Bericht

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

Station Heidefeld



Transport Technologie - Consult Karlsruhe GmbH

Karlsruhe, November 2026

TTK Projektnummer: 2088

Impressum

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

Station Heidefeld

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
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

Svenja Höner, Nicolas Kämmerling, Silvio Haffelder (TTK)
Christian Reuter, Madleen Teichfischer (PTV)

Karlsruhe, November 2026

TTK Projektnummer: 2088

Inhalt

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis 5
Abbildungen 5
Tabellen 5
Abkürzungsverzeichnis 6
1 Einleitung 8
2 Bestandsaufnahme 9
2.1 Historie 9
2.2 Vorausgehende Untersuchungen des Landes Brandenburg 9
2.3 Dokumentation des Ist-Zustands der Station 10
2.3.1 Rechtlicher Status der Untersuchungsstation 10
2.3.2 Zustandsbeschreibung der Untersuchungsstation 10
3 Aktualisierung der Potenzialanalyse 12
3.1 Hintergrund und Ziel 12
3.2 Methodisches Vorgehen 12
3.3 Siedlungsstrukturelle Entwicklung im Untersuchungsgebiet des Reaktivierungshalts 18
3.3.1 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets 18
3.3.2 Entwicklungen im Zeitraum 2015 – 2023 20
3.3.3 Gesicherte Entwicklungen ab 2024 21
3.3.4 Ideen, Pläne und Interessen für anderweitige Nutzungen der stillgelegten Station 22
3.4 Erwartete strukturelle Wirkungen bei einer Reaktivierung der Station 22
3.5 Ergebnis der Aktualisierung der Potenzialanalyse 23
4 Entwicklung eines zukunftsfähigen Betriebskonzepts 27
4.1 Planerische Rahmenbedingungen 27
4.2 Haltekonzept SPNV 28
4.3 Korrespondierende Änderungen am regionalen Busangebot 32
4.4 Bike+Ride und Park+Ride 34
5 Infrastruktur 35
5.1 Infrastrukturplanerische Rahmenbedingungen 35
5.2 Machbarkeit 35
6 Kostenschätzung 37
6.1 Infrastruktur 37
6.2 Betrieb 38
7 Zusammenfassung und Bewertung 40

© 2026 TTK GMBH

8 Anhang 41

Datengrundlagen und Methodik der Potenzialschätzung in der Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten (2022) 41

Datengrundlagen 41

Abbildung der Strecken und Halte im Verkehrsmodell 42

Konzeption der Betriebskonzepte 42

Vorauswahl von Strecken und Halten (1. Stufe) 43

Nutzwertanalyse (2. Stufe) 44

Nutzwertanalyseverfahren 44

Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungsstrecken 44

Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungshalte 45

© 2026 TTK GMBH

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abbildung 1: Blick von der Straße „An den Flugzeughallen“ in Richtung des ehemaligen Haltepunkts Heidefeld 9

Abbildung 2: Lage des potenziellen Haltepunkts Heidefeld sowie aktuelle ÖPNV-Haltestellen 11

Abbildung 3: Lage des potenziellen Haltepunkts Heidefeld beim Waldstück. 11

Abbildung 4: Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der Station Heidefeld 19

Abbildung 5: Ausschnitt des D-Taktes mit Ankunfts- und Abfahrzeiten 28

Abbildung 6: Betriebskonzept mit Diesel-Triebfahrzeug 30

Abbildung 7: Einbindung einer reaktivierten Station Heidefeld in den ÖPNV der Stadt Rathenow 33

Abbildung 8: Lageplan zur reaktivierten Station Heidefeld an der Bestandsstrecke 35

Tabellen

Tabelle 1: Vorgehensweise bei der Aktualisierung der Indikatoren aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022 14

Tabelle 2: Einwohner in den Ortsteilen der Kommunen im Untersuchungsgebiet der Station Heidefeld in 2023 19

Tabelle 3: Wohnbaubedingte Einwohnerentwicklung 2015 – 2023 im 3-km-Einzugsbereich der Station 20

Tabelle 4: Geschätzter Einwohnerzuwachs im Untersuchungsgebiet der Station Heidefeld ab 2024 aufgrund von gesicherten Wohnbauflächenentwicklungen 22

Tabelle 5: Werte der Indikatoren aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022 24

Tabelle 6: Veränderungsraten der Einwohner-Prognosewerte und Wichtung der berücksichtigten kreisfreien Städte, Ämter bzw. amtsfreien Gemeinde 25

Tabelle 7: Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/2022 und aktualisierte Werte 26

Tabelle 13: Bedienzeiträume im Regionalverkehr für Strecken 27

Tabelle 14: Übersicht der Kriterien für die einheitlichen Bedienstandards im Regionalverkehr im LNVP 2023-2027 des Landes Brandenburg 27

Tabelle 8: Betriebskonzepte im SPNV im Mit- und Ohnefall im Überblick. 31

Tabelle 10: Kostenschätzung Bahnsteig 37

Tabelle 9: Betriebskosten der verschiedenen Betriebskonzepte im Vergleich. 39

© 2026 TTK GMBH

Abkürzungsverzeichnis

A	Jahr
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
B+R	Bike+Ride
BEMU	Battery Electric Multiple Units - Batterietriebfahrzeug
BÜ	Bahnübergang
Cm	Zentimeter
CO_2	Kohlendioxid
D	Tag
DB	Deutsche Bahn AG
D-Takt	Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf)
EMU	Electric Multiple Units - Elektrotriebfahrzeug
EW	Einwohner
EZB	Einzugsbereich
F	Fahrt
Fp	Fahrtenpaare
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
h	Stunde
KBS	Kursbuchstrecke
Km	Kilometer
kÖPNV	kommunaler öffentlicher Personennahverkehr
LNVP	Landesnahverkehrsplan (des Landes Brandenburg)
M	Meter
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Min	Minute
Mio.	Millionen
MIV	motorisierter Individualverkehr

© 2026 TTK GMBH

ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	Personen
P+R	Park+Ride
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
T	Tonne
T	Tausend
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

© 2026 TTK GMBH

1 Einleitung

Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes (u. a. ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) am landesweiten Modal-Split bis 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 zu praktizieren.

Der SPNV nimmt durch seine hohe Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit eine besondere Stellung innerhalb des öffentlichen Verkehres ein und bildet einen wichtigen/zentralen Baustein für die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrswende. Dennoch wurden in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund einer veränderten Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik, neuen Mobilitätstrends und einer Fokussierung auf den MIV 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 VBB zur Reaktivierung von Strecken und Halten" dargestellt. Diese Potenzialuntersuchung wurde im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) durch die VBB GmbH beauftragt. Der Bedarf einer differenzierten Betrachtung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde anschließend im Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-27 festgehalten, mit dem Ziel „für die Strecken und Halte mit dem größten Potenzial Machbarkeitsstudien bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchungen [durchzuführen]" [1].

In der Potenzialuntersuchung 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 führte die Nutzwertanalyse zu einer Einteilung der Strecken und Stationen in die Kategorien A, B und C, 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.

Für die **Station Heidefeld** wurde dabei ein hohes Einsteigerpotenzial ermittelt, so dass sie im Jahr 2022 der Kategorie A zugeteilt wurde. Eine Bewertung des Infrastrukturzustands der stillgelegten Station und des Stationsumfelds sowie der sich daraus ergebenden notwendigen Investitionskosten wurde bei dieser Vorauswahl jedoch noch nicht vorgenommen.

Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist es daher, zum einen die noch fehlenden Parameter für eine umfassendere Bewertung der Station zu ermitteln und zum anderen die bereits vorliegenden Parameter, wie z. B. die Potenzialanalyse und das Betriebskonzept, zu aktualisieren sowie zu vertiefen. Im Ergebnis wird eine Bewertung der Umsetzungschancen für eine Reaktivierung vorgenommen und eine Empfehlung für die Folgeschritte gegeben. Alle in der vorliegenden Untersuchung ermittelten Kennzahlen werden dabei so aufbereitet, dass sie für eine sich möglicherweise anschließende, vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung gemäß den Vorgaben der standardisierten Bewertung 2016+ verwendet werden können.

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

© 2026 TTK GMBH

2 Bestandsaufnahme

Die ehemalige Station Heidefeld lag an der 125,6 km langen Brandenburgischen Städtebahn (Treuenbrietzen – Neustadt (Dosse)) zwischen den Orten Mögelin und Rathenow, ungefähr bei Kilometer 86,1 (Streckennummer: DB 6512).

2.1 Historie

Die Strecke Treuenbrietzen – Brandenburg a.d. H. – Rathenow – Neustadt (Dosse) wurde 1904 eröffnet (Kursbuchstrecke 209.51). Zur damaligen Zeit betrieb die Brandenburgische Städtebahn die Strecke im Personen- und Güterverkehr. Bis 2003 wurde der Personenverkehr auf den beiden Abschnitten Treuenbrietzen – Brandenburg a.d. H. und Rathenow – Neustadt (Dosse) eingestellt. Zwischen Brandenburg a.d. H. und Rathenow blieb der Personenverkehr bestehen, wobei die Bedienung des Haltepunktes Heidefeld jedoch am 28.05.1995 abbestellt wurde. Dieser Streckenabschnitt wurde zwischen 2003 und 2005 saniert. Die Infrastruktur des ehemaligen Haltepunkts wurde vermutlich im Zuge dieser Arbeiten entfernt.



Abbildung 1: Blick von der Straße „An den Flugzeughallen“ in Richtung des ehemaligen Haltepunkts Heidefeld. Es sind keine Reste der Anlage mehr erkennbar.

2.2 Vorausgehende Untersuchungen des Landes Brandenburg

Wie oben erwähnt, wurde die Station Heidefeld in der von der PTV T&C GmbH im Jahr 2022 veröffentlichten Studie auf ihre Eignung zur Reaktivierung untersucht. Dabei erreichte sie als eine von vier Stationen einen Nutzwert von mindestens 30 der 100 maximal erreichbaren Punkte:

1. **Heidefeld (SPNV-Strecke Brandenburg Hbf – Rathenow)**
2. Kiekebusch (b Cottbus)/Kibuš (p Chóśebuz) (SPNV-Strecke Cottbus Hbf/Chóśebuz Główny – Görlitz)
3. Bornim-Grube (SPNV-Strecke Berliner Außenring)
4. Haida (Oberlausitz) (SPNV-Strecke Falkenberg (Elster) – Ruhland).

© 2026 TTK GMBH

Sie wurde somit der Kategorie A zugeordnet (Rang 1 von 15 bewerteten Stationen).

Die Ergebnisse der Potenzialuntersuchung 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]“ [2].

2.3 Dokumentation des Ist-Zustands der Station

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde am 25.04.2025 eine Ortsbesichtigung durchgeführt. Im Folgenden wird der Ist-Zustand zum Besichtigungszeitpunkt dokumentiert.

2.3.1 Rechtlicher Status der Untersuchungsstation

Es sind keine Stationsanlagen mehr vorhanden. Eigentümer und Betreiber der Strecke 6512, an der eine reaktivierte Station liegen würde, ist die DB InfraGO AG, als Nachfolgeunternehmen der DB Station & Service AG.

In der Denkmaldatenbank des Landes Brandenburg konnten keine Eintragungen im Umfeld der ehemaligen Station oder im Umfeld der potentiellen Station gefunden werden (Stand: 05. November 2025). Ein vorliegender Denkmalschutz wird deswegen zum derzeitigen Zeitpunkt ausgeschlossen.

2.3.2 Zustandsbeschreibung der Untersuchungsstation

Standortwahl

Auf Basis des am 18.04.2025 durchgeführten Interviews (vgl. auch Kapitel 3) wurde beschlossen, einen neuen und besser geeigneten Standort für eine mögliche Reaktivierung des Haltepunktes zu nutzen. Die Wahl fiel dabei auf den Streckenabschnitt nördlich des Gewerbegebiets Grünauer Fenn. Die folgende Zustandsbeschreibung bezieht sich deshalb auf diesen Standort und Umgebung.

