



Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten
- KURZFASSUNG -

Auftraggeber/-in:

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
GmbH
Stralauer Platz 29
10243 Berlin

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 10.12.2021

Dokumentinformationen

Kurztitel	Potenzialuntersuchung VBB - Kurzfassung
Auftraggeber/-in	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Auftrags-Nr.	C850462
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter/-in	Marvin Lannefeld, Berthold Purzer, Christian Reuter
Erstellungsdatum	29.09.2021
zuletzt gespeichert	10.12.2021

Inhalt

1	Aufgabenstellung	5
2	Vorauswahl von Strecken und Halten (1. Stufe)	6
2.1	Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungsstrecken	6
2.2	Vorauswahl von potenziell zu reaktivierenden Halten	8
3	Nutzwertanalyse (2. Stufe)	10
3.1	Nutzwertanalyseverfahren	10
3.2	Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungsstrecken	10
3.3	Nutzwertanalyse für zu reaktivierende Halte	12
3.3.1	Ergänzende Bewertungskriterien	12
3.4	Einordnung der vorliegenden Potenzialuntersuchung	13
4	Fazit und Empfehlung zum weiteren Vorgehen	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kategorisierung der Reaktivierungsstrecken nach Nutzwertpunkten	11
Tabelle 2:	Ergebnis der Nutzwertanalyse für mögliche Reaktivierungsstrecken	12
Tabelle 3:	Kategorisierung der Halte nach Nutzwertpunkten	13
Tabelle 4:	Ergebnis der Nutzwertanalyse für potenziell zu reaktivierende Halte	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht zu den vorgeschlagenen Gesamtstrecken für die Vorauswahl-Prüfung	6
Abbildung 2:	Bewertungsergebnis der Vorauswahl-Prüfung für Reaktivierungsstrecken	7
Abbildung 3:	Übersicht zu den vorgeschlagenen Halten für die Vorauswahl-Prüfung	8
Abbildung 4:	Bewertungsergebnis der Vorauswahl-Prüfung für Reaktivierungshalte	9

Abkürzungsverzeichnis

CO ₂	Kohlendioxyd
km	Kilometer
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkm	Personenkilometer
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

1 Aufgabenstellung

Der Schienenpersonennahverkehr im Land Brandenburg soll weiter gestärkt werden. Als Beitrag zu diesem Ziel hat der VBB gemeinsam mit dem Brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) die Potenziale für eine Reaktivierung weiterer Bahnstrecken bzw. Haltestellen im Land Brandenburg mit einer einheitlichen Systematik untersuchen lassen. Im Rahmen eines vorgeschalteten Beteiligungsverfahrens wurden zunächst Vorschläge für zu reaktivierende Strecken und Halte gesammelt. Diese waren in einem zweistufigen Verfahren schrittweise auf Strecken und Halte mit ausreichendem Potenzial einzugrenzen:

- ▶ In einer ersten Stufe war aus den vorgeschlagenen Reaktivierungsstrecken und Halten zunächst eine potenzialorientierte Vorauswahl anhand vorgegebener Kriterien zu den Themen Verkehrspotenzial, Infrastrukturzustand und Netzwirkung (Strecken) sowie Verkehrspotenzial und Betriebskonzept (Halte) durchzuführen.
- ▶ In einer zweiten Stufe waren die nach der Vorauswahl verbliebenen möglichen Reaktivierungsstrecken und Reaktivierungshalte einer transparenten Nutzwertanalyse zu unterziehen. Hierfür war ein geeignetes Nutzwertanalyseverfahren zu entwickeln, welches die Verfügbarkeit, die Qualität und damit die Aussagekraft von Daten berücksichtigt, die für eine Bewertung geeignet sind und benötigt werden. Mithilfe der Nutzwertanalyse waren solche Strecken und Halte zu ermitteln, die ein ausreichendes Potenzial für eine Reaktivierung aufweisen.

