angebotskonzept des ÖPNV (Abbildung 10). Aus dem Vergleich der Situation mit Realisierung des Vorhabens (Mitfall) und ohne Realisierung (Ohnefall) werden die Wirkungen des Vorhabens ermittelt.



**Abbildung 10: Standardisierte Bewertung, Mitfall-Ohnefall-Prinzip**

Im folgenden Abschnitt 5.1 wird das Investitionsvorhaben beschrieben. Anschließend wird das Verkehrsangebot im Mitfall (Abschnitt 5.2) und die Verkehrsnachfrageveränderungen im Vergleich Mit- zu Ohnefall (Abschnitt 5.3) erläutert. In Abschnitt 5.4 werden die nutzenrelevanten Teilindikatoren und in Abschnitt 5.5 die Nutzen-Kosten-Indikatoren ermittelt. Abschnitt 0 fasst die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung zusammen.

## 5.1 Investitionsvorhaben

Die Maßnahme der Reaktivierung der Schorfheidebahn im Abschnitt Templin Stadt – Joachimsthal umfasst die Ertüchtigung der Infrastruktur im Bahnhof Joachimsthal sowie auf der Strecke vom Bahnhof Joachimsthal bis zur Endstation Templin Stadt. Im Zuge dessen sind folgende Bahnhöfe/Haltepunkte zu modernisieren:

- » Joachimsthal
- » Friedrichswalde (b Eberswalde)
- » Ringenwalde (b Templin)
- » Milmersdorf
- » Templin-Ahrensdorf
- » Templin Stadt

Im Kapitel 1.2 wurde dargestellt, dass die Reaktivierung der Gesamtmaßnahme durch zwei EIU durchzuführen ist. Entsprechend ist das Investitionsvorhaben unterteilt und kann wie folgt beschrieben werden.

### 5.1.1 Bahnhof Joachimsthal

Die DB InfraGo mit den Geschäftsbereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe ist verantwortlich für die Ertüchtigung des Bahnhofs Joachimsthal mit der dazugehörigen Gleisinfrastruktur, der Bahnsteige und der Leit- und Sicherungstechnik. Im Bahnhof Joachimsthal ist die Zugkreuzung für die auf der Gesamtstrecke Eberswalde Hbf – Templin Stadt verkehrenden Züge der Linie RB63 vorgesehen. Grundlage hierfür bietet das zwischen Gutachter, VBB GmbH und Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg abgestimmtes Betriebskonzept. Weitere Betriebskonzepte erfordern andere Infrastrukturanpassungen, die zu T. noch teurer sind oder höhere Betriebskosten verursachen.

Im Ist-Zustand und im Ohnefall (Abbildung 11) erfordert die veraltete Stellwerkstechnik eine durchgehende Besetzung des Bahnhofs mit einem Fahrdienstleiter. Es existiert nur ein kurzer Bahnsteig, der im Regelbetrieb genutzt wird. Das zweite Gleis verfügt über einen Zwischenbahnsteig mit Bestandsschutz, welcher nicht mehr regelkonform und daher nur eingeschränkt nutzbar ist. Mit der Umsetzung der Reaktivierung erfolgt die vollständige Erneuerung der Signaltechnik einschließlich Einrichtung eines „kleinen“ elektronischen Stellwerks (ESTW light), welches vom ESTW Eberswalde Hbf fernbedient werden kann. Ohne die Reaktivierung ist der Neubau des Stellwerks in einem anderen Umfang vorgesehen. Des Weiteren wird ein zweiter Bahnsteig errichtet, der ebenfalls am durchgehenden Hauptgleis liegt („Tandem-Lösung“ bzw. „Brandenburger Lösung“, vgl. Abbildung 12). Beide Bahnsteige sind gut von der parallellaufenden Straße zu erreichen. Gleise und Weichen müssen ebenfalls erneuert bzw. entsprechend der geplanten Lösung ergänzt werden. Wesentlicher Vorteil dieser Lösung ist, dass am Ausweichgleis kein Bahnsteig erforderlich ist, der Gleisabstand nicht geändert werden muss und eine Sicherung der über das Gleis führenden Personenströme nicht erforderlich wird.

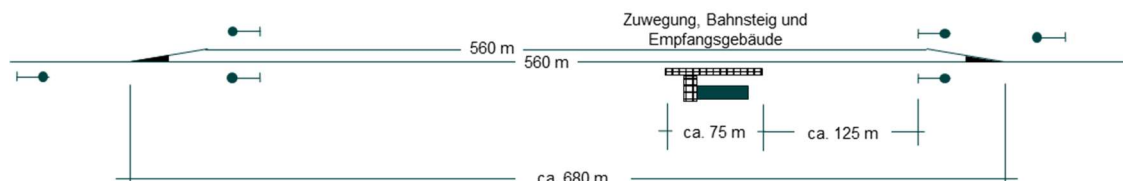


Abbildung 11: Infrastruktur im Bahnhof Joachimsthal im Ohnefall

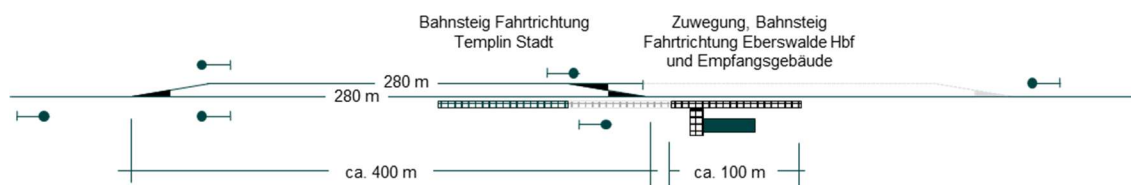


Abbildung 12: Geplante Infrastruktur im Bahnhof Joachimsthal im Mitfall

### 5.1.2 Strecke Joachimsthal – Templin Stadt

Im Abschnitt in der Verantwortung der RIN ist eine fallweise Sanierung des Unter- und des Oberbaus (Gleis- und Schwellenerneuerung) für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h vorgesehen, wobei punktuelle Einschränkungen bei der Streckenhöchstgeschwindigkeit möglich sind. Des Weiteren erfolgt die Anpassung der Gleisinfrastruktur in Milmersdorf inklusive Rückbau nicht mehr benötigter Anlagenteile. Über den gesamten Streckenverlauf ist eine teilweise Erneuerung der vorhandenen Durchlässe vorgesehen. Die genaue Anzahl und der Umfang der Maßnahmen sind in den weiteren Planungsphasen zu bestimmen. Ebenfalls ist vorgesehen, die vier Haltepunkte Friedrichswalde (b Eberswalde), Ringenwalde (b Templin), Milmersdorf, Templin-Ahrendorf entsprechend den Standards in Puncto Barrierefreiheit und Fahrgastinformation des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg zu modernisieren.

Für den Halt Templin Stadt ist ein neuer Bahnsteig am durchgehenden Hauptgleis und ca. 50 m vor dem Bahnübergang geplant. Damit muss der Bahnübergang für den Halt am Bahnsteig in Templin Stadt nicht geschlossen werden. Die Fahrgäste können durch Nutzung des Bahnübergangs in die Züge der Linie RB12 umsteigen.