Der neue geplante Standort der Station Heidefeld liegt an der Bahnstrecke Brandenburg Hbf – Rathenow (Streckennummer 6512), ungefähr bei Kilometer 87,3 und östlich des Gleises. Der neue Haltepunkt wird bei einem Waldstück platziert, in welchem bisher keine eisenbahninfrastrukturellen Vorleistungen vorhanden sind. Ein unbefestigter Fußweg verläuft entlang des geplanten Standorts.

Verortung

Der geplante Bahnsteigstandort ist sowohl von der Straße Knüppeldamm als auch über die Straße Egon-Erwin-Kirsch-Weg bzw. Rheinstraße erreichbar. Damit bindet der Haltepunkt sowohl das südlich gelegene Gewerbegebiet „Grünauer Fenn“ als auch das Wohngebiet „Lindensiedlung“ an. Über den technisch gesicherten Bahnübergang Knüppeldamm sind auch die Bushaltestelle „Am Hafen“ sowie die westlich gelegenen Gewerbeflächen erreichbar. Der BÜ verfügt beidseitig über gesonderte Fußwegspuren, welche weiterhin an die Lichtsignalanlage zur Straßenkreuzung über die B102 anschließen.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Lage der Untersuchungsstation und deren Umfeld.

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

© 2026 TTK GMBH

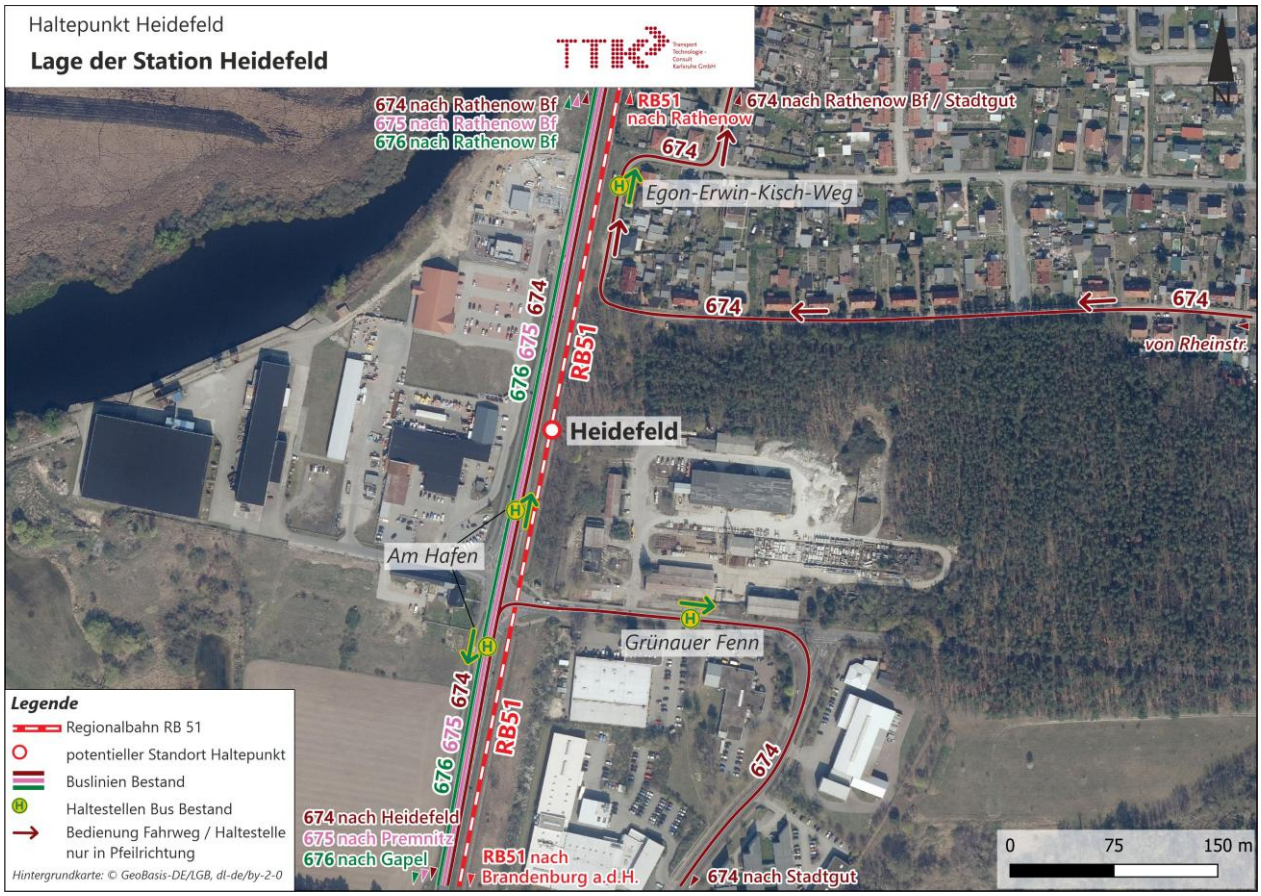


Abbildung 2: Lage des potenziellen Haltepunkts Heidefeld sowie aktuelle ÖPNV-Haltestellen



Abbildung 3: Lage des potenziellen Haltepunkts Heidefeld beim Waldstück.

3 Aktualisierung der Potenzialanalyse

3.1 Hintergrund und Ziel

Ein zentrales Ergebnis der im Auftrag des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg in 2021/2022 durch-geführten mehrstufigen Potenzialuntersuchung[3] 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 Station Heidefeld für den SPNV.

3.2 Methodisches Vorgehen

Einzugsbereich der Station (Untersuchungsgebiet)Zur Untersuchung der Siedlungsentwicklung im Umfeld der Verkehrsstation wurde ein Einzugsbereich mit einem Luftlinienradius von 3 km ab Stationsmittelpunkt definiert, welcher bereits in der Potenzialstudie 2021/2022 zugrunde gelegt worden war. Der Einzugsbereich 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[4] realisiert wurden oder die in Zukunft gesichert geplant sind, erfasst, um die Entwicklungsdynamik im Einzugsbereich zu charakterisieren.

<u>Hinweis:</u> Die Abschätzung zur Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenpotenziale aus kleinräumigen Siedlungsflächenentwicklungen im Untersuchungsgebiet sind nur nachrichtlich ausgewiesen und fließen <u>nicht</u> 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 „tägliches

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

© 2026 TTK GMBH

Einsteigerpotenzial (2030) [P/d]“ verwendet werden, bereits berücksichtigt (s. auch Abschnitt „Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor“).

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 Station. 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 Station ebenso erfasst wie die Erwartungen der befragten Akteure an die Reaktivierung oder gegebenenfalls bestehende Interessen, Ideen oder konkrete Pläne für eine anderweitige Nutzung der Bahn- bzw. Stationsflächen.

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 sich 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)[5]:

- 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.

[5] 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

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.

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 „tägliches Einsteigerpotenzial (2030) [P/d]" verwendet werden, bereits berücksichtigt (s. auch Abschnitt „Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor").

Aktualisierung der Potenzialuntersuchung

Die nachfolgende Tabelle 1 bietet eine Übersicht zur Vorgehensweise bei der Aktualisierung der Potenzialuntersuchung 2021/2022.

Indikator	Datengrundlage	Aktualisierungsmethode
tägliches Einsteigerpotenzial (2030) [P/d]	Potenzialuntersuchung 2021/2022, Prognosewert 2030	Fortschreibungsfaktor gem. Bevölkerungsentwicklung
Einwohner im 3-km-Radius	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht A I 4 – j / 23: Bevölkerungs-entwicklung der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2023; feinräumige Einwohner-verteilung gem. Zensus 2022	Auswertung d. Datengrundlage und Aktualisierung d. Indikatorwerte
Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 [Personen]	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport: Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2024/25 an Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft	Auswertung d. Datengrundlage und Aktualisierung d. Indikatorwerte
Freizeit- und Tourismuspotenzial [Kategorie]	Potenzialuntersuchung 2021/2022	Abgleich, ggf. Aktualisierung der qualitativen Einordnung
touristische Kennzahlen (Anzahl Beherbergungsbetriebe) **(Anzahl Einrichtungen)**	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht G IV 9 - j /23: Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden 2023; OpenStreetMap-Daten	Auswertung d. Datengrundlage und Aktualisierung d. Indikatorwerte
CO_2-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]	Potenzialuntersuchung 2021/2022, Prognosewert 2030	Fortschreibungsfaktor gem. Bevölkerungsentwicklung
Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]	Prüfung technische/betriebliche Machbarkeit	gem. Kapitel 5
Betriebskosten [EUR/a]	Prüfung technische/betriebliche Machbarkeit	gem. Kapitel 4
schwarze Schrift = bei der Nutzwertanalyse berücksichtigte Indikatoren in der Potenzialuntersuchung 2021/2022 graue Schrift = nachrichtliche Indikatoren, die nur indirekt in die Potenzialanalyse eingehen		

Tabelle 1: Vorgehensweise bei der Aktualisierung der Indikatoren aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022

© 2026 TTK GMBH

Abgleich und ggf. Aktualisierung qualitativer Einordnungen

Indikator: Freizeit- und Tourismuspotenzial [Kategorie]

Die Kategorisierung des Freizeit- und Tourismuspotenzials wurde bei Bedarf auf der Basis von aktuellen Daten aktualisiert. Daten zu Anzahl und Lage von Beherbergungsbetrieben sowie von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im Untersuchungsgebiet wurden dabei 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 Untersuchungsgebiet ermittelt. Grundlage waren Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg für das Jahr 2023.

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 2024/25 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 Untersuchungsgebiets aufsummiert.

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

In der Potenzialuntersuchung (2021/2022) waren für potenzielle Reaktivierungshalte keine Investitionskosten abgeschätzt worden. Bei der Nutzwertanalyse war lediglich die Anzahl der benötigten Bahnsteige berücksichtigt (jeweils Außenbahnsteigen, Anzahl entspricht der Gleiszahl der bestehenden Bahnstrecke am geplanten Haltepunkt) und die Station entsprechend kategorisiert worden.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde abgeglichen, ob sich im Ergebnis der Prüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit einer Stationsreaktivierung die Anzahl der benötigen Bahnsteige verändert hat. Ergänzend hierzu sind die Ergebnisse der Investitionskostenschätzung (siehe Kapitel 5) nachrichtlich ausgewiesen.

Die jährlichen Betriebskosten wurden entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung (siehe Kapitel 4) aktualisiert.

Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor

Indikatoren: tägliches Einsteigerpotenzial [P/d]

In der Potenzialanalyse 2021/2022 wurden die Werte für das tägliche Einsteigerpotenzial 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 täglichen Einsteigerpotenzials. Eine differenzierte Ermittlung des Einsteigerpotenzials 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

© 2026 TTK GMBH

2030 des Landesamts für Bauen und Verkehr aus dem Jahr 2015[6]. 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 real eingetroffene Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen, wurde für jede Kommune im Untersuchungsgebiet die tatsächliche Einwohnerzahl im Jahr 2023 als neuer Ausgangspunkt 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 Bauen und Verkehr aus dem Jahr 2021[7] 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)[8] 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

[6] Landesamt für Bauen und Verkehr: Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030 – Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten, 2015.
[7] Landesamt für Bauen und Verkehr: Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 – Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten, 2021.
[8] Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): Raumordnungsprognose 2045 – Bevölkerungsprognose. Bonn, 2024.

© 2026 TTK GMBH

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 zwischen 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 3-kmEinzugsbereich der Station 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 folgende Beispielrechnung soll die beschriebene grundsätzliche Vorgehensweise veranschaulichen.