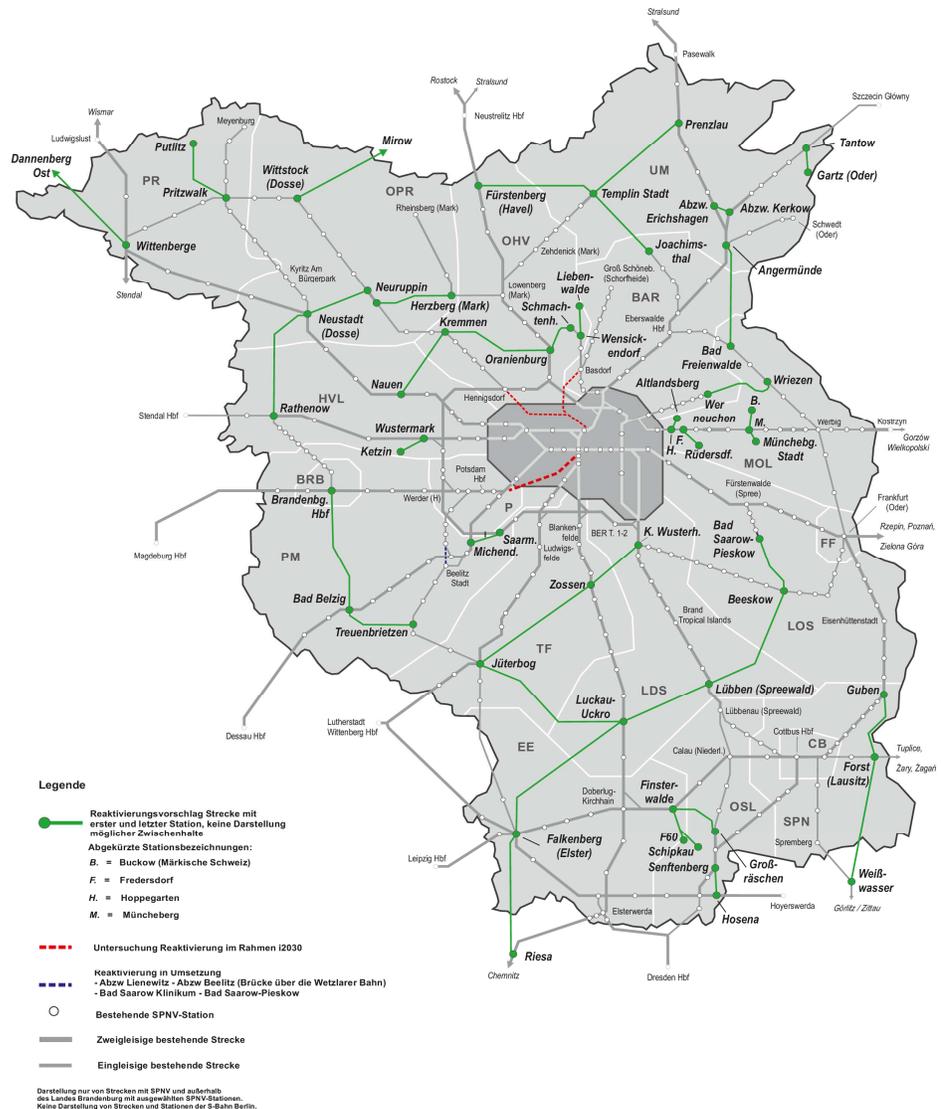
Die vorliegende Kurzfassung enthält die zentralen Ergebnisse dieses Bewertungsprozesses.

2 Vorauswahl von Strecken und Halten (1. Stufe)

2.1 Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungsstrecken

Vorgeschlagene 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 (Abbildung 1) 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.