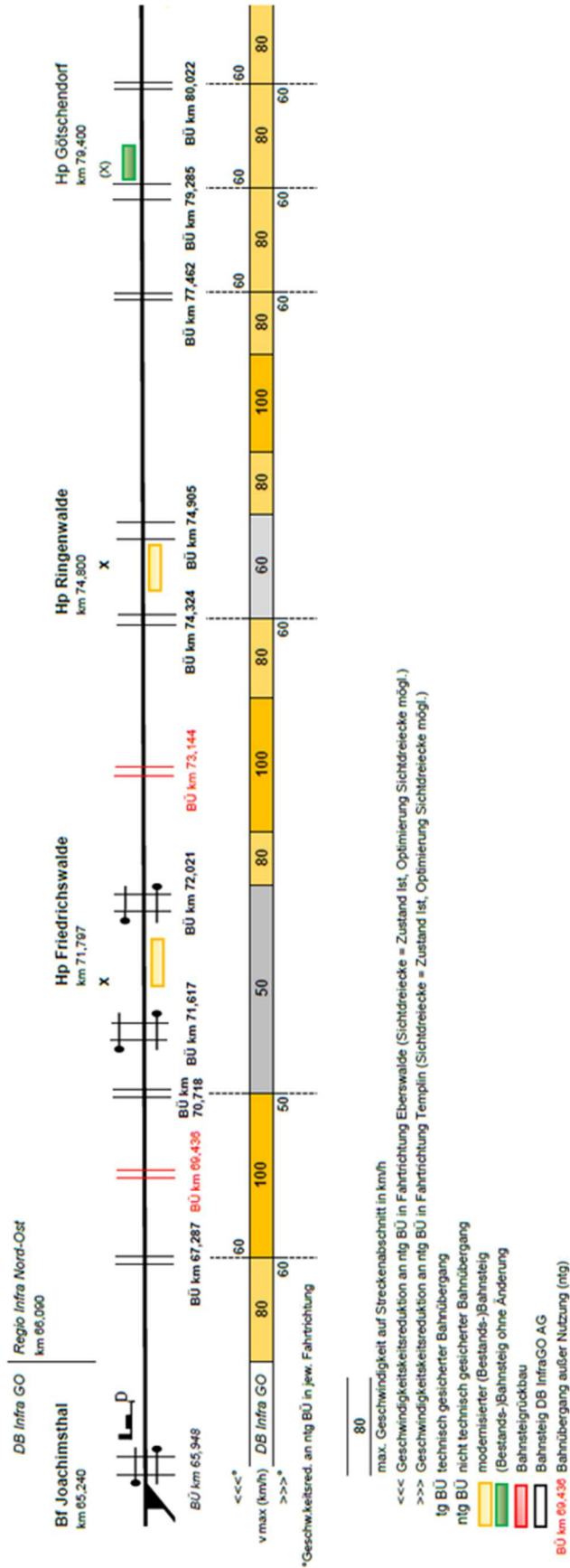
Die Strecke besitzt eine Vielzahl an Bahnübergängen und es ist eine Anpassung an folgenden Bahnübergängen vorgesehen:

- » BÜ Milmersdorf (km 81,8),
- » BÜ Friedrichswalde (km 72,0) und
- » BÜ Friedrichswalde (km 71,6).

Die folgenden Abbildungen 13 und 14 zeigen zusammenfassend die Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der RIN.



**Strecke 6759** (Britz -) Joachimsthal DB-Gr - Templin DB-Gr



Quelle: RegioInfra NordOst

Abbildung 13: Geplante Ausbaugeschwindigkeiten und Infrastrukturmaßnahmen auf Infrastruktur der RIN (Mitfall) - Streckenband 1 von 2



## 5.2 Verkehrsangebot im Mitfall

Das Verkehrsangebot für den Mitfall wird aus dem Verkehrsangebot für den Ohnefall (vgl. Abschnitt 4.2) entwickelt. Es unterscheidet sich nur durch die unmittelbar aus der Maßnahme abzuleitenden Änderungen im Angebotskonzept.

### 5.2.1 Regionalverkehr

#### Angebotskonzept

Im Mitfall wird die Regionalbahnlinie RB63 vom bisherigen Linienendpunkt am Bahnhof Joachimsthal im Stundentakt über die Zwischenstationen

- » Friedrichswalde (b Eberswalde),
- » Ringenwalde (b Templin),
- » Milmersdorf und
- » Templin-Ahrensdorf

bis zum vorgesehenen neuen Linienende am Haltepunkt Templin Stadt verlängert. Eine Verlängerung nach Templin Bahnhof ist nicht vorgesehen.

Folgende Fahrzeiten sind im Mitfall möglich:

- » Templin – Joachimsthal: 24 Minuten
- » Templin – Eberswalde Hbf: je nach Fahrtrichtung und Stunde 46 - 53 Minuten
- » Templin – Berlin Gesundbrunnen: ca. 1 h 45 mit einmaligem Umsteigen
- » Templin – Berlin Ostkreuz: ca. 1 h 45 mit einmaligem Umsteigen

#### Fahrzeitvergleich

Zum Vergleich sind nachfolgend die Fahrzeiten zwischen Templin und Berlin über Oranienburg dargestellt:

- » Templin – Berlin Gesundbrunnen über Oranienburg: ca. 1 h 31 mit einmaligem Umsteigen
- » Templin – Berlin Ostkreuz über Oranienburg: ca. 1 h 30, Direktverbindung

Das heißt, dass für Fahrten von Templin nach Berlin die Verbindung über Eberswalde Hbf nicht grundsätzlich schneller ist als die bestehenden Verbindungen über Oranienburg. Zu bestimmten Zielen oder bestimmten Zeiten kann es aber für die Fahrgäste vorteilhaft sein, den Weg über Eberswalde Hbf zu nutzen.

Die Fahrzeit von 24 Minuten zwischen Templin und Joachimsthal stellt eine Zielfahrzeit dar. Sie ermöglicht es, den Bestands- und den Verlängerungsabschnitt mit nur einem zusätzlichen Fahrzeug bedienen zu können. Gleichzeitig können Verlustzeiten, die sich durch eine weitere Zugkreuzung auf der Strecke ergeben würden, vermieden werden.

#### Prüfung weiterer zu reaktivierenden Stationen

Nach aktueller Planung kann der Halt Götschendorf mit der Linie RB63 nicht bedient werden, da in diesem Fall die Zielfahrzeit von 24 Minuten nicht eingehalten werden könnte. Die prognostizierte Nachfrage ist weiterhin in Götschendorf als am geringsten im Vergleich zu den verschiedenen weiteren Zwischenhalten einzuschätzen. Zudem liegt der Halt Götschendorf weit außerhalb der Ortslage. Eine Anbindung von Götschendorf ist aber weiterhin über die Buslinie 510 sowie einzelne Fahrten der Buslinie 515 (insbesondere für den Schülerverkehr) gewährleistet.

Ferner wurde ein möglicher zusätzlicher Haltepunkt *Templin Fachschule* geprüft. Auch dieser Haltepunkt kann zur Einhaltung der Zielfahrzeit zwischen Templin Stadt und Joachimsthal nicht eingerichtet werden. Das Potenzial in Templin Fachschule ist insgesamt als nicht ausreichend für eine zusätzliche Station einzuschätzen.

### Fahrplankonzept

Das hier unterstellte Fahrplankonzept kann Tabelle 3 entnommen werden. Die Fahrplanlagen in Eberswalde Hbf sind ähnlich wie im Ohnefall. In ungerader Stunde wird die Abfahrtszeit in Eberswalde Hbf auf die Minute 40 verlegt, damit der Anschluss von der Linie RB24 gesichert werden kann. Der Halt Britz in Richtung Joachimsthal muss bei jeder zweiten Fahrt entfallen, damit die Zugfolgezeit zur Linie RE3 (RB63 fährt über Gegengleis in den Abzweig) gesichert werden kann. Der Halt Britz in Richtung Eberswalde Hbf muss bei jeder zweiten Fahrt entfallen, damit die Zugfolgezeit zum IC in Britz (RB63 fährt vor dem IC her) eingehalten werden kann.

von Berlin Ostkreuz	04:26	05:26	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26
von Berlin Gesundbrunnen	04:06	05:33	06:06	07:33	08:06	09:33	10:06	11:33	12:06	13:33	14:06	15:33	16:06	17:33	18:06	19:33	20:06	21:33	22:06
Umlauf	1+2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
Eberswalde Hbf	04:33	05:40	06:33	07:40	08:33	09:40	10:33	11:40	12:33	13:40	14:33	15:40	16:33	17:40	18:33	19:40	20:33	21:40	22:33
Britz	04:38		06:38		08:38		10:38		12:38		14:38		16:38		18:38		20:38		22:38
Golzow (b Eberswalde)	04:43	05:49	06:43	07:49	08:43	09:49	10:43	11:49	12:43	13:49	14:43	15:49	16:43	17:49	18:43	19:49	20:43	21:49	22:43
Althüttendorf	04:48	05:54	06:48	07:54	08:48	09:54	10:48	11:54	12:48	13:54	14:48	15:54	16:48	17:54	18:48	19:54	20:48	21:54	22:48
Kaiserbahnhof	04:51	05:57	06:51	07:57	08:51	09:57	10:51	11:57	12:51	13:57	14:51	15:57	16:51	17:57	18:51	19:57	20:51	21:57	22:51
Joachimsthal an	04:54	06:00	06:54	08:00	08:54	10:00	10:54	12:00	12:54	14:00	14:54	16:00	16:54	18:00	18:54	20:00	20:54	22:00	22:54
Joachimsthal ab	05:02	06:02	07:02	08:02	09:02	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	
Friedrichswalde (b Eberswalde)	05:07	06:07	07:07	08:07	09:07	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	
Ringenswalde (b Templin)	05:10	06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	
Götschendorf																			
Milmersdorf	05:16	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	
Templin-Ahrensdorf	05:21	06:21	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	
Templin Stadt	05:26	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	