Beispiel: Ermittlung des Fortschreibungsfaktors am Beispiel der Stadt Cottbus/ Cottbus/Chóśebuz,:

Raumstrukturgröße	Gebiet	Status	Datenquelle	Wert
EW 2014	Stadt CB	Ist	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	99.491
EW 2030 (ALT)	Stadt CB	Prognose	LBV (2015) für den Zeitraum 2014 – 2030	92.582
EW-Entwicklung 2019 - 2030	Stadt CB	Prognose	LBV (2021) für den Zeitraum 2019 – 2030	-4,4 %
EW 2023	Stadt CB	Ist	Amt für Statistik Berlin-Brandenburg	100.010
EW-Entwicklung 2023 - 2030	Stadt CB	Prognose	LBV (2021) für den Zeitraum 2019 – 2030	-2,8 %
EW 2030 (NEU)	Stadt CB	Prognose	PTV auf Basis EW 2023 und EW-Entwicklung 2023 – 2030	97.210
EW-Entwicklung 2030 (NEU) zu 2030 (ALT)	Stadt CB			+5,0%
EW-Entwicklung 2030 - 2040	Stadt CB	Prognose	BBSR (2024) für den Zeitraum 2030 – 2040	-4,4 %
EW 2040	Stadt CB	Projektion*	PTV auf Basis BBSR (2024)	92.971
EW-Entwicklung 2040 zu 2030 (ALT)	Stadt CB			+0,42 %
* Einwohnerprojektion = vereinfachte, räumlich und demografisch undifferenzierte Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung				

→ ungewichtete spezifische Einwohner-Entwicklungsrate 2040 zu 2030 (ALT) = +0,42 %

Wichtung: 95,3 % (= Anteil der Stadt Cottbus/Chóśebuz an allen Einwohnern der Kommunen im Einzugsbereich der Station 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[9] verwendete Wert von 127 Gramm CO_2 pro gefahrenem Pkw-Kilometer angesetzt, welcher üblicherweise auch

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

© 2026 TTK GMBH

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 des Reaktivierungshalts

Hinweis: Die Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenpotenziale aus kleinräumigen Siedlungsflächenentwicklungen im 3-km-Einzugsbereich der Station sind nur nachrichtlich ausgewiesen und fließen nicht unmittelbar in die Aktualisierung der Potenzialuntersuchung 2021/2022 ein (s. Kapitel 3.2).

3.3.1 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Seitens der Stadt Rathenow und des Landkreises wurde der Wunsch geäußert, die Station Heidefeld im Falle einer Reaktivierung nicht an ihrem ursprünglichen Standort zu errichten, sondern in Richtung des Siedlungsschwerpunkts zu verschieben. Für die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (3-km-Einzugsbereich) wurde daher ein Standort in Höhe der Kreuzung Milower Landstraße (Bundesstraße B 102) / Knüppeldamm / Am Hafen gewählt.

Die Luftlinienentfernung des neuen Standorts der Station Heidefeld zu den jeweils nächstgelegenen SPNV-Stationen beträgt ca. 2,2 km (Bahnhof Rathenow) bzw. 2,5 km (Station Mögelin). Diese kurzen Entfernungen führen zu einer großen Überschneidung der Einzugsbereiche der drei Stationen, wobei der Einzugsbereich der Station Heidefeld sowohl weite Teile der Kernstadt von Rathenow als auch den zur Stadt Premnitz gehörenden Ortsteils Mögelin abdeckt.

In der Stadt Rathenow und in Premnitz-Mögelin lebten im Jahr 2023 rd. 26.300 Einwohner, davon rd. 22.000 Einwohner im 3-km Einzugsbiet der Station (s. Abbildung 4). Allerdings wird dieses Nachfragepotenzial bereits vollständig über die 3-km-Einzugsbereiche des Bahnhofs Rathenow und der Station Mögelin abgedeckt. Bei einer Reaktivierung der Station Heidefeld ergibt sich somit kein zusätzliches Potenzial von Einwohnern, die bisher noch nicht vom SPNV erschlossen wären, zum Teil aber sehr wohl eine deutliche Verbesserung der ÖPNV-Erschließung.

In der Stadt Rathenow hatten im Jahr 2023 rd. 8.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsplatz (s. Tabelle 2). Daten zur kleinräumigen Verteilung der Arbeitsplätze im Stadtgebiet lagen nicht vor; allerdings liegen mit den Gewerbegebieten Heidefeld, Grünauer Fenn und Viertellandsweg fast alle größeren Gewerbeflächen der Stadt Rathenow im Einzugsbereich der Station Heidefeld.

Für Premnitz-Mögelin lagen keine Daten zu Arbeitsplätzen vor. Die dortige Siedlungsstruktur ist überwiegend durch Einfamilienhaus-Bebauung geprägt, weshalb anzunehmen ist, dass die Zahl der Arbeitsplätze sehr gering ist.

© 2026 TTK GMBH

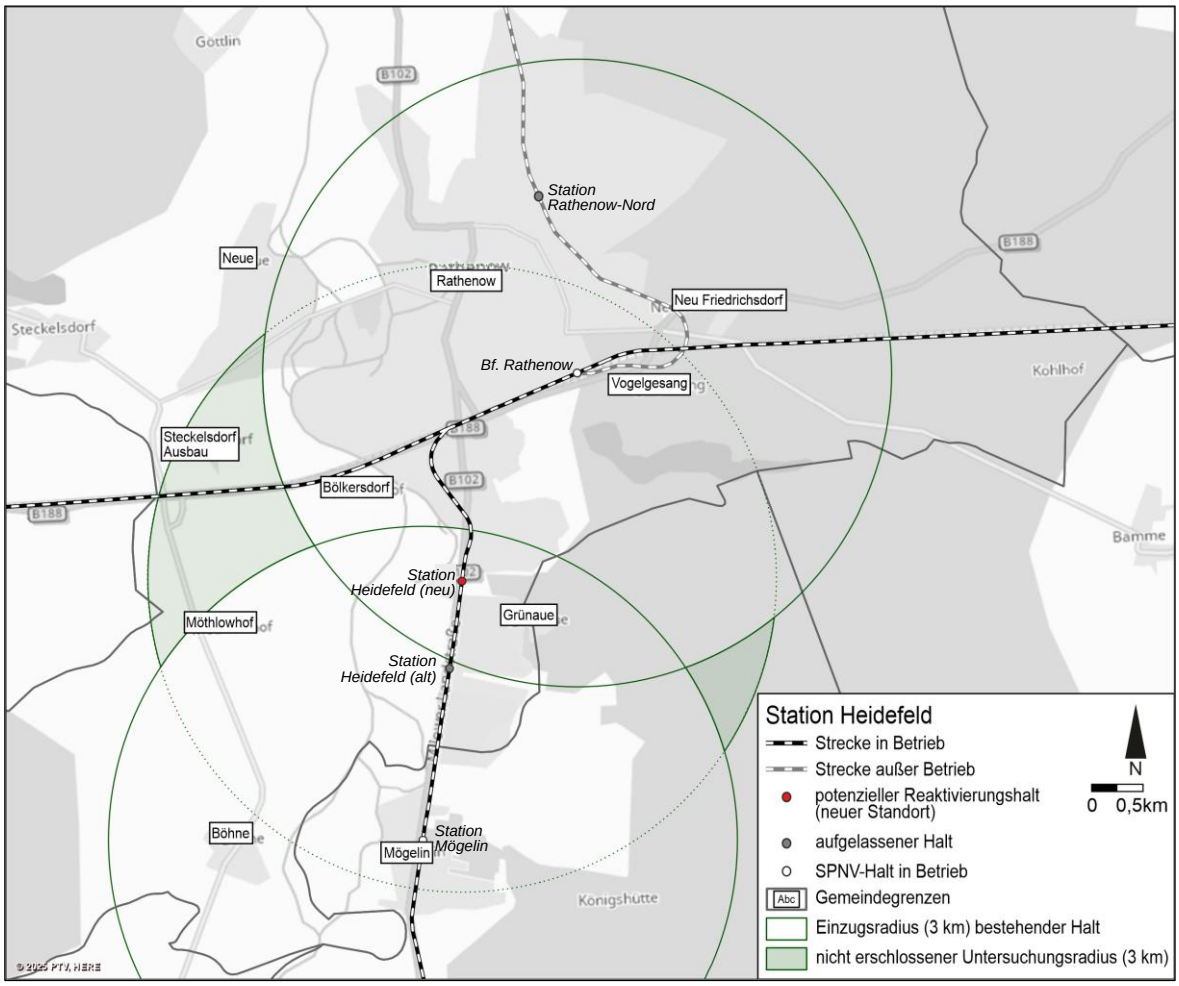


Abbildung 4: Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets der Station Heidefeld

Gemeinde	**Ortsteil**	Einwohner Gemeinde 2023	Einwohner im 3-km-EZB 2023		sv-pflichtig Beschäftigte Gemeinde 2023
			mit EZB Bf. Rathenow & Station Mögelin	**ohne EZB Bf. Rathenow & Station Mögelin**	
Stadt Rathenow	-/-	24.918	21.034	0	8.759
Stadt Premnitz	Mögelin	1.354	850	0	k. A.
GESAMT		**26.272**	**21.883**	**0**	**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), hochgerechnet auf gemeindebezogene Einwohnerzahlen für das Jahr 2023
sv-pflichtig Beschäftigte: Bundesagentur für Arbeit: Gemeindedaten der sozialversicherungs-pflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, Stichtag: 30.6.2023

Tabelle 2: Einwohner in den Ortsteilen der Kommunen im Untersuchungsgebiet der Station Heidefeld in 2023

© 2026 TTK GMBH

3.3.2 Entwicklungen im Zeitraum 2015 – 2023

Einwohnerentwicklung

Die Abschätzung zur Anzahl der zu erwartenden täglichen Einsteiger im Jahr 2030 an der Station Heidefeld, 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 enthaltene 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[10]. Ausgehend von 24.164 Einwohnern im Jahr 2013 prognostizierte die Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Rathenow bis zum Jahr 2030 einen Einwohnerrückgang von -12,5 %. Die Stadt Premnitz verzeichnete 8.414 Einwohnern im Jahr 2013; prognostiziert wurde ein Einwohnerrückgang von -19,8 % bis zum Jahr 2030. Tatsächlich verzeichnete die Stadt Premnitz mit 8.422 Einwohnern im Jahr 2015 und 8.192 Einwohnern im Jahr 2023 nur eine leichte Abnahme Bevölkerung (unter -3 %), während die Stadt Rathenow mit 24.387 Einwohnern in 2015 und 25.055 Einwohnern in 2023 sogar einen leichten Zuwachs verbuchte.[11]

Die Siedlungsstruktur der Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet ist im Bereich der Südsiedlung und der Stadtrandsiedlung (südlich des Viertellandswegs (Bundesstraße B 188) und östlich der Milower Landstraße (Bundesstraße B 102) durch Einfamilienhäuser geprägt.

Nach Angaben der Stadt Rathenow wurde im Untersuchungsgebiet in den Jahren 2015 bis 2023 zusätzlicher Wohnraum für rd. 1.000 Einwohner geschaffen (s. Tabelle 3). Daten, inwieweit dieser Einwohnerzuwachs durch Einwohnerverluste im Wohnbaubestand ausgeglichen wurde, lagen nicht vor. Da weite Bereiche der Kernstadt Rathenow sowie der Wohngebiete Südsiedlung und Stadtrandsiedlung bereits über den bestehenden Bahnhof Rathenow erschlossen sind, würde die Reaktivierung der Station Heidefeld am neuen Standort ohnehin keine nennenswerten zusätzlichen Nachfragepotenziale erschließen.