Grafik: VBB, Stand: 03/2021

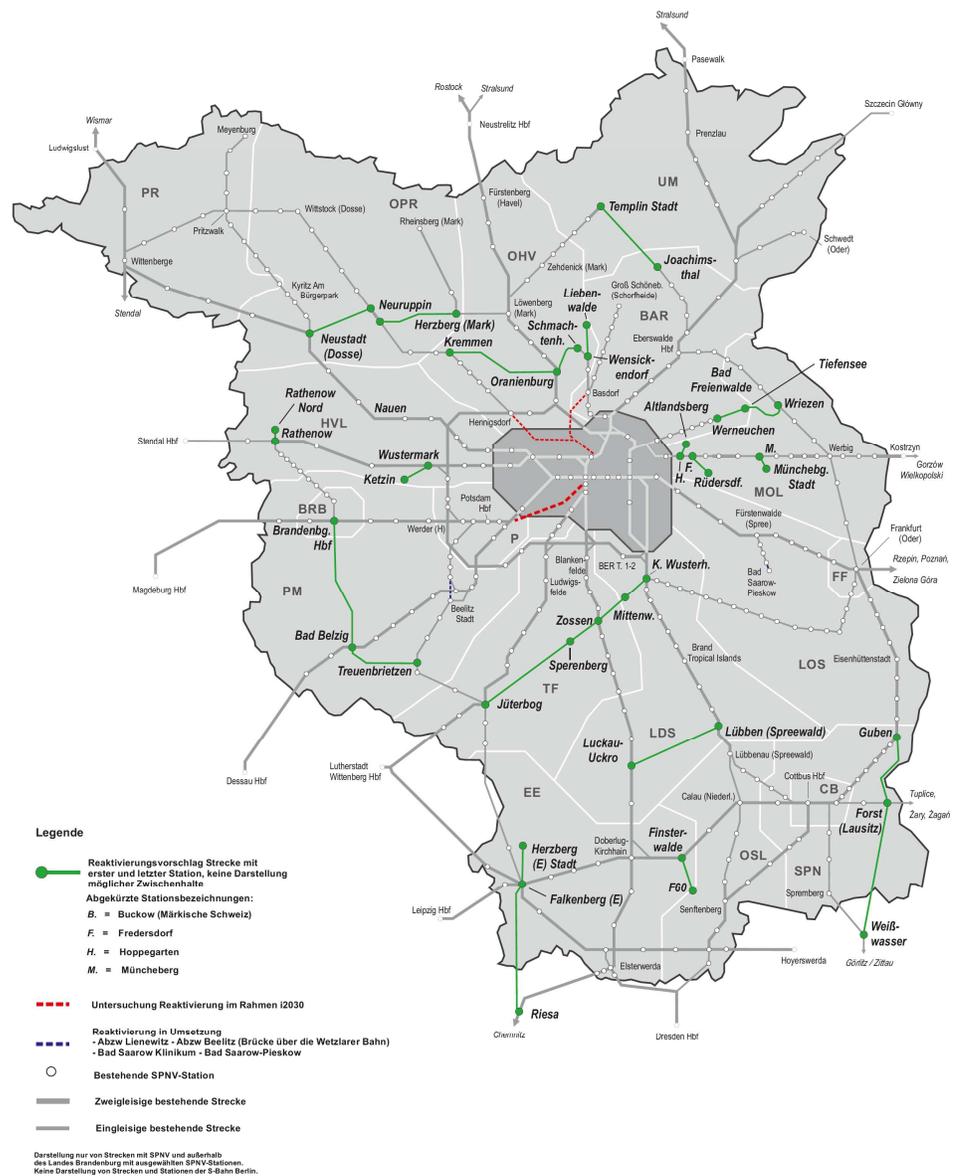
Abbildung 1: Übersicht zu den vorgeschlagenen Gesamtstrecken für die Vorauswahl-Prüfung

Vorauswahl und Ergebnisse

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, vgl. 3) wurden **25 Strecken** mit der höchsten Punktzahl ausgewählt (Abbildung 2).