Umlauf	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Templin Stadt	05:36	06:36	07:36	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	
Templin-Ahrensdorf	05:41	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	
Milmersdorf	05:46	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	
Götschendorf																			
Ringenswalde (b Templin)	05:52	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	22:52	
Friedrichswalde (b Eberswalde)	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	
Joachimsthal an	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	
Joachimsthal ab	05:02	06:06	07:02	08:06	09:02	10:06	11:02	12:06	13:02	14:06	15:02	16:06	17:02	18:06	19:02	20:06	21:02	22:06	23:02
Kaiserbahnhof	05:05	06:09	07:05	08:09	09:05	10:09	11:05	12:09	13:05	14:09	15:05	16:09	17:05	18:09	19:05	20:09	21:05	22:09	23:05
Althüttendorf	05:08	06:12	07:08	08:12	09:08	10:12	11:08	12:12	13:08	14:12	15:08	16:12	17:08	18:12	19:08	20:12	21:08	22:12	23:08
Golzow (b Eberswalde)	05:13	06:17	07:13	08:17	09:13	10:17	11:13	12:17	13:13	14:17	15:13	16:17	17:13	18:17	19:13	20:17	21:13	22:17	23:13
Britz	05:19		07:19		09:19		11:19		13:19		15:19		17:19		19:19		21:19		23:19
Eberswalde	05:24	06:26	07:24	08:26	09:24	10:26	11:24	12:26	13:24	14:26	15:24	16:26	17:24	18:26	19:24	20:26	21:24	22:26	23:24
nach Berlin Gesundbrunnen	05:54	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	23:54
nach Berlin Ostkreuz	05:32	06:32	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32

Tabelle 3: Fahrplankonzept der Linie RB63 im Mitfall

### 5.2.2 Bus

Die Schülerfahrten der Buslinie 515 (3 Fahrten pro Tag und Richtung) bleiben erhalten. Die Schülerfahrt Ringenswalde (b Templin) – Joachimsthal der Buslinie 920 bleibt ebenfalls erhalten und wird um eine mittägliche Rückfahrt ergänzt.

Die Buslinie 510 bleibt bestehen und wird gegebenenfalls mit einzelnen Fahrten zur Feinerschließung verdichtet. Idealerweise gibt es in Milmersdorf ein Richtungsanschluss zur Linie RB63.

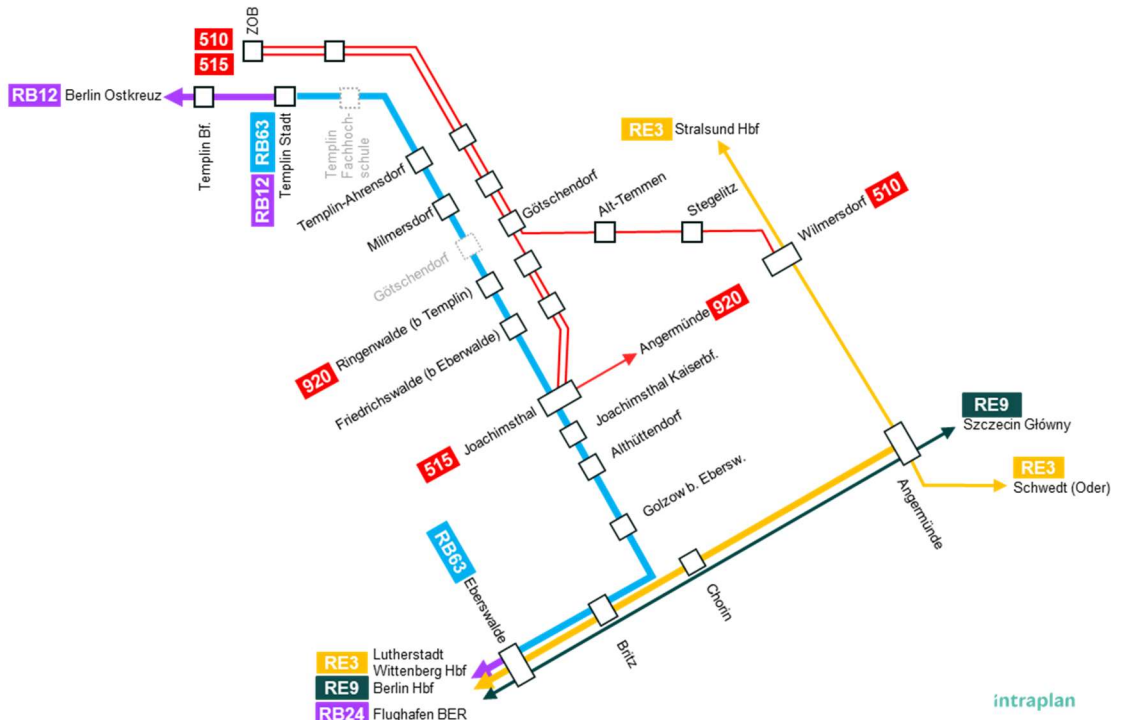


Abbildung 15: Verkehrsangebot der Linie RB63 Eberswalde Hbf – Templin Stadt im Mitfall

### 5.3 Verkehrsnachfrage im Mitfall

Die Verkehrsnachfrage wurde anhand der in Kapitel 3 beschriebenen Methodik ermittelt. Die Maßnahme bringt Mehrverkehr in Höhe von ca. 300 Personenfahrten/Werktag (Tabelle 4). Darauf entfallen 240 Personenfahrten/Tag, die im Ohnefall mit dem Pkw durchgeführt werden. Die ÖV-Verkehrsleistung steigt um ca. 13 700 Pkm/Werktag, während die Verkehrsleistung im MIV um ca. 11 200 Pkm/Werktag zurückgeht.

Verkehrsaufkommen (Personenfahrten)		Saldo zum Ohnefall
<b>Mehrverkehr ÖPNV Gesamt</b>		<b>+ 295</b>
davon aus vom MIV verlagertem Verkehr	Personenfahrten / Werktag	+ 240
davon aus induziertem Verkehr		+ 55
Verkehrsleistung (Personenkilometer)		
<b>Mehrverkehr ÖPNV Gesamt</b>		<b>+ 13 700</b>
davon aus vom MIV verlagertem Verkehr	Pkm / Werktag	+ 11 200
davon aus induziertem Verkehr		+ 2 500
<b>MIV-Verkehrsleistung</b>	Pkm / Werktag	<b>- 11 200</b>

**Tabelle 4: Nachfrageveränderungen im Mitfall gegenüber dem Ohnefall**

Zwischen Templin und Joachimsthal werden bis zu 490 Personenfahrten/Tag erwartet (Abbildung 16). Diese Nachfrage setzt sich zusammen aus dem zuvor angeführten Mehrverkehr für den ÖV in Höhe von ca. 300 Personenfahrten/Werktag sowie aus ÖV-intern verlagerten Verkehren. Dabei handelt es sich um ca. 100 Personenfahrten/Werktag, die im Ohnefall die Buslinien zwischen Templin und Joachimsthal nutzen und ca. 120 Personenfahrten/Werktag, die im Ohnefall für Fahrten von bzw. nach Berlin die Linie RB12 über Oranienburg nutzen.<sup>10</sup>

Die Nachfrage auf der Linie RB12 sinkt dementsprechend. Allerdings wird das zum Teil durch zusätzliche Fahrgäste im Umsteigeverkehr zwischen den Linien RB63 und RB12 kompensiert.

Zwischen Joachimsthal und Eberswalde Hbf sind ca. 240 zusätzliche Personenfahrten/Tag zu erwarten. Die Querschnittsnachfrage beträgt dann ca. 760 Personenfahrten/Tag.

<sup>10</sup> Hinweis: Die Summe der einzeln genannten Nachfrageeffekte entspricht nicht dem Maximalwert der Streckenbelastung, da die Maximalwerte der Einzeleffekte an unterschiedlichen Querschnitten auftreten. Die Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖV beispielsweise sind am Querschnitt Friedrichswalde – Joachimsthal am höchsten, während die Verlagerungseffekte von der Linie RB12 am Querschnitt Templin-Ahrensdorf – Templin Stadt am höchsten sind.

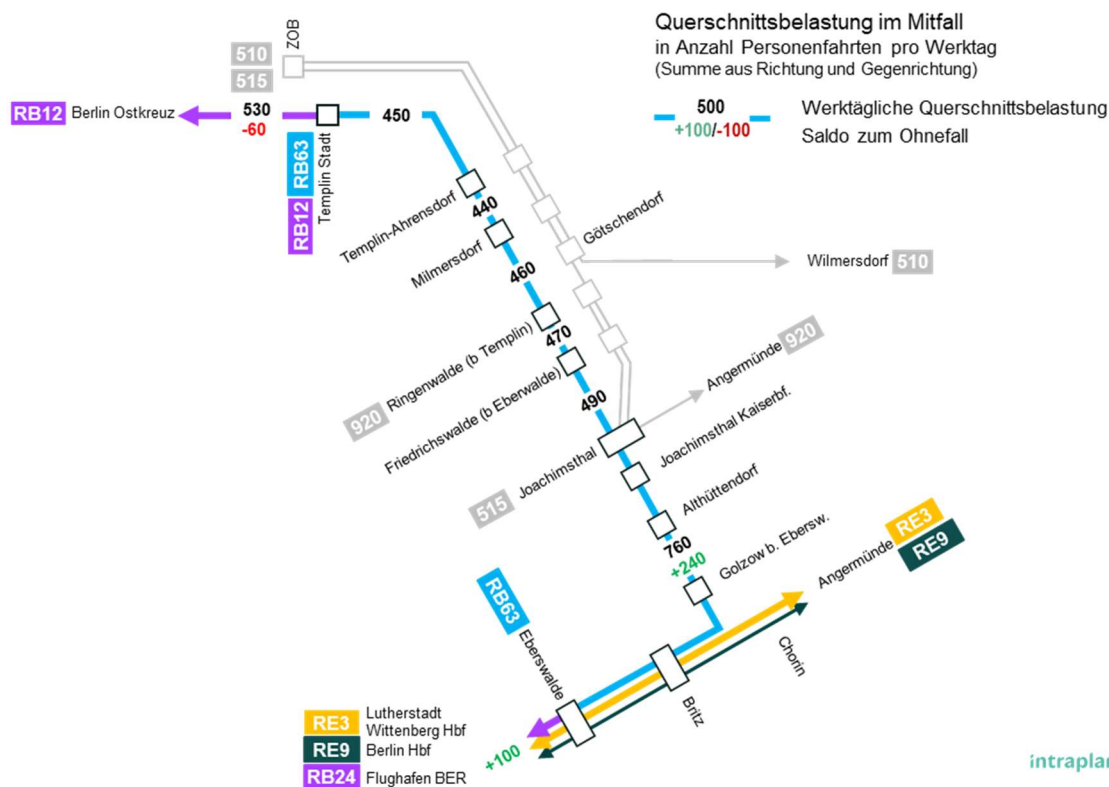


Abbildung 16: Veränderung der Verkehrsnachfrage zwischen Ohne- und Mitfall

Gegenüber dem Probebetrieb liegt die ermittelte Verkehrsfrage auf dem zu reaktivierenden Abschnitt mit bis zu knapp 500 Personenfahrten pro Werktag deutlich höher. Im Jahr 2019 konnten lediglich ca. 100 bis 150 Fahrgäste pro Werktag nachgewiesen werden. Jedoch ist zu beachten, dass der Mitfall nicht mit dem Probebetrieb vergleichbar ist, da die Fahrzeit zwischen Joachimsthal und Templin Stadt im Mitfall deutlich kürzer angesetzt ist und eine stündliche statt zweistündliche Bedienung vorgesehen ist.

## 5.4 Ermittlung der Teilindikatoren

Folgende Teilindikatoren wurden in ihren originären Messgrößen (z. B. Stunden, Tonnen, Euro) jeweils in Form von Salden bestimmt und – sofern die originäre Messgröße kein Währungsbetrag war – in Kosten umgerechnet (Monetarisierung):

- » Der Saldo Kapitaldienst Infrastruktur,
- » der Saldo der Unterhaltungskosten für die Infrastruktur,
- » der Saldo ÖPNV-Betriebskosten,
- » der Fahrgastnutzen,
- » der Saldo ÖPNV-Fahrgeld,
- » der Saldo Unfallfolgekosten
- » der Saldo Umweltfolgen und
- » der Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen.

Des Weiteren wurden in der vorliegenden Untersuchung die nutzwertanalytischen Teilindikatoren

- » Funktionsfähigkeit Verkehrssysteme / Flächenverbrauch und
  - » Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte
- ermittelt.

### 5.4.1 Kosten der Infrastruktur

Grundlage der Ermittlung der NKU-relevanten Investitionen sind die von der DB InfraGO (Fahrweg und Personenbahnhöfe, Tabelle 5) und RIN (Strecke Joachimsthal – Templin Stadt, Tabelle 6) übergebenen Kostenschätzungen vom 04.10.2025 und 02.10.2025 für das beschriebene Investitionsvorhaben. Die Kostenschätzungen enthalten keinen Risikozuschlag und keine Planungskosten und weisen einen Preisstand Quartal 1/2025 aus.

Die Gesamtkosten mit Preisstand Quartal 1/2025 belaufen sich somit auf ca. 32,4 Mio. €. Davon entfallen ca. 15,7 Mio. € auf die Infrastruktur der DB InfraGO und ca. 16,7 Mio.€ auf die Infrastruktur der RIN. Die Investitionsschätzungen beziehen sich auf die in Kapitel 5.1 beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen.

Maßnahmenbeschreibung	Investitionen (netto) Preisstand Q1/2025 ohne Risikozuschlag und ohne Planungskosten
Erneuerung/Erweiterung Gleisanlagen und Signaltechnik „ESTWlight“	12,3 Mio. €
Station Joachimsthal mit 2 Bahnsteigen	3,4 Mio. €
<b>Gesamt</b>	<b>15,7 Mio. €</b>

Quelle: Grobkostenschätzung, DB InfraGO (Fahrweg und Personenbahnhöfe), 04.10.2025

**Tabelle 5: Grobkostenschätzungen der DB InfraGO**

Maßnahmenbeschreibung	Investitionen (netto) Preisstand Q1/2025 ohne Risikozuschlag und ohne Planungskosten
Gleiserneuerung 1,8 km, Schwellenerneuerung 22,9 km	12,8 Mio. €
Gleis- und Weichenerneuerung im Bf Milmersdorf	1,2 Mio. €
Erneuerung Durchlässe	0,5 Mio. €
3 Bahnübergänge (Milmersdorf, Friedrichswalde 2x)	0,7 Mio. €
Ausbau 5 Haltepunkte (Friedrichswalde, Ringenwalde, Milmersdorf, Ahrendorf, Templin Stadt)	1,5 Mio. €
<b>Gesamt</b>	<b>16,7 Mio. €</b>

Quelle: Grobkostenschätzung, RIN, 02.10.2025

**Tabelle 6: Grobkostenschätzungen der RIN**

Die Investitionsschätzungen wurden im Rahmen früher Planungsphasen erstellt, so dass noch Risiken und Unsicherheiten in Bezug auf die konkret erforderlichen Kosten bestehen. Entsprechend der Empfehlung der Standardisierten Bewertung wird ein Risikozuschlag von 30 % auf die Investitionen aufgeschlagen. Damit ergeben sich Gesamtinvestitionen mit Preisstand Quartal 1 / 2025 in Höhe von ca. 42 Mio. € (Tabelle 7).

		Mio. €
Investitionen (netto) Preisstand Q1/2025, ohne Risikozuschlag, ohne Planungskosten	RIN	15,7
	DB InfraGo	16,7
<b>Summe</b>	ohne Risikozuschlag	<b>32,4</b>
	mit Risikozuschlag 30%	<b>42,1</b>

**Tabelle 7: Gesamtinvestitionen zum Preisstand Q1/2025**

Gemäß der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung erfolgte anschließend eine Umrechnung der Kosten auf den Preisstand 2016 anhand der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Baupreisindizes „Straßenbau“, „Brücken im Straßenbau“ sowie den Preisindizes für Erzeugerpreise „Elektrische Ausrüstungen“.

Somit ergeben sich für die Reaktivierung folgende kalkulatorischen Werte (Tabelle 8).

	Preisstand		Mitfall
Investitionen ortsfeste Infrastruktur	I/2025		42 013
Investitionen ortsfeste Infrastruktur	2016	in Tsd. €	26 488
zzgl. 10 % Planungskosten	2016		2 649
<b>Summe Investitionen NKU</b>	<b>2016</b>		<b>29 137</b>
Kapitaldienst	2016	in Tsd. €/Jahr	1 133,9
Unterhaltungskosten	2016		80,6

**Tabelle 8: Kapitaldienst und Unterhaltungskosten ortsfeste Infrastruktur**

Zum Preisstand 2016 belaufen sich die Investitionen auf ca. 26,5 Mio. €. Hinzu kommen Planungskosten in Höhe von ca. 2,6 Mio. € (Preisstand 2016). Damit beläuft sich das insgesamt anzusetzende NKU-relevante Investitionsvolumen auf ca. 29,1 Mio. € (Preisstand 2016). Der sich daraus ergebene bewertungsrelevante Kapitaldienst im Mitfall für die Gesamtmaßnahme beträgt ca. 1,1 Mio. €/Jahr und die Unterhaltungskosten für die Infrastruktur ca. 0,82 Mio. €/Jahr.

#### 5.4.2 Saldo Betriebskosten

Die Kosten für den ÖPNV-Betrieb setzen sich zusammen aus

- » Kapitaldienst Fahrzeuge,
- » zeitabhängigen Unterhaltungskosten Fahrzeuge,
- » laufleistungsabhängigen Unterhaltungskosten Fahrzeuge,
- » Energiekosten und
- » Kosten Fahrpersonal.

Tabelle 9 zeigt die benötigten fahrzeugspezifischen Kenndaten für den SPNV und den Bus. Maßgeblich sind die Anschaffungskosten für ÖPNV-Fahrzeuge und – für die Ermittlung des spezifischen Energieverbrauchs – die Leermasse von Schienenfahrzeugen.

Fahrzeugtyp	Bezeichnung	Sitz- und Stehplätze	Anschaffungskosten [T€] Preisstand 2016	Leermasse [t]
<b>Standardlinienbus</b>	SL	58	248	-
<b>BEMU42</b>	BEMU42	120	4 110	84

Quelle: Standardisierte Bewertung, Version 2016+, Anhang 1, Tabelle D1

**Tabelle 9: Fahrzeugbezogene Kenndaten**

#### 5.4.3 ÖPNV-Betriebskosten

Die Mengengerüste für den Ohnefall und den Mitfall sind Tabelle 10 zu entnehmen.

Die Verlängerung der Linie RB63 im vorgesehenen Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten erfordert einen zusätzlichen Umlauf. Beim Busangebot ergeben sich keine Änderungen bzgl. des

Fahrzeugbedarfs. Auf der Linie RB63 steigen die Fahrleistungen um ca. 345 Mio. Zugkilometer/Jahr an. Im Busverkehr sinkt die Fahrleistung um ca. 30 Mio. Fahrzeugkilometer/Jahr.

	Ohnefall	Mitfall	Saldo
<b>Fahrzeugbedarf (ohne Reserve)</b>			
• SL	1	1	± 0
• BEMU42	1	2	+ 1
<b>1 000 Fahrzeug-km/Jahr</b>			
• SL	76,2	45,7	- 30,5
• BEMU42	273,3	627,8	+ 345,5
<b>1 000 Personalstunden/Jahr</b>			
• SL	2,5	1,5	- 1,0
• BEMU42	6,8	13,5	+ 6,7
• Fahrdienstleiter Joachimsthal	6,8	0,0	- 6,8

**Tabelle 10: Salden betrieblicher Kenngrößen**

Der zusätzliche Umlauf im Regionalverkehr erhöht dort die Fahrzeugeinsatzstunden und entsprechend der Personalstunden um ca. 6 700 Stunden/Jahr. Durch den Wegfall des Fahrdienstleiters in Joachimsthal können jedoch jährlich ca. 6 800 Personalstunden eingespart werden. Im Busverkehr verringert sich zudem der Personaleinsatz durch die eingesparten Betriebsleistungen um knapp 1 000 Stunden/Jahr.

Zur Ermittlung der ÖPNV-Betriebskosten werden die nach den Berechnungsvorschriften der Standardisierten Bewertung ermittelten Einheitskostensätze herangezogen.

	SPNV BEMU42	Bus SL	Gesamt
<b>Fahrzeugbedarf</b>			
Fahrzeugbedarf (inkl. 10 % Betriebs- und Ladereserve)	+ 1,1	-	
<b>Kapitaldienst ÖPNV-Fahrzeuge</b>			
Anschaffungskosten in Tsd. €	4 110	-	
Nutzungsdauer in Jahren	30	-	
Annuitätsfaktor	0,0428	-	
Kapitaldienst pro Fahrzeug in Tsd. €/Jahr	175,9	-	
<b>Kapitaldienst ÖV-Fahrzeuge in Tsd. €/Jahr</b>	<b>+ 193,5</b>	-	<b>+ 193,5</b>
<b>Unterhaltungskosten ÖPNV-Fahrzeuge</b>			
Zeitabhängige Unterhaltungskosten (€ pro Fahrzeug und Jahr)	45 360	-	
<b>Zeitabhängige Unterhaltungskosten (Tsd. €/Jahr)</b>	<b>+ 49,9</b>	-	<b>+ 49,9</b>
Laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten (€/Fahrzeug-km)	0,49	0,39	
Laufleistung (Tsd. Fahrzeug-km/Jahr)	+ 354,5	- 30,5	
<b>Laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten (Tsd. €/Jahr)</b>	<b>+ 173,7</b>	<b>- 11,9</b>	<b>+ 161,8</b>

**Tabelle 11: Kapitaldienst und Unterhaltungskosten Fahrzeuge**

Der jährliche Kapitaldienst für die ÖPNV-Fahrzeuge wird auf Grundlage des geänderten Fahrzeugbedarfs nach der Annuitätenmethode ermittelt (vgl. Tabelle 11). Beim Fahrzeugbedarf wird dabei eine 10 %-ige Betriebs- und Werkstattreserve sowie im Busverkehr eine Ladereserve berücksichtigt. Da keine weiteren Fahrzeuge im Busangebot notwendig sind, entstehen keine Änderungen im Kapitaldienst und bei den zeitabhängigen Unterhaltungskosten. Im SPNV steigt der jährliche Kapitaldienst für ÖPNV-Fahrzeuge um ca. 195 T€. Aus dem Saldo des Fahrzeugbedarfs und den veränderten Betriebsleistungskennwerten werden die Unterhaltungskosten für die

ÖPNV-Fahrzeuge ermittelt. Der Bus hat dabei nur Einfluss auf die laufleistungsabhängigen Unterhaltungskosten aufgrund der werktäglichen eingesparten Fahrten. Die Unterhaltungskosten steigen in der Summe um ca. 160 T€/Jahr.

### Energiekosten

Aus der veränderten Betriebsleistung je Fahrzeugtyp werden die Energiekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge ermittelt (Tabelle 12). Der Saldo der Energiekosten beträgt ca. 170 T€/Jahr. Die Einsparungen im Betriebszweig Bus können die höheren Energiekosten im Regionalverkehr nicht kompensieren.

	SPNV BEMU42	Bus SL	Summe
Streckenbezogene Energiekosten in €/Fahrzeug-km	0,14	0,75	
Laufleistung in Tsd. Zug- bzw. Fahrzeug-km/Jahr	+ 1 250,8	- 9,8	
<b>Streckenbezogene Energiekosten in Tsd. €/Jahr</b>	<b>+ 175,1</b>	<b>- 7,3</b>	<b>+ 167,8</b>

Tabelle 12: Energiekosten im Saldo Mitfall/Ohnefall

### Personalkosten

Die Kosten für das Fahrpersonal werden aus den veränderten linienbezogenen Personaleinsatzzeiten mit einem Stundensatz von 39 €/Stunde für den Betriebszweig Bus und 46 €/Stunde für schienegebundene Verkehrsmittel ermittelt (Tabelle 13). Im SPNV wird durchgängig ein zusätzlicher Fahrer benötigt. Durch den Wegfall des Fahrdienstleiters in Joachimsthal ist der Personalaufwand im SPNV jedoch praktisch unverändert. In der Summe sinken die Personalkosten um ca. 44 T€/Jahr vor allem durch die Einsparungen beim Busverkehr.

	ÖSPV- Schiene	ÖSPV- Bus	Summe
Kosten Fahrpersonal in €/Fahrzeugstunde	46	39	
Zug- bzw.- Fahrzeugstunden/Jahr	- 0,1	- 1	
<b>Fahrpersonalkosten in Tsd. €/Jahr</b>	<b>- 4,6</b>	<b>- 39</b>	<b>- 43,6</b>

Tabelle 13: Personalkosten im Saldo Mitfall/Ohnefall

### ÖPNV-Betriebskosten gesamt

In Tabelle 14 sind schließlich die einzelnen Kostenkomponenten des ÖV-Betriebs zusammengefasst dargestellt. In Summe werden zusätzliche Betriebskosten verursacht. Die Mehrkosten liegen bei ca. 530 T€/Jahr.