Wie aus Luftbildaufnahmen erkennbar war. Gab es in Premnitz-Mögelin im Zeitraum 2015 bis 2023 ebenfalls punktuelle Nachverdichtungen der Wohnbebauung mit Einfamilienhäusern. Genaue Zahlen zu neu geschaffenen Wohneinheiten lagen nicht vor.

Gemeinde	Ortsteile im 3-km-EZB	wohnbaubedingtes Einwohnersaldo 2015 – 2023
Stadt Rathenow	-/-	rd. +1.000
Stadt Premnitz	Mögelin	*keine Angaben*
Quelle: Stadt Rathenow, Befragung in 04/2025		

Tabelle 3: Wohnbaubedingte Einwohnerentwicklung 2015 – 2023 im 3-km-Einzugsbereich der Station

[10] Landesamt für Bauen und Verkehr: Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030. Hoppegarten, 2015.
[11] 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

Beschäftigtenentwicklung

Mit den Gewerbegebieten Heidefeld, Grünauer Fenn und Viertellandsweg sowie den Gewerbeansiedlungen im Bereich Herrenlanke liegen fast alle größeren Gewerbeflächen der Stadt Rathenow im Einzugsgebiet des neuen Standorts der Station Heidefeld. Hiervon profitieren 107 größere Industrie- und Gewerbetriebe mit rd. 2.000 Mitarbeitenden. Größter Arbeitgeber ist die Rathenower Optik GmbH im Gewerbegebiet „Heidefeld" mit rd. 1.000 Mitarbeitenden. Zehn Unternehmen liegen bereits außerhalb des 3-km-Einzugsbereich des Bahnhofs Rathenow.

Im Zeitraum 2015 bis 2023 haben sieben Unternehmen im Gewerbegebiet Heidefeld und drei Unternehmen im Gewerbegebiet Grünauer Fenn neue Betriebsstätten im Gewerbegebiet errichtet oder bestehende Betriebsstätten erweitert. Darüber hinaus wurde das Gewerbegebiet Viertellandsweg (Bundesstraße B 188) entwickelt.

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 %). Zur Entwicklung der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet lagen für Zeitraum 2015 bis 2023 keine Daten vor.

In Premnitz-Möglin gibt es einige wenige Gewerbebetriebe in unmittelbarer Nähe zur Station Mögelin, über deren Beschäftigtenstand und -entwicklung jedoch keine Informationen vorlagen.

Regional bedeutsame Einrichtungen

Zu den regional bedeutsamen Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Untersuchungsgebiet gehört ein größeres Einkaufszentrum (Kaufland) und ein Baumarkt (toom) an der Milower Landstraße. Darüber hinaus ist im Gewerbegebiet „Grüner Fenn" ein Bildungszentrum der Augenoptiker- und Optometristen-Innung des Landes Brandenburg (AOI) mit monatlich mehr als 100 Auszubildenden, Studierenden und Meisterschülern ansässig.

Von den weiterführenden Schulen in der Stadt Rathenow liegt zwar die Oberschule J. H. A. Duncker im Untersuchungsgebiet; die Schule ist jedoch deutlich besser vom Bahnhof Rathenow aus zu erreichen als von der Station Heidefeld.

Freizeit- und Tourismusziele

Touristisch relevant Ziele im Untersuchungsgebiet der Station Heidefeld gibt es nicht.

3.3.3 Gesicherte Entwicklungen ab 2024

Einwohnerentwicklung

Die aktuell absehbare Siedlungsentwicklung im Untersuchungsgebiet umfasst im Stadtgebiet Rathenow rechtsgültige Bebauungspläne mit insgesamt 230 Wohneinheiten. Davon befinden sich 30 geplante Wohneinheiten außerhalb des 3-km-Einzugsbereichs des Bahnhofs Rathenow und würden über die Station Heidefeld demnach zusätzlich erschlossen. Hinzu kommen weitere 286 als gesichert anzusehende Wohneinheiten gemäß § 34 Baugesetzbuch (BauGB) im Untersuchungsgebiet, die jedoch bereits im 3-km-Einzugsbereich des Bahnhofs Rathenow liegen. Für das Untersuchungsgebiet ergibt sich hieraus ab dem Jahr 2024 ein wohnbaubedingter Zuwachs von insgesamt rd. 520 Wohneinheiten bzw. rd. 1.150 Einwohnern (s. Tabelle 4).

Für Premnitz-Möglin lagen keine Informationen zu geplanten Wohnbauentwicklungen vor. Zudem liegt der Ortsteil vollständig im Einzugsbereich der Station Möglin.

© 2026 TTK GMBH

Gemeinde	Ortsteil	geschätzter wohnbaubedingter Einwohnerzuwachs
Stadt Rathenow	-/-	rd.+1.150
Stadt Premnitz	Mögelin	*keine Angaben*
GESAMT (ohne Projekte im 3-km-EZB des Bahnhofs Rathenow)		**+70**
GESAMT (mit Projekten im 3-km-EZB des Bahnhofs Rathenow)		**+1.150**
Quelle: Stadt Rathenow, Befragung in 04/2025		

Tabelle 4: Geschätzter Einwohnerzuwachs im Untersuchungsgebiet der Station Heidefeld ab 2024 aufgrund von gesicherten Wohnbauflächenentwicklungen

Beschäftigtenentwicklung

Das Unternehmen GreenGas Produktionsanlage Rathenow GmbH & Co. KGE plant derzeit die Erweiterung der bestehenden Biogasanlage, was eine Aufstockung der Beschäftigtenzahl zur Folge haben dürfte.

Zudem beabsichtigt die Stadt Rathenow, das Gewerbegebiet Heidefeld um weitere 5,2 ha Gewerbe- und Industrieflächen zu vergrößern. Ein entsprechendes Bebauungsplanverfahren ist jedoch noch nicht eingeleitet.

Regional bedeutsame Einrichtungen

Die Einrichtung oder Weiterentwicklung von regional bedeutsamen Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Untersuchungsgebiet ist aktuell nicht geplant.

Freizeit- und Tourismusziele

Neue, regional oder überregional bedeutsamen Freizeit- und Tourismusziele im Untersuchungsgebiet sind derzeit nicht geplant.

3.3.4 Ideen, Pläne und Interessen für anderweitige Nutzungen der stillgelegten Station

Es bestehen keine Pläne für eine anderweitige Nutzung der stillgelegten Station.

3.4 Erwartete strukturelle Wirkungen bei einer Reaktivierung der Station

Von der Reaktivierung der Station Heidefeld verspricht sich die Stadt Rathenow eine deutliche Verbesserung der verkehrstechnischen Erschließung der Gewerbegebiete in Rathenow Süd. Dies wird als wichtiger Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft und der Wettbewerbsfähigkeit der ortsansässigen Unternehmen im Wettbewerb um Arbeits- und Fachkräfte betrachtet, verbunden mit größeren Chancen für weitere Unternehmensansiedlungen. Für die Mitarbeitenden der Unternehmen könnte ein SPNV-Angebot am Arbeitsplatz eine wirkliche Mobilitätsalternative zum Pkw sein, die zur Entlastung des Straßenverkehrs und zum Klimaschutz beitragen würde.

© 2026 TTK GMBH

Deutlich verbessern würde sich auch die Erreichbarkeit der überregional ausgerichteten Bildungseinrichtungen im Gewerbegebiet „Grünauer Fenn" (Augenoptiker- und Optometristen-Innung des Landes Brandenburg, Institut für Kommunikation und Weiterbildung GmbH). Diesen böte sich mit einer nahen SPNV-Station die Möglichkeit, ihre Bildungsangebote auszubauen, vor allem in den Abendstunden und am Wochenende.

Aus Sicht des Landkreises Havelland ergäbe sich mit der Reaktivierung der Station Heidefeld die Möglichkeit, die während der Schulzeiten stark ausgelasteten Busse zwischen Rathenow und Premnitz zu entlasten sowie den Schülerverkehr und den Berufspendlerverkehr zu entflechten. Denkbar wäre auch eine Fokussierung des kÖPNV auf den Schülerverkehr, während Berufspendler vornehmlich den SPNV nehmen würden. Die damit verbundenen Betriebskosteneinsparungen im Schülerverkehr könnten zur Finanzierung von zusätzlichen Fahrten im kÖPNV verwendet werden, z. B. in den Schulferien oder in Tagesrandlagen.

Sowohl die Stadt Rathenow als auch der Landkreis Havelland würden daher die Reaktivierung der Station Heidefeld in veränderter Lage als weiteren SPNV-Haltepunkt im südlichen Stadtgebiet sehr begrüßen.

3.5 Ergebnis der Aktualisierung der Potenzialanalyse

In nachfolgender Tabelle sind die Indikatoren und deren absolute Werte aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022 für die Station Heidefeld aufgeführt. Aufgrund der großen Bedeutung der Station Heidefeld für eine verbesserte SPNV-Erschließung der Wohn- und Gewerbestandorte in der Stadt Rathenow, die südlich der Bahnstrecke Berlin – Hannover liegen, wurden die nachfolgenden Indikatorwerte die nicht mithilfe des VBB-Verkehrsmodells 2018 ermittelt wurden, wie bereits in der Potenzialanalyse 2021/2022 für das gesamte Untersuchungsgebiet ermittelt, d. h. unter Berücksichtigung der bereits durch den Bf. Rathenow und die Station Möglin erschlossenen Nachfragepotenziale. (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 2021/2022
tägliches Einsteigerpotenzial (2030) [P/d]	520
Einwohner im 3-km-Radius	21.300
Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (2021) [Personen]	269
Freizeit- und Tourismuspotenzial (2020/21) [Kategorie]	1
Anzahl Beherbergungsbetriebe im 3-km-Einzugsbereich	9
Anzahl Einrichtungen im 3-km-Einzugsbereich	48
Naturziele im 3-km-Einzugsbereich	1
CO_2-Einsparungspotenzial im MIV (2030) [t/a]	201
Infrastrukturaufwand [Anzahl Bahnsteige]	1
Infrastrukturaufwand [T€]	keine Angaben
Betriebskosten [T€/a]	6.000
schwarze Schrift = bei der Nutzwertanalyse berücksichtigte Indikatoren in der Potenzialuntersuchung 2021/2022 graue Schrift = nachrichtliche Indikatoren, die nur indirekt in die Potenzialanalyse eingehen	

Tabelle 5: Werte der Indikatoren aus der Potenzialuntersuchung 2021/2022

Abgleich und ggf. Aktualisierung qualitativer Einordnungen

Indikator: Freizeit- und Tourismuspotenzial

Die Zahl der Beherbergungsbetriebe im Untersuchungsgebiet hat sich von 9 auf 5 verringert. Die Anzahl der Freizeit-, Kultur- und Sporteinrichtungen im Untersuchungsgebiet reduziert sich leicht von 48 auf 41. Die Zahl der Naturziele bleibt weiterhin bei 1. Somit ist das Freizeit- und Tourismus-potenzial weiterhin in die Kategorie 1 zugeordnet.

Aktualisierung auf Basis neuer Datengrundlagen

Indikator: Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 [Personen]

Die Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 im Untersuchungsgebiet erhöht sich von 269 in der Potenzial-untersuchung 2021/22 auf nunmehr 311 Schüler.

Indikator: Infrastrukturaufwand [Mio. EUR]

In der Potenzialuntersuchung 2021/22 waren für mögliche Reaktivierungshalte keine Investitionskosten abgeschätzt worden. Bei der Nutzwertanalyse war lediglich die Anzahl der benötigten Bahnsteige berücksichtigt (jeweils Außenbahnsteige, Anzahl entspricht der Gleiszahl der bestehenden Bahnstrecke am geplanten Haltepunkt) und die Station entsprechend kategorisiert worden. Sowohl in der Potenzialuntersuchung 2021/2022 als auch in der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde ein Außenbahnsteig berücksichtigt.

© 2026 TTK GMBH

Die Kosten für den Infrastrukturaufwand wurden unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Machbarkeitsprüfung (siehe Kapitel 5) ermittelt. Sie liegen bei 1,5 Mio. Euro (netto).

Indikator: Betriebskosten [EUR/a]

Die Betriebskosten wurden unter Berücksichtigung der betrieblichen Machbarkeitsprüfung (s. Kapitel 4) aktualisiert. Die zusätzlichen jährlichen Kosten für den Betrieb liegen bei 22.100 Euro/Jahr, inkl. Unterhaltungskosten für die Infrastruktur.

Aktualisierung mittels Fortschreibungsfaktor

Indikatoren: tägliches Einsteigerpotenzial [P/d]
CO_2-Einsparungspotenzial im MIV [t/a]

Der Fortschreibungsfaktor für die Aktualisierung des tägliches Einsteigerpotenzials 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) sowie das spezifische Einwohnergewicht der jeweiligen Kommune an allen Kommunen im Einzugsbereich der Station ausgewiesen. Für die Station Heidefeld ergibt sich ein Fortschreibungsfaktor von 1,2093 (+20,9 %) zur Anpassung der Indikatorwerte.

Amt bzw. amtsfreie 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 6: Veränderungsraten der Einwohner-Prognosewerte und Wichtung der berücksichtigten kreisfreien Städte, Ämter bzw. amtsfreien Gemeinde

In der Potenzialuntersuchung 2021/2022 wurde auf Basis des VBB-Verkehrsmodells 2018 ein werktägliches Einsteigerpotenzial für das Jahr 2030 von 520 Einsteigern/Tag ermittelt. Für das Jahr 2040 ergibt sich mit dem Fortschreibungsfaktor ein Wert von 629 Einsteigern/Tag.

In der Potenzialuntersuchung 2021/2022 ergab sich bei Reaktivierung der Station ein CO_2-Einsparungspotenzial im motorisierten Individualverkehr von 201 Tonnen im Jahr. Mit dem Fortschreibungsfaktor ergibt sich ein aktualisiertes Einsparungspotenzial von 243 Tonnen pro Jahr.

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

© 2026 TTK GMBH

Indikator	Werte aus Potenzialstudie 2021/2022	Aktualisierte Werte
tägliches Einsteigerpotenzial (2030) [P/d]	520	629
Einwohner im 3-km-Radius	21.300	21.700
Schülerzahl ab Jahrgangsstufe 7 (2021) | (2024) [Pers.]	269	311
Freizeit- und Tourismuspotenzial (2020/21) | (2024) [Kat.]	1	1
Anzahl Beherbergungsbetriebe im 3-km-Einzugsbereich	9	5
Anzahl Einrichtungen im 3-km-Einzugsbereich	48	41
Naturziele im 3-km-Einzugsbereich	1	1
CO_2-Einsparungspotenzial im MIV (2030) | (2040) [t/a]	201	243
Infrastrukturaufwand [Anzahl Bahnsteige]	1	1
Infrastrukturaufwand [T€]	keine Angaben	1.300
Betriebskosten [T€/a], inkl. Unterhaltungskosten	6,0	22,1

schwarze Schrift = bei der Nutzwertanalyse berücksichtigte Indikatoren in der Potenzialuntersuchung 2021/22
graue Schrift = nachrichtliche Indikatoren, die nur indirekt in die Potenzialanalyse eingehen

Tabelle 7: Werte der Indikatoren aus der Potenzialanalyse 2021/2022 und aktualisierte Werte

© 2026 TTK GMBH

4 Entwicklung eines zukunftsfähigen Betriebskonzepts

Auf Grundlage des Deutschlandtaktes (3. Gutachterentwurf) sowie der Planungen des Landes Brandenburg wird im Folgenden ein ÖPNV-Bedienkonzept für die Station Heidefeld entworfen. Darauf aufbauend werden die anfallenden Betriebskosten gemäß den Vorgaben der Standardisierten Bewertung 2016+[12] berechnet.

4.1 Planerische Rahmenbedingungen

Im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 des Landes Brandenburg sind Standards in Bezug auf Bedienzeiträume und Taktzeiten für Strecken 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 8: Bedienzeiträume im Regionalverkehr für Strecken (Quelle: VBB GmbH)

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

[12] Die Standardisierte Bewertung („Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“) ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland. Die Version „2016+“ ist die aktuellste Berechnungsgrundlage.

© 2026 TTK GMBH

Diese werden für die Erarbeitung des Haltekonzeptes berücksichtigt. Die Strecke Rathenow – Brandenburg Hbf (Linie RB51) findet sich derzeit in der Kategorie des **Grundangebots** wieder.

Alle Fahrten der Linie RB51 sollen in Heidefeld halten.

4.2 Haltekonzept SPNV

Die Bedienung der eingleisigen Strecke im SPNV erfolgt heute stündlich (alle Wochentage) durch die Linie RB51 mit dem folgenden Streckenverlauf:

Brandenburg Hbf – Brandenburg-Altstadt – Görden – Fohrde – Pritzerbe – Döberitz – Premnitz Zentrum – Premnitz Nord – Mögelin – Rathenow.

Die Betriebszeiten sind:

- Mo-Fr: stündl. Bedienung zwischen 5-23 Uhr (Lücke um 22 Uhr)
- Sa / So / Feiertag: stündl. Bedienung zwischen 6-23 Uhr (Lücke um 22 Uhr)

Zum derzeitigen Zeitpunkt wird die Linie durch die ODEG – Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH betrieben. Der Verkehrsvertrag für das dazugehörige Netz Elbe-Spree läuft noch bis Dezember 2034. Im Rahmen des Vertrags kommen Dieseltriebwagen des Typs Alstom LINT54 in Einfachtraktion zum Einsatz. Für die Untersuchung wurden die **Vorgaben des D-Taktes (3. Gutachterentwurf)**[13] sowie des **LNVP 2023-2027** analysiert. Folgende Vorgaben wurden für das zukünftige Betriebskonzept der Strecke herausgearbeitet:

- weiterhin 1-Stundentakt (Mo-So) im SPNV im Rahmen der aktuellen Betriebszeiten
- Ankunft/Abfahrt in Rathenow zu den Minuten :50 /:09 (Anschlussknoten zur Minute 00)
- Zugkreuzung im Bahnhof Pritzerbe

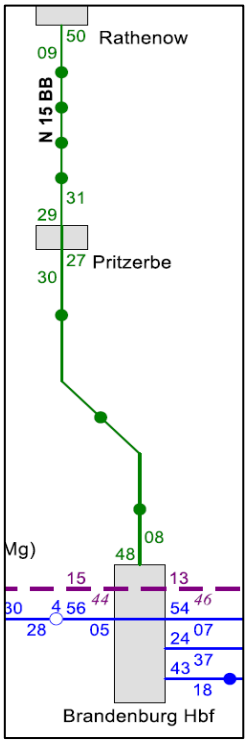


Abbildung 5: Ausschnitt des D-Taktes mit Ankunfts- und Abfahrzeiten (Netzgrafik 3. Entwurf Nordost)

[13] Quelle: https://www.deutschlandtakt.de/downloads-und-presse/downloads/#articlefilter=alle

Modellierung mit dem Fahrplanbearbeitungssystem FBS von iRFP

Zur Prüfung des Betriebskonzeptes zwischen den Bahnhöfen Pritzerbe und Rathenow wird das Fahrplanbearbeitungssystems FBS der Firma iRFP e.K. verwendet. Mit der Software können auf Basis von Fahrzeug- und Infrastrukturdaten Fahrpläne erstellt und als Bildfahrpläne ausgegeben werden. Vorgaben durch die Infrastruktur, wie z. B. eingleisige Abschnitte, werden bei der Planung berücksichtigt und Trassenkonflikte von vornherein verhindert oder kenntlich gemacht. Für den grundsätzlichen Aufbau des FBS-Modells sind detaillierte Daten zur Infrastruktur des einzubeziehenden Streckennetzes, zu den eingesetzten Fahrzeugen und des geplanten Betriebs notwendig.

Es werden die folgende Einzelparameter der Infrastruktur[14] im Modell berücksichtigt:

- Streckenlänge
- Betriebsstellen
- Streckenhöchstgeschwindigkeit
- Ein- und Zweigleisigkeiten

Für die Fahrzeitrechnung auf der eingleisigen Strecke wird **sowohl ein Dieselfahrzeug** (LINT-54-140, Baureihe 622) **als auch ein Muster-BEMU-Fahrzeug[15]** (mit einer vergleichbaren Sitzplatzanzahl) verwendet. Es werden u. a. folgende Einzelparameter der Fahrzeuge im Modell berücksichtigt:

- Fahrdynamische Eigenschaften der Schienenfahrzeuge als Zugkraft-Geschwindigkeitsdiagramm
- Fahrzeuglängen
- Fahrzeugmasse

Für das Betriebsprofil und zuzüglich zur technischen Fahrzeit werden folgende Parameter festgesetzt:

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

Betriebskonzepte

Es wird von einer stündlichen Bedienung des Haltepunkts Heidefeld ausgegangen. Damit muss die Frage beantwortet werden, ob dieser zusätzliche Halt in die im **3. Entwurf des Deutschlandtaktes** hinterlegten Fahrzeiten passt. Eine Veränderung der Betriebszeiten wird nicht vorgenommen. Als relevanter und zu prüfender Streckenabschnitt wird der Abschnitt zwischen Pritzerbe und Rathenow festgelegt, da im Bahnhof Pritzerbe die Zugkreuzung auf der eingleisigen Strecke zwischen Rathenow und Brandenburg Hbf stattfindet. Die im 3. Entwurf des Deutschlandtaktes hinterlegten Fahrzeiten betragen:

- Pritzerbe > Rathenow: 19 Minuten
- Rathenow > Pritzerbe: 20 Minuten
- Die Standzeit in Pritzerbe zur Zugkreuzung beträgt in Richtung Brandenburg Hbf 1 Minute und in Richtung Rathenow 4 Minuten.

[14] Quelle: Qualitätsanalyse Netzzustand 2023 des VBB

[15] Gemäß Dekarbonisierungsstrategie des VBB soll die Linie ab 2034 mit Fahrzeugen betrieben werden, die über einen nicht-fossilien Antriebsweg verfügen, z. B. BEMU

© 2026 TTK GMBH

Ein zusätzlicher Haltepunkt benötigt erfahrungsgemäß rund 2 Minuten zusätzliche Fahrzeit. Sowohl Rathenow als auch Brandenburg Hbf sind Taktknoten zur Minute 0. Da weiterhin nur der Bahnhof Pritzerbe als Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Strecke zur Verfügung steht, ist eine Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Pritzerbe nicht möglich. Stattdessen wurde die Fahrzeitveränderung in Richtung Rathenow durchgeführt.

Die Fahrzeitrechnung mit einem zusätzlichen Halt in Heidefeld mit einem **Dieseltriebwagen** (wie aktuell eingesetzt) zeigte, dass folgende Fahrzeiten zwischen Pritzerbe und Rathenow entstehen:

- Pritzerbe > Rathenow: 21,3 Minuten,
- Rathenow > Pritzerbe: 21,3 Minuten.

Die Fahrzeitrechnung mit einem zusätzlichen Halt in Heidefeld mit einem **BEMU-Fahrzeug** zeigte, dass folgende Fahrzeiten zwischen Pritzerbe und Rathenow entstehen:

- Pritzerbe > Rathenow 20,9 Minuten,
- Rathenow > Pritzerbe 21,0 Minuten.

Die Vorgaben des **D-Taktes (3. Gutachterentwurf)** mit 19 bzw. 20 Minuten Fahrzeit (3. Gutachterentwurf Nordost) ergeben sich aus der im Entwurf geplanten Fahrzeit ohne zusätzlichen Halt. Weder beim Einsatz von Dieseltriebwagen noch beim Einsatz von BEMU-Fahrzeugen kann der bei einer Reaktivierung entstehende Zeitverlust auf der restlichen Strecke vollständig herausgefahren werden. Mit den berechneten Fahrzeiten gelten deshalb folgende Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Rathenow:

- Ankunft um :53 (statt :50) ==> Umstiegszeit in Richtung Berlin: 12 Minuten (RE 4, Abfahrt :05)
- Abfahrt um :07 (statt :09) ==> Umstiegszeit aus Richtung Stendal: 8 Minuten (RE 4, Ankunft :59)

Somit ist positiv festzustellen, dass die geplanten Anschlussverbindungen auch mit einer Fahrzeitverlängerung durch einen zusätzlichen Halt weiterhin mit ausreichender Mindestübergangszeit umsetzbar bleiben.

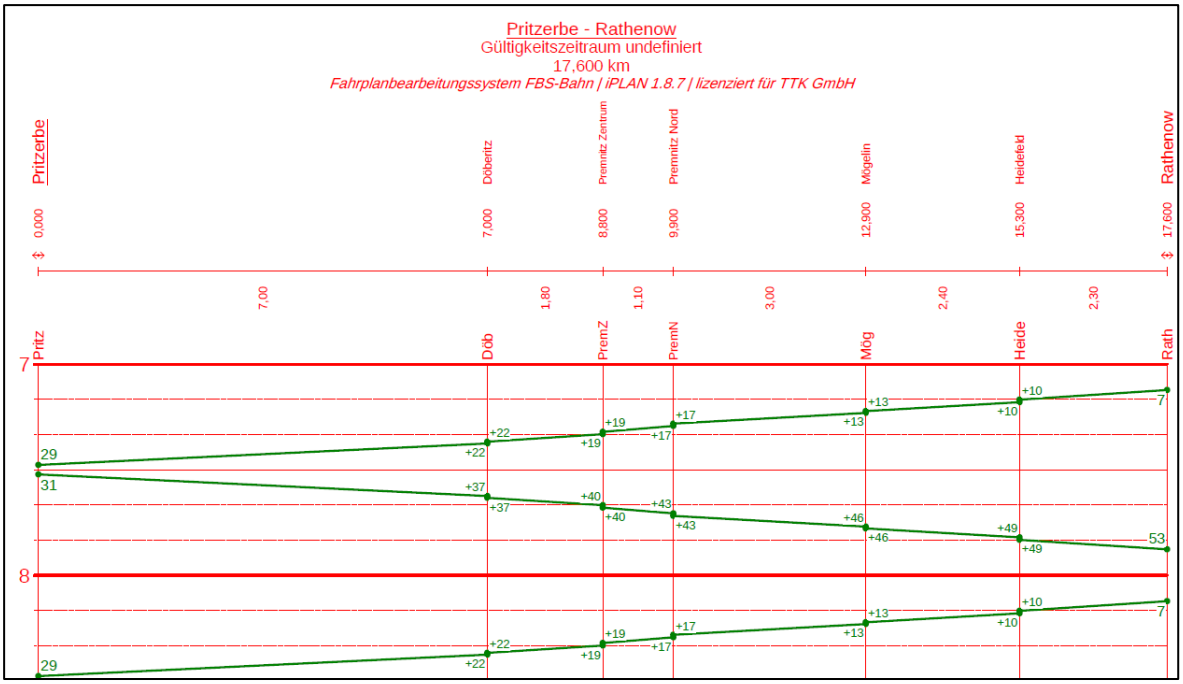


Abbildung 6: Betriebskonzept mit Diesel-Triebfahrzeug

In der **Fortschreibung des Deutschlandtaktes** (Stand: Mai 2025) wurden für die Strecke zwischen Brandenburg Hbf. und Rathenow bereits umfangreiche Anpassungen eingeplant: Zum einen ist ein zusätzlicher Halt vor Rathenow eingeplant (z. B. Heidefeld), zum anderen wurde in Mögelin eine zweite Kreuzungsstelle eingerichtet. Die dort hinterlegten Fahrzeiten enthalten zudem einen zusätzlichen Halt auf der Strecke.

- ✓ ***Die Vorgaben des D-Taktes (3. Gutachterentwurf)und des LNVP 2023-2027 können auf der eingleisigen, nicht-elektrifizierten Strecke mit zusätzlichem Halt in Heidefeld weder mit einem Diesel- noch mit einem BEMU-Triebwagen vollumfänglich eingehalten werden.***
- ✓ ***Eine Umsetzung des Betriebskonzeptes ist dennoch machbar, da wichtige Anschlüsse (z. B. in Richtung Berlin) weiterhin mit ausreichender Mindestübergangszeit erreicht werden.***

Die verschiedenen Betriebskonzepte im Überblick:

Linie RB51 (Ohnefall)	Linie RB51 (Mitfall Diesel)	Linie RB51 (Mitfall BEMU)
Linienweg: Brandenburg Hbf – Brandenburg-Altstadt – Görden – Fohrde – Pritzerbe – Döberitz – Premnitz Zentrum – Premnitz Nord – Mögelin – Rathenow	**Linienweg:** Brandenburg Hbf – Brandenburg-Altstadt – Görden – Fohrde – Pritzerbe – Döberitz – Premnitz Zentrum – Premnitz Nord – Mögelin – **Heidefeld** – Rathenow	**Linienweg:** Brandenburg Hbf – Brandenburg-Altstadt – Görden – Fohrde – Pritzerbe – Döberitz – Premnitz Zentrum – Premnitz Nord – Mögelin – **Heidefeld** – Rathenow
Fahrzeit: - Pritzerbe > Rathenow: 19 Minuten - Rathenow > Pritzerbe: 20 Minuten	**Fahrzeit (gemäß FBS-Berechnung):** - Pritzerbe > Rathenow: 21,3 Minuten - Rathenow > Pritzerbe: 21,3 Minuten	**Fahrzeit (gemäß FBS-Berechnung):** - Pritzerbe > Rathenow: 20,9 Minuten - Rathenow > Pritzerbe: 21,0 Minuten
Verkehrshalte Heidefeld - werktags: 0 - samstags: 0 - sonn-/feiertags: 0	**Verkehrshalte Heidefeld** - werktags: 18 - samstags: 17 - sonn-/feiertags: 17	**Verkehrshalte Heidefeld** - werktags: 18 - samstags: 17 - sonn-/feiertags: 17
Eingesetztes Fahrzeug: Alstom Lint 54 (Diesel; Kapazität 140 Sitzplätze)	**Eingesetztes Fahrzeug:** Alstom Lint 54 (Diesel; Kapazität 140 Sitzplätze)	**Eingesetztes Fahrzeug:** Muster-BEMU (Batterie; Kapazität ~ 140 Sitzplätze)

Tabelle 10: Betriebskonzepte im SPNV im Mit- und Ohnefall im Überblick.

© 2026 TTK GMBH

4.3 Korrespondierende Änderungen am regionalen Busangebot

Hintergrund

Einen entscheidenden Einfluss auf den Erfolg der Reaktivierung einer Bahnstation hat neben dem Nachfragepotenzial vor allem die Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV. Das Busangebot ist auf die Reaktivierungsstation auszurichten, um eine möglichst umfassende Potenzialausschöpfung zu gewährleisten. 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

Heidefeld (hier: Gewerbegebiet Grünauer Fenn sowie die Lindensiedlung) wird im Status Quo durch 7 Bushaltestellen und 2 Linien erschlossen:

- Rathenow Heidefeld (Linien 676, 674)
- Rathenow Stadtgut (Linie 674)
- Rathenow Gewerbegebiet (Linie 674)
- Rathenow Grünauer Fenn (Linie 674)
- Rathenow Am Hafen (Linien 674, 676)
- Rathenow Egon-Hirsch-Weg (Linie 674)
- Ernst-Haeckel-Weg (Linie 674)

Die Bedienkonzepte der Linien für Heidefeld zeigen, dass beide Linien für die Anbindung des Ortsteils von/nach Rathenow Bahnhof relevant sind. Die Linie 674 führt hierbei jedoch die Feinerschließung des Gewerbegebiets aus, wobei Linie 676 der B102 Richtung Brandenburg a.d. Havel folgt.

1. Linie 676 (Rathenow Bahnhof – Premnitz (Gapel)):
   - Mo – Fr: 1-h-Takt mit 24 Fahrtenpaaren / Tag;
   - Sa / So / Feiertag: 2-h-Takt mit 10 Fahrtenpaaren / Tag
   - Umstiegsmöglichkeit in Mögelin zu RB51 (Rathenow – Brandenburg)
   - Anschluss in Rathenow Bahnhof zu RE4 (Berlin – Stendal) und RB34 (Rathenow – Stendal)
2. Linie 674 (Rathenow Bahnhof – Rathenow Stadtgut):
   - Mo – Fr: 1-h-Takt mit 20 Fahrtenpaaren / Tag (einzelne ½-h-Taktverstärker)
   - Sa / So / Feiertag: 2-h-Takt mit 7 Fahrtenpaare / Tag (So/F ggü. Sa um 3min verschoben)

© 2026 TTK GMBH

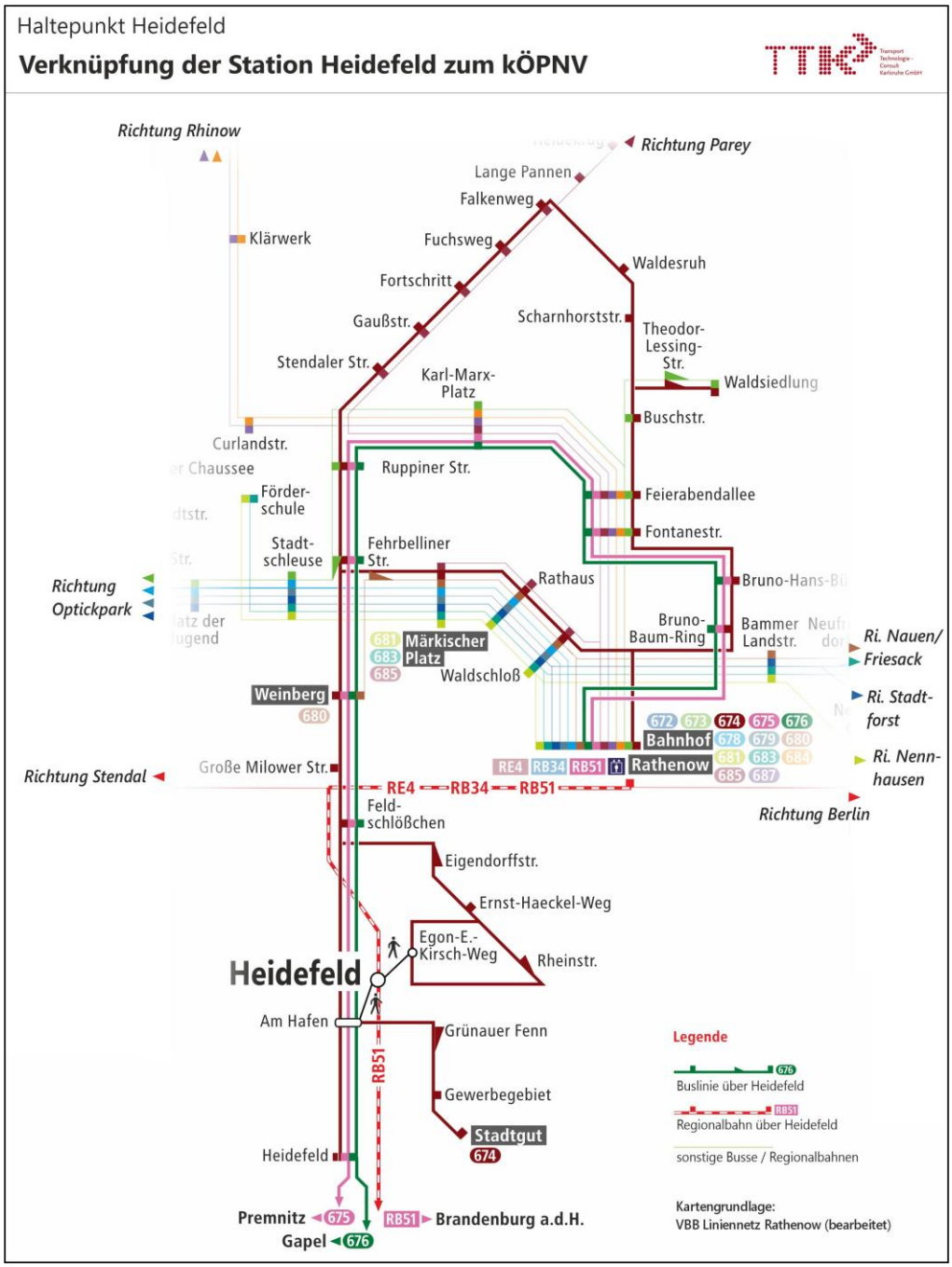


Abbildung 7: Einbindung einer reaktivierten Station Heidefeld in den ÖPNV der Stadt Rathenow (Kartengrundlage: VBB Liniennetz Rathenow).

Vorschläge zur Anpassung

Die Anbindung eines reaktivierten Halts Heidefeld wird im kÖPNV vorrangig durch die vorhandene Bushaltestelle „Am Hafen“ erfolgen, die durch die Linien 674 und 676 regelmäßig und auch am Wochenende bedient wird. Auch die Linie 675 (3 Fahrten pro Schultag) bedient diese Haltestelle. Außerdem kann der Haltepunkt über die Bushaltestelle „Egon-Erwin-Kirsch-Weg“ (ebenfalls Linie 674) erreicht werden.

Änderungen am Betriebskonzept zur Vermeidung von Parallelverkehr wurden sowohl während des Interviews im April 2025 als auch in einem gesonderten Termin mit der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (29.10.2025) besprochen:

Im Rahmen der Prüfung möglicher Anpassungen im Busnetz wurde insbesondere die Buslinie 674 Süd (Stadtlinie Rathenow) betrachtet. Diskutiert wurden Angebotsanpassungen in den Morgen- und Abendstunden sowie die Streichung einzelner Fahrten. Aus fachlicher Sicht ergeben sich hierfür jedoch keine sinnvollen Ansatzpunkte:

- Die Buslinie 674 Süd ist bereits heute betrieblich optimiert. In Fahrtrichtung Stadtgut wird die Schleife durch Rathenow Süd nur dann befahren, wenn Fahrgäste aussteigen möchten; andernfalls erfolgt die Direktfahrt über die Bundesstraße 102 zum Linienendpunkt. In Fahrtrichtung Bahnhof werden weiterhin alle Haltestellen in Rathenow Süd bedient. Der dadurch entstehende Mehraufwand an Betriebskilometern ist gering, sodass relevante Einsparpotenziale nicht zu erwarten sind.
- Die engen Straßenquerschnitte in Rathenow Süd lassen (bei Wegfall der Schleife bei Rathenow Süd) keine einfachen Alternativen zur heutigen Linienführung oder Wendemöglichkeiten zu.

Aus verkehrlicher Sicht spricht ebenfalls vieles für den Erhalt des bestehenden Angebots: Vom östlichen Teil Rathenow Süds bestehen längere Fußwege zum neuen Bahnhaltepunkt Heidefeld, außerdem werden die Fahrten der Buslinie 674 Süd weiterhin für den Schülerverkehr benötigt.

Insgesamt sind daher keine grundlegenden Änderungen am Busnetz erforderlich. Der Busverkehr sollte lediglich punktuell auf den neuen Bahnhaltepunkt abgestimmt werden, insbesondere zur Sicherstellung geeigneter Anschlüsse; größere Angebotskürzungen oder Einsparungen sind nicht zu erwarten. Somit ergeben sich keine geänderten Linienführungen, Takte oder Kosten im kÖPNV bei Reaktivierung des Haltepunkts Heidefeld.

4.4 Bike+Ride und Park+Ride

Es wird empfohlen, an der Verkehrsstation Park+Ride- sowie Bike+Ride-Stellplätze anzubieten. Die B+R-Stellplätze verbessern insbesondere die Nutzbarkeit des SPNV für Radfahrende zu / aus den Gewerbegebieten Grüner Fenn und Heidefeld sowie aus den östlich des „Grünauer Wegs“ gelegenen Wohngebieten.

© 2026 TTK GMBH

5 Infrastruktur

5.1 Infrastrukturplanerische Rahmenbedingungen

Bahnsteiglängen- und höhenvorgaben

Entsprechend des Bahnsteiglängenkonzeptes für das Land Brandenburg werden für die Strecke Rathenow – Brandenburg Hbf Bahnsteignutzlängen von 100 m vorgesehen. Inklusive der zusätzlichen 5 m für ungenaues Halten kommt man somit auf eine anzusetzende Bahnsteigbaulänge von 105 m, weitere mögliche Zuschläge (wie z. B. Signalsicht) sind im Rahmen der Planung zu ermitteln. Als Bahnsteighöhe sind gemäß dem Bahnsteighöhenkonzept für das Land Brandenburg für die Strecke Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm über der Schienenoberkante vorzusehen.

Bahnsteigbreite

Aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 813 der DBInfraGO AG wird eine Bahnsteigbreite von mindestens 2,75 m vorgesehen.

Schienengüterverkehr

Es sind im Rahmen der Untersuchung zurzeit keine Handlungen von Gewerbetreibenden zu neuen Schienengüteranschlüssen im Umfeld der Station Heidefeld bekannt.

5.2 Machbarkeit

Die Platzierung des neuen Bahnsteigs wird östlich der Strecke und damit im Nordosten der Kreuzung Am Hafen/Milower Landstraße/Knüppeldamm vorgesehen. Eine Errichtung an der alten Position wurde vor allem zur besseren Erschließung durch eine zentralere Positionierung im Einzugsgebiet nicht weiterverfolgt (siehe auch Kapitel 2.3.3). Eine Planfeststellung gemäß § 18 AEG für den Bau an neuer Stelle ist somit im weiteren Prozess vorzusehen.

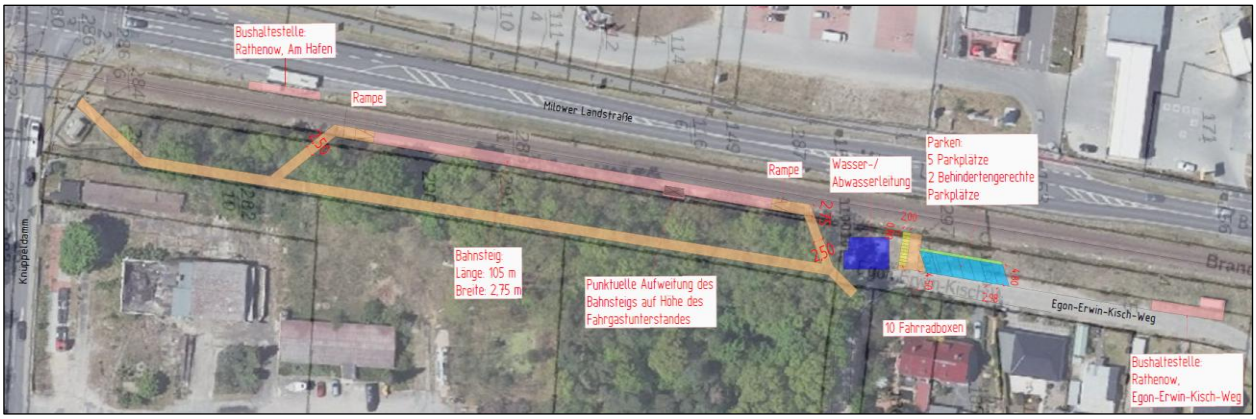


Abbildung 8: Lageplan zur reaktivierten Station Heidefeld an der Bestandsstrecke (Ausschnitt)

Der 105 m lange Bahnsteig ist mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante (ü. SO) sowie einer Breite von 2,75 m entlang des in diesem Bereich geradlinig verlaufenden Gleises vorgesehen (zur Einordnung von Länge und Höhe siehe vorheriger Abschnitt). Für die Aufstellung eines Fahrgastunterstandes muss der Bahnsteig an einzelnen Stellen verbreitert werden. Aufgrund der Lage des Bahnsteiges ist in Fahrtrichtung Brandenburg vor dem Bahnübergang ein Überwachungssignal-Wiederholer vorzusehen.

© 2026 TTK GMBH

Für die Zuwegung soll ein bestehender Waldweg genutzt und ausgebaut werden. Dieser verbindet die Kreuzung Am Hafen/Milower Landstraße/Knüppeldamm sowie den Egon-Erwin-Kisch-Weg mit den jeweiligen Bahnsteigzugängen.

Im Bereich des geplanten Bahnsteiges befinden sich ein flacher Entwässerungsgraben sowie ein Kabelkanal, die bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind. Die genaue Ausgestaltung der Entwässerung (Bahnseitengraben mit Anschluss an eine Vorflut oder Sickergraben/ Sickermulde) muss im weiteren Projektverlauf eruiert und beachtet werden.

Zudem müssen die vorhandenen Bäume im Bereich des Bahnsteigs und der Zuwegung auf ihre Standfestigkeit geprüft werden. Voraussichtlich sind Rückschnittmaßnahmen erforderlich, gegebenenfalls müssen einzelne Bäume entfernt werden. Folglich ist im weiteren Prozess auch zu prüfen, ob Ausgleichsmaßnahmen für die Baumaßnahme notwendig sind.

Da sich zwischen dem Egon-Erwin-Kisch-Weg und dem Bahnsteig Frisch- und Abwasserleitungen befinden (dunkelblau markierter Bereich in der Karte), wurde eine Leitungsauskunft beim Wasser- und Abwasserverband Rathenow eingeholt. Nach aktuellem Kenntnisstand (09/2025) sind durch den Bau des Bahnsteigs keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Die genaue Lage der Leitungen ist jedoch vor Ort zu prüfen. Der Wasser- und Abwasserverband ist grundsätzlich in die weiteren Planungsschritte einzubeziehen.

Derzeit wird davon ausgegangen, dass kein Erwerb privater Grundstücksflächen erforderlich ist (Stand: 09/2025). Die benötigten Flächen betreffen die Flurstücke 295, 296, 284 und 286, die voraussichtlich im Eigentum der DB AG stehen. Die tatsächlichen Eigentumsverhältnisse sind im weiteren Verfahren zu klären. Da es sich derzeit um eine erste Planungsidee handelt, können Eingriffe in nicht bahneigene Flächen aktuell zwar nicht festgestellt, jedoch auch nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für mögliche Ausgleichsflächen.

Entlang des Egon-Erwin-Kisch-Wegs können P+R- und B+R-Anlagen für die Bewohner der Linden- und Stadtrandsiedlung geschaffen werden. Die hierfür benötigten Flächen liegen auf den Flurstücken 4 und 5; die Eigentumsverhältnisse sind noch zu ermitteln. Zur besseren Erreichbarkeit der Gewerbegebiete sollten zusätzlich südlich des Bahnsteigs am Knüppeldamm weitere P+R- und B+R-Flächen vorgesehen werden. Hierfür wäre jedoch der Erwerb von Teilflächen des Flurstücks 282 erforderlich.

Zusammenfassung der erforderlichen Maßnahmen für eine Reaktivierung

Für die Reaktivierung des Haltepunkts sind die folgenden Aspekte erforderlich:

- Neubau der Bahnsteiganlagen und der Zuwegung unter Beachtung aller aktuellen Standards zur Betriebssicherheit und Barrierefreiheit,
- Klärung, ob die geplanten Maßnahmen Änderung i.S.d. § 18 AEG darstellen und einer Planfeststellung bedürfen (derzeitige Einschätzung: Planfeststellung erforderlich),
- Errichtung einer barrierefreien Zuwegung ab den Straßen Knüppeldamm und Egon-Erwin-Kirsch-Weg bzw. Rheinstraße gemäß aktueller Standards,
- Beantragung einer Unternehmensgenehmigung durch die DB InfraGo nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur (bei Vorliegen der Voraussetzungen besteht ein Anspruch auf Genehmigungserteilung).

© 2026 TTK GMBH

6 Kostenschätzung

6.1 Infrastruktur

Die gewählten Einheitspreise entstammen vergleichbaren Projekten sowie den Erfahrungswerten des Auftragnehmers und wurden auf das Jahr 2024 fortgeschrieben. Die Werte sind jeweils aufgerundet. Zusätzlich ist ein Kostenzuschlag gemäß Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung Tabelle B-8 für Machbarkeitsstudien von 30 % der Baukosten angesetzt. Dieser Zuschlag gleicht im Rahmen einer Machbarkeitsstudie noch vorhandene Unsicherheiten aufgrund fehlender Basisdaten (Vermessung, Bodengutachten etc.) aus. Zusätzlich sind Planungskosten (25 % der Baukosten) berücksichtigt.

Es wurde von einer Stationsausstattung nach den Basisleistungen der Kategorie 6 der Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2026 ausgegangen. Die Kosten (exklusive Mehrwertsteuer) für die Errichtung des Bahnsteigs ergeben sich wie folgt:

Kostenposition	**€ (netto, gerundet)**
Einmalige Aufwendungen (u. a. Baustelleneinrichtung, Aufrechterhaltung des Verkehrs, Rückschnitt Vegetation)	243.000
Haltestellenausstattung und Zubehör	122.000
Bahnsteige und Rampen	440.000
Fernmeldeanlagen, Signale und Leitsystem, Telekommunikationsanlagen, Dynamische Fahrgastinformation	84.000
Lichtversorgungsnetz Außenbeleuchtung	47.000
Zwischensumme (Netto)	936.000
Risikozuschlag Baukosten (30%)	281.000
Gesamtbaukosten (ohne Grunderwerb)	1.217.000
Zuschlag Planungskosten (25%)	305.000
Grunderwerb	0
Summe [€, netto, gerundet]	**1.522.000**

Tabelle 11: Kostenschätzung Bahnsteig (eingleisige Strecke).

Die in Tabelle 10 genannten Kosten enthalten neben dem Aufbau des Bahnsteigs eine Kostenschätzung für den Ausbau der Zuwegung zu den Straßen „Knüppeldamm“ und „Erwin-Egon-Kirsch-Weg“ sowie einen Bahnübergangsüberwachungssignal-Wiederholer. Es wurde von einer Stationsausstattung nach den Basisleistungen der Kategorie 6 der Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG (INB) 2026 ausgegangen.

© 2026 TTK GMBH

Die Unterhaltungskosten der Infrastruktur werden auf Basis der Investitionskosten ermittelt und betragen für den Haltepunkt rund 10.100 € pro Jahr (inkl. Baukostenzuschlag, ohne einmalige Aufwendungen) zum Preisstand 2024.

Nicht enthalten sind die oben beschriebenen Verknüpfungsmaßnahmen wie P+R und B+R, sowie ein möglicher Ausbau und ggf. Beleuchtung des zurzeit unbefestigten Fußweges parallel zum Bahnsteig.

6.2 Betrieb

Methodik

Die Betriebskosten werden nach der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der Version 2016+ bestimmt. 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. Zur Berechnung der Betriebskosten wird ein Haltekonzept definiert (siehe Kapitel 4.2)

Betriebskostenveränderung im SPNV

Im Abschnitt 4.1 wurde gezeigt, dass der zusätzliche Halt in Heidefeld zwar mit verlängerten Fahrzeiten einhergeht, jedoch keiner Änderung des geplanten Betriebskonzepts bedarf. Es ist folglich nicht davon auszugehen, dass die Reaktivierung einen Mehrbedarf an Fahrzeugen auslöst. Somit beschränken sich die zusätzlichen Betriebskosten für den Zugverkehr auf die verbrauchte Energie für den zusätzlichen Haltevorgang. Zwar wurde das Betriebskonzept sowohl für Diesel- als auch für Batterietriebfahrzeuge geprüft, die Betriebskosten werden aus Gründen der Vergleichbarkeit jedoch nur für den Einsatz von Dieseltriebwagen berechnet, da eine mögliche Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge unabhängig von einem Halt in Heidefeld erfolgen würde.

Betriebskostenveränderung im kÖPNV

Im Abschnitt 4.3 wurde gezeigt, dass die bestehenden Angebote des kÖPNV nicht großflächig angepasst werden können, um Betriebskosten durch das neue ÖPNV-Angebot zu sparen. Es werden somit keine Kostenänderungen angesetzt.

Unterhaltungskosten der Infrastruktur

Auf Basis der ermittelten Investitionskosten werden mit den in der Standardisierten Bewertung festgelegten Unterhaltungskostensätzen die laufenden Betriebskosten der Infrastruktur pro Jahr abgeschätzt. Der Risikozuschlag von +30% der Baukosten wurde hierbei beachtet.

© 2026 TTK GMBH

Kostendifferenzen zwischen Mit- und Ohnefall

Im Folgenden werden die zusätzlich anfallenden Betriebskosten (aufgerundet) des Mitfalls gegenüber dem Ohnefall[16] aufgezeigt:

	Mitfall (Einsatz Alstom Lint 54, Halt in Heidefeld, keine Änderungen im Busangebot)
Saldo Fahrzeugkosten [€/Jahr]	keine Veränderung zw. Mit- und Ohnefall
Saldo Energiekosten [€/Jahr]	+12.000
Saldo Personalkosten [€/Jahr]	keine Veränderung zw. Mit- und Ohnefall
Saldo Unterhaltungskosten Infrastruktur [€/Jahr]	+10.100
Summe [€/Jahr]	+22.100

Tabelle 12: Betriebskosten der verschiedenen Betriebskonzepte im Vergleich.

✓ ***Die Differenz der Betriebskosten zwischen Mit- und Ohnefall liegt bei rund 22.500 € pro Jahr. Diese entspricht den Energiekosten für den zusätzlichen Halt (Bezugsgeschwindigkeit: 80 km/h) sowie den Unterhaltungskosten der Infrastruktur.***

[16] kein zusätzlicher Halt der RB51, keine Veränderungen im Busangebot, gleiche Fahrzeugkonfiguration wie im Mitfall

© 2026 TTK GMBH

7 Zusammenfassung und Bewertung

In dieser Studie wurde die bestehende Potenzialanalyse für die Reaktivierung des Haltepunkts Heidefeld aktualisiert sowie seine betriebliche und bauliche Machbarkeit untersucht. Der potenzielle Haltepunkt liegt an der 125,6 km langen Brandenburgischen Städtebahn (Treuenbrietzen – Neustadt (Dosse)), ungefähr bei Kilometer 87,3 (Streckennummer: DB 6512). Er ist räumlich ca. 2,2 km vom Bahnhof Rathenow und etwa 2,5 km vom Haltepunkt Mögelin entfernt (Luftliniendistanz). Durch den Haltepunkt würden v.a. das Rathenower Gewerbegebiet Grünauer Fenn sowie die Lindensiedlung erschlossen werden.

Die **bauliche Machbarkeit** einer Reaktivierung der Station an der bestehenden eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke wurde nachgewiesen. Es wurde die für eine Realisierbarkeit erforderliche Infrastruktur untersucht und mit einer Grobkostenschätzung versehen. Aufgrund der räumlichen Nähe zu bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen wurde eine Leitungsauskunft des Wasser- und Abwasserverbandes Rathenow eingeholt und bei der Planung berücksichtigt. Die Gesamtkosten des Baus inkl. Grunderwerb und Planungskosten werden auf rund 1,5 Mio. EUR (netto) geschätzt. Es kommen laufende Unterhaltungskosten für die Infrastruktur von rund 10.100 EUR pro Jahr hinzu. Es muss von einem Umsetzungshorizont von ca. 2,5 bis 4 Jahren für die Planung (ab Leistungsphase 1 der HOAI) und den Bau gerechnet werden.

Für die Beurteilung der **betrieblichen Machbarkeit** wurden zwei Szenarien ausgearbeitet: Zum einen wurde der Einsatz eines Dieselfahrzeuges (wie im Status Quo) und zum anderen der Einsatz eines BEMU-Fahrzeuges geprüft. Dabei wurde mithilfe der Fahrplansoftware FBS gezeigt, dass mit beiden Antriebsvarianten einer leichten Fahrzeitverlängerung ggü. den im 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes hinterlegten Fahrzeiten zu rechnen ist. Trotz der Fahrzeitverlängerung scheinen alle Umstiegsrelationen – insbesondere in Richtung Berlin – weiterhin durchführbar, so dass bei einer Reaktivierung des Haltepunkts Heidefeld eine betriebliche Machbarkeit vorliegt. Im kommunalen ÖPNV (Busverkehr) konnten keine Einsparungsmöglichkeiten identifiziert werden. Die zusätzlichen Betriebskosten für den SPNV bei einem weiteren Halt liegen bei rund 12.000 EUR pro Jahr.

Die aktualisierte **Potenzialuntersuchung** ergibt für die Station Heidefeld einen Fortschreibungsfaktor von 1,2093 zur Anpassung der Indikatorwerte: In der Potenzialuntersuchung 2021/2022 wurde auf Basis des VBB-Verkehrsmodells 2018 ein werktägliches Einsteigerpotenzial für das Jahr 2030 von 520 Einsteigern/Tag ermittelt. Für das Jahr 2040 ergibt sich mit dem Fortschreibungsfaktor ein Wert von 629 Einsteigern/Tag. Die Untersuchung wurde jedoch auf Basis einer eher groben Verkehrszellenstruktur durchgeführt. Zudem erschwert die räumliche Nähe der Stationen Rathenow Bahnhof und Mögelin eine korrekte Zuordnung des täglichen Einsteigerpotenzials. Somit sind Abweichungen im Rahmen einer differenzierten Ermittlung des Einsteigerpotenzials, z. B. durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung, zu erwarten. Das CO_2-Einsparungspotenzial im motorisierten Individualverkehr wird auf 243 Tonnen pro Jahr geschätzt, gegenüber 201 Tonnen in der vorherigen Prognose.

Die ausgearbeiteten Ergebnisse sind insgesamt als positiv zu bewerten und können als Grundlage für weitere Planungen dienen. **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 Station Heidefeld empfohlen.**

© 2026 TTK GMBH

8 Anhang

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)

© 2026 TTK GMBH

- 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)

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

© 2026 TTK GMBH

Halte jeweils gesondert und unabhängig voneinander bewertet (z. B. Halt-Nr. 23 und 32 auf dem Berliner Außenring)
- Bedienung im 1-hTakt

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 potentielle 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 weiteren Betrachtungen 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 mit Freizeit-/ Tourismuspotenzial ≥10 Punkte	B	Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar
Gesamtpunktzahl < 40, davon Freizeit-/ Tourismuspotenzial ≥ 10 Punkte	C*	derzeit kein ausreichendes Potenzial, aber Strecke mit touristischem Potenzial
Gesamtpunktzahl < 40, davon 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
Gesamtpunktzahl < 0	C	kein Potenzial für SPNV-Halt

© 2026 TTK GMBH