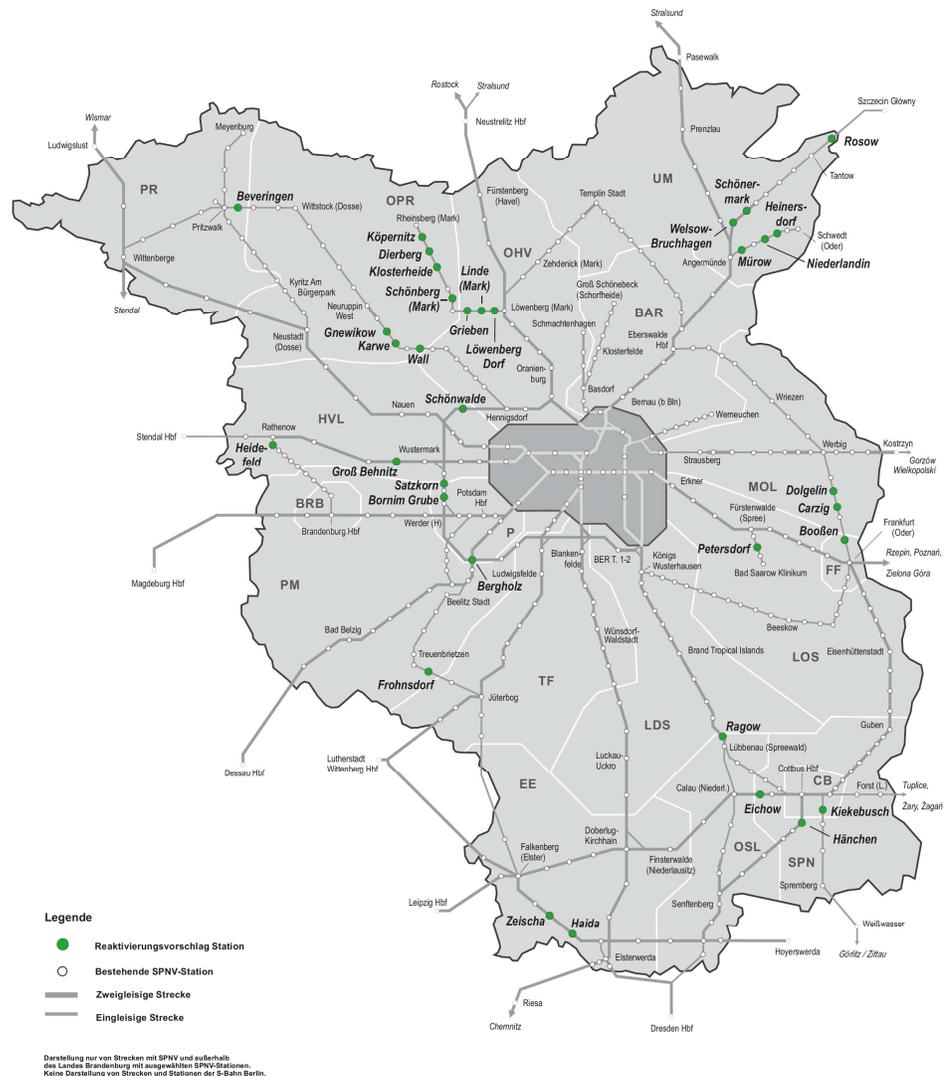
Grafik: VBB, Stand: 04/2021

Abbildung 2: Bewertungsergebnis der Vorauswahl-Prüfung für Reaktivierungsstrecken

2.2 Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungshalten

Vorgeschlagene Reaktivierungshalte

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 Reaktivierungshalte** auf den angegebenen Strecken eingegangen (Abbildung 3).



Grafik: VBB, Stand: 03/2021

Abbildung 3: Übersicht zu den vorgeschlagenen Reaktivierungshalten für die Vorauswahl-Prüfung

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 Betrachtung in der Nutzwertanalyse (Stufe 2, vgl. 3) 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 Erschließungslücke geschlossen werden kann. Insgesamt umfasst die Vorauswahl für die Nutzwertanalyse somit **15 mögliche Reaktivierungshalte** (Abbildung 4).



Grafik: VBB, Stand: 04/2021

Abbildung 4: Bewertungsergebnis der Vorauswahl-Prüfung für Reaktivierungshalte

3 Nutzwertanalyse (2. Stufe)

3.1 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.

3.2 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 Weהלänge) 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 %

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

Tabelle 1: Kategorisierung der Reaktivierungsstrecken nach Nutzwertpunkten

Ergebnis der Nutzwertanalyse

Tabelle 1 enthält das Ergebnis der Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungsstrecken.

Rang	Strecke (Nr., Relation)	gewichtet Punktzahl	Kategorie
1	101 Rathenow - Rathenow (Nord)	60,6	A
2	281 Falkenberg/Elster - Herzberg (Elster) (Stadt)	47,6	A
3	30 Hoppegarten - Altlandsberg	47,5	A
4	17 Fredersdorf (b. Berlin) - Rüdersdorf (b. Berlin)	45,9	A
5	71 Luckau-Uckro - Lübben (Spreewald)	44,3	B
6	18 Müncheberg - Müncheberg Stadt	43,8	B
7	16 Joachimsthal - Templin	43,0	B
8	8 Wustermark - Ketzin/Havel	40,9	B
9	5 Werneuchen - Wriezen	40,3	B
10	12 Neustadt (Dosse) - Neuruppin West	39,2	C
11	3 Schmachtenhagen - Oranienburg (Fichtengrund)	36,3	C
12	15 Zossen-Dabendorf - Königs Wusterhausen	32,8	C
13	29 Jüterbog - Zossen	29,3	C
14	42 Oranienburg - Kremmen	28,5	C

Rang	Strecke (Nr., Relation)	gewichtet Punktzahl	Kategorie
15	19 Bad Belzig – Brandenburg (Havel)	27,7	C
16	21 Treuenbrietzen – Bad Belzig	25,5	C
17	13 Neuruppin – Herzberg (Mark)	24,2	C
18	20 Falkenberg/Elster – Riesa	20,8	C
19	151 Mittenwalde – Königs Wusterhausen	18,5	C
20	32 Finsterwalde – F60	17,8	C*
21	2 Wensickendorf – Liebenwalde	15,2	C
22	291 Sperenberg – Zossen	13,5	C
23	26 Guben – Forst (Lausitz)	12,0	C
24	51 Werneuchen – Tiefensee	11,7	C
25	27 Forst (Lausitz) – Weißwasser/Oberlausitz	7,4	C

Tabelle 2: Ergebnis der Nutzwertanalyse für potenzielle Reaktivierungsstrecken

3.3 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

Tabelle 3: Kategorisierung der Halte nach Nutzwertpunkten

Tabelle 4 enthält das Ergebnis der Nutzwertanalyse für potenziell zu reaktivierende Halte.