		Saldo zum Ohnefall
Kapitaldienst Fahrzeuge		+ 193,5
Unterhaltungskosten Fahrzeuge		+ 211,7
<i>zeitabhängige Unterhaltungskosten</i>		+ 49,9
<i>laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten</i>	in T€/Jahr	+ 161,8
Energiekosten Fahrzeuge		+ 167,8
Personalkosten		- 43,6
<b>Summe Betriebskosten ÖPNV</b>		<b>529,4</b>

Tabelle 14: ÖPNV-Betriebskosten

### 5.4.4 Fahrgastnutzen

Mit Verlängerung der Linie RB63 werden neue Direktverbindungen geschaffen. Dies wirkt sich positiv auf den Fahrgastnutzen aus (vgl. Abbildung 17). Entfallende Umsteigevorgänge werden im Verfahren 2016+ der Standardisierten Bewertung bei der Ermittlung des Fahrgastnutzens in Form von Reisezeitäquivalenten mit bewertet. Daraus resultieren die sehr hohen Gewinne in der Widerstandsklasse „≤ -20 Minuten“.

In Abbildung 17 sind die Widerstandsdifferenzen nach Widerstandsdifferenzklassen dargestellt. Auf der rechten Seite der Abbildung sind die Fahrgastnutzen von Relationen zusammengefasst, bei denen sich durch Einsparung von Umsteigevorgängen und Verkürzung der Fahrzeiten die Reisezeitäquivalentwerte verringern und die Fahrgäste einen Nutzen erzielen. Auf der linken Seite der Abbildung sind die Relationen zusammengefasst, bei denen sich das Angebot im Mitfall z. B. durch zusätzliche Umsteigenotwendigkeiten verschlechtert. Zu erkennen ist, dass der Fahrgastnutzen ausschließlich positiv in die Bewertung einfließt.

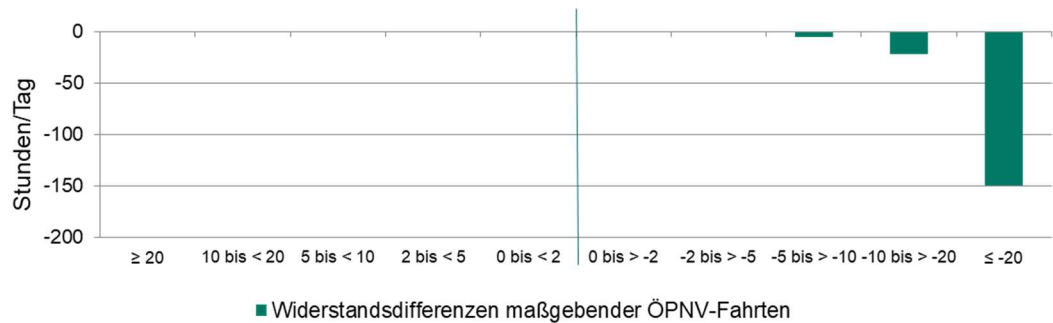


Abbildung 17: Fahrgastnutzen nach Widerstandsklassen

In Summe ergibt sich eine negative Widerstandsdifferenz von ca. - 177 Stunden/Tag bzw. - 53 Tsd. Stunden pro Jahr. Mit einem Kostensatz von 6,60 €/Stunde monetarisiert, ergibt sich ein positiver Fahrgastnutzen von knapp 350 Tsd. € pro Jahr.

### 5.4.5 Saldo ÖPNV-Fahrgeld

Das ÖPNV-Fahrgeld leitet sich aus der Änderung der Beförderungsleistung im ÖV ab. Diese steigt um ca. 13 700 Pkm pro Tag bzw. knapp 4,1 Mio. Pkm / Jahr an (vgl. Abschnitt 5.3). Die Beförderungsleistungsänderung wird entsprechend der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung pauschal mit einer durchschnittlichen Ertragskraft von 13 Cent/Pkm bewertet. Das zusätzliche ÖPNV-Fahrgeld beläuft sich damit auf ca. 535 T€/Jahr.

### 5.4.6 Saldo der Unfallschäden MIV und ÖPNV

Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung werden die veränderten ÖPNV-Betriebsleistungen und die vom MIV zum ÖPNV verlagerten Verkehre hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Unfallhäufigkeiten und -kosten bewertet (Tabelle 15). In der Summe verringern sich die Unfallschäden um ca. 100 T€/Jahr.

Verkehrsmittel/ Verkehrssysteme	Saldo Betriebsleistung [1.000 Fahrzeug-km/Jahr] bzw. [1.000 Fahrplan-km/Jahr]	Unfallkostenrate [ct/Pkw-km] bzw. [ct/Fahrplan-km]	Saldo Unfallkosten [T€/Jahr]
MIV	- 2 575,0	8,5	- 218,9
SPNV	+ 354,5	36,4	+ 129
Bus	- 30,5	21,3	- 6,5
<b>Summe</b>			<b>- 96,4</b>

Tabelle 15: Unfallfolgekosten

## 5.4.7 Umweltfolgen

Durch die vom MIV zum ÖPNV verlagerten Personenfahrten reduziert sich die Pkw-Fahrleistung pro Tag um ca. 11 160 Pkm (s. Tabelle 4). Hieraus lassen sich die bewertungsrelevanten Kennwerte für CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen ebenso wie der Saldo des Primärenergieverbrauchs bestimmen (Tabelle 16).

		Saldo zum Ohnefall
MIV-Verkehrsleistung	[Personen-km/Werktag]	- 11 160
Pkw-Fahrleistung	[1.000 Pkw-km /Jahr]	- 2 575
spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen MIV – Pkw-Betrieb	[g/Pkw-km]	127
CO <sub>2</sub> -Emissionen MIV – Pkw-Betrieb	[t/Jahr]	- 327
spezifische THG-Emissionen MIV – Pkw-Herstellung	[g/Pkw-km]	41
THG-Emissionen MIV – Pkw-Herstellung	[t/Jahr]	- 106
spezifische Schadstoffemissionskosten MIV	[ct/Pkw-km]	0,4
Schadstoffemissionskosten MIV	[T€/Jahr]	- 10,3

**Tabelle 16: CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen sowie Primärenergieverbrauch des MIV**

Neben den rückläufigen CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen durch die reduzierte MIV-Verkehrsleistung ist auch der Saldo der CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen des ÖV zu bestimmen. Die Herleitung dieser Kenngrößen ist Tabelle 17 zu entnehmen.

Kennwert	Einheit	SPNV BEMU42	Bus SL	Summe
Laufleistung	in Fahrzeug-km/Jahr	+ 354,5	- 30,5	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen Betrieb</b>				
Spezifischer Energieverbrauch	in Verbrauchseinheit/ Fahrzeug-km	2,77	0,32	
Saldo Energieverbrauch	in 1 000 Verbrauchsein- heit/ Jahr	+ 982,0	- 9,8	+ 972,2
Emissionsfaktor CO <sub>2</sub> -Emissionen	in g/Verbrauchseinheit	21	2 774	
Saldo Streckenbezogene CO <sub>2</sub> -Emissionen	in t/Jahr	+ 26	- 27	- 1
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen Fahrzeugherstellung</b>				
Saldo Fahrzeuge einschl. Reserven		+ 1,1	-	
Spez. THG-Emissionen Herstellung	in kg/(Fahrzeug-km*Jahr)	12 012	-	
Fahrzeugspezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen	in t/Jahr	+ 13	-	+ 13
<b>Sonstige Schadstoffe</b>				
Streckenbezogene Emissionskosten	in ct/Verbrauchseinheit	0,05	6,57	
Saldo Streckenbezogene Emissionskosten	in T€/Jahr	+ 0,7	- 0,6	+ 0,1

**Tabelle 17: CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen des ÖV-Betriebes**

In Tabelle 18 sind die Salden der CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen von MIV und ÖV zusammenfassend dargestellt. Die CO<sub>2</sub>- Emissionen sind dabei in drei Kategorien aufgeführt, beginnend mit den Emissionen des Betriebs im MIV und ÖV. Zudem werden die Emissionen bei der Herstellung der Fahrzeuge dargelegt. Des Weiteren werden die Emissionen bei der Herstellung der Infrastruktur berücksichtigt. Die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Infrastrukturherstellung basiert auf den vorgegebenen Kennwerten für eingleisige oberirdische Musterstrecken ohne wesentliche Kunstbauwerke und für bauliche Anlagen<sup>11</sup>.

Im Saldo über alle Teilkategorien sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 400 t pro Jahr. Der Saldo der Emissionskosten für Schadstoffe beläuft sich auf ca. – 10,2 T€ pro Jahr.

	Saldo CO <sub>2</sub> - Emissionen [t/Jahr]	Kostensatz [€/t]	Saldo Klimaschäden [T€/Jahr]	Saldo Schadstoff- emissionskosten [T€/Jahr]
MIV	- 327		+ 219,1	+ 10,3
ÖPNV	- 1		+ 0,7	- 0,1
Fahrzeugherstellung MIV	- 106	- 670	+ 71,0	-
Fahrzeugherstellung ÖPNV	+ 13		- 8,7	-
Infrastrukturherstellung ÖPNV	+ 15		- 10,1	-
<b>Gesamt</b>	<b>- 406</b>		<b>+ 272,0</b>	<b>+ 10,2</b>

Tabelle 18: Umweltfolgen

### 5.4.8 Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen

Die Umsetzung von Bauvorhaben im ÖPNV unterliegt zunehmend Anforderungen, die über die reine verkehrliche Funktionalität hinausgehen. Diese resultieren aus gesellschaftlichen Wertvorstellungen und rechtlichen Vorgaben und führen zu zusätzlichen Investitionen zur Erfüllung gesellschaftlich auferlegter Pflichten. Dies erfordert insbesondere die barrierefreie Gestaltung von Bahnsteigen und deren Zugängen, um eine selbstständige und uneingeschränkte Nutzung der Infrastruktur zu ermöglichen.

Der Neubau der zu reaktivierenden Stationen zwischen Joachimsthal und Templin Stadt ist erforderlich, da diese aktuell nicht die entsprechende Höhe für einen barrierefreien Zustieg aufweisen. Vor diesem Hintergrund werden pauschal 50 % der Kosten für die neuen Bahnsteige für die Herstellung der Barrierefreiheit angesetzt. Der Nutzen aus den entsprechenden Investitionen fließt in Höhe des Kapitaldienstes und der Unterhaltungskosten als fakultativer Teilindikator „Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen“ in die Bewertung ein. Der Nutzen (Tabelle 19) beläuft sich für die vorliegende Maßnahme auf ca. 26 T€/Jahr.

Anlage- teil Nr.	Anlage- teil Bezeichnung	Investition Preisstand 2016 [T€]	Aufzinsungs- faktor Bauzeit [-]	Annuitäts- faktor [1/Jahr]	Unterhal- tungs- kostensatz [‰]	Nutzen gesell- schaftlich auferleg- ter Investitionen [T€/Jahr]
<b>Summe</b>		<b>537,5</b>				<b>25,6</b>
400	Planungsleistung	48,9	1,0085	0,0170	0	0,8
		<b>488,6</b>				<b>24,8</b>
90	Haltestellenausstattung und Zubehör	97,5		0,0594	18	7,6
100	Bahnsteige und Rampen (inkl. Überdachungen)	293,6	1,0085	0,0298	7	10,9
140	Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	97,5		0,0428	21	6,3

Tabelle 19: Ermittlung des Nutzens für gesellschaftlich auferlegte Investitionen im Mitfall

### 5.4.9 Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme/Flächenverbrauch

Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖPNV schaffen Kapazitätsreserven im straßengebundenen Verkehrsraum, die z. B. für Nachverdichtungen, Staureduktion oder die Umwidmung von Verkehrsflächen für andere Verwendungen genutzt werden können. Dadurch kann ein Vorhaben zur Stärkung der Funktionsfähigkeit anderer Verkehrssysteme und einer Senkung des verkehrlich bedingten Flächenverbrauchs beitragen.

Die Ermittlung der für den Nutzen-Kosten-Indikator maßgebenden nutzwertanalytischen Teilindikatoren basiert auf dem Saldo der Pkw-Fahrleistung im Mit- und Ohnefall. Dabei ist eine Verortung der Fahrleistungsdifferenzen nach Raumtypen gemäß RegioStaR 7 vorzunehmen.

Der Saldo der Pkw-Fahrleistung umfasst ca. 2,6 Mio. Pkw-Fahrten/Jahr. Die Monetarisierung der daraus generierten Nutzwertpunkte (in 1 000) von 1,5 ergibt einen Nutzen von ca. 23 T€/Jahr.

#### 5.4.10 Daseinsvorsorge/raumordnerische Aspekte

Die nutzwertanalytische Komponente „Daseinsvorsorge/raumordnerische Aspekte“ ist ein weiterer fakultativer Baustein. Mit der Nutzenkomponente werden raumordnerische Aspekte einer schienengebundenen ÖPNV-Maßnahme im Hinblick auf die Mobilitäts-Grundversorgung im Sinne der Daseinsvorsorge bzw. zur Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Metropole sowie Orte großer und mittlerer zentraler Bedeutung) einbezogen.

Für die verschiedenen Verbindungstypen (z. B. vom ländlichen Raum in eine Metropole) werden die Differenzen der Erreichbarkeiten von Mit- zu Ohnefall ermittelt. Für jede Quell-Verkehrszelle wird der Widerstand zu den Ziel-Verkehrszellen mit dem geringsten Widerstand ermittelt. Daraus wird die Widerstandsdifferenz zwischen Mit- und Ohnefall berechnet. Die ermittelten Widerstandsdifferenzen je Quell-Verkehrszelle werden mit den Einwohnerzahlen der Quell-Verkehrszellen gewichtet.

Die ermittelten Nutzwertpunkte werden anschließend mit einem Kostensatz von 15,5 €/Nutzwertpunkt pro Jahr monetarisiert. Der monetarisierte Nutzen aus Daseinsvorsorge/raumordnerische Aspekte beträgt im vorliegenden Fall ca. 140 T€ pro Jahr und wirkt positiv.

### 5.5 Nutzen-Kosten-Indikator

Der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) ist der Quotient aus der Summe aller nutzenrelevanter Teilindikatoren (Gesamtnutzen) und dem jährlichen Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur.

#### 5.5.1 Summe der Einzelnutzen

Die einzelnen Nutzenkomponenten sind in Tabelle 20 und Abbildung 18 zusammenfassend dargestellt:

	Position (Teilindikator)	Saldo zum Ohnefall
monetarisierbar	Saldo Fahrgastnutzen	+ 349,8
	Saldo ÖPNV-Fahrgeld	+ 535,0
	Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	- 529,4
	Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	- 62,0
	Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	-
	Saldo der Unfallfolgekosten	+ 96,4
	Saldo der CO <sub>2</sub> -Emissionen	+ 272,0
	Saldo der Schadstoffemissionskosten	+ 10,2
	Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionen	+ 25,6
	nutzwert-analytisch	Funktionsfähigkeit Verkehrssysteme / Flächenverbrauch
Daseinsvorsorge / raumordnerische Aspekte		+ 140,2
<b>Summe monetär bewerteter Einzelnutzen</b>		<b>+ 861,1</b>

**Tabelle 20: Zusammenstellung der nutzenrelevanten Teilindikatoren**

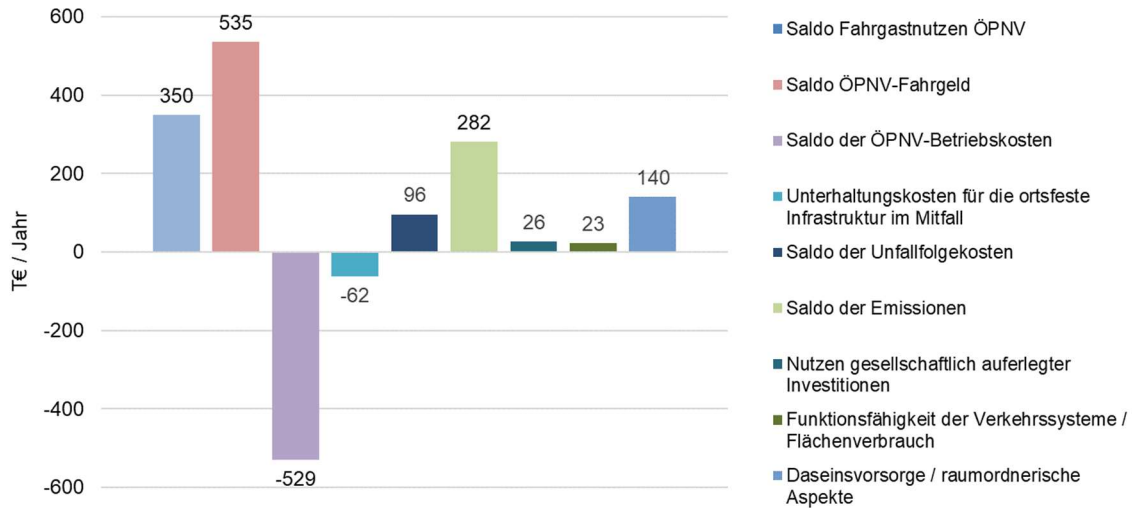


Abbildung 18: Nutzenrelevante Teilindikatoren

### 5.5.2 Ergebnis

Bei der Maßnahme steht dem Nutzen von ca. 0,86 Mio. €/Jahr ein Saldo Kapitaldienst für die Infrastruktur in Höhe von ca. 1,13 Mio. €/Jahr – unter Berücksichtigung des Risikozuschlags von 30 % – gegenüber (Tabelle 21 und Abbildung 19).

Das Verhältnis von Nutzen zu Kosten beläuft sich auf 0,76. Für die Maßnahme ist in diesem Zuschnitt die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit damit nicht nachgewiesen und das Vorhaben kann nicht als förderwürdig eingestuft werden.

			<b>Risikozuschlag</b>
			<b>30 %</b>
<b>Nutzen</b>	Summe Nutzenbeiträge	T€/Jahr	+ 861
<b>Kosten</b>	Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur	T€/Jahr	+ 1 134
<b>Nutzen-Kosten-Indikator</b>	Nutzen-Kosten-Differenz	T€/Jahr	<b>- 273</b>
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	-	<b>0,76</b>

Tabelle 21: Nutzen-Kosten-Indikator

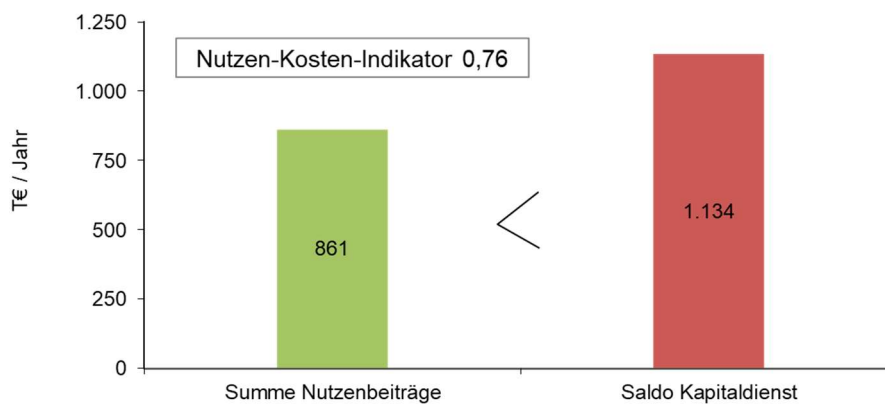


Abbildung 19: Nutzen-Kosten-Indikator

### 5.5.3 Sensitivität: Risikosenkung

Die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung empfiehlt im Rahmen von Machbarkeitsstudien eine Berücksichtigung von verschiedenen Risikozuschlägen für die ortsfeste

Infrastruktur, um zu überprüfen, ob die Maßnahme etwaigen Kostensteigerungen im Rahmen der vertiefenden Planungen standhalten kann.

In Tabelle 22 wird dargestellt, wie sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis entwickelt, wenn der Risikozuschlag auf den Kapitaldienst in die ortsfeste Infrastruktur von 30 auf 10 % abgesenkt wird.

		<b>Risikozuschlag</b>	
		<b>10 %</b>	
<b>Nutzen</b>	Summe Nutzenbeiträge	T€/Jahr	+ 861
<b>Kosten</b>	Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur		+ 959
<b>Nutzen-Kosten-Indikator</b>	Nutzen-Kosten-Differenz	T€/Jahr	<b>- 98</b>
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	-	<b>0,90</b>

**Tabelle 22: Sensitivität Risikozuschlag Kapitaldienst**

Die Sensitivitätsbetrachtung zeigt, dass die Kosten des Vorhabens nach wie vor den Nutzen der Maßnahme mit einem Risikozuschlag von 10 % auf den Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur übersteigen.

## 6 Fazit

Angesichts klimapolitischer Zielsetzungen und des angestrebten Ausbaus einer nachhaltigen Mobilität rücken im Land Brandenburg Überlegungen zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wieder stärker in den Fokus. Im Landesverkehrsplan 2023-2027 (LNVP) wurde unter diesen Gesichtspunkten die Durchführung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen für eine Reihe von stillgelegten SPNV-Strecken und -Stationen im Land Brandenburg verankert.

Darunter fällt u. a. die Reaktivierung des SPNV auf der „Schorfheidebahn“ im Abschnitt Joachimsthal – Templin Stadt. Auf dem untersuchten Streckenabschnitt wurde vier Jahre lang ein Probetrieb durchgeführt, welcher mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 endete.

Ziel dieser Untersuchung war es, eine volkswirtschaftliche Bewertung einer dauerhaften Reaktivierung des SPNV auf der Schorfheidebahn unter Anwendung des Verfahrens der Standardisierten Bewertung durchzuführen.

Übergreifende Erfolgsparameter für ein gutes Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung sind:

- » Hohe Nachfragepotentiale durch
  - hohe Bevölkerungsdichte im unmittelbaren Einzugsbereich der ÖPNV-Stationen und
  - keine Konkurrenz innerhalb des ÖV-Systems (Parallelverkehre)
- » Kurze Beförderungs- und Reisezeiten ...
  - ... bewirken hohe Nachfragewirkungen
  - ... begrenzen Zusatzkosten im SPNV
- » Herstellung neuer Direktverbindungen
  - Ein Umsteigevorgang „kostet“ ein Drittel der Nachfrage
- » Niedrige Infrastrukturkosten
  - Geringe zusätzliche Unterhaltungskosten (im Zähler des NKI)
  - Geringer Kapitaldienst (im Nenner des NKI)
- » Geringe Zusatzkosten oder Verringerung der Kosten im ÖPNV
  - Zusätzliche Fahrleistungen auf den für die Funktionsfähigkeit der Maßnahme notwendigen Umfang begrenzen
  - Einsparung von SPNV- und Busleistungen im Parallelverkehr

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV (Version 2016+) konnte der volkswirtschaftliche Nutzen für die Maßnahme nicht nachgewiesen werden. Die Kosten des Vorhabens übersteigen den Nutzen. Das Ergebnis weist einen NKI von 0,76 mit einem Risikozuschlag auf den Kapitaldienst von 30% bzw. einen NKI von 0,90 mit einem Risikozuschlag von 10 % auf.

Die Maßnahme ist damit nach aktuellem Stand als nicht förderwürdig einzustufen.

Als wesentliche Gründe hierfür sind zu nennen:

- » Am Endpunkt Templin Stadt des Reaktivierungsabschnitts existiert bereits heute ein gutes SPNV-Angebot in Fahrtrichtung Berlin. Für den wesentlichen Teil der Fahrgäste aus Templin bestehen somit bereits im Ist-Zustand sehr gute, direkte Zugverbindungen über Oranienburg nach Berlin. Daher kann die Maßnahme nur von einem vergleichsweise geringen Mehrverkehr in dieser wichtigen Relation profitieren. Der Erfolgsparameter „Hohe Nachfragepotentiale“ wird nur eingeschränkt erfüllt.
- » Die Reaktivierung der Strecke von Joachimsthal nach Templin, Stadt erfordert neben der Erhaltung der Strecke von Joachimsthal nach Templin Stadt auch den Ausbau des Bahnhofs in Joachimsthal mit umfangreichen und vor allem kostenintensiven Investitionen in Signaltechnik und Bahnsteige. Der Erfolgsfaktor „Niedrige Infrastrukturkosten“ ist nur bedingt gegeben.

Betrieblich wurden eher optimistische Annahmen getroffen. Es ist noch nicht nachgewiesen worden, ob die kurzen Wendezeiten der Linie RB63 in Eberswalde Hbf in Verbindung mit der Fahrt unter der Oberleitung ab Britz für das Aufladen der Batterien ausreichen. Gegebenenfalls wäre ein zusätzlicher Streckenabschnitt zu elektrifizieren, um zum einen den Zeitraum für den Batteriebetrieb zu verkürzen und den Zeitraum für das Laden zu verlängern. Damit würden sich sowohl die Investitionen als auch die laufenden Kosten des ÖV-Betriebs erhöhen, womit der Nutzen-Kosten-Indikator nochmal sinken würde.

Zudem ist nicht geklärt, ob die Anschlüsse in Eberswalde Hbf wie geplant realisiert werden können. Da Eberswalde Hbf kein Taktknoten ist, können gute Anschlüsse nur mit längeren Wendezeiten realisiert werden. Dies hätte dann aber auch wieder höhere Betriebskosten zur Folge, da dann ein weiterer Fahrzeugumlauf eingeplant werden muss, welcher die Kosten deutlich ansteigen lässt.