Pos.	Halt (Nr., Name, Strecke)	gewichtet Punktzahl	Kategorie
1	9 Heidefeld (Brandenburg a. d. Havel - Rathenow)	62,3	A
2	11 Kiekebusch (Cottbus - Görlitz)	35,9	A
3	32 Bornim-Grube (Berliner Außenring)	32,8	A
4	29 Haida (Oberlausitz) (Falkenberg/Elster - Ruhland)	32,3	A
5	7 Groß Behnitz (Berlin - Rathenow)	17,7	B
6	34 Herzsprung (Berlin - Stettin)	12,7	B
7	30 Zeischa (Falkenberg/Elster - Ruhland)	12,3	B
8	1 Booßen (Frankfurt - Eberswalde)	11,5	B
9	18 Petersdorf (Fürstenwalde/Spree - Bad Saarow Süd)	10,3	B
10	16 Mürow (Angermünde - Schwedt/Oder)	8,5	B
11	23 Schönwalde (Kr. Nauen) (Berliner Außenring)	8,0	B
12	33 Dolgeln (Eberswalde - Frankfurt (O.))	-0,2	C
13	8 Hänchen (Cottbus - Ruhland)	-13,2	C
14	15 Löwenberg Dorf (Löwenberg - Rheinsberg)	-17,8	C
15	26 Beveringen (Pritzwalk - Wittstock/Dosse)	-19,0	C

Tabelle 4: Ergebnis der Nutzwertanalyse für potenziell zu reaktivierende Halte

3.4 Einordnung der vorliegenden Potenzialuntersuchung

Mit dem für die vorliegende Untersuchung gewählten schrittweisen Vorgehen und der differenzierten Berücksichtigung von verkehrlichen, umweltpolitischen, raumordnerischen und finanziellen Aspekten bei der Reaktivierung von Schienenstrecken und Halten haben der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und das Land Brandenburg eine fundierte Grundlage für die Entscheidungsfindung und die weiteren planerischen Schritte geschaffen.

4 Fazit und Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die **Streckenkatgorie A** umfasst vier potenzielle Reaktivierungsstrecken mit einem Nutzwert von mindestens 45 Punkten und einer Gesamtlänge von rd. 28 km, die ein ausreichendes Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr erwarten lassen. Die zu mögliche werktägliche Personenverkehrsleistung im Jahr 2030 erreicht je nach Strecke zwischen 3.300 und 8.000 Personenkilometer/Werktag sowie in Summe rd. 27.500 Personenkilometer/Werktag. Die zu erwartende mittlere Streckenbelastung liegt je nach Strecke zwischen rd. 550 und 1.200 Personenkilometer/Strecken-km und erreicht im Mittel rd. 955 Personenkilometer/Strecken-km. Die Strecken liegen räumlich sowohl im Agglomerationsraum um Berlin als auch in dünner besiedelten peripheren Bereichen wie dem Landkreis Havelland oder dem Landkreis Elbe-Elster.

Auf die **Streckenkatgorie B** entfallen fünf potenzielle Reaktivierungsstrecken mit einem Nutzwert von 40 bis unter 45 Punkten und einer Gesamtlänge von rd. 97 km. Zwar werden die erreichbaren Verkehrsleistungen auf diesen Strecken für das Jahr 2030 zum Teil relativ hoch eingeschätzt (z. B. Strecke 5 Werneuchen - Wriezen mit rd. 18.000 Personenkilometer/Werktag). Die erwartbare mittlere Streckenbelastung in dieser Kategorie erreicht jedoch nur rd. 640 Personenkilometer/Strecken-km, u. a. aufgrund der teilweise geringen Verkehrspotenzialen bei gleichzeitig großen Streckenlängen. Damit liegt die mittlere Streckenbelastung in der Kategorie B weit unter dem Vergleichswert für die Streckenkatgorie A, während die geschätzten Investitions- und Betriebskosten deutlich höher sind. Für die Strecken der Kategorie B ist daher das Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar, weshalb deren vertiefte Untersuchung zunächst zurückgestellt werden sollte, bis die vertieften Ergebnisse für die Strecken der Kategorie A vorliegen.

Zur **Streckenkatgorie C** mit einem Nutzwert unter 40 Punkten zählen sechszehn der untersuchten Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von rd. 280 km. Die zu erwartende mittlere Streckenbelastung von 350 Personenkilometer/Strecken-km ist deutlich geringer als in den Streckenkatgorien A und B bei vergleichsweise sehr hohen Investitions- und Betriebskosten. Die Strecken in dieser Kategorie lassen daher kein ausreichendes Potenzial für eine regelmäßige SPNV-Bedienung erkennen. Eine Sonderstellung nimmt hierbei die Strecke Finsterwalde - F60 (Strecken-Nr. 32) ein. Sie fällt zwar ebenfalls in die Streckenkatgorie C, wird jedoch aufgrund ihrer touristischen Bedeutung bereits von einem privaten Betreiber im Gelegenheitsverkehr bedient.

Die **Haltekatgorie A** umfasst vier der untersuchten Reaktivierungshalte mit einem Nutzwert von mindestens 30 Punkten. Das zu erwartende werktägliche Einsteigerpotenzial im Jahr 2030 bei diesen Halten liegt je nach Halt zwischen 120 und 520 Einsteigern je Werktag und erreicht im Durchschnitt rd. 300 Einsteiger je Werktag. Insgesamt können rd. 1.200 SPNV-Einsteiger je Werktag gewonnen werden. Die Halte der Kategorie A lassen somit ein ausreichendes Potenzial für die Bestellung eines zusätzlichen Halts erwarten.

Auf die **Halte** **kategorie B** entfallen sieben der untersuchten Reaktivierungshalte mit einem Nutzwert zwischen 0 und unter 30 Punkten. Das zu erwartende werktägliche Einsteigerpotenzial im Jahr 2030 bei diesen Halten liegt im Mittel bei rd. 110 Einsteigern je Werktag. Bei diesen Halten ist das Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar, weshalb deren vertiefte Untersuchung zunächst zurückgestellt werden sollte.

In die **Halte** **kategorie C** fallen vier der untersuchten Reaktivierungshalte. Mit durchschnittlich rd. 43 Einsteigern je Werktag ist kein ausreichendes Potenzial für die Einrichtung eines zusätzlichen Halts zu erwarten.

Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Mit der gewählten Vorgehensweise liegt eine fundierte Grundlage für die Entscheidungsfindung bezüglich der weiteren planerischen Schritte vor.

Zunächst sollten die vier potenziellen Reaktivierungsstrecken der Kategorie A planerisch weiterverfolgt werden. Hier bietet sich ein abgestuftes Vorgehen an. In einem ersten Schritt empfiehlt sich zunächst die Erstellung einer Grobbewertung bzw. Machbarkeitsstudie mit einer differenzierten Betrachtung von Nutzen und Kosten. Für Reaktivierungsstrecken, die im Ergebnis einen Nutzen-Kosten-Faktor > 1 aufweisen, sollte in einem zweiten Schritt das Regelverfahren der voraussichtlich ab Ende 2021 geltenden Aktualisierung der Standardisierten Bewertung¹ angewendet werden, was Voraussetzung für eine Förderung der erforderlichen Investitionskosten im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms ist. Da die Strecken mehrheitlich abgebaut oder nicht befahrbar sind, muss jedoch mit hohen Fahrweginvestitionen gerechnet werden. Sollten die Strecken der Kategorie A ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, wird empfohlen, anschließend die Strecken der Kategorie B, die derzeit keine eindeutigen Potenziale für eine Reaktivierung aufweisen, einer vertieften Potenzialuntersuchung zu unterziehen.

Auch die vier Halte der Halte

kategorie A sollten planerisch weiterverfolgt werden. Hier empfiehlt sich die Durchführung einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Projektdossierverfahren der Standardisierten Bewertung sowie die Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen. Das Projektdossierverfahren kann zur Anwendung kommen, wenn die zu erwartenden zuwendungsfähigen Kosten nicht höher als 25 Millionen Euro sind. Sollten die Halte in der Kategorie A ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichen, empfiehlt sich auch hier, in weiteren Schritten die Halte der Kategorie B, die derzeit keine eindeutigen Potenziale aufweisen, einer vertieften Potenzialuntersuchung zu unterziehen.

¹ Standardisiertes Verfahren zur Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs