

Inhaltsverzeichnis

Nr	Untersuchte Strecken
1	Dannenberg – Lüchow
2	Hesedorf – Stade
3	Maschen – Buchholz
4	Harsefeld – Hollenstedt
5	Bederkesa – BHV-Speckenbüttel
6	Nordenham-Blexen – Nordenham
7	Ocholt – Sedelsberg
8	Friesoythe – Cloppenburg
9	Westerstede – Ocholt
10	Schortens – Wilhelmshaven-Nord
11	Vechta – Langförden
12	Holdorf – Damme
13	Lemwerder – Delmenhorst
14	Lohne – Dinklage
15	Norden – Dornum (- Esens)
16	Aurich – Abelitz
17	Rotenburg – Bremervörde
18	Walsrode – Bomlitz
19	Rotenburg – Brockel
20	Rahden – Uchte
21	Steyerberg – Nienburg
22	Sulingen – Diepholz
23	Sulingen – Nienburg
24	Wulften – Duderstadt
25	Voldagsen – Duingen
26	Derneburg – Seesen
27	Einbeck – Salzderhelden
28	Dannenberg Ost – Uelzen
29	Quakenbrück – Rheine
30	Bassum – Sulingen
31	Sulingen - Rahden
32	Lüneburg – Bleckede
33	Lüneburg – Soltau
34	Winsen (Luhe) – Hützel (- Soltau)
35	Winsen (Luhe) – Niedermarschacht
36	Zeven – Tostedt
37	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck
38	Verden Süd – Stemmen
39	Böhme – Walsrode Nord
40	Eystrup – Syke Ost
41	Bremen-Huchting – Thedinghausen
42	Delmenhorst – Harpstedt
43	Bad Zwischenahn – Edewechterdamm

Inhaltsverzeichnis

Nr	Untersuchte Strecken
44	Bersenbrück – Anikum
45	Georgsmarienhütte – Hasbergen
46	Holzhausen – Bohmte
47	Bohmte – Schwegermoor
48	Celle – Soltau Süd
49	(Celle –) Beckedorf – Munster (Örtze)
50	Celle – Wittingen West
51	Rinteln Nord – Stadthagen West
52	Vorwohle – Emmerthal
53	Kreiensen – Kalefeld
54	Einbeck – Dassel
55	Lathen – Werlte
56	Meppen – Essen (Oldb)
57	Bad Bentheim - Neuenhaus
58	Esens - Bengersiel
59	Borkum Nordseebad - Borkum Ostland
60	Celle - Gifhorn
61	Braunschweig - Celle
62	Wittingen - Rühren - Oebisfelde
63	Braunschweig - Fallersleben
64	Helmstedt - Grasleben
65	Schöppenstedt - Schöningen
66	Sz Bad - Peine
67	Derneburg – Sz-Lebenstedt
68	Börßum - Salzgitter Bad
69	Langelsheim - Altenau
70	Elend - Braunlage
71	Wunstorf - Bokeloh - Steinhude

Nr	Untersuchte Varianten
72	Dannenberg Ost – Wustrow – Salzwedel
73	Stade - Hesedorf - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck
74	Ocholt – Sedelsberg – Friesoythe – Cloppenburg
75	Norden – Dornum – Esens
76	Rahden – Uchte – Steyerberg - Nienburg
77	Diepholz – Sulingen - Nienburg
78	Bassum – Sulingen - Rahden
79	Holdorf – Damme – Schwegermoor - Bohmte

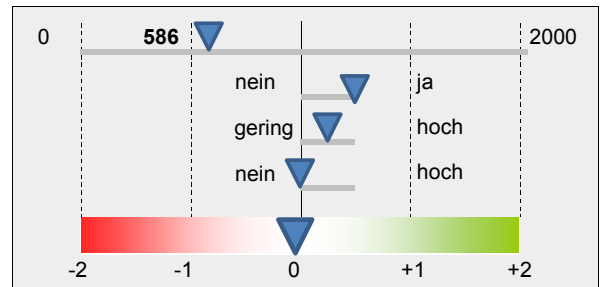
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dannenberg (Elbe)		8.089	4859	2.360	2.754
Jameln		1.072		720	865
Küsten		1.374	-		215
Lüchow (Wendland)	MZ	9.467	13664	5.962	8.121
(EZB =Einzugsbereich)				9.042	11.955

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 76%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
31	1		1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1152	Dannenberg Ost - Lüchow	DRE	20,4
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			20,4

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

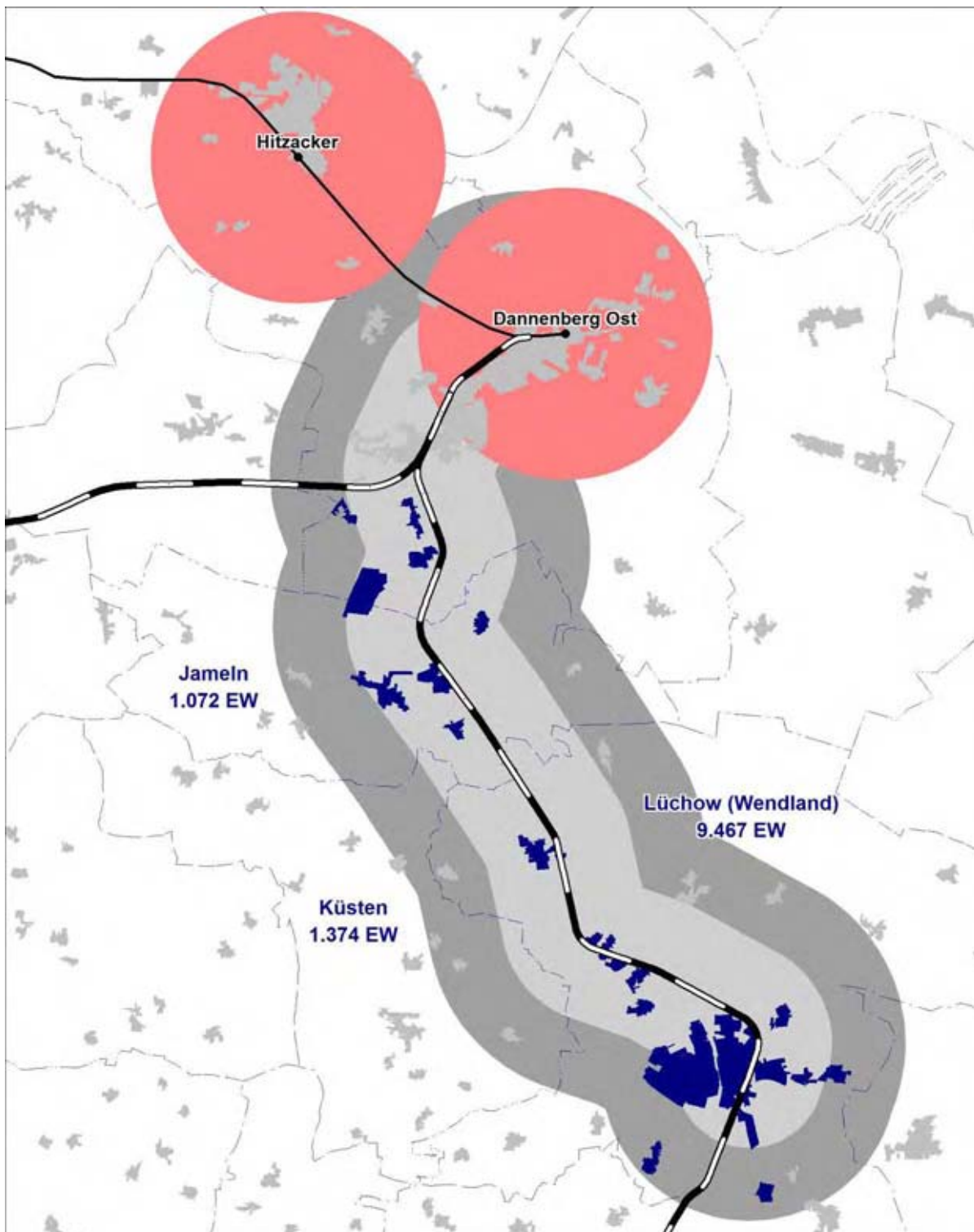
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



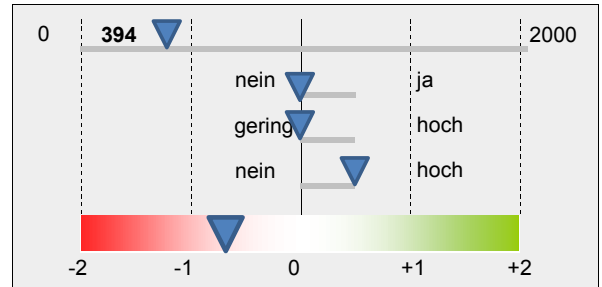
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Deinste		2.040	-	1.182	1.734
Fredenbeck		5.850	-	4.120	4.758
Hollern-Twielenfleth		3.338	-		486
Kutenholz		4.775		1.200	2.055
Stade	MZ	45.141	88930	1.378	1.437
(EZB =Einzugsbereich)				7.881	10.471

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 75%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	5.000 - 10.000	>20.000
1.999	4.999	9.999	19.999
16	2	1	

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
1260	Hesedorf – Stade	evb	26,6
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			26,6

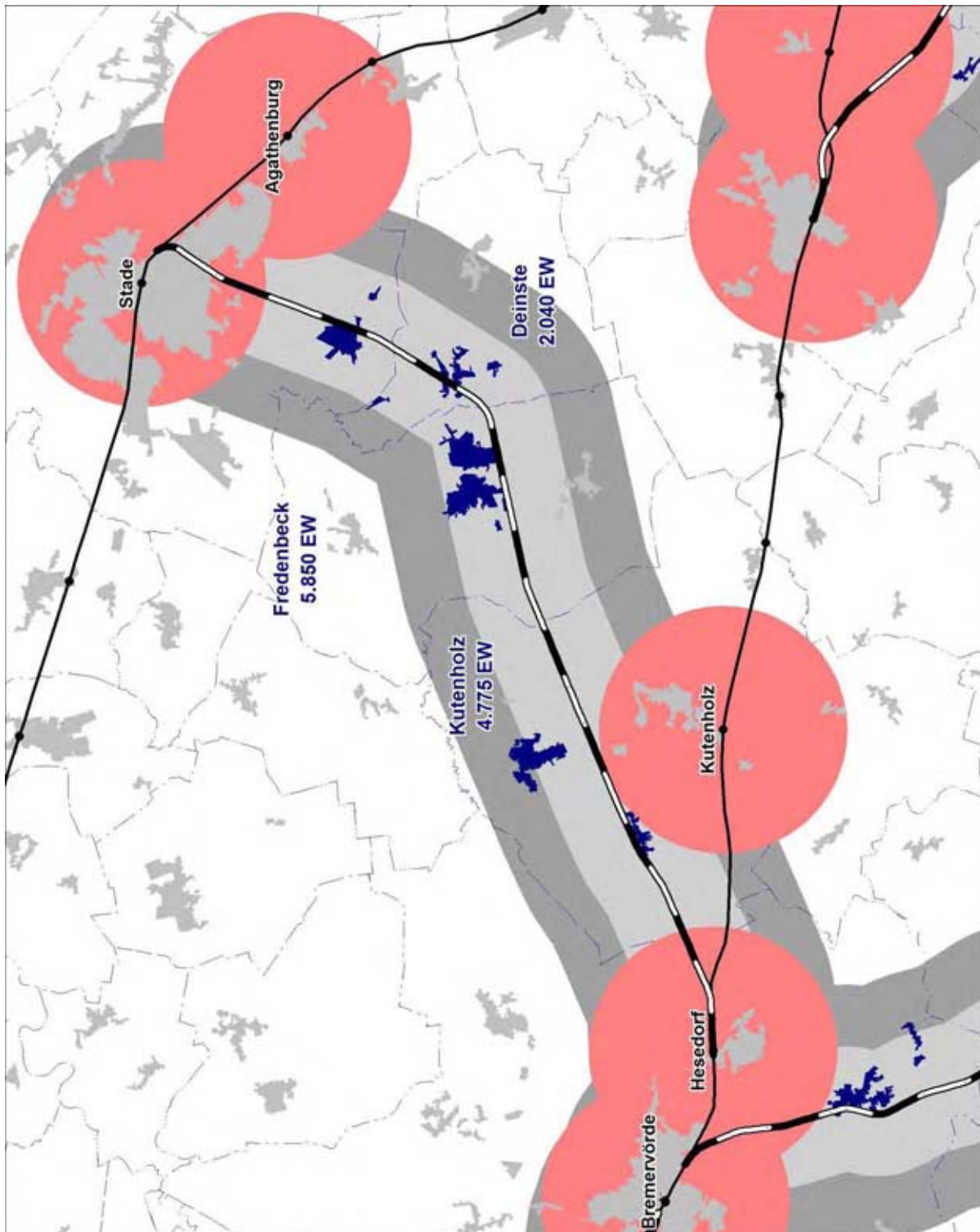
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

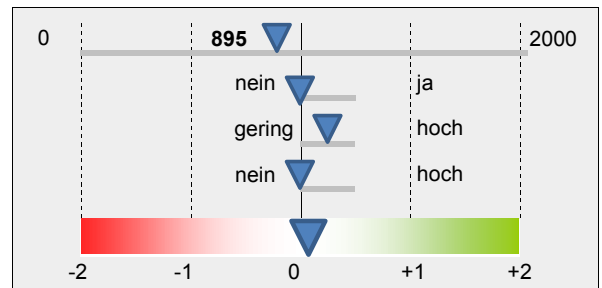


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Asendorf		1.898	-	525	1.407
Bendestorf		2.248	-	182	2.227
Buchholz in der Nordheide	MZ	36.656	26764		155
Hanstedt		5.238	11937		21
Harmstorf		907	-	359	856
Jesteburg		7.510	18818	6.424	7.292
Marxen		1.361	-	1.230	1.361
Seevetal	MZ	39.838	37990	4.918	11.201
Stelle		10.850	-		550
(EZB =Einzugsbereich)				13.637	25.070

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 54%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
20	2	2	2		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1280	Maschen – Buchholz	DB Netz	28,0
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		28,0

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

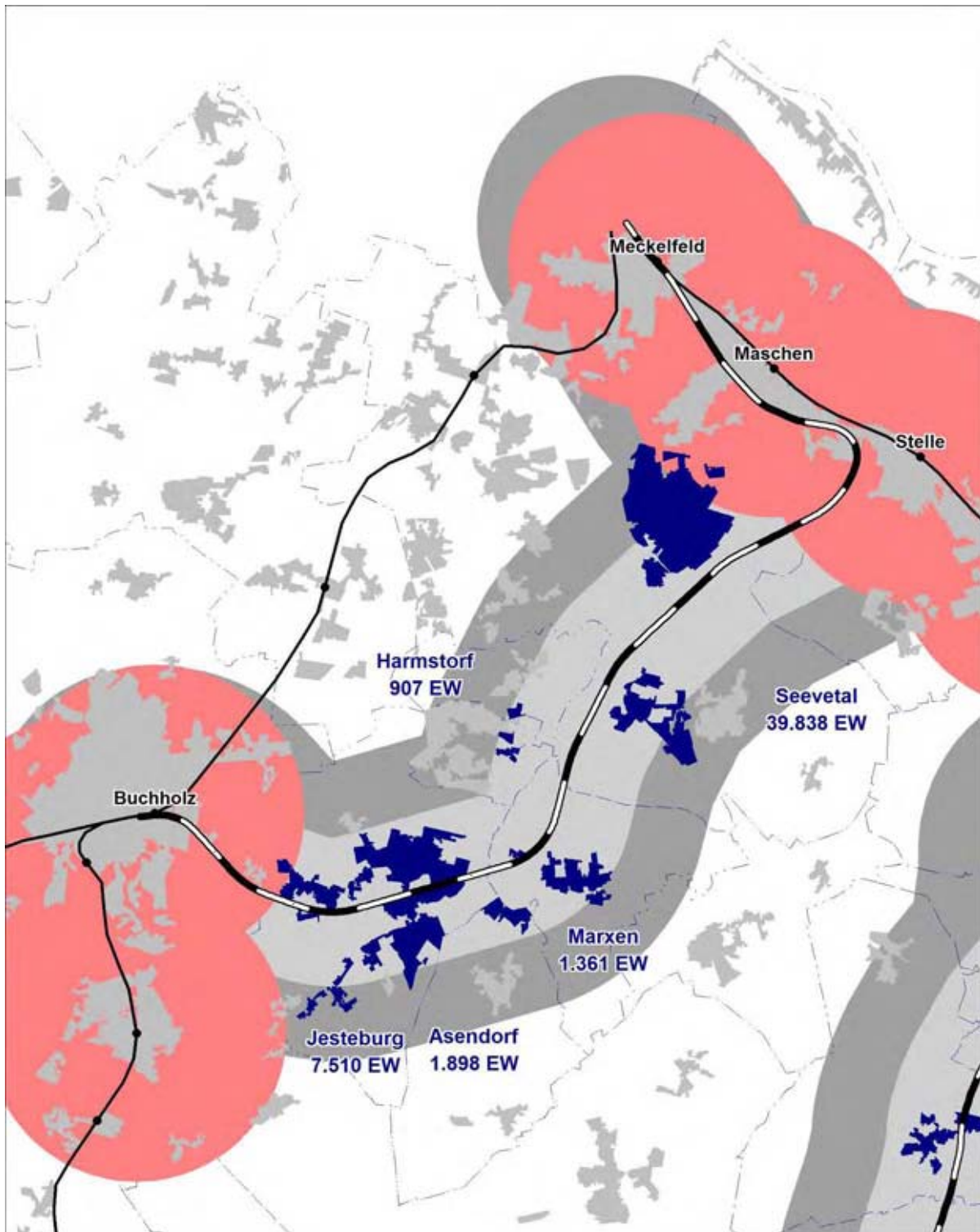
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich.

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



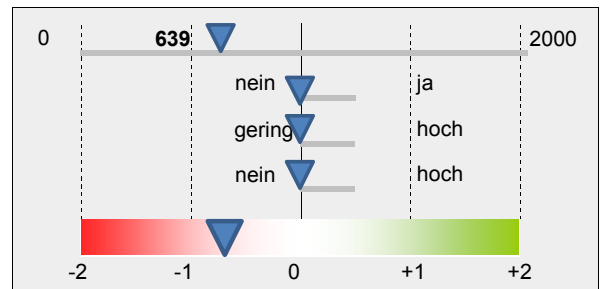
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Appel		1.825	-	59	440
Drestedt		754			71
Hollenstedt		3.385	7942	2.793	3.385
Moisburg		1.745		189	1.745
Regesbostel		1.069	-	262	1.044
Wenzendorf		1.307		219	806
Beckdorf		2.626		1.838	2.387
Sauensiek		2.292	-	208	1.241
(EZB =Einzugsbereich)				5.569	11.120

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 50%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
19	2	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1280	Harsefeld – Hollenstedt	-	17,4
	seit 12.04.2005 stillgelegt, Strecke abgebaut		
			17,4

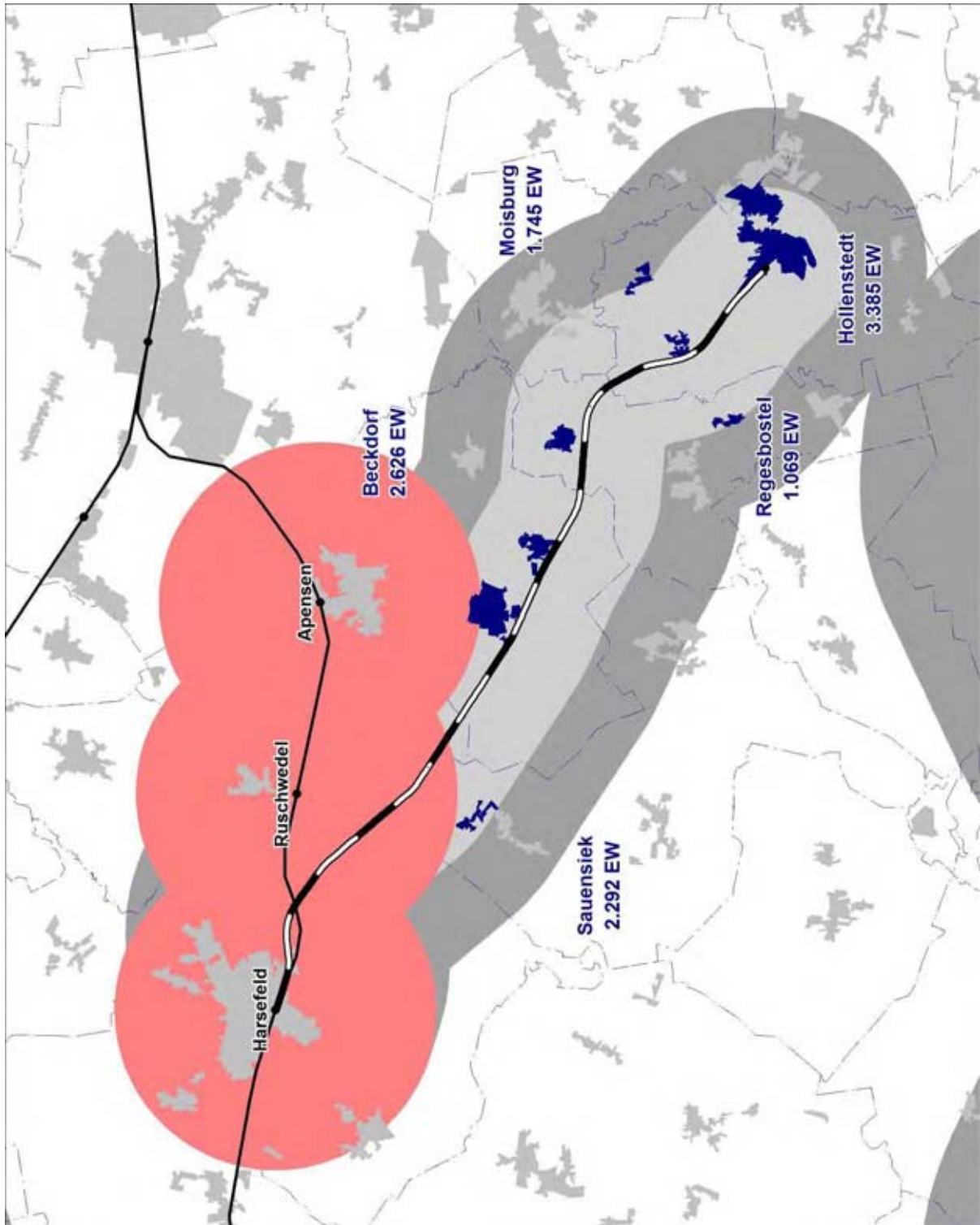
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bad Bederkesa		5.270	30659	3.387	4.624
Drangstedt		1.451	-	1.451	1.451
Langen		18.446	-	10.335	11.015
Schiffdorf		13.716	-	698	698
(EZB =Einzugsbereich)				15.871	17.788

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 89%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
5	1	1	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1311	Bederkesa – Bremerhaven-Speckbüttel	Museum	17,6
	Museumsbahn		
			17,6

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

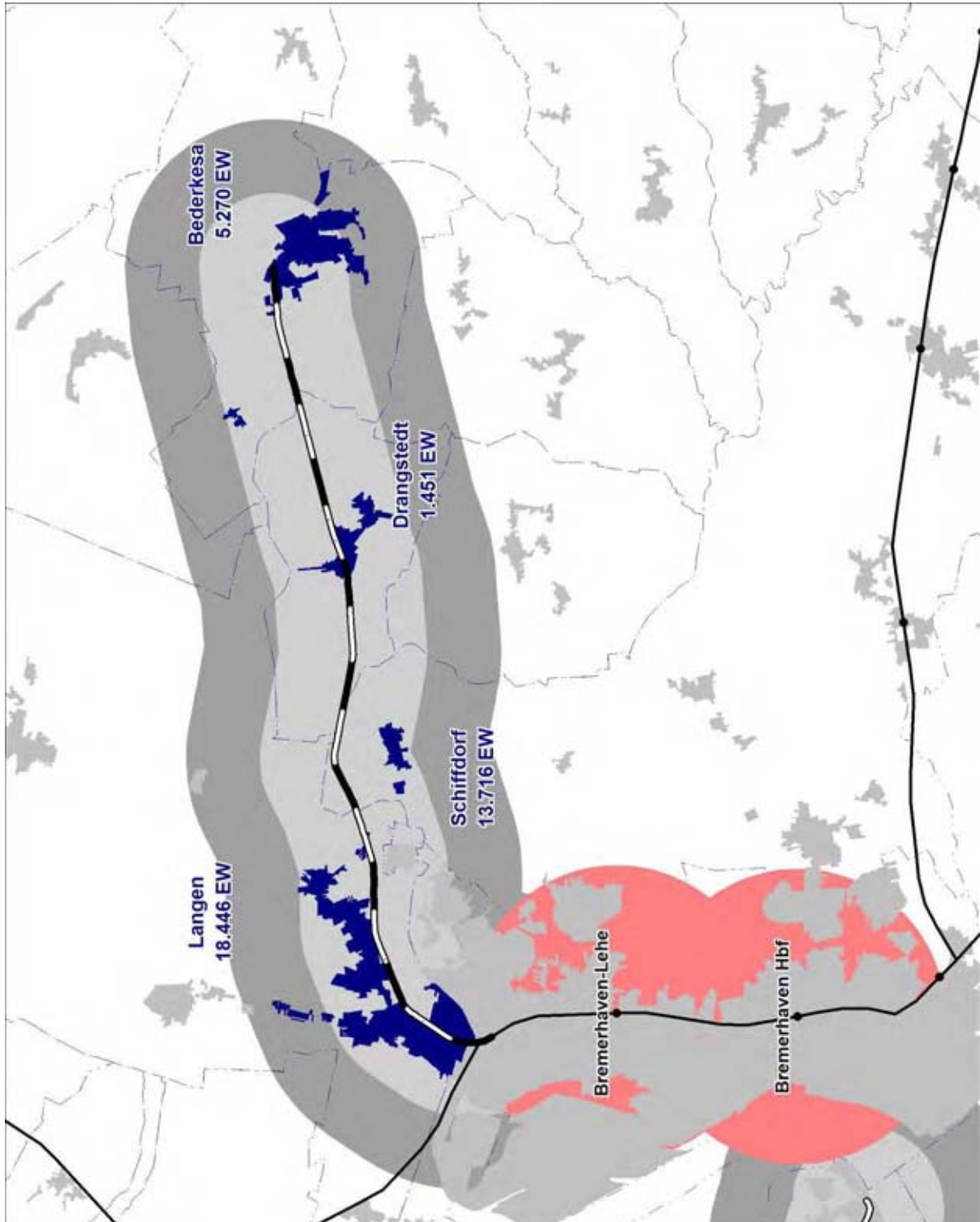
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

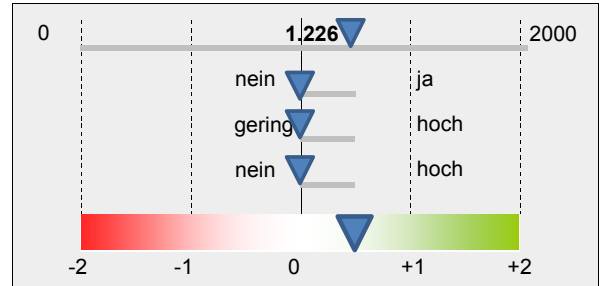


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Nordenham (EZB =Einzugsbereich)	MZ	26.491	24460	6.010	8.095
				6.010	8.095

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 74%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
4			1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1503	Nordenham-Blexen – Friedrich-August-Hütte stillgelegt, teilweise freigestellt	-	3,9
1503	Friedrich-August-Hütte – Nordenham öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DB Netz	2,7
			6,6

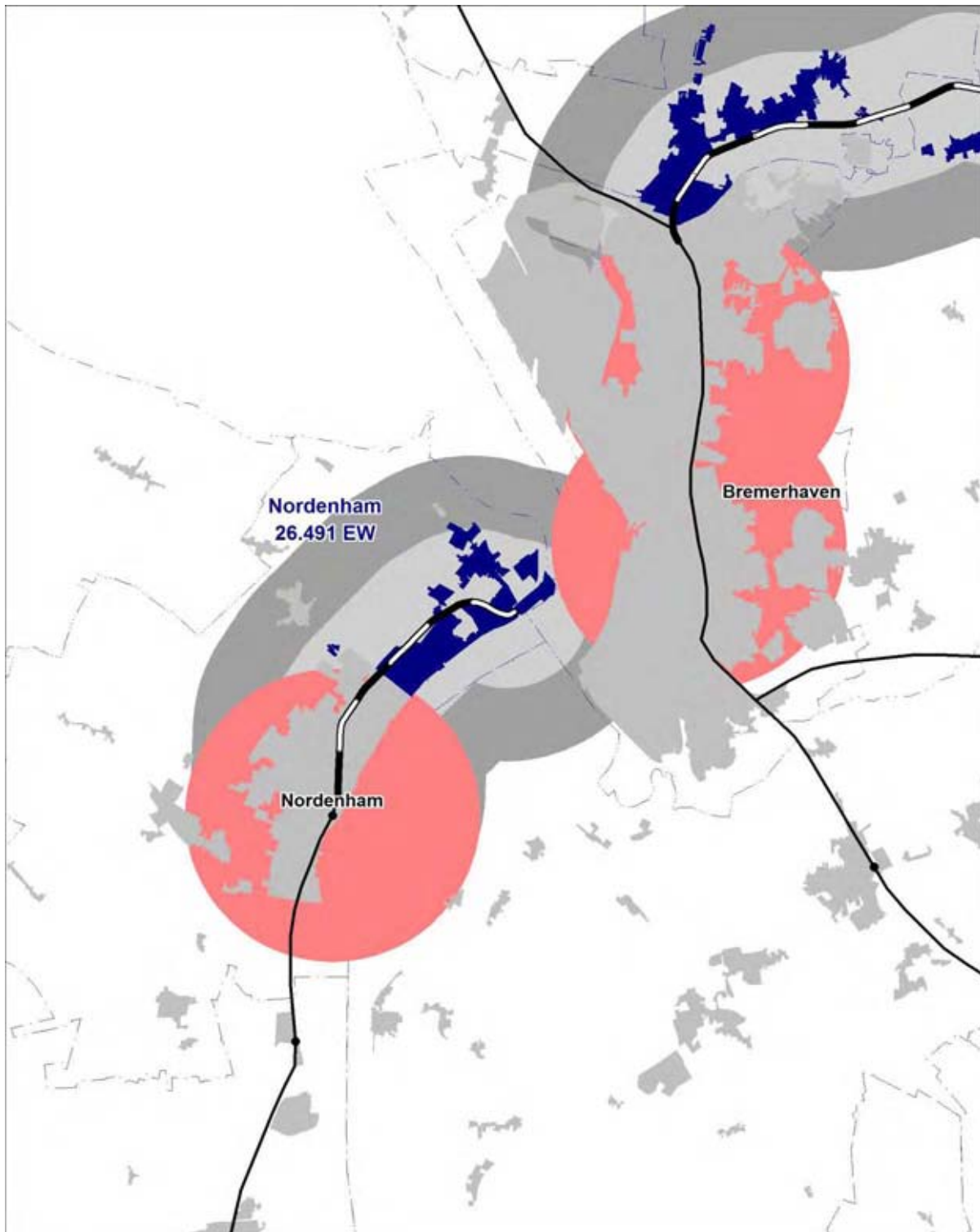
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

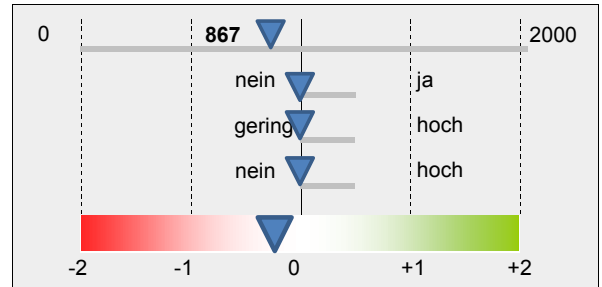
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Apen		11.127	8558	1.394	1.768
Barßel		12.426	5880	6.932	8.542
Friesoythe	MZ	20.948	15151		350
Saterland		13.060	3721	12.491	12.895
Ostrhauderfehn		10.474	5151		717
(EZB =Einzugsbereich)				20.817	24.271

- Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 - + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 86%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
13	3	3	3	1	

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1521	Ocholt – Sedelsberg	EEB	28,0
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			28,0

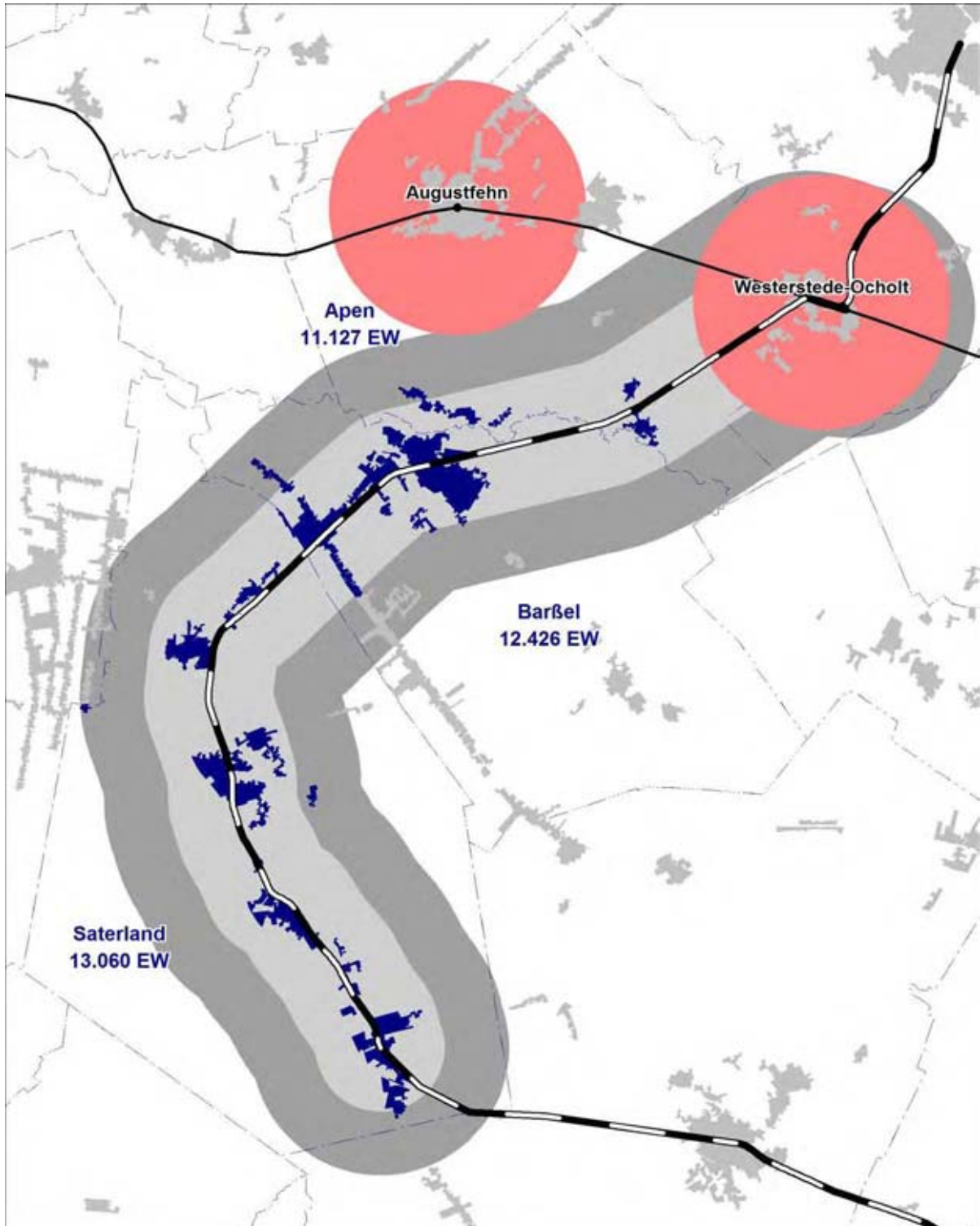
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



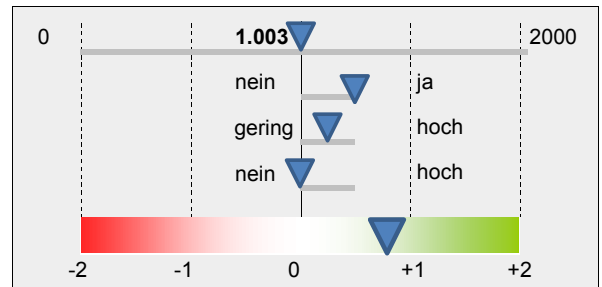
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bösel		7.431	-	4.622	4.981
Cloppenburg	MZ	32.932	34086	712	712
Friesoythe	MZ	20.948	15151	6.452	8.171
Garrel		14.022	28343	9.328	12.527
(EZB =Einzugsbereich)				21.114	26.391

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 80%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
8	1	1	1	1	

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1521	Friesoythe – Cloppenburg	F.E.G.	26,3
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			26,3

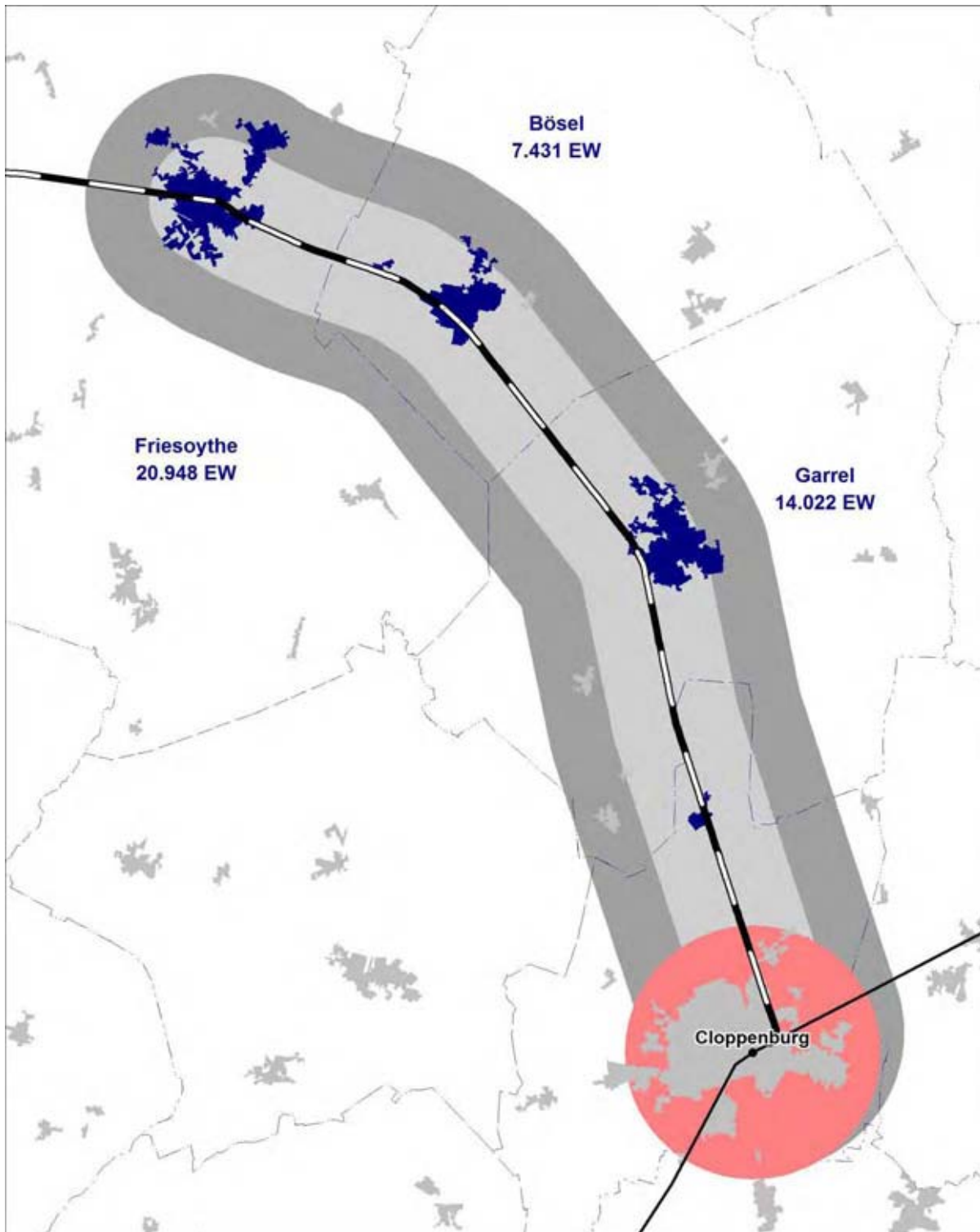
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



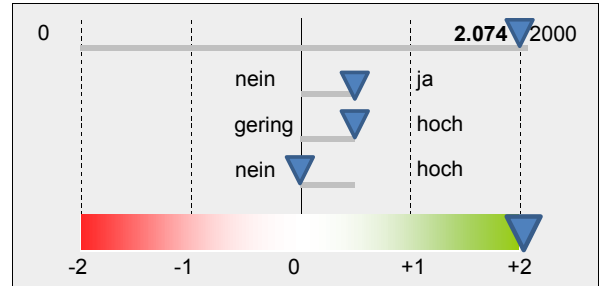
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Westerstede (EZB =Einzugsbereich)	MZ	21.941	34953	10.305	14.101
				10.305	14.101

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 73%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
8				1	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1534	Westerstede – Ocholt seit 01.04.2004 stillgelegt, Draisinenstrecke	Kommune	6,8
			6,8

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

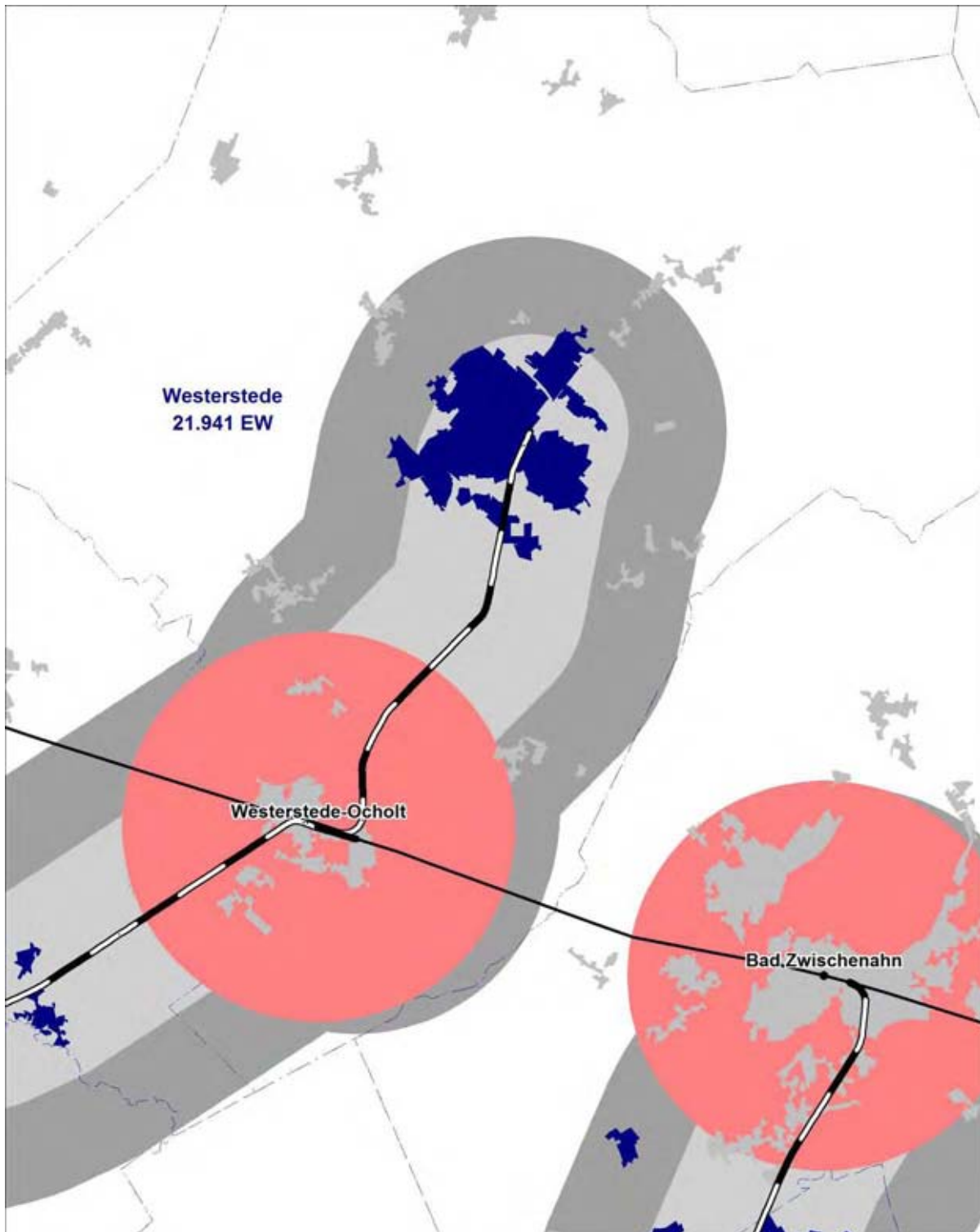
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz. Linienverlängerung der Regio-S-Bahn ist denkbar, aber wegen Elektrifizierung und Kopfmachen im Verknüpfungsbahnhof mit erheblichem Aufwand verbunden. Aus diesem Grund trifft Ausschlusskriterium zu.

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



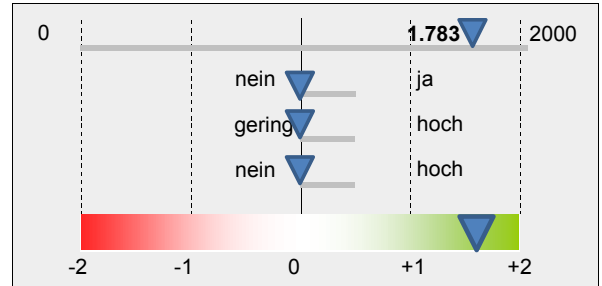
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Wilhelmshaven	OZ	77.451		4.614	15.897
Schortens		20.416	4997	1.289	2.827
(EZB =Einzugsbereich)				5.903	18.724

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 32%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
8	2	3			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1552	Wilhelmshaven – Wilhelmshaven-Nord	DB Netz	10,5
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		10,5

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Ja

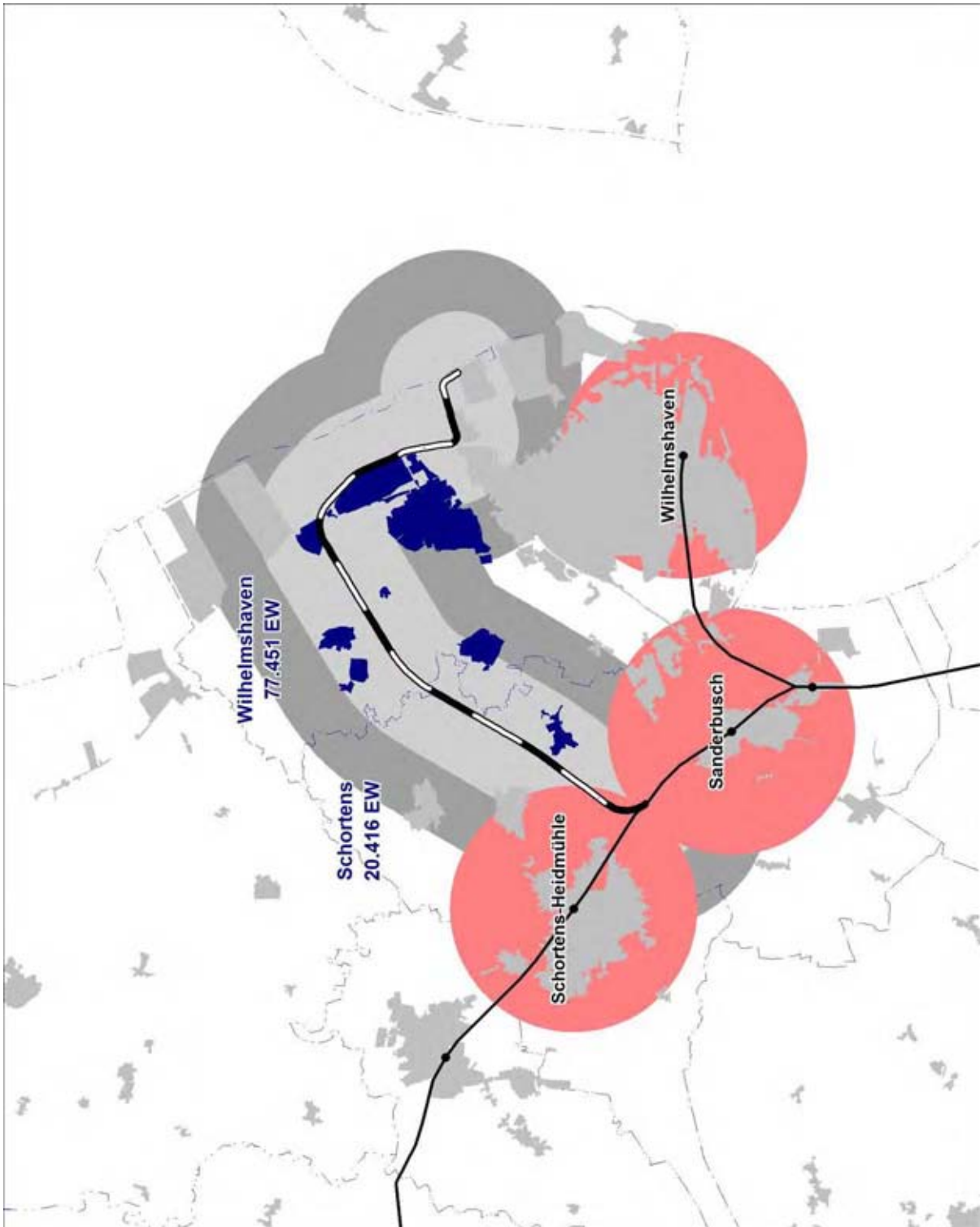
kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential nicht "gering"/"sehr gering" aber mindestens drei Ausschlusskriterien zutreffen

Lageplan

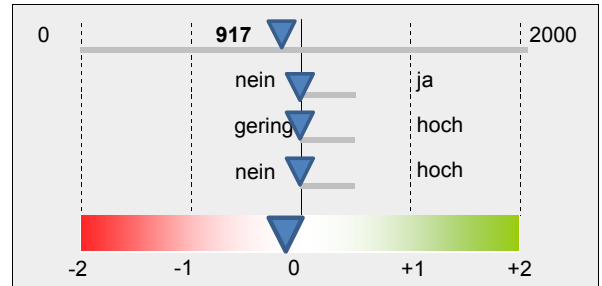


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Emstek		11.371	6969		149
Vechta	MZ	30.319	31818	4.665	5.665
Visbek		9.267	10365		422
(EZB =Einzugsbereich)				4.665	6.235

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 75%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
7	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1561	Vechta – Langförden (– Schneiderkrug)	-	6,8
	seit 29.05.1994 stillgelegt, Strecke abgebaut		
			6,8

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

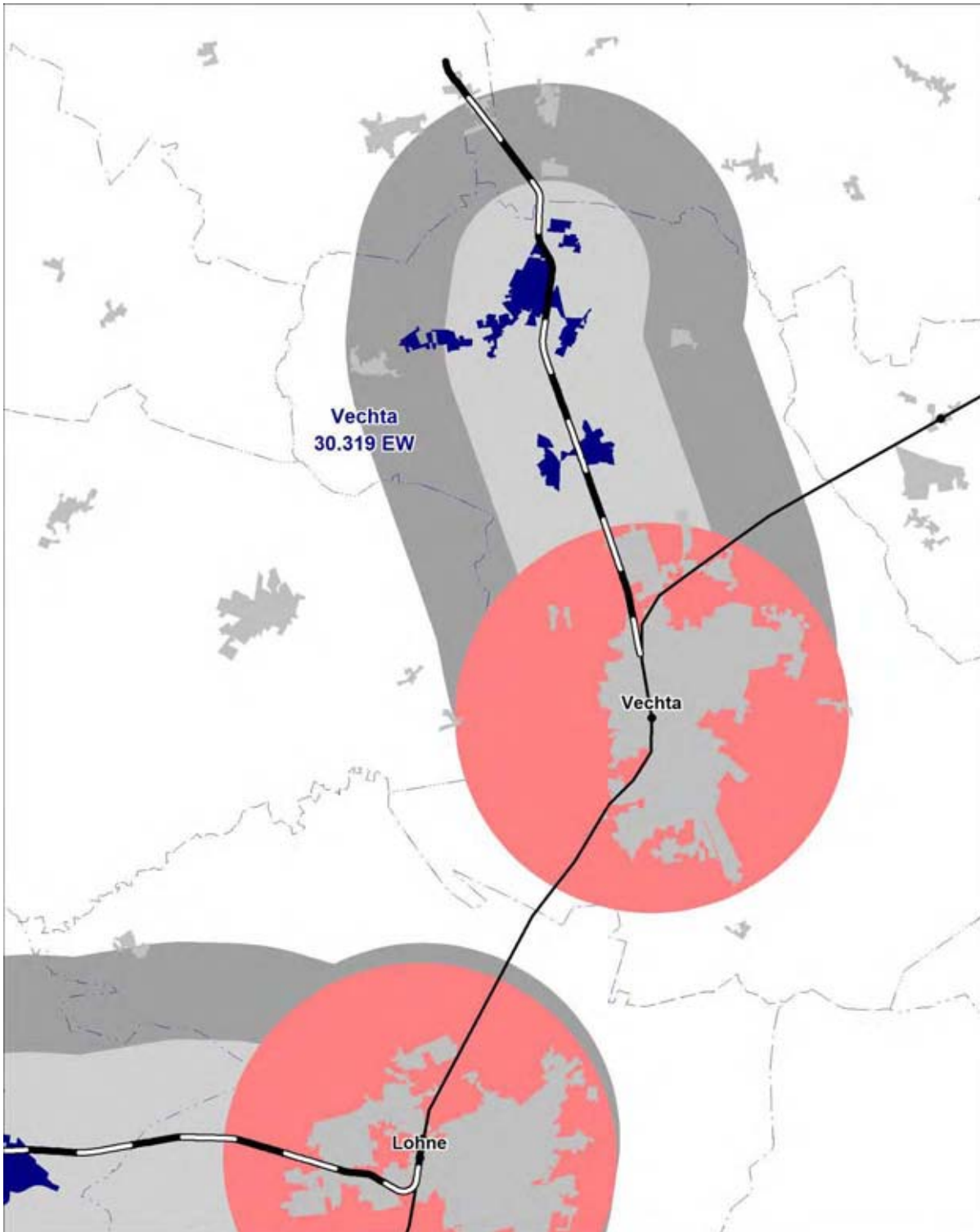
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



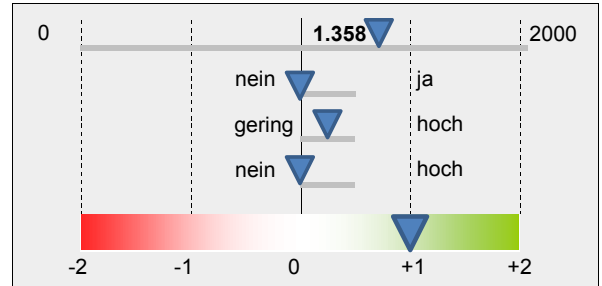
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Damme		16.271	20705	7.420	10.036
Holdorf		6.538	-		15
(EZB =Einzugsbereich)				7.420	10.051

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 74%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
7	1		1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1562	Holdorf – Damme	-	7,4
seit 01.01.1996 stillgelegt, Strecke abgebaut			
			7,4

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

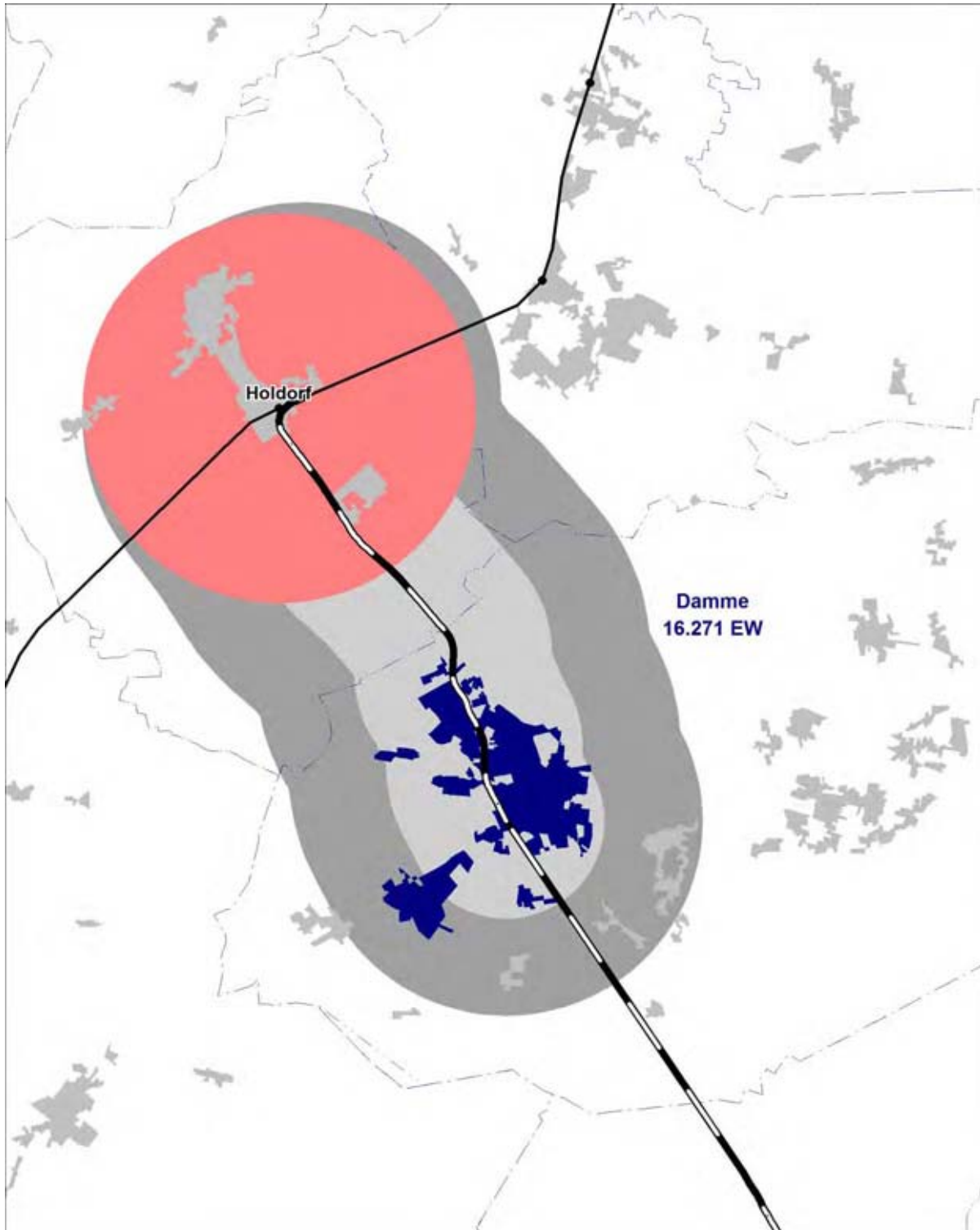
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential nicht "gering"/"sehr gering" aber mindestens drei Ausschlusskriterien zutreffen

Lageplan



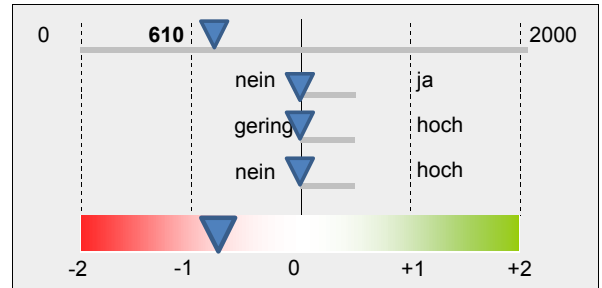
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Delmenhorst	MZ	73.322		1.328	2.159
Berne		7.014	-		10
Lemwerder		6.986	-	5.697	6.742
(EZB =Einzugsbereich)				7.024	8.910

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 79%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
10		1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1563	Lemwerder – Hasbergen Status seit 13.04.1999 Anschlussbahn, Strecke gesperrt und teilweise demontiert	-	11,1
1563	Hasbergen – Delmenhorst Anschlussbahn ohne regelmäßigen Verkehr	DHE	3,5
			14,6

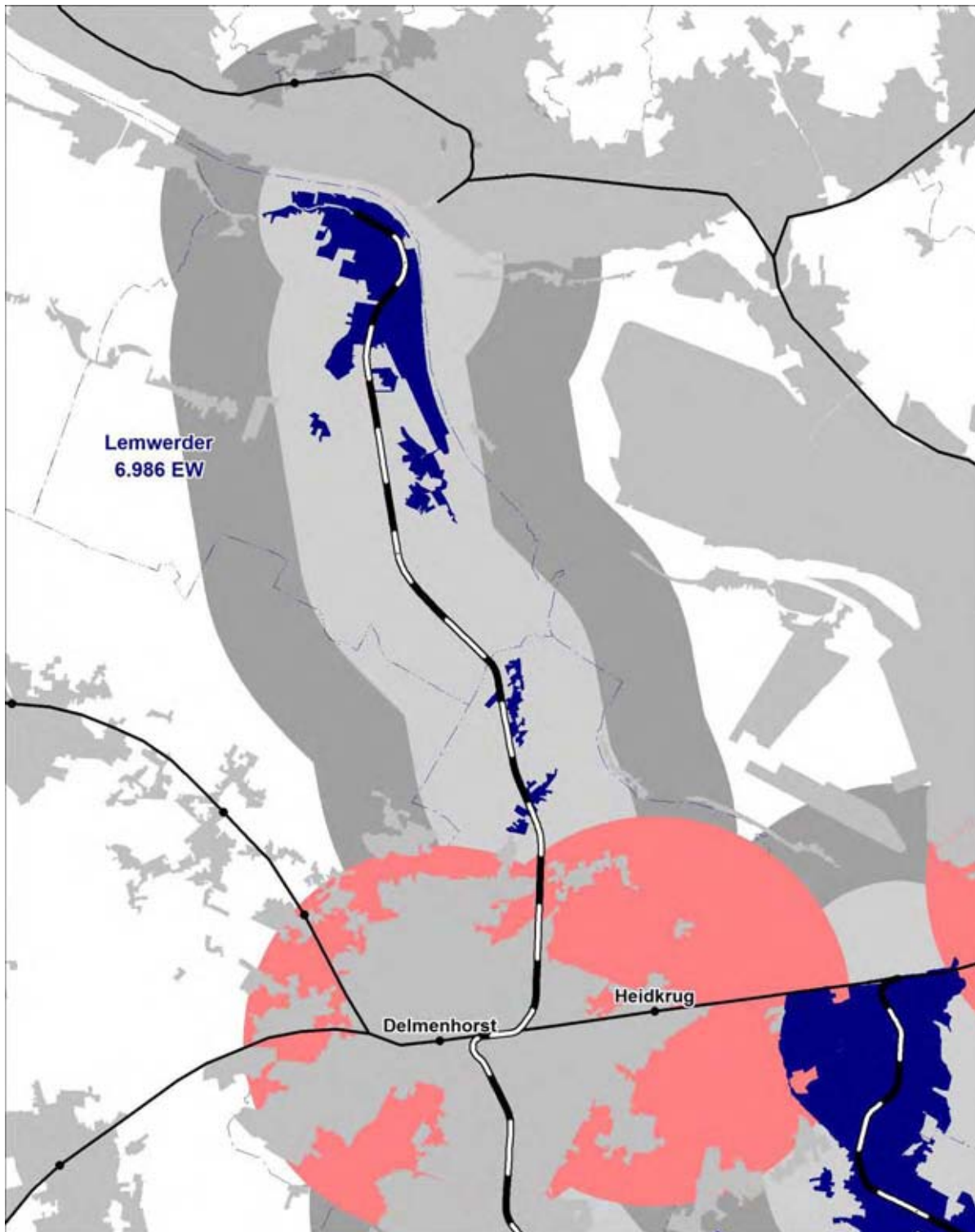
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



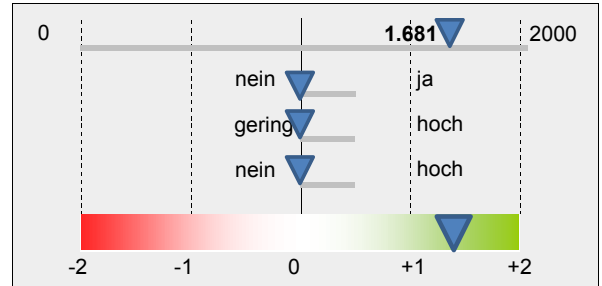
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dinklage		12.604	22978	10.969	12.120
Lohne (Oldenburg)	MZ	24.819	8467		1.163
(EZB =Einzugsbereich)				10.969	13.283

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 83%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
3				1	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1564	Lohne – Dinklage	-	7,9
	seit 2002 stillgelegt, Strecke abgebaut		
			7,9

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

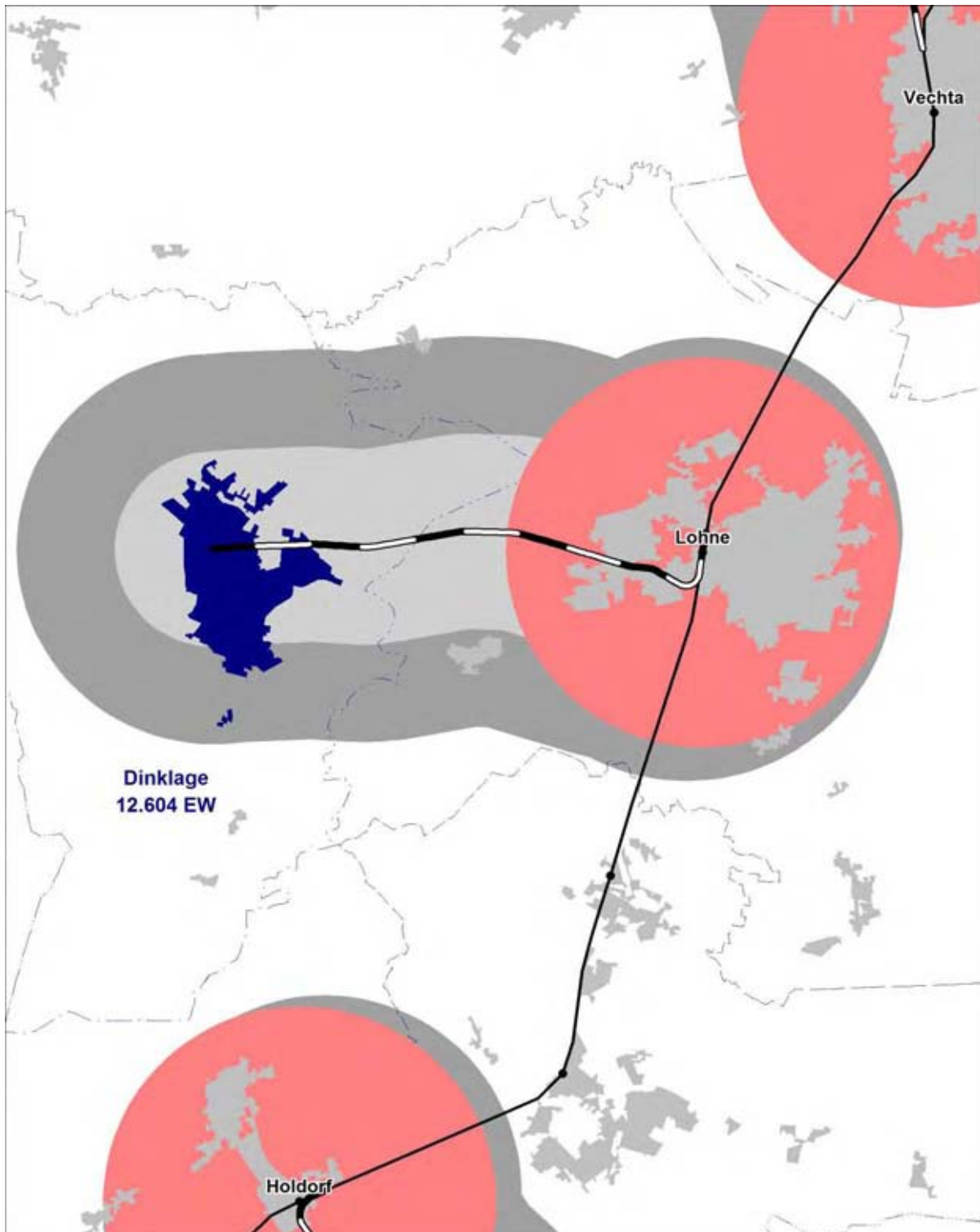
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Strecke sehr kurz (< 8 km) und nur im "Pendelverkehr" zu bedienen

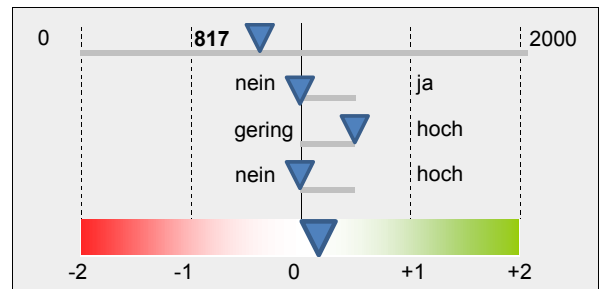
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Berumbur		2.575		683	2.306
Großheide		8.509	-	330	1.968
Hage		6.062	-	5.170	6.031
Hagermarsch		421	-		20
Lütetsburg		743		71	71
Norden	MZ	25.102	131399		262
Dornum		4.512	31484	2.084	2.738
(EZB =Einzugsbereich)				8.338	13.397

- Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 - + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 62%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
17	1	1	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1570	Norden - Dornum	Museum	16,4
	Museumseisenbahn		
			16,4

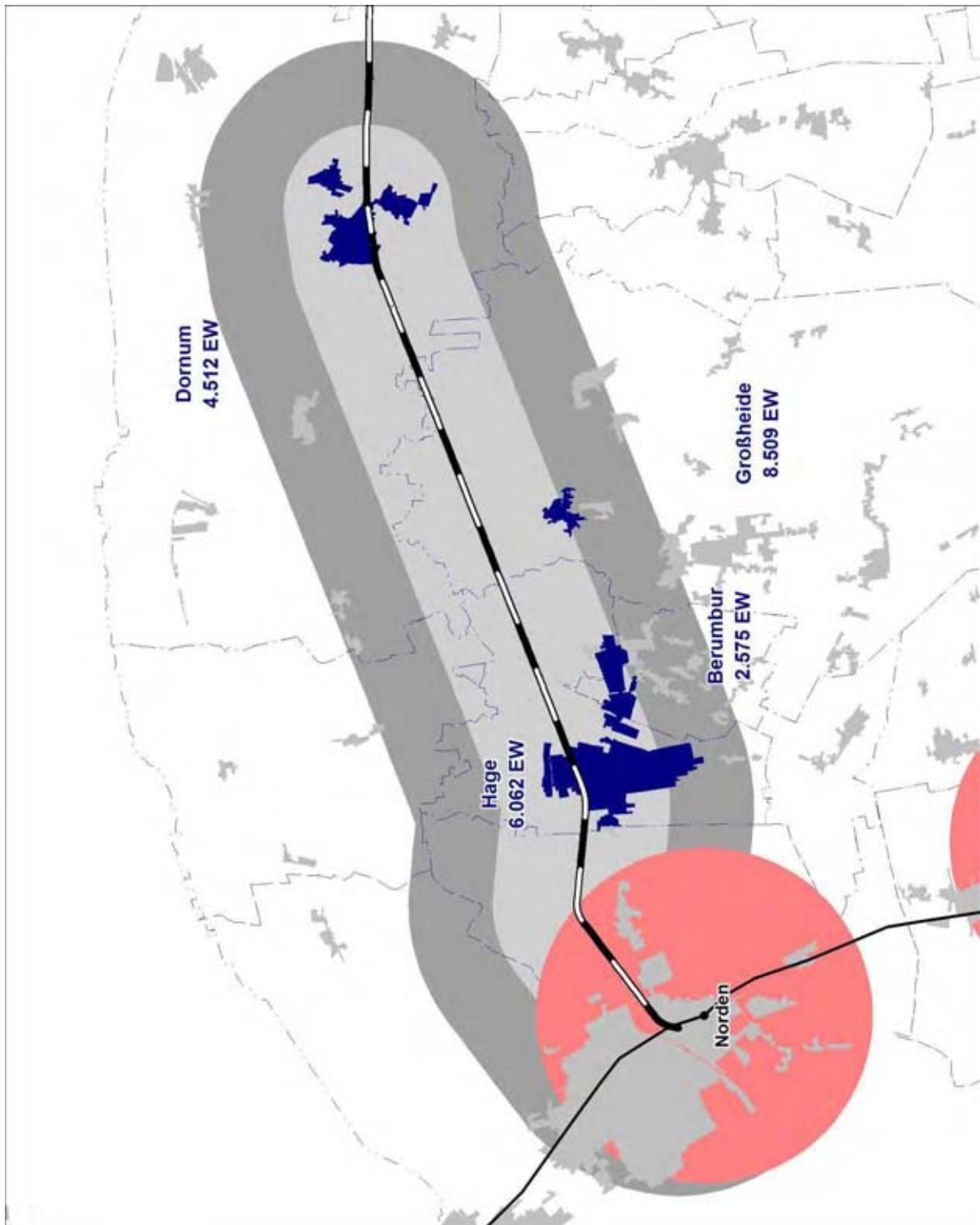
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

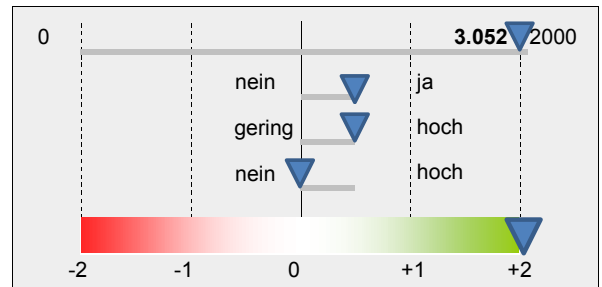
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Aurich	MZ	40.699	48231	14.094	24.613
Ihlow		12.164	-		408
Südbrookmerland		18.593	8296	10.855	15.234
Upgant-Schott		3.762	-		34
(EZB =Einzugsbereich)				24.949	40.289

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 + Strukturelle Bedeutung
 + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 + Überregionale Verbindungsfunktion
= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 62%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
27	1	1	1		1

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
1573	Aurich – Abelitz	EAE	13,2
	Anschlussbahn mit regelmäßigen Verkehr		
			13,2

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

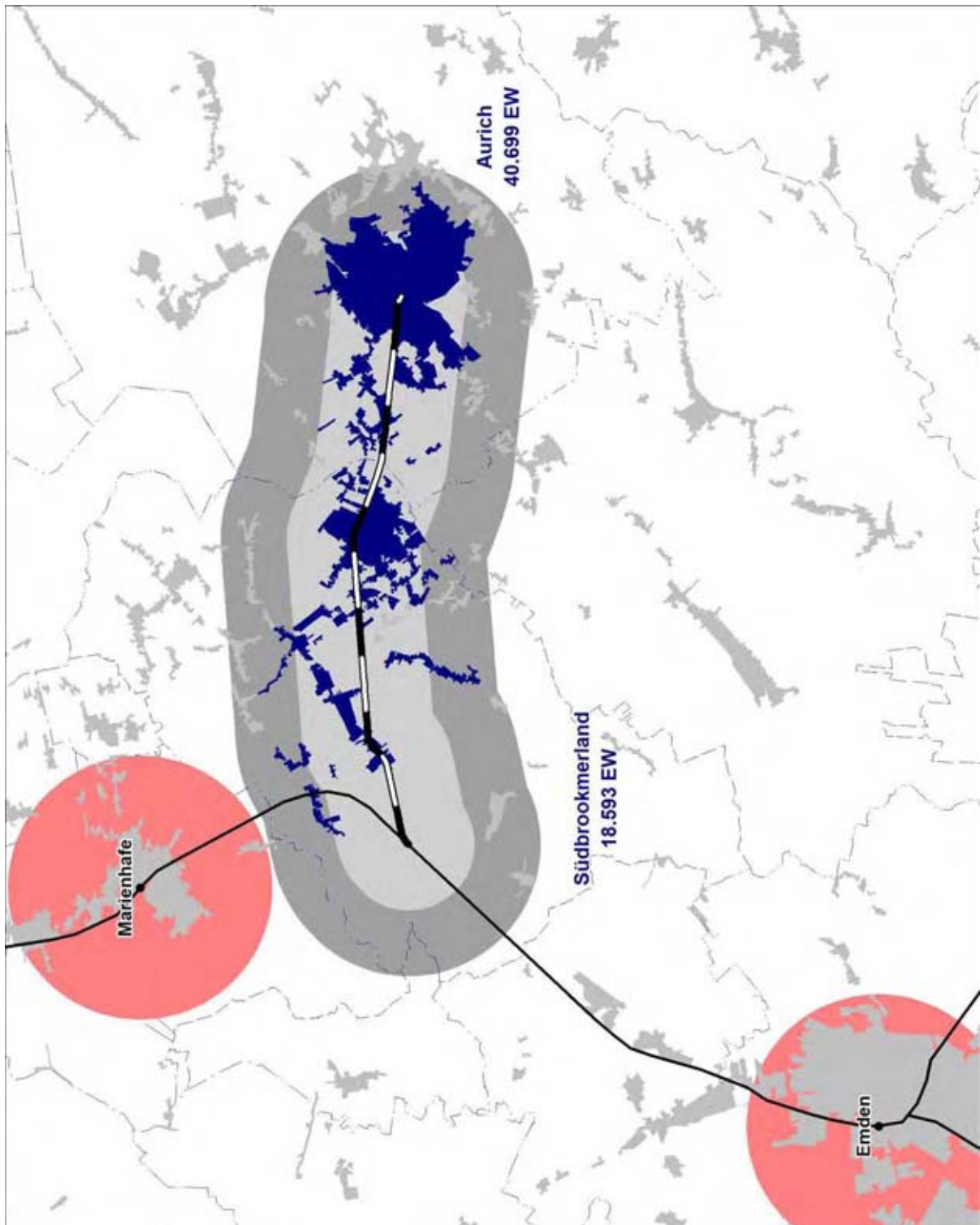
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

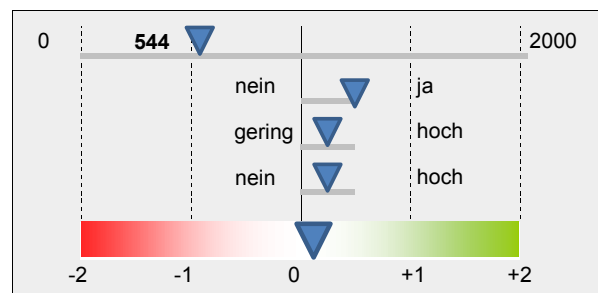


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Ahausen		1.824			74
Bötersen		1.062		948	1.062
Bremervörde	MZ	18.808	19169	1.437	1.673
Deinstedt		669			324
Elsdorf		2.045	-	788	978
Gyhum		2.283	4447	782	1.394
Rotenburg (Wümme)	MZ	21.106	33152	2.401	4.226
Seedorf		1.038	-	1.038	1.038
Selsingen		3.522	-	2.719	3.507
Zeven	MZ	13.528	21486	10.832	13.078
(EZB =Einzugsbereich)				20.944	27.353

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 77%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
31	4	1	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
1711	Rotenburg – Bremervörde	evb	50,3
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			50,3

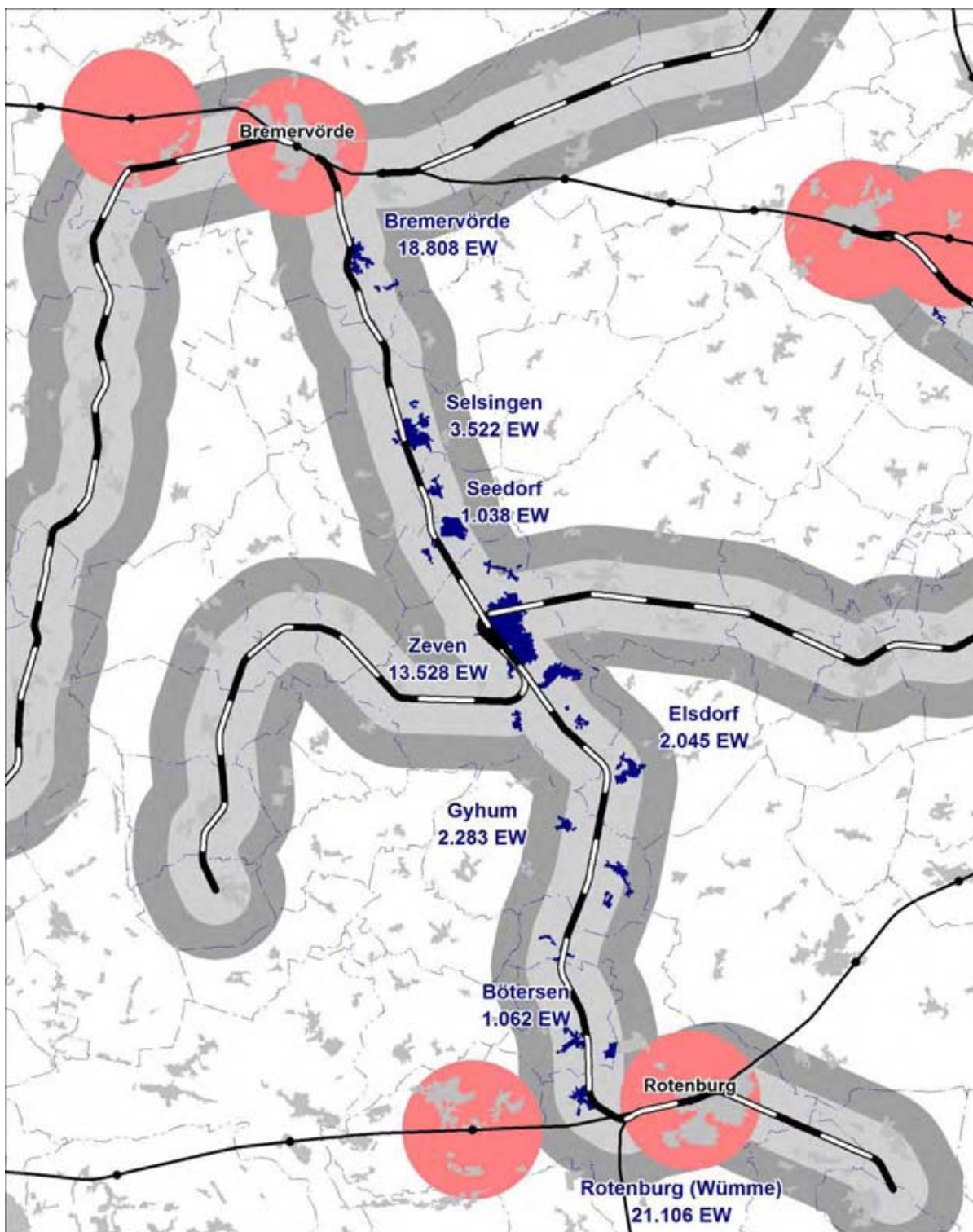
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

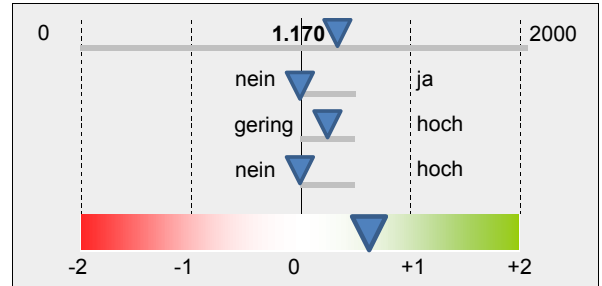


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bomlitz		7.061	9237	5.841	6.518
Walsrode	MZ	23.405	58224	50	505
(EZB =Einzugsbereich)				5.891	7.023

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 84%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
13	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1711	Walsrode – Bomlitz	VWE	6,0
	Anschlussbahn ohne regelmäßigen Verkehr		
			6,0

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

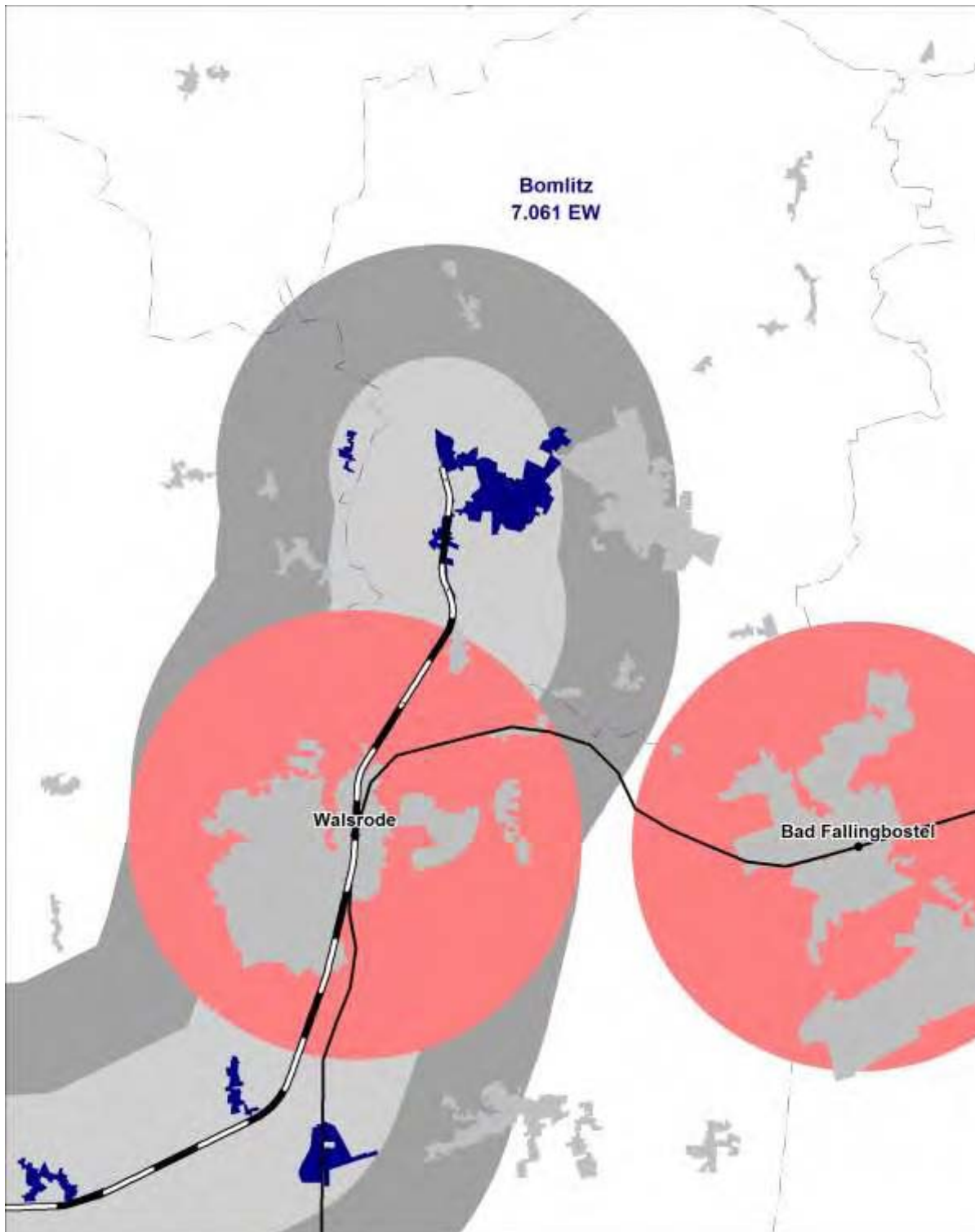
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential nicht "gering"/"sehr gering" aber mindestens drei Ausschlusskriterien zutreffen

Lageplan



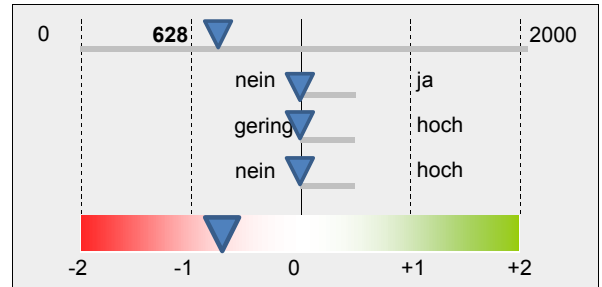
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bothel		2.489	-	892	2.489
Brockel		1.342	-	1.139	1.342
Hemsbünde		1.151	-	778	1.151
Rotenburg (Wümme)	MZ	21.106	33152	24	257
Scheeßel		13.058	-		660
(EZB =Einzugsbereich)				2.832	5.899

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 48%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
8	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1711	Rotenburg – Brockel	-	9,4
			9,4

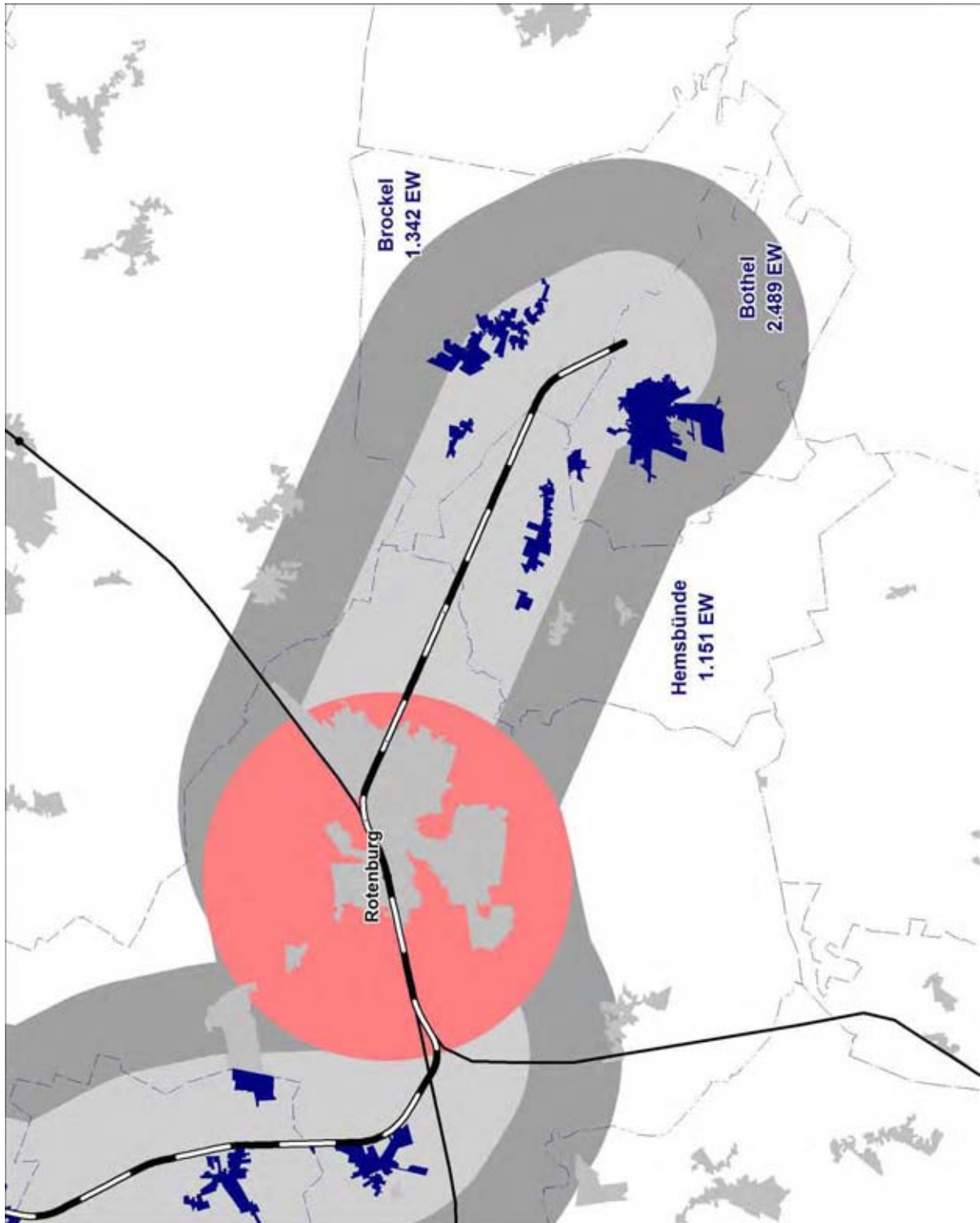
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



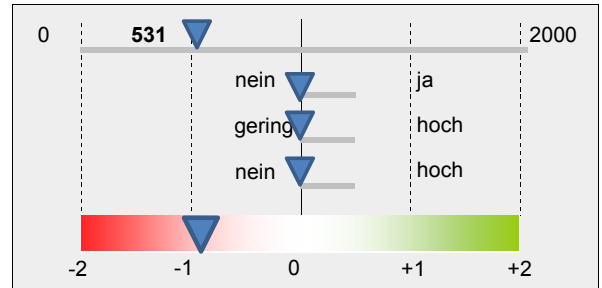
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Diepenau		4.073	-	2.333	2.569
Uchte		5.414	-	4.033	4.526
Warmssen		3.415	-	2.497	2.999
(EZB =Einzugsbereich)				8.863	10.095

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 88%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
10	2	1			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1743	Rahden – Uchte	RSE	25,2
	Museumsbahn		
			25,2

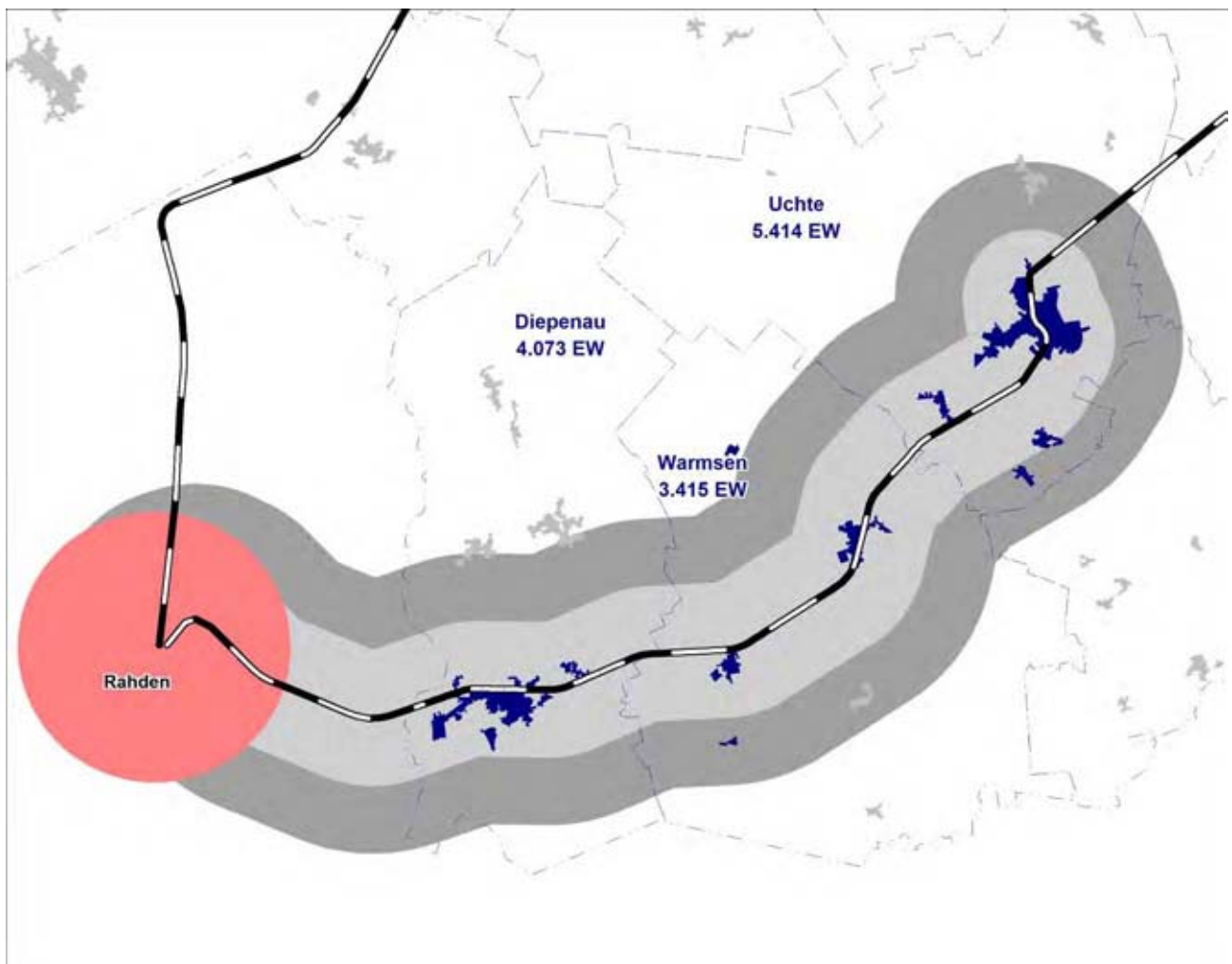
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

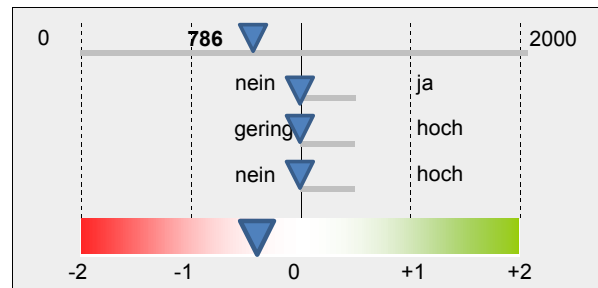


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Balge		1.832	-	13	335
Binnen		1.007		919	919
Drakenburg		1.740	-		709
Estorf		1.696	-		1.543
Liebenau		3.599	851	2.435	3.599
Marklohe		4.494		4.212	4.494
Nienburg (Weser)	MZ	30.875	26234	304	1.739
Steyerberg		5.341	-	2.920	3.716
Stolzenau		7.476	3840		228
(EZB =Einzugsbereich)				10.803	17.283

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 63%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	5.000 - 10.000	>20.000
1.999	4.999	9.999	19.999
15	1	3	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1743	Steyerberg – Liebenau seit 01.01.1996 stillgelegt, teilweise freigestellt	-	7,2
1743	Liebenau – Nienburg öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DB Netz	14,8
			22,0

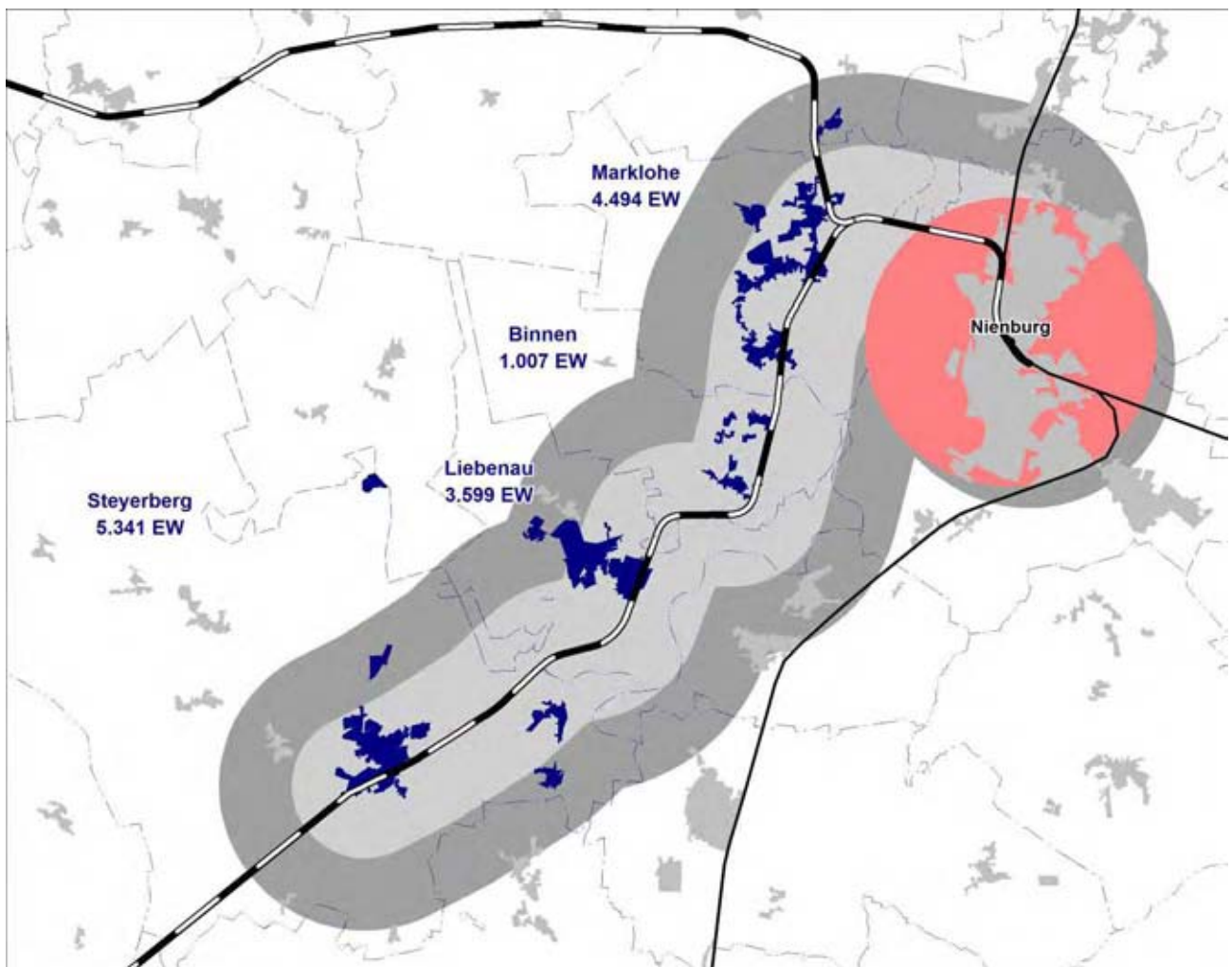
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

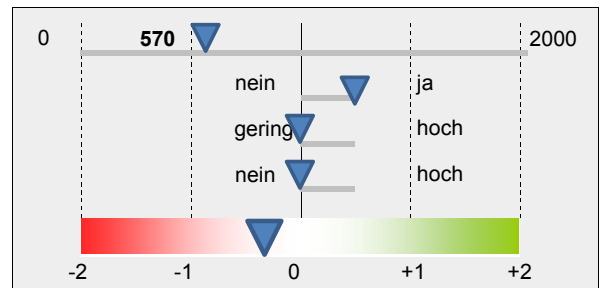


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Barver		1.041		991	1.041
Dickel		475			99
Freistatt		569		440	440
Hemsloh		550		550	550
Rehden		1.826	-	1.826	1.826
Sulingen	MZ	12.521	4499	10.269	11.668
Varrel		1.657			694
Wehrbleck		749	-	749	749
Wetschen		1.699		1.507	1.507
(EZB =Einzugsbereich)				16.333	18.574

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 88%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
19	3		1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1744	Diepholz - Sulingen	DB Netz	32,6
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			32,6

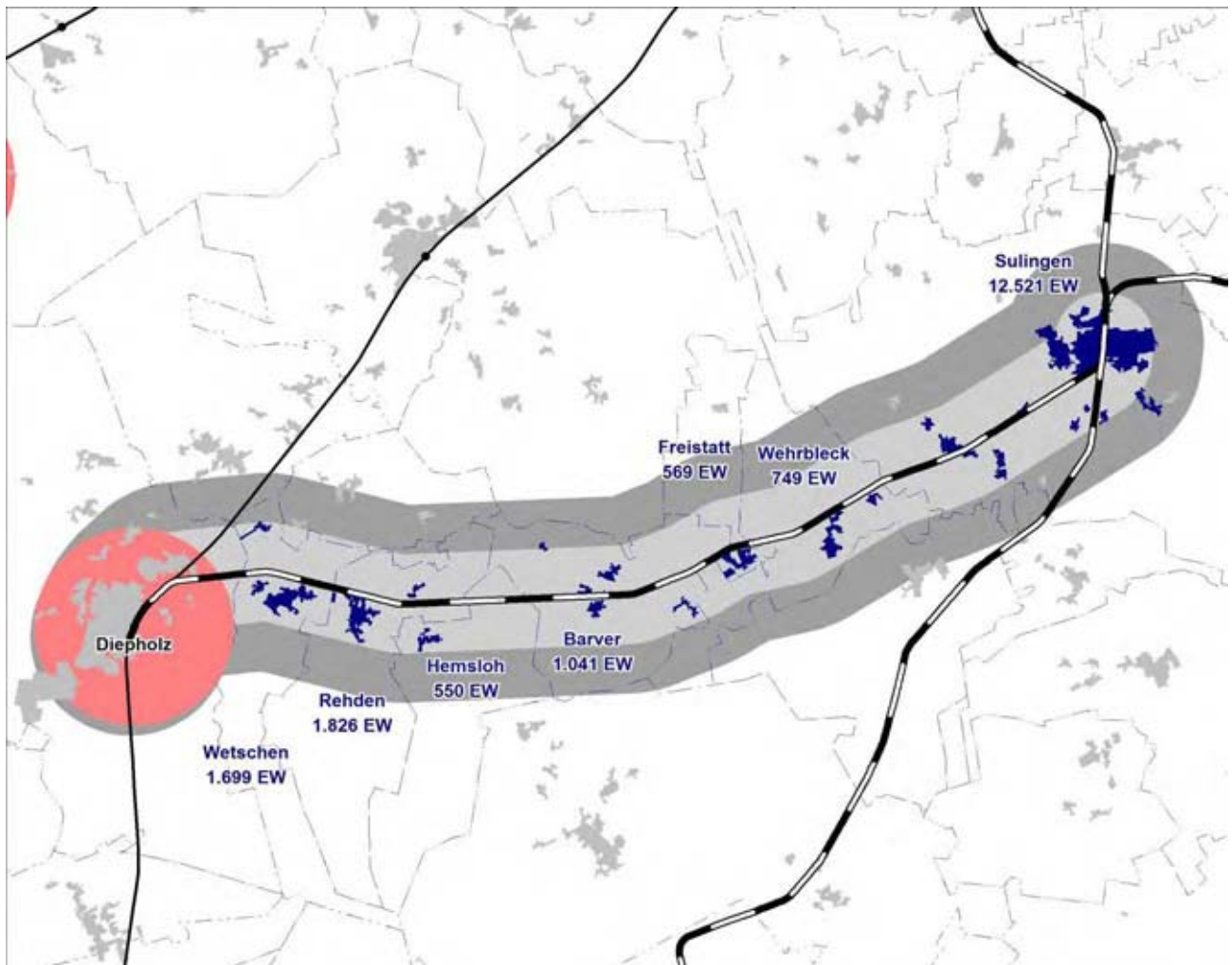
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

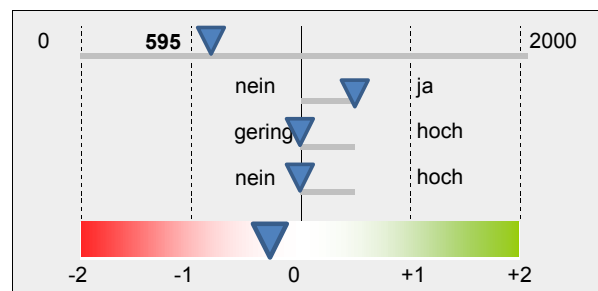


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Borstel		1.299			1.111
Maasen		479		479	479
Mellinghausen		1.066	-	669	912
Schwaförden		1.529	-		26
Siedenburg		1.278	-	1.171	1.278
Staffhorst		549		351	351
Sulingen	MZ	12.521	4499	4.887	9.202
Balge		1.832	-	719	977
Marklohe		4.494		2.201	3.901
Wietzen		2.174		2.063	2.174
(EZB =Einzugsbereich)				12.541	20.412

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 61%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
24	1	2	1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1744	Sulingen - Nienburg	-	34,3
seit 30.12.1997 stillgelegt (Sulingen - Lohe)			
			34,3

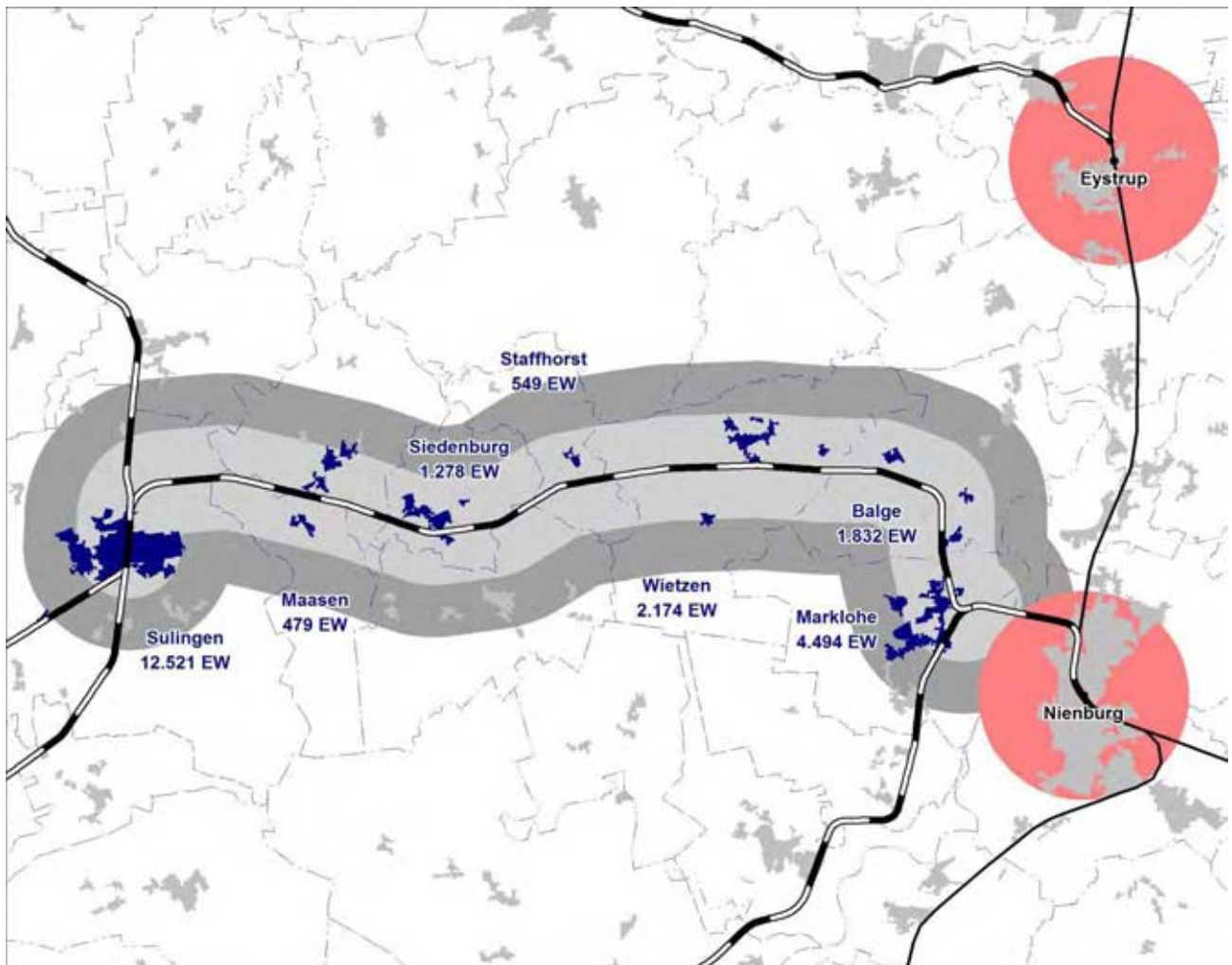
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

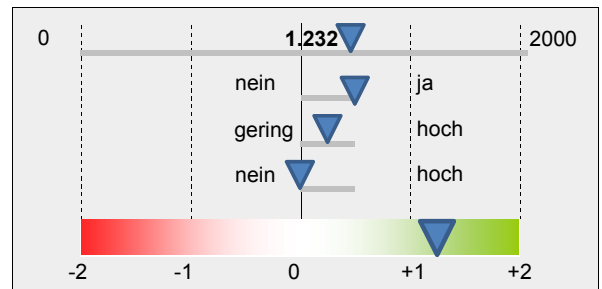


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bilshausen		2.354	-	1.861	2.097
Duderstadt	MZ	21.262	35683	11.588	15.447
Gieboldehausen		4.119	-	4.085	4.119
Obernfeld		982	-	982	982
Rollshausen		881	-	562	881
Seeburg		1.622	-		525
Wollershausen		469			323
Katlenburg-Lindau		7.317	-		1.008
(EZB =Einzugsbereich)				19.078	25.382

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 75%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
12	3	2	1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1811	Wulften – Duderstadt	-	20,6
seit 01.03.1996 stillgelegt, teilweise freigestellt			20,6

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

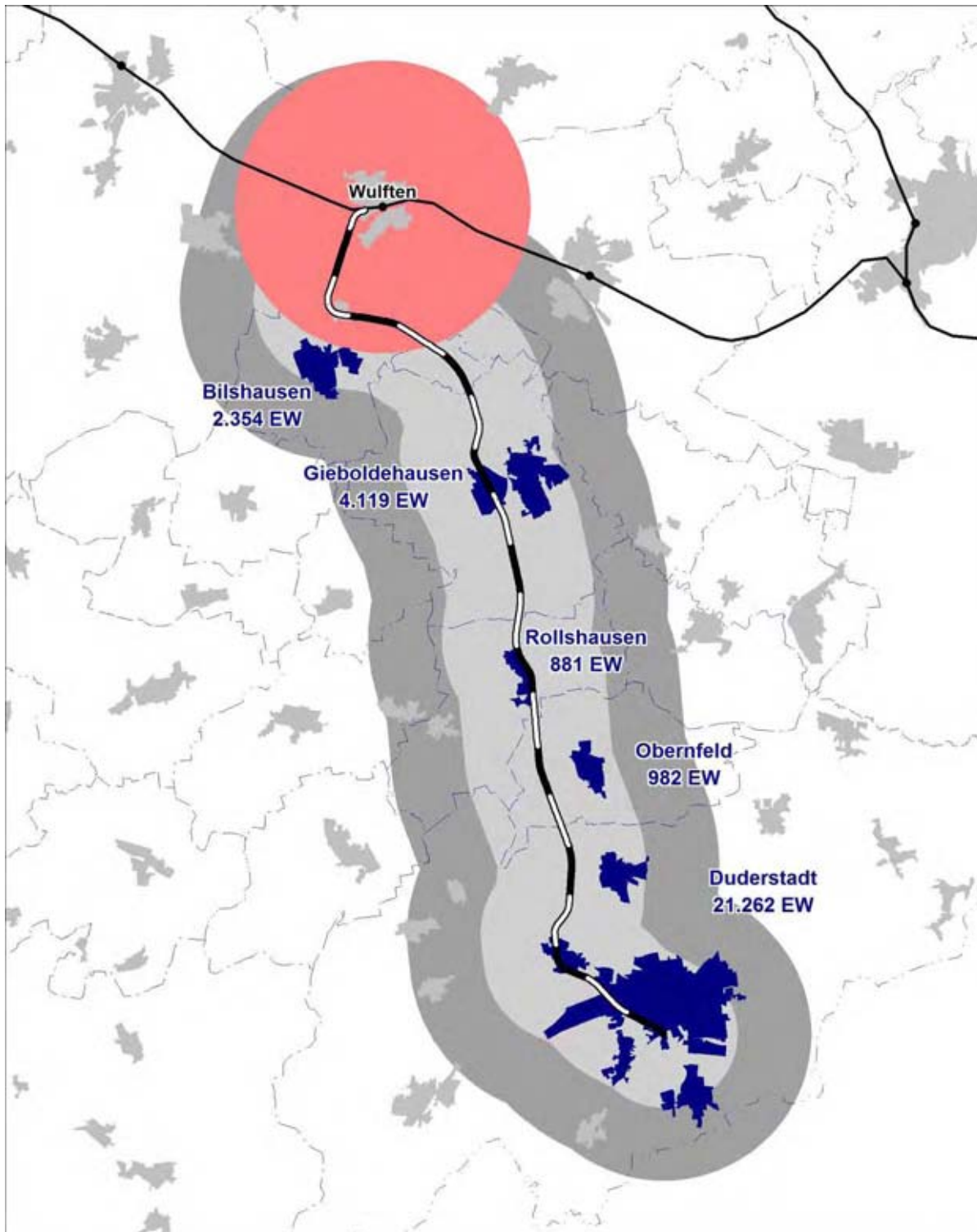
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof an eine Direktverbindung zum wichtigen Ziel Göttingen möglich.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential nicht "gering"/"sehr gering" aber mindestens drei Ausschlusskriterien zutreffen

Lageplan



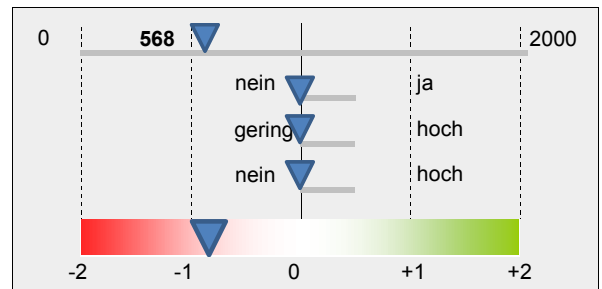
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Salzhemmendorf		9.664	7907	4.460	4.779
Coppengrave		677	-		276
Duingen		2.929		2.639	2.639
Hoyershausen		485			78
Marienhagen		783		85	783
Weenzen		403		403	403
Halle		1.617	-		69
(EZB =Einzugsbereich)				7.588	9.029

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 84%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
10	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1820	Voldagsen – Salzhemmendorf Anschlussbahn ohne regelmäßigen Verkehr	Rheinkalk	4,7
1820	Salzhemmendorf – Duingen Anschlussbahn ohne Verkehr, Betrieb eingestellt	-	11,2
			15,9

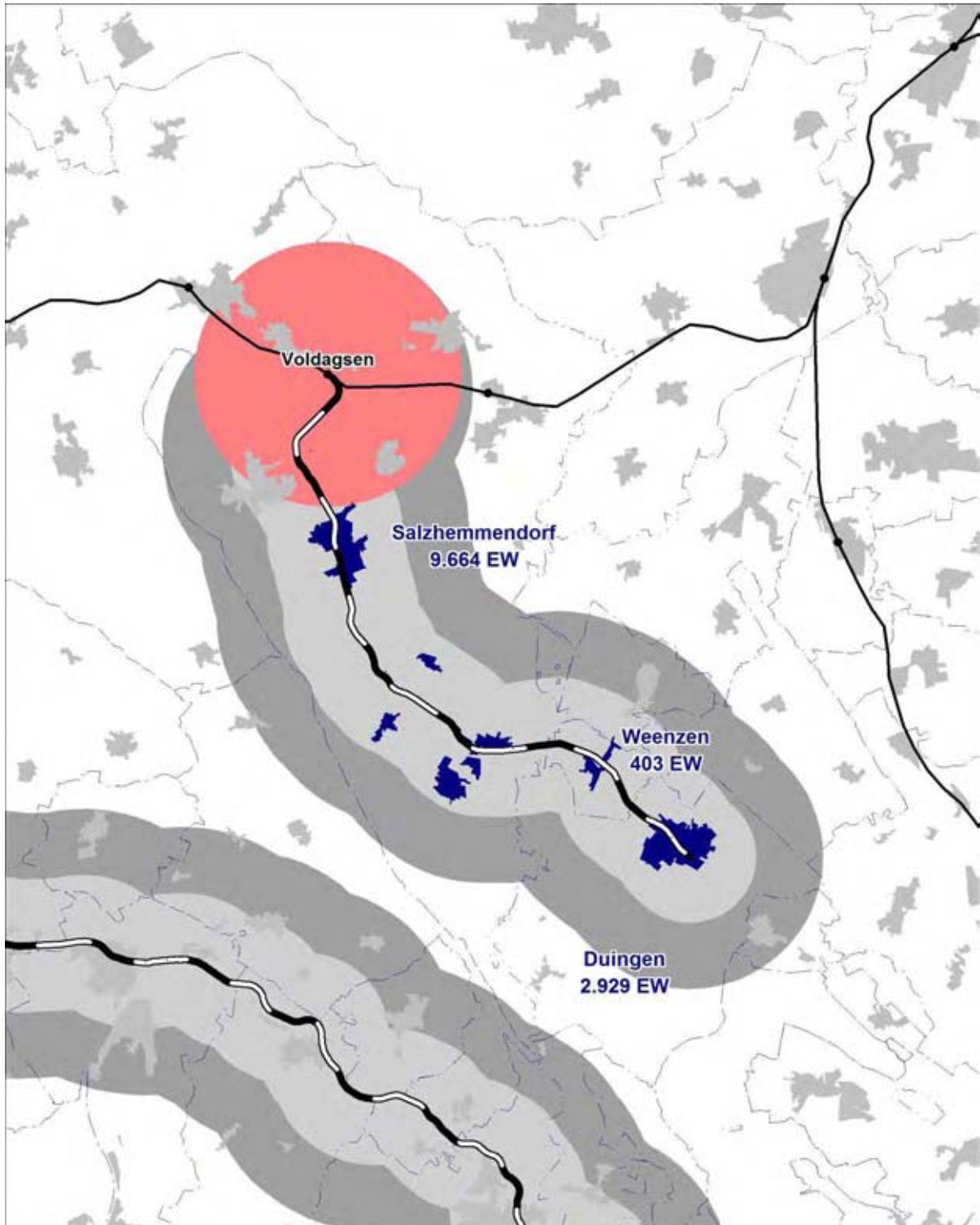
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



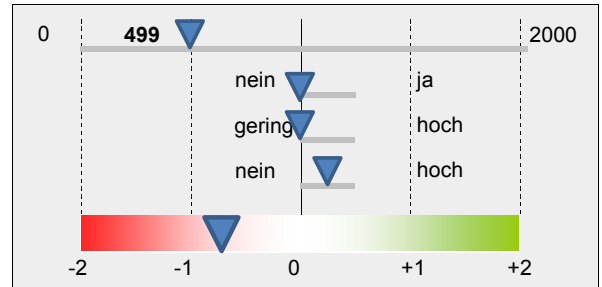
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Hahausen		822	-		614
Seesen	MZ	19.883	25799	4.195	4.622
Baddeckenstedt		3.084	-		37
Bockenem		10.144	5380	6.083	8.906
Holle		7.259	-	583	1.702
(EZB =Einzugsbereich)				10.861	15.881

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 68%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
22	2	2			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1823	Derneburg - Bornum Anschlussbahn ohne regelmäßigen Verkehr	-	15,7
1823	Bornum - Seesen stillgelegt und abgebaut	-	16,1
			31,8

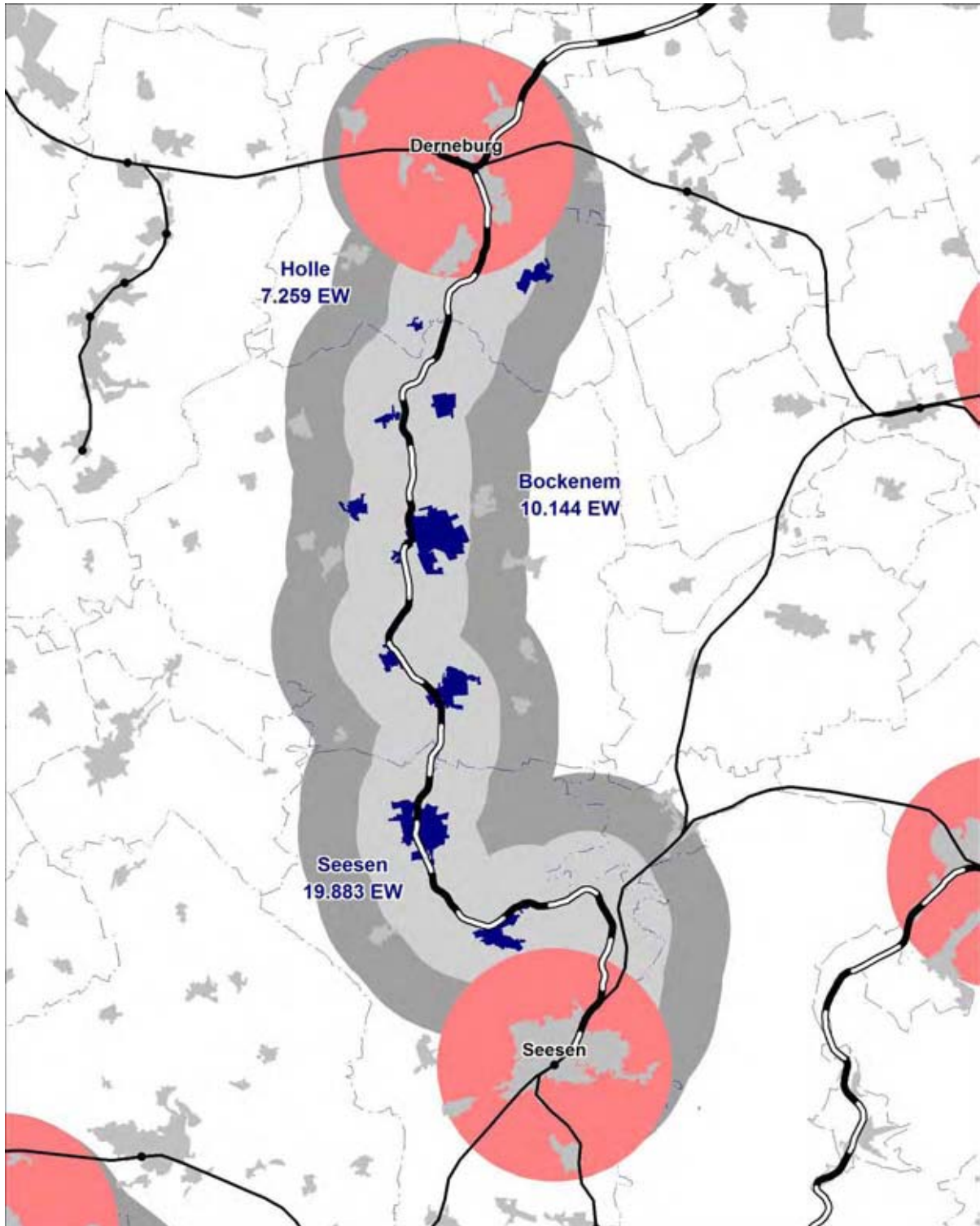
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



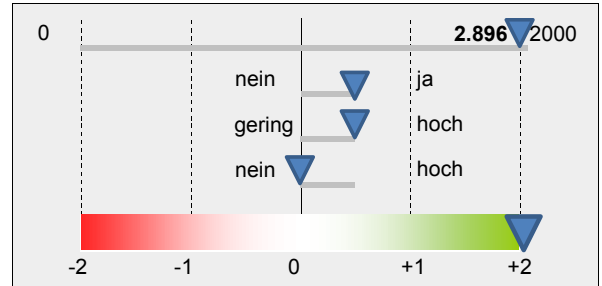
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Einbeck (EZB =Einzugsbereich)	MZ	25.438	27508	9.609	12.164
				9.609	12.164

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 79%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
	1	1	1	1	1

1

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1824	Einbeck-Salzderhelden - Einbeck Mitte	ILM	4,2
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		4,2

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

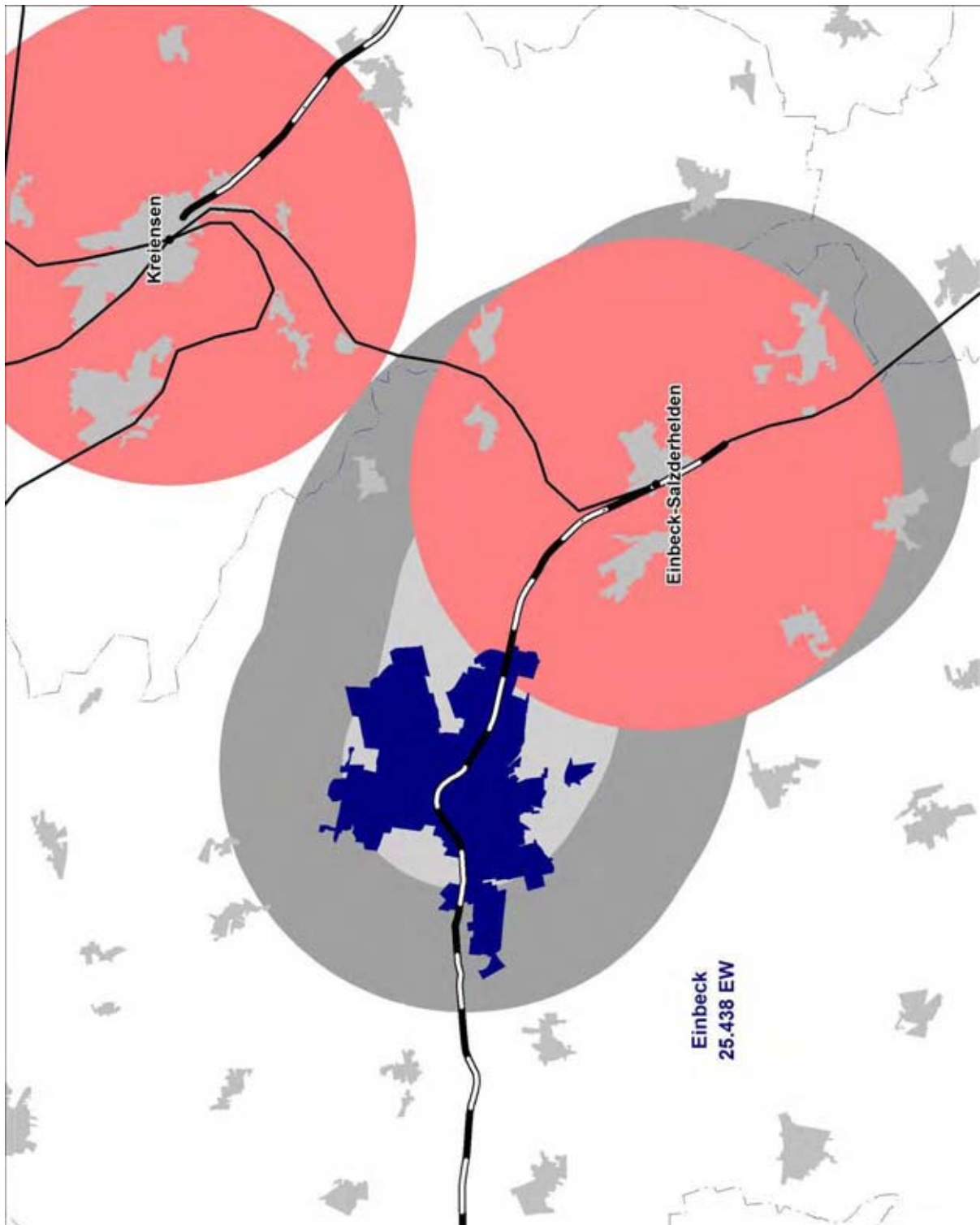
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz. Neue Linie bis Göttingen aufgrund hohem Verkehrspotential nicht ausgeschlossen.

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

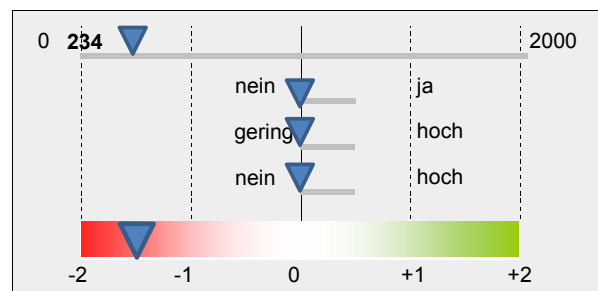


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dannenberg (Elbe)		8.089	4859	1.736	2.706
Jameln		1.072			164
Karwitz		736		640	736
Zernien		1.558	-	977	1.485
Emmendorf		750			750
Himbergen		1.770	-		207
Oetzen		1.179	-	438	1.030
Stoetze		645		382	494
Uelzen	MZ	33.606	27878	1.277	1.957
Weste		1.008		625	984
(EZB =Einzugsbereich)				6.075	10.514

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 58%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
49	1				

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
1963	Dannenberg Ost – Uelzen	-	44,9
	seit 01.01.1996 stillgelegt		
			44,9

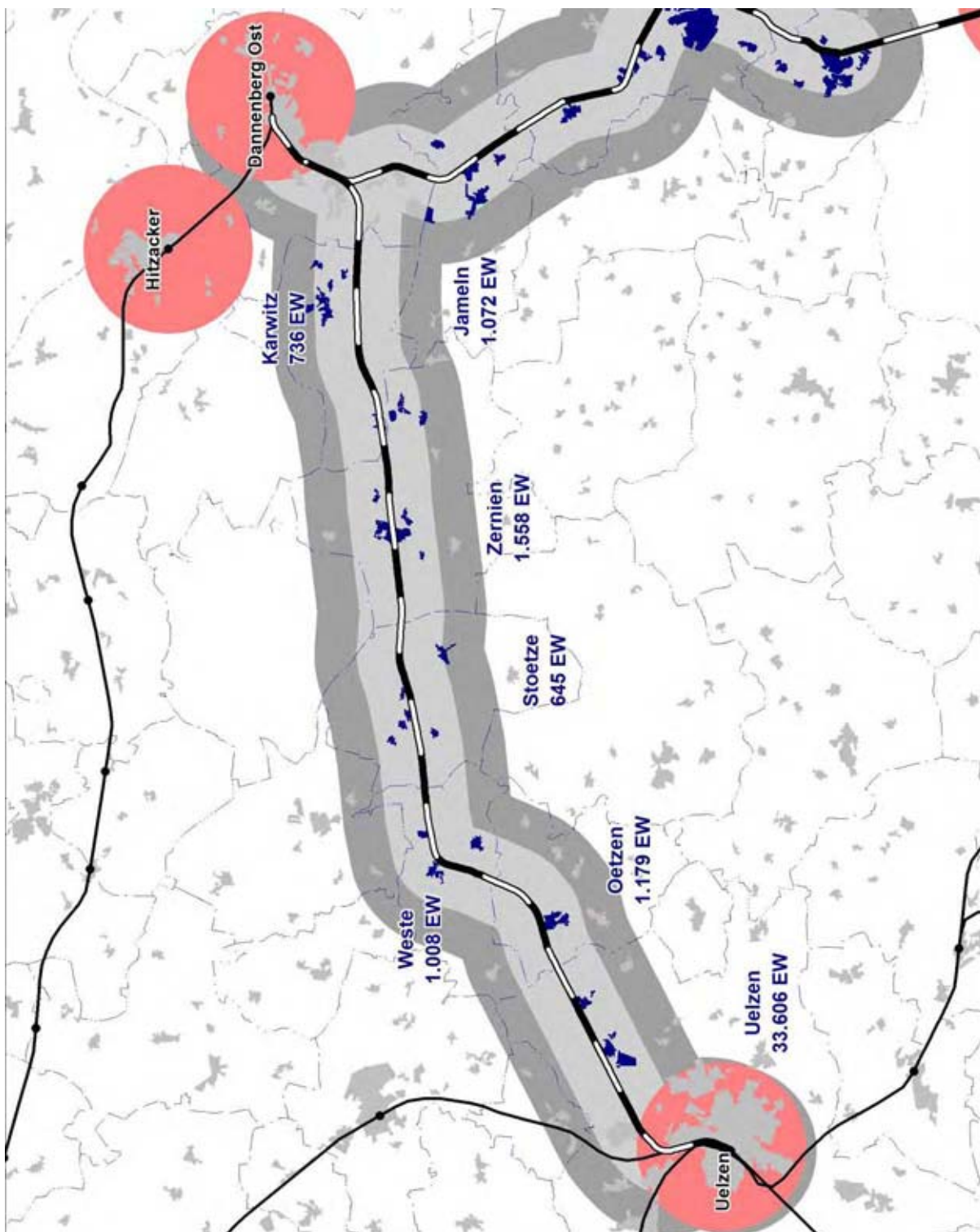
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan

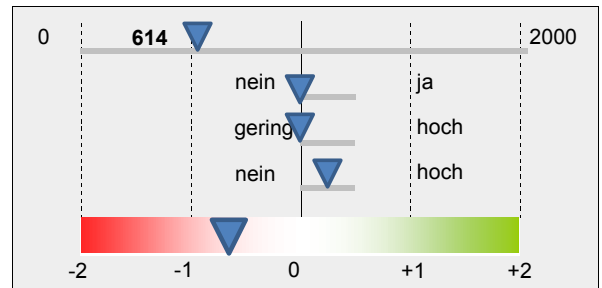


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Andervenne		870	-		870
Beesten		1.630		1.075	1.528
Freren		5.025	7595	3.658	4.870
Salzbergen		7.535	16198	80	94
Schapen		2.394	-		530
Spelle		8.555	-	7.798	8.239
Badbergen		4.421	-	204	555
Berge		3.622	-		83
Bippen		2.963	1568	2.607	2.607
Fürstenuau		9.199	2514	7.124	8.478
Kettenkamp		1.687			1.679
Nortrup		2.946	-	1.682	2.871
(EZB =Einzugsbereich)				24.226	32.405

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 75%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
17	4	3	2		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
2273	Quakenbrück – Spelle seit 20.12.1997 stillgelegt, teilweise freigestellt	-	50,4
2273	Spelle – Rheine öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	RVM	10,3
			60,7

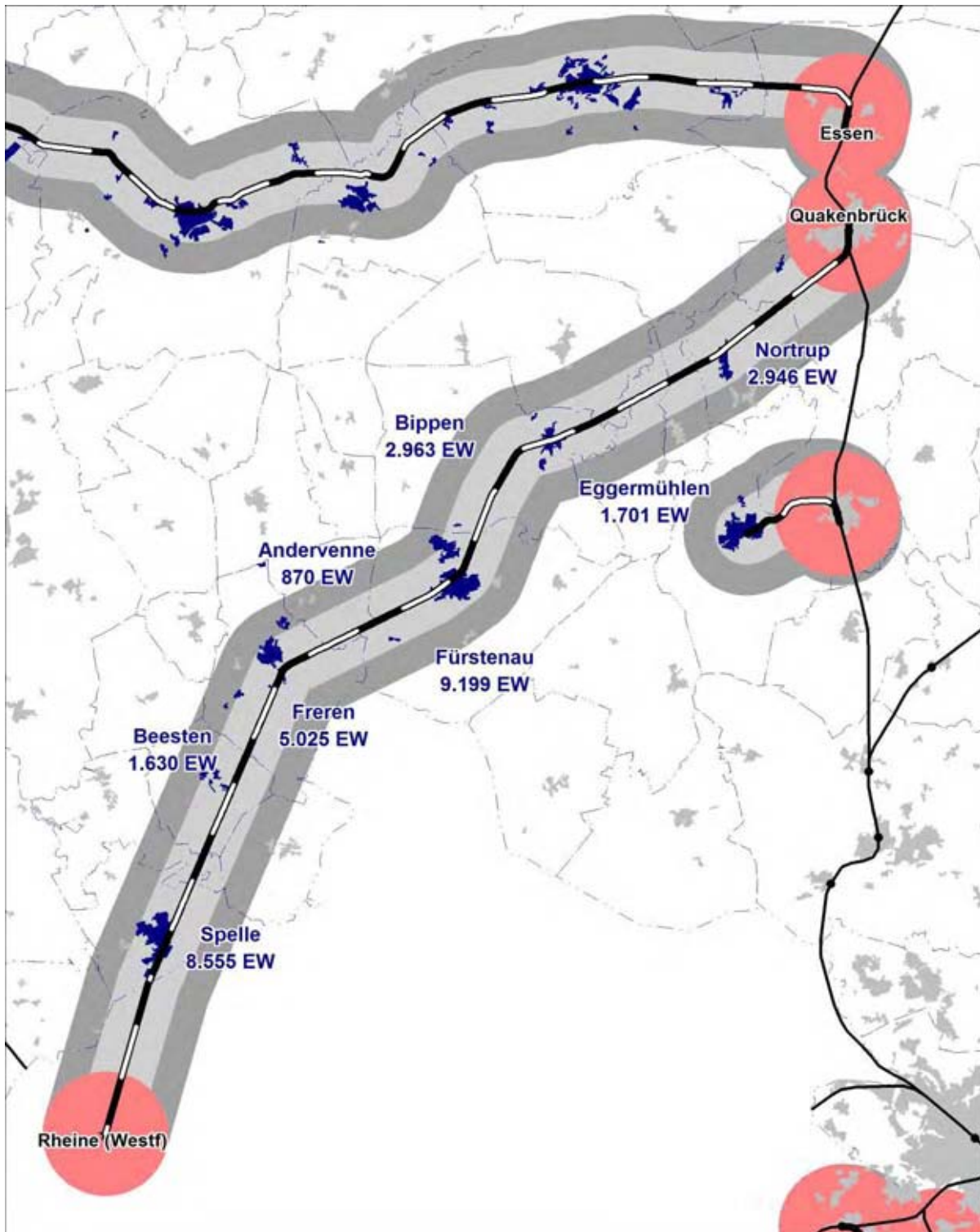
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

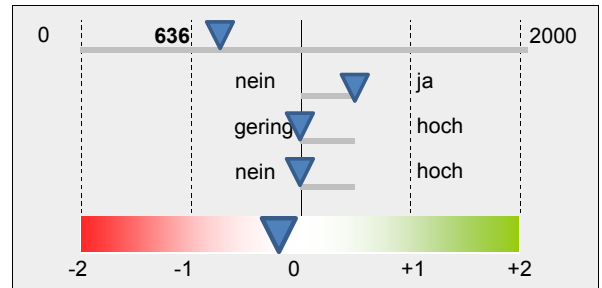
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bassum		15.502	3377	296	340
Ehrenburg		1.535			51
Neuenkirchen		1.217		1.217	1.217
Scholen		818	-	177	609
Schwaförden		1.529	-	1.401	1.529
Sulingen	MZ	12.521	4499	5.109	9.301
(EZB =Einzugsbereich)				8.200	13.047

- Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 - + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 63%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
11	2		1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
2982	Bassum - Sulingen	-	20,5
seit 17.12.1997 stillgelegt, teilweise abgebaut			
			20,5

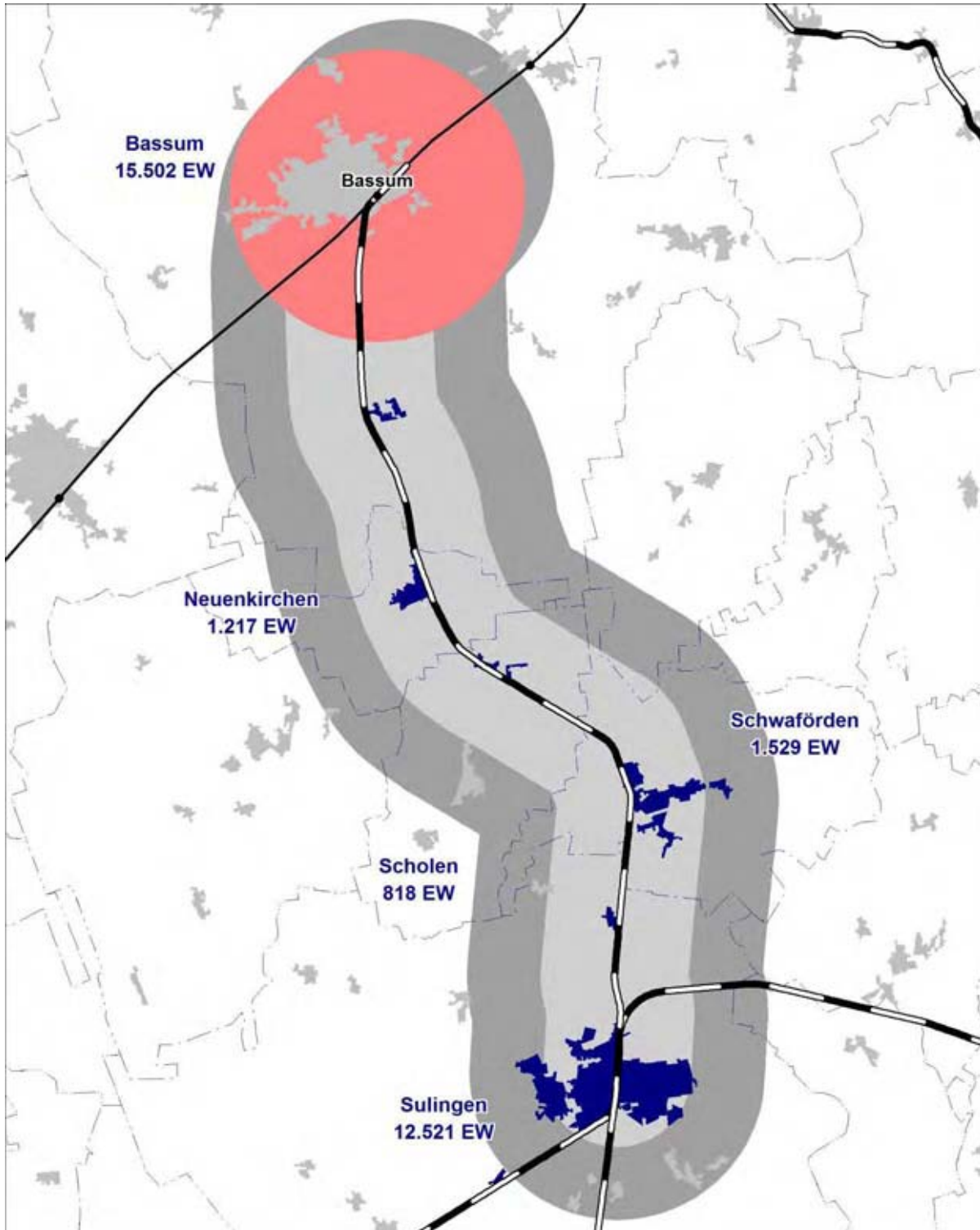
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



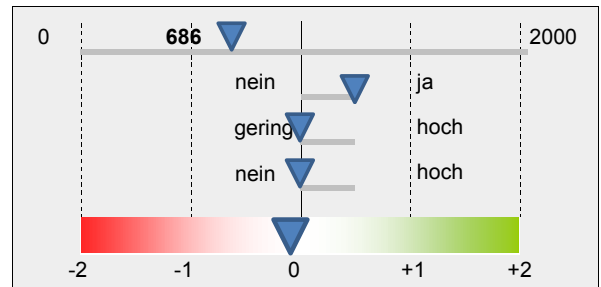
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Barenburg		1.247	-	391	1.247
Sulingen	MZ	12.521	4499	8.154	10.437
Varrel		1.657		1.542	1.657
Wagenfeld		6.951	4043	1.292	1.340
(EZB =Einzugsbereich)				11.380	14.681

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 78%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
14	2		1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
2982	Sulingen - Barenburg öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DB Netz	6,6
2982	Barenburg - Rahden seit 17.12.1997 stillgelegt	-	26,8
			33,4

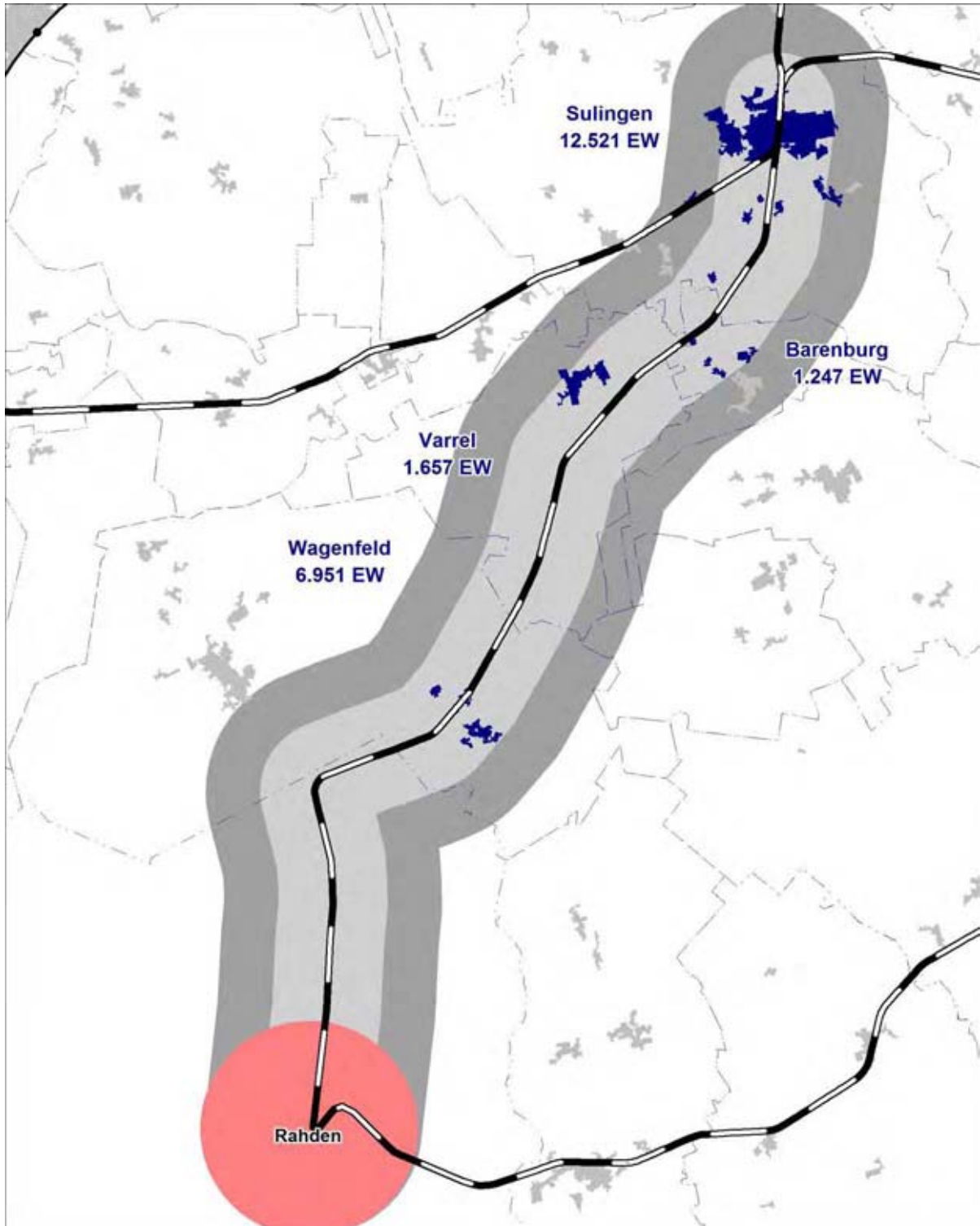
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



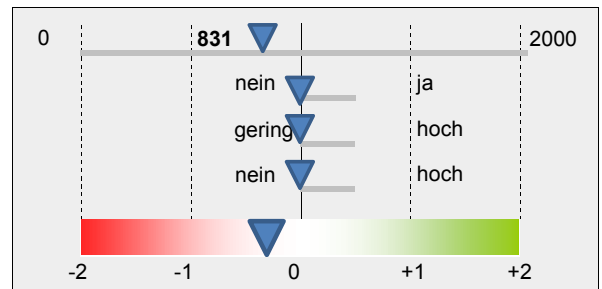
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Adendorf		10.188	-	528	528
Bleckede		9.540	6004	3.446	4.723
Lüdersburg		636	-		60
Lüneburg	OZ	69.905	147023	3.580	6.593
Neetze		2.620	-	2.247	2.620
Reinstorf		1.303	-		76
Rullstorf		1.863		1.863	1.863
Scharnebeck		3.307		3.037	3.307
(EZB =Einzugsbereich)				14.701	19.770

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 74%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	5.000 - 10.000	>20.000
1.999	4.999	9.999	19.999
16	2	4	

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
9110	Lüneburg – Bleckede	BKV	23,8
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			23,8

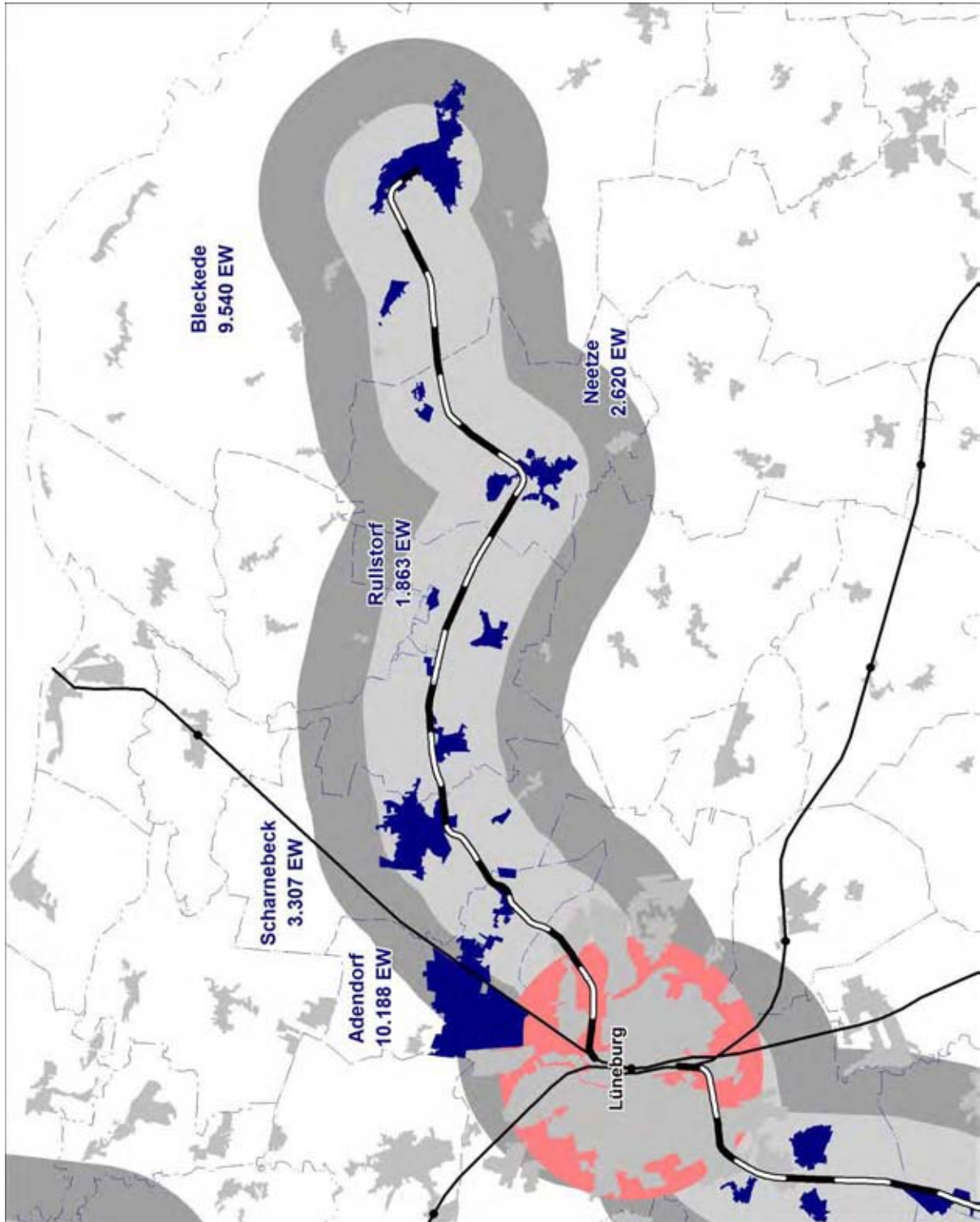
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

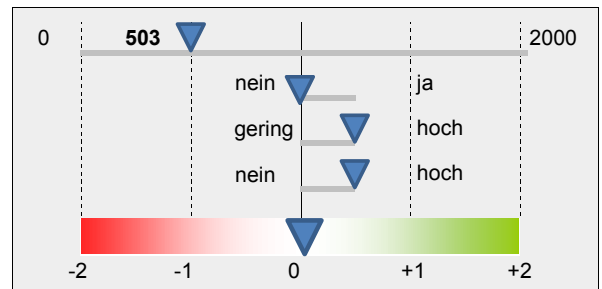


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Amelinghausen		3.959	9429	3.851	3.959
Barnstedt		759	-		663
Betzendorf		1.162	-	905	933
Deutsch Evern		3.734	-		929
Embsen		2.667	-	1.553	2.097
Lüneburg	OZ	69.905	147023	7.806	7.867
Melbeck		3.393	-	857	2.195
Oldendorf (Luhe)		985	2501		641
Rehlingen		708	-		386
Reppenstedt		7.196			2.035
Soderstorf		1.469	-	689	1.111
Südergellersen		1.586	-		215
Bispingen		6.273	235396	4.355	4.595
Soltau	MZ	21.241	158600	416	1.112
(EZB =Einzugsbereich)				20.432	28.738

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte Nein
 Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 71%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
28	5	3			

5. Hohe Investitionskosten Nein

Streckenstatus

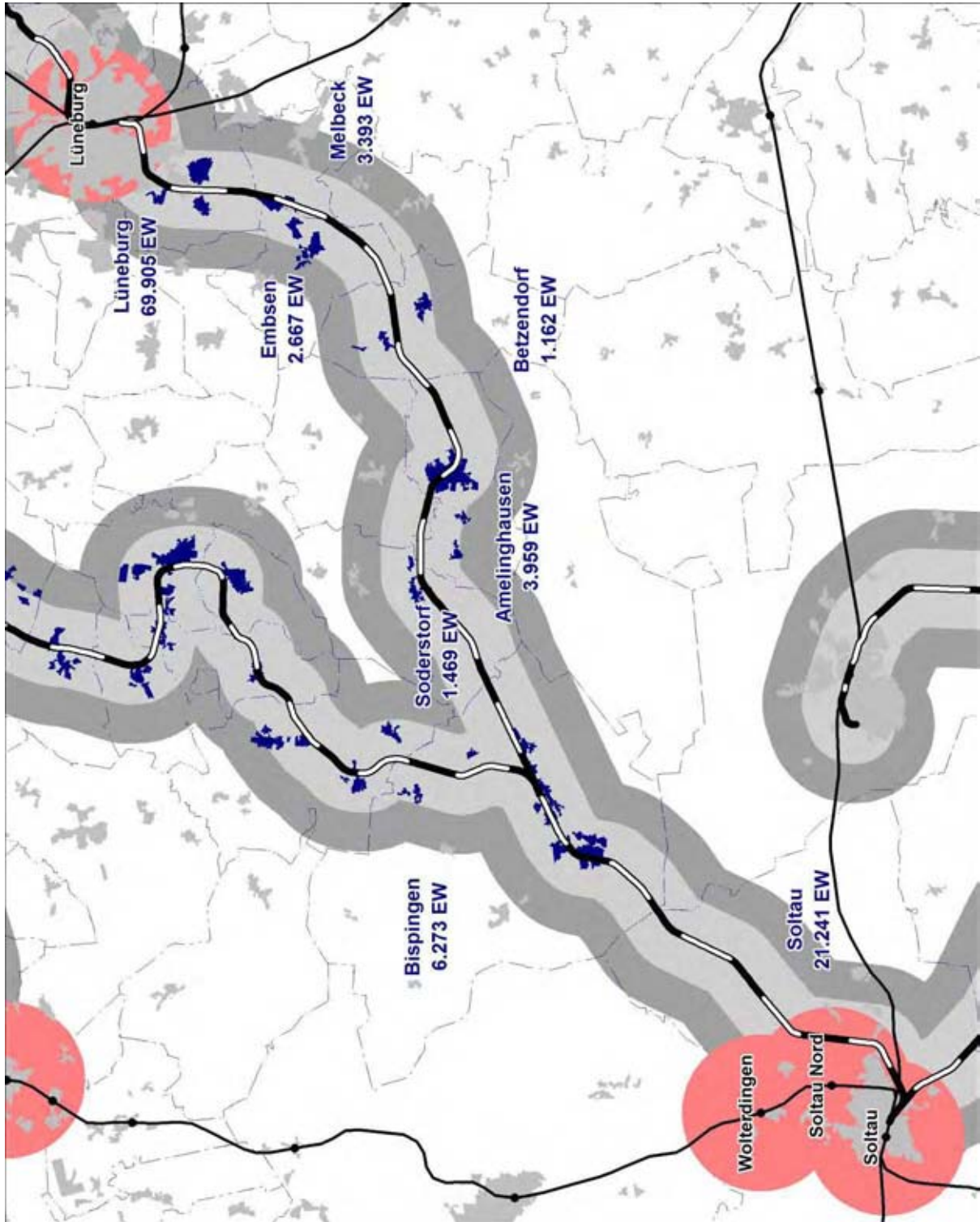
Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9111	Lüneburg - Soltau	OHE	57,1
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			57,1

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

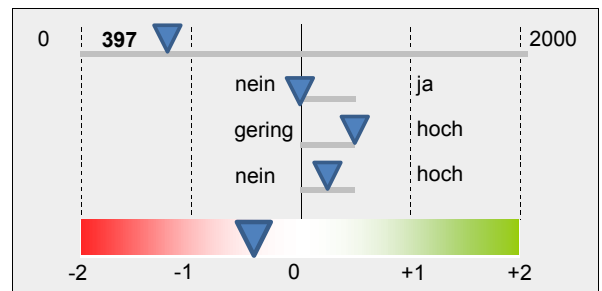


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Egestorf		2.430	21686	1.697	1.938
Eyendorf		1.242	-	1.242	1.242
Garlstorf		1.066	5195	1.066	1.066
Garstedt		1.444		1.030	1.444
Gödenstorf		922	-	922	922
Salzhausen		4.630	8452	3.288	4.280
Toppenstedt		2.121	-	1.329	1.888
Winsen (Luhe)	MZ	32.494	18202	2.439	3.872
Wulfsen		1.604	-	1.604	1.604
Bispingen		6.273	235396	4.780	5.147
Soltau	MZ	21.241	158600	416	1.112
(EZB =Einzugsbereich)				19.814	24.515

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 81%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
22	7	2			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9112	Winsen (Luhe) Süd – Hützel öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	OHE	41,1
9111	Hützel - Soltau öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	OHE	20,7
			61,8

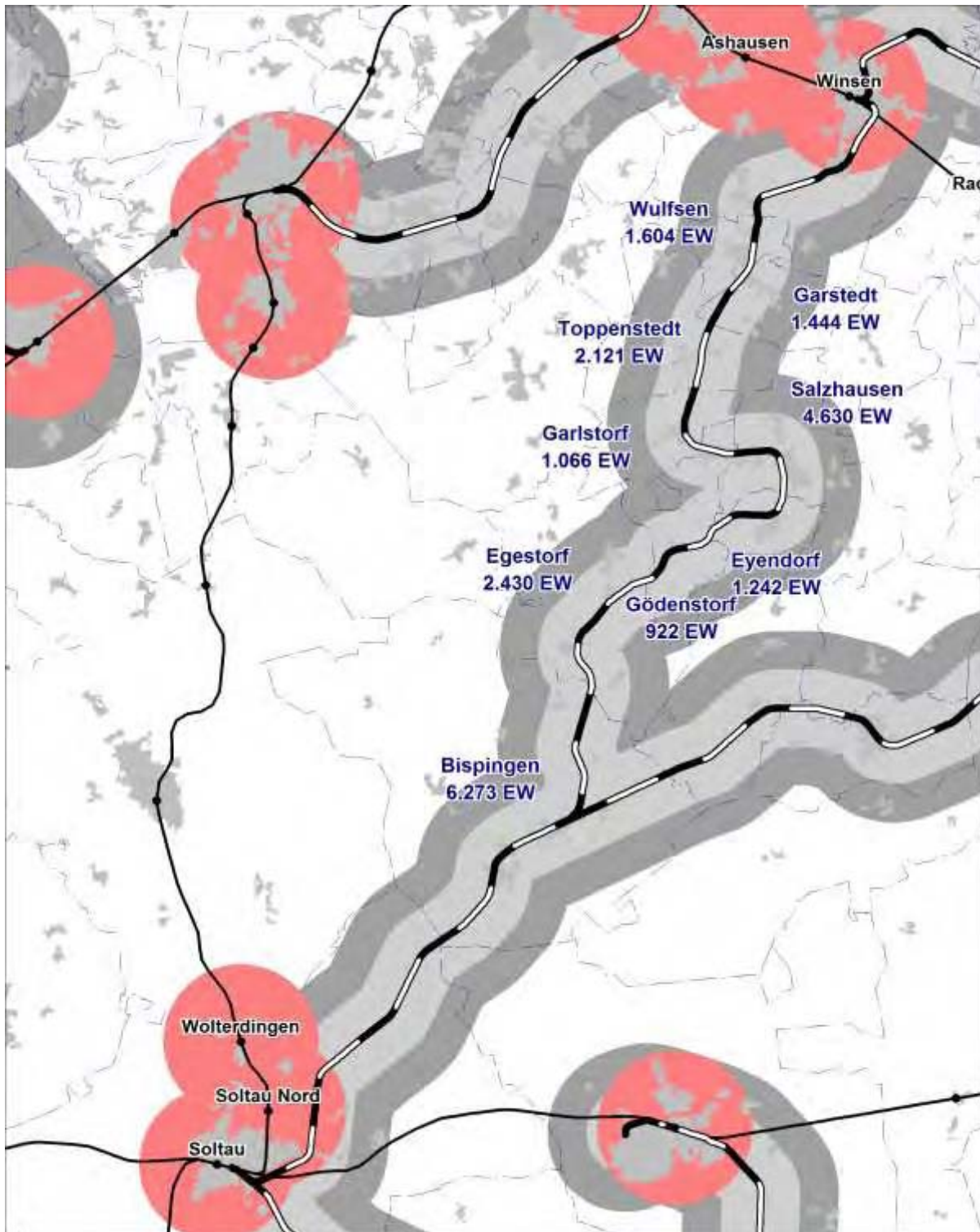
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



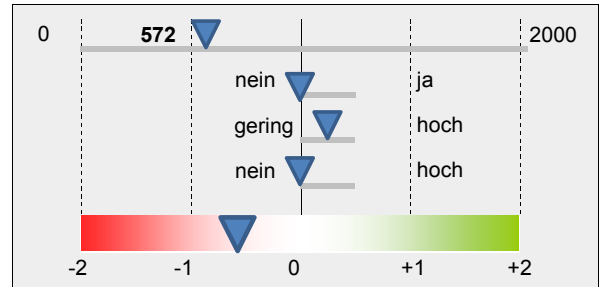
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Drage		3.965	27677	665	954
Marschacht		3.707	-	2.891	3.707
Tespe		4.041	-		241
Winsen (Luhe)	MZ	32.494	18202	1.613	3.510
Handorf		1.950	-	230	1.950
(EZB =Einzugsbereich)				5.399	10.361

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 52%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
16	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9113	Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht	OHE	18,1
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			18,1

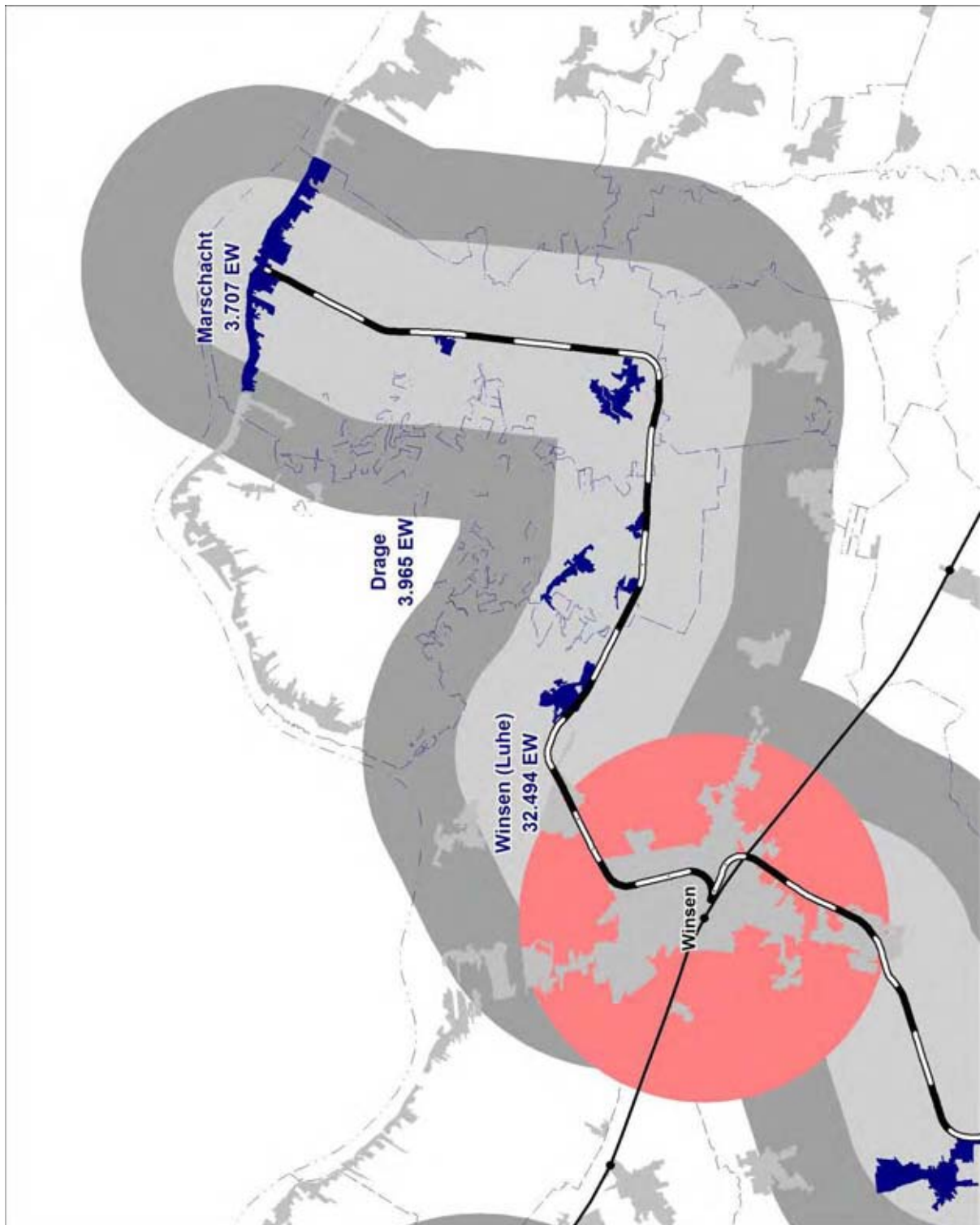
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

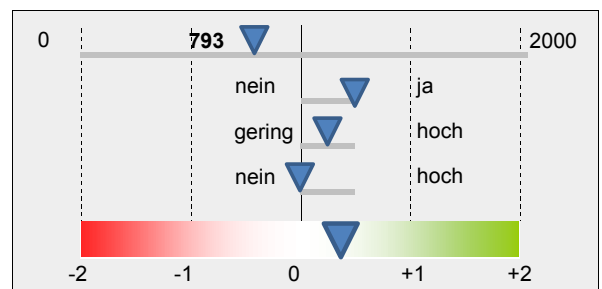


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dohren		1.069		96	947
Heidenau		2.117	5499	2.117	2.117
Otter		1.514	-		38
Tostedt		13.132	7772	271	271
Wistedt		1.631		348	1.376
Elsdorf		2.045	-		88
Groß Meckelsen		482	-	431	482
Hamersen		459	-		202
Heeslingen		4.635	-	2.619	3.232
Kalbe		566		566	566
Klein Meckelsen		896		840	896
Lengenbostel		463		243	463
Sittensen		5.609	5660	5.584	5.609
Tiste		863	-	863	863
Zeven	MZ	13.528	21486	10.031	12.732
(EZB =Einzugsbereich)				24.008	29.882

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 80%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
23	3	1	2		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9127	(Wilstedt –) Zeven – Tostedt	evb	37,7
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			37,7

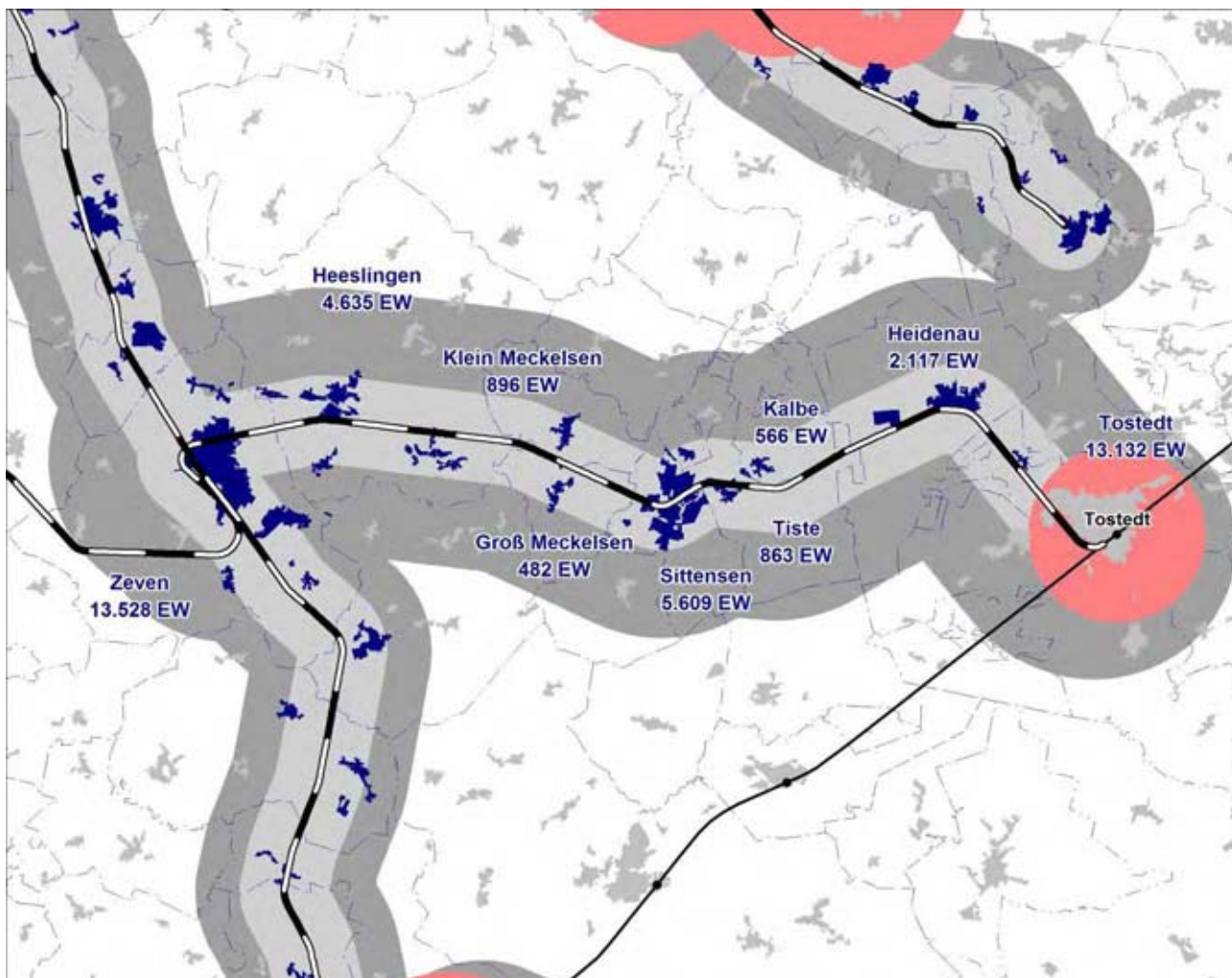
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



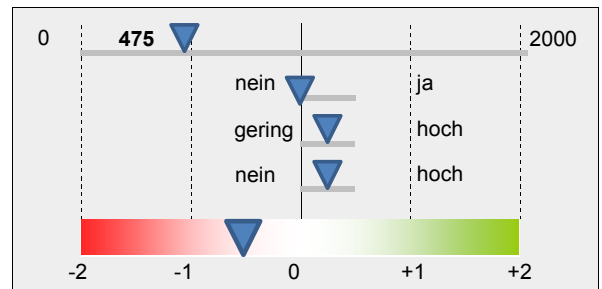
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Grasberg		7.623	4198		599
Osterholz-Scharmbeck	MZ	30.298	11458	80	1.312
Vollersode		2.944	-		133
Worpswede		9.219	26262	6.874	9.062
Basdahl		1.440	-	1.140	1.140
Bremervörde	MZ	18.808	19169		191
Gnarrenburg		9.318	-	6.849	7.660
Oerel		1.816	-	154	261
(EZB =Einzugsbereich)				15.098	20.359

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 74%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
33	2	1	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9132	Bremervörde Süd – Osterholz-Scharmbeck öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	evb	42,9
			42,9

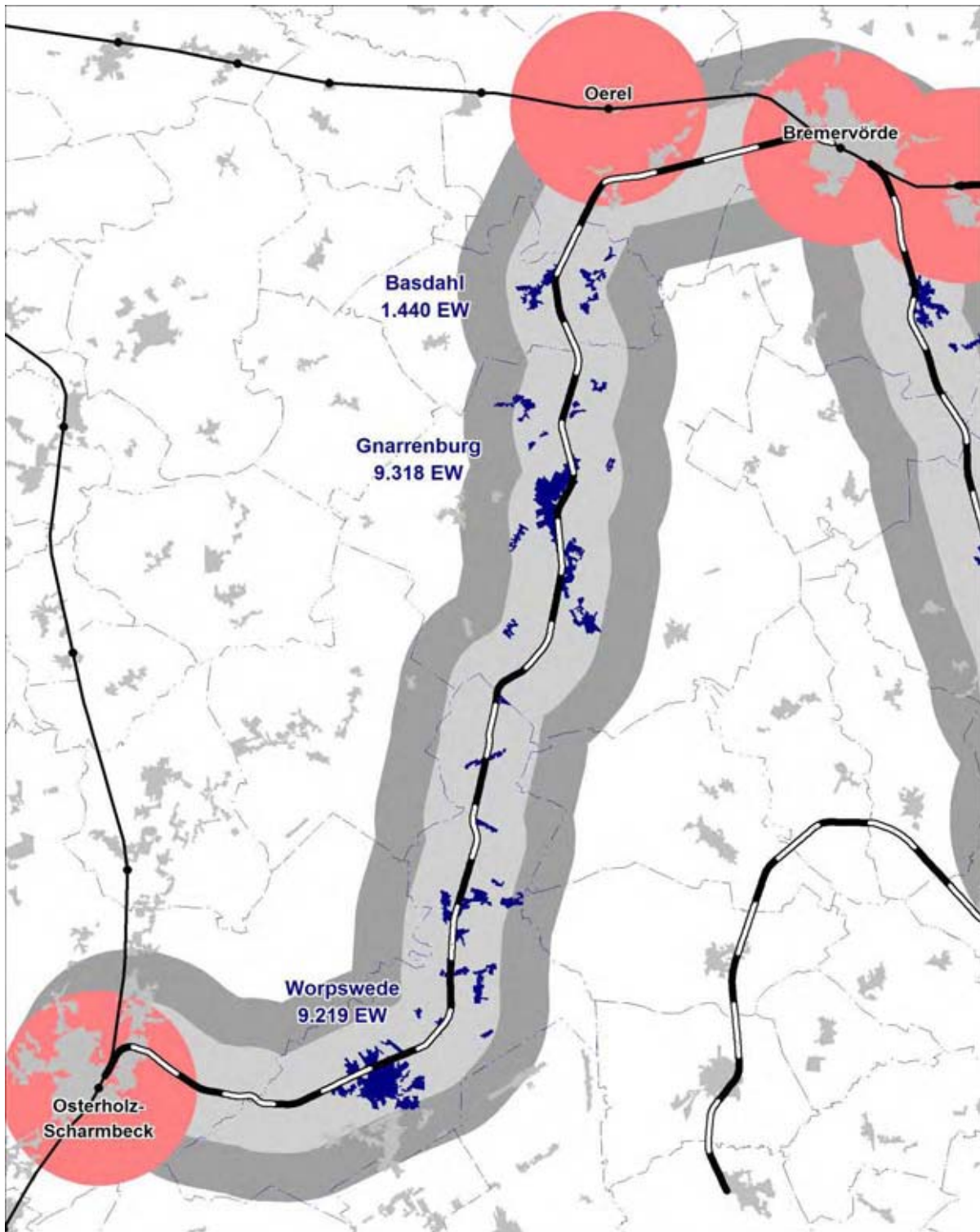
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

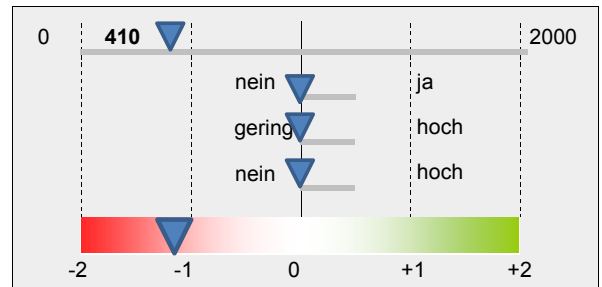


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Walsrode	MZ	23.405	58224		25
Dörverden		9.111	-		414
Kirchlinteln		10.153	10980	3.166	3.770
Verden (Aller)	MZ	26.664	53276	797	797
(EZB =Einzugsbereich)				3.963	5.006

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 79%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
15					

15

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9140	Verden Süd – Stemmen	VWE	12,2
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		12,2

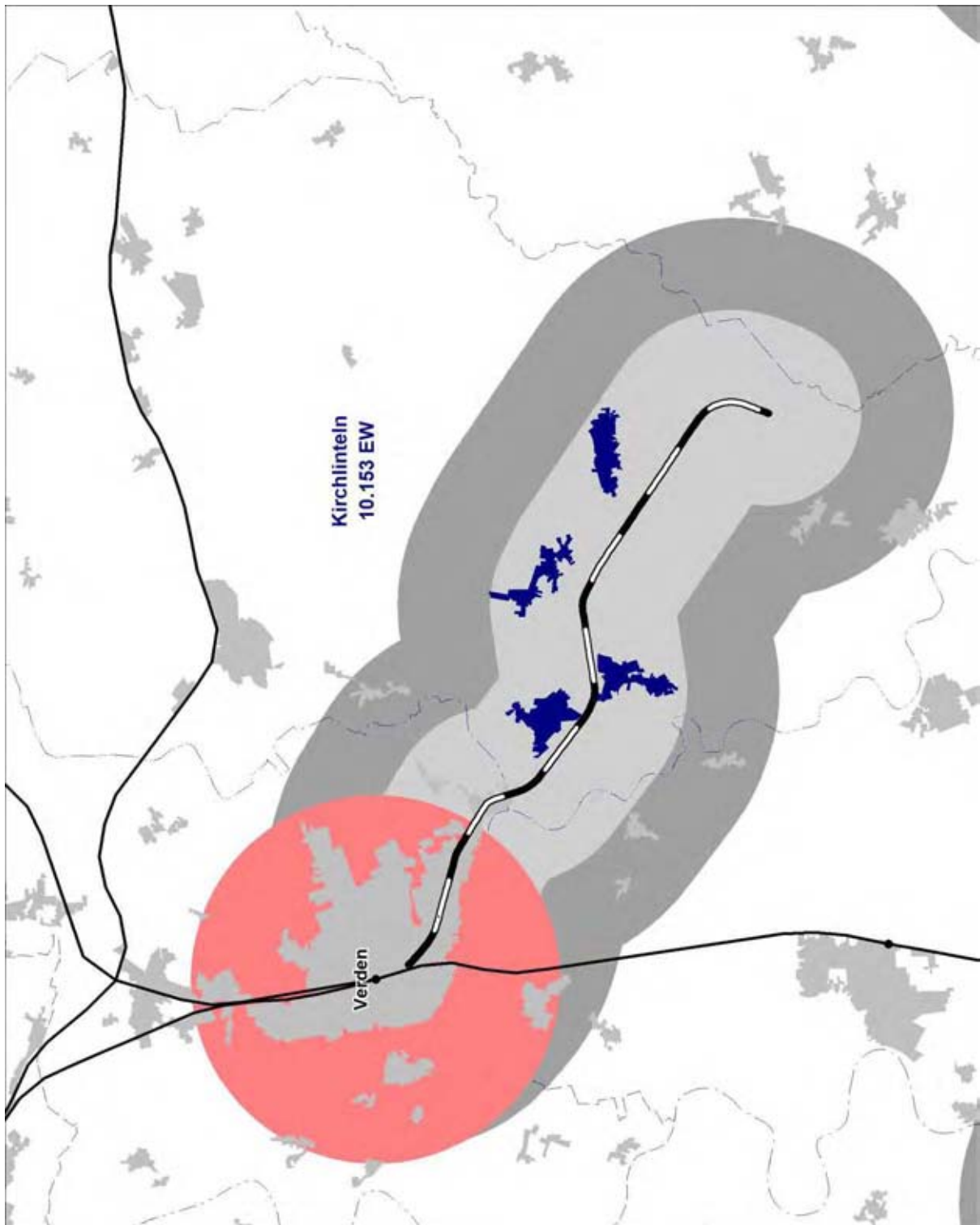
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan



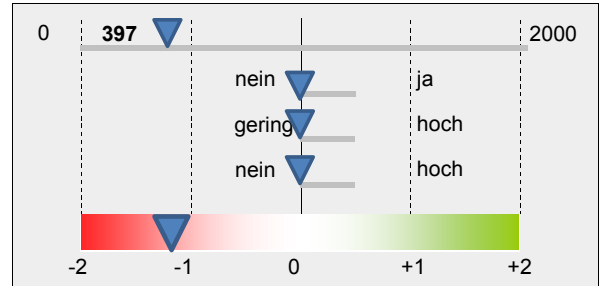
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Böhme		908	-	323	796
Walsrode	MZ	23.405	58224	2.385	4.201
(EZB =Einzugsbereich)				2.708	4.997

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Sehr geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 54%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000 1.000 - 2.000 5.000 - 10.000 >20.000
 1.999 4.999 9.999 19.999

10

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
9141	Böhme – Hollige seit 09.11.2011 stillgelegt	-	3,1
9141	Hollige – Walsrode öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	VWE	9,5
			12,6

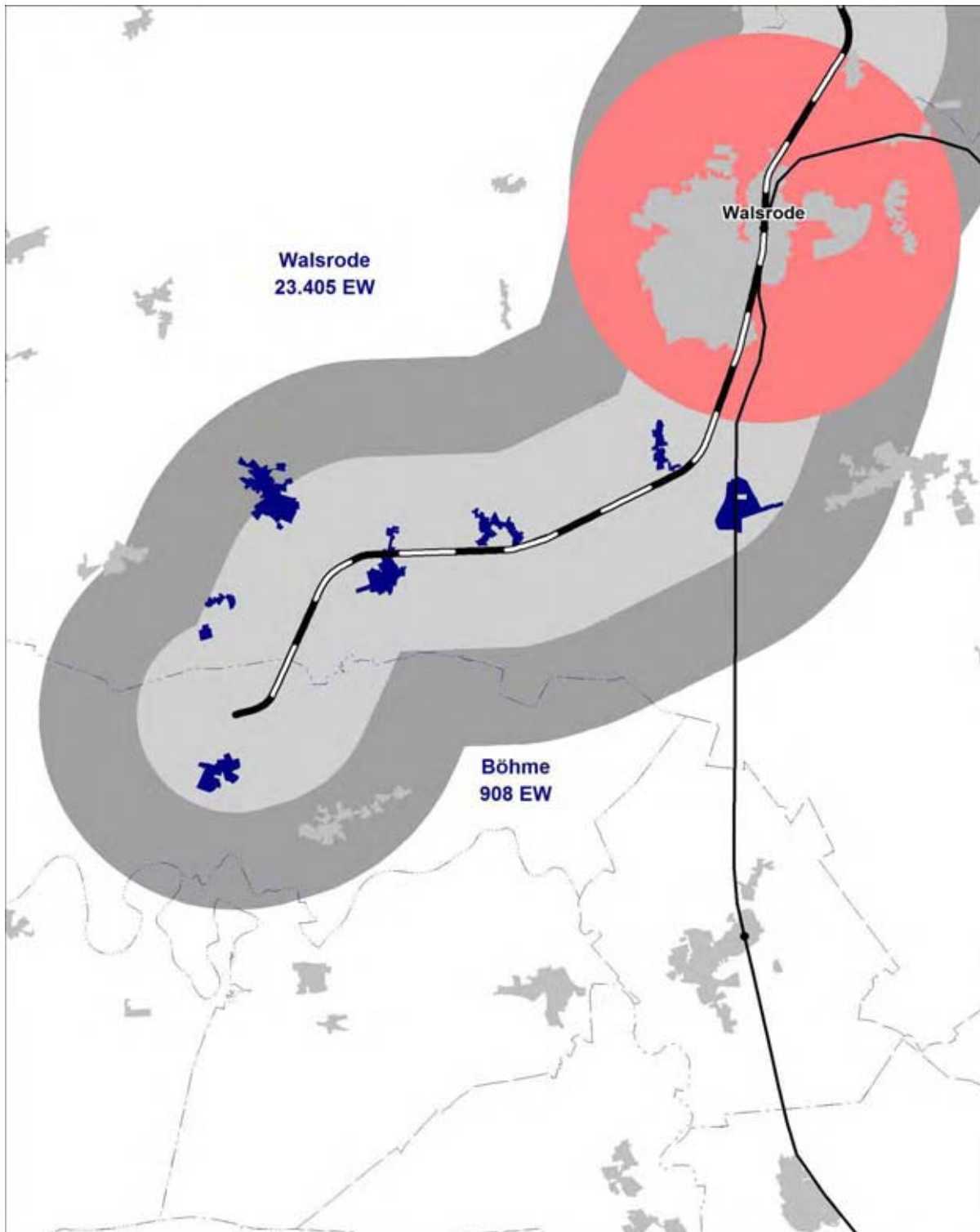
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan

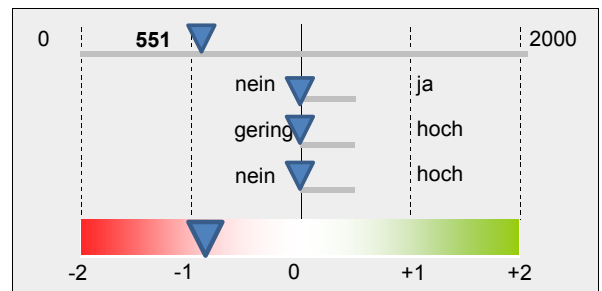


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bruchhausen-Vilsen		6.283	11913	5.717	6.283
Martfeld		2.746			88
Süstedt		1.551	-	1.551	1.551
Syke	MZ	23.641	6707	1.930	2.778
Bücken		2.202	-	30	1.543
Gandesbergen		490			12
Hassel (Weser)		1.849	-	951	951
Hilgermissen		2.092	-		275
Hoya		3.865	-	3.864	3.865
Hoyerhagen		1.026		1.026	1.026
Dörverden		9.111	-	71	1.906
(EZB =Einzugsbereich)				15.140	20.277

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 75%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
27	3	1	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9142	Eystrup – Syke Ost	VGH	36,8
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			36,8

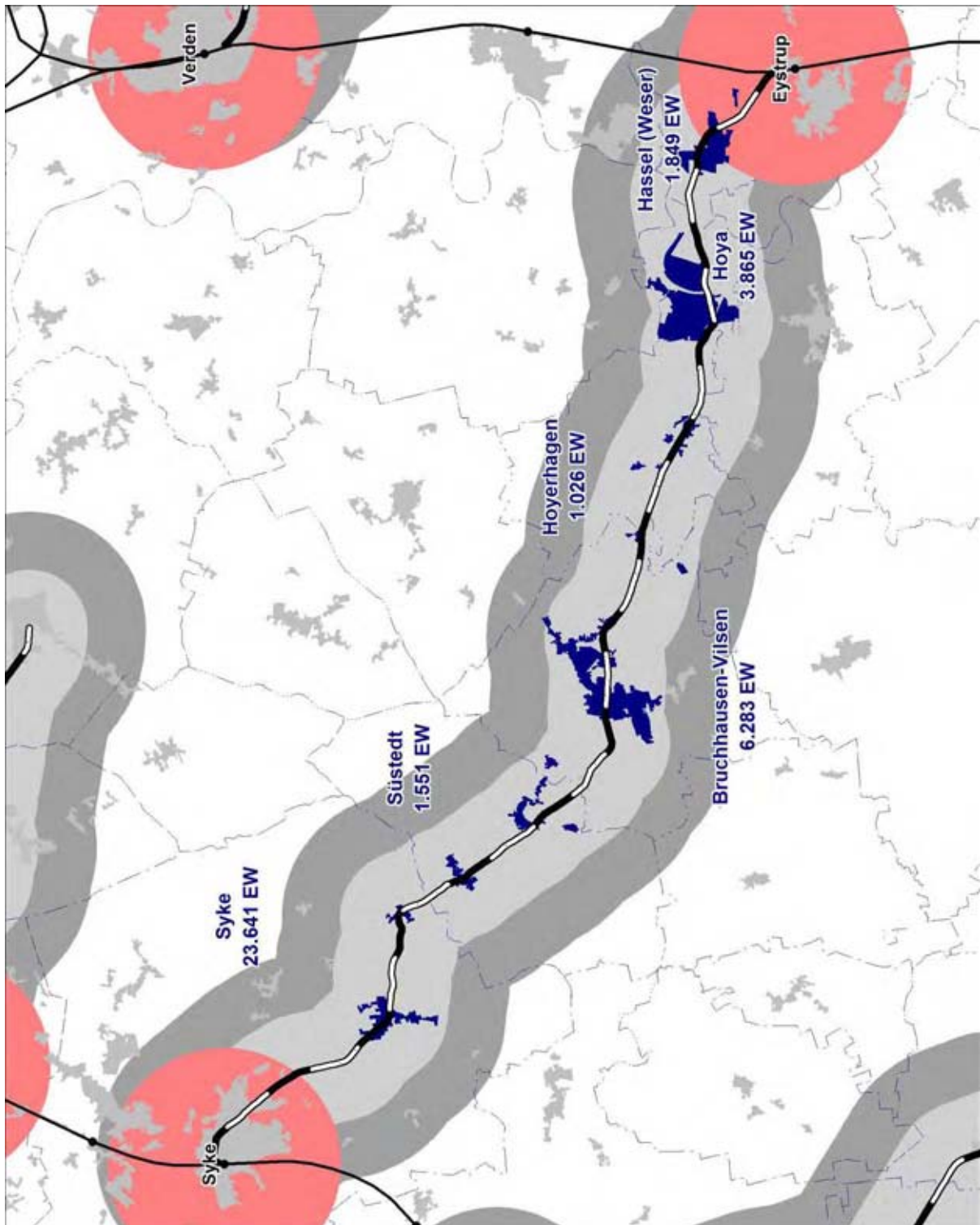
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



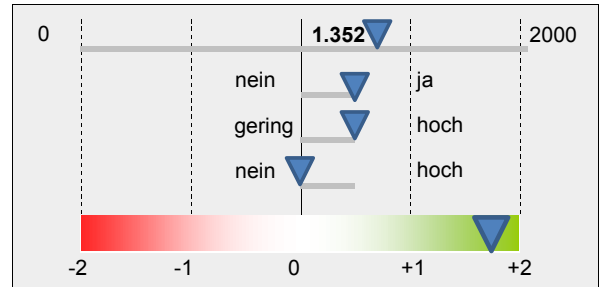
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Stuhr	MZ	32.382	34684	14.364	22.059
Weyhe		29.918	-	3.642	5.809
Emtinghausen		1.551	-		291
Riede		2.703	-	2.032	2.606
Thedinghausen		7.680	-	3.422	4.529
(EZB =Einzugsbereich)				23.461	35.295

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 66%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
19	6	3	2		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9144	Bremen-Huchting – Thedinghausen	BTE	26,1
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			26,1

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

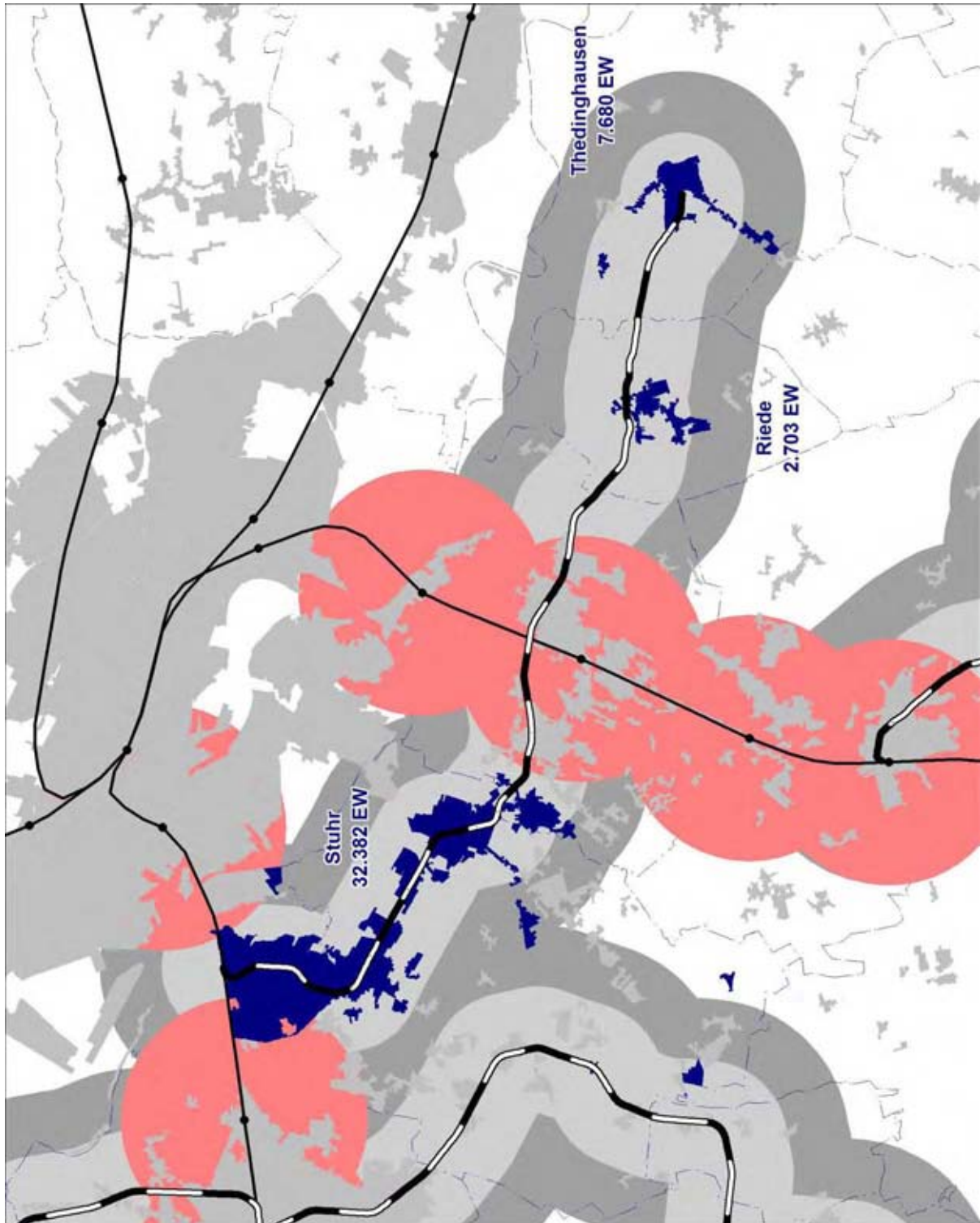
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich

Ergebnis

Die gegenwärtigen Planungen zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 8 nach Leeste sehen eine direkte Anbindung in die Bremer Innenstadt vor. Diese Maßnahme beseitigt die o. a. Ausschlussgründe (s. Punkt 3 und 6) und ist daher einer SPNV-Reaktivierung vorzuziehen.

Lageplan

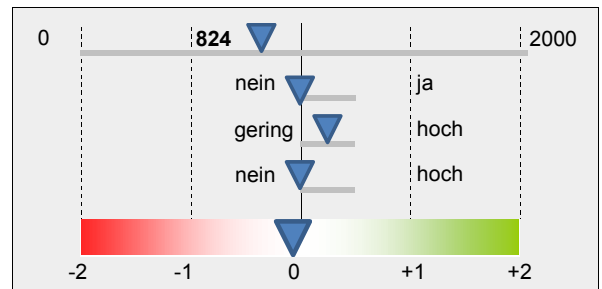


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Stuhr	MZ	32.382	34684	6.032	10.514
Delmenhorst	MZ	73.322			0
Beckeln		795			157
Düsen		1.175	-	1.175	1.175
Groß Ippener		1.047	-	391	813
Harpstedt		4.726	-	3.910	4.726
Kirchseelte		1.147	-	952	1.147
(EZB =Einzugsbereich)				12.460	18.532

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 67%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
14	7	1			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9150	Delmenhorst – Harpstedt	DHE	22,5
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			22,5

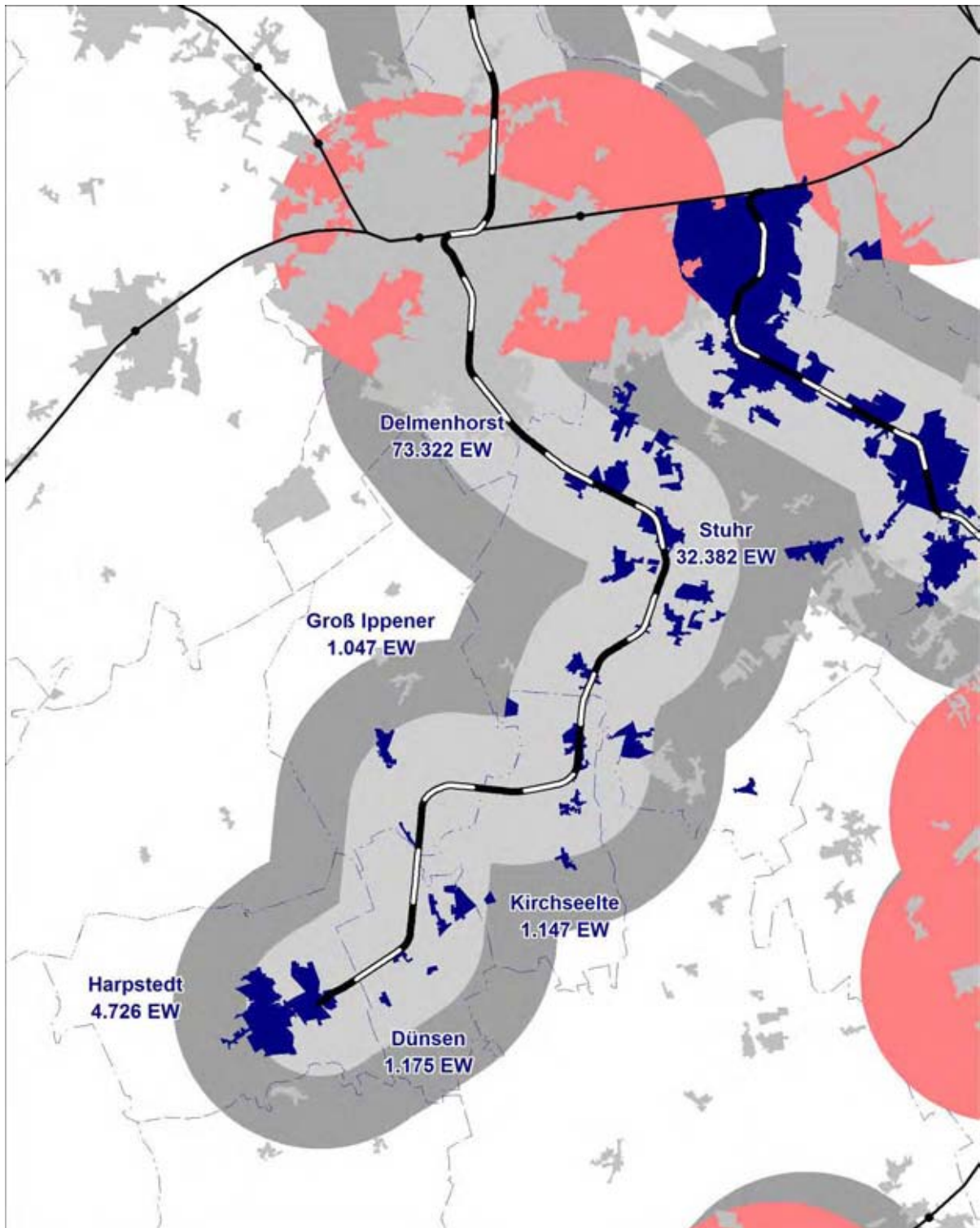
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



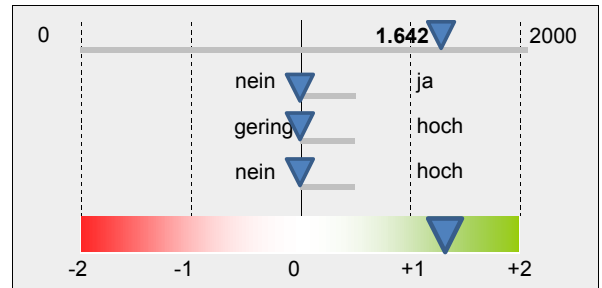
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bad Zwischenahn	MZ	27.437	148214	616	1.770
Edewecht		21.119	5126	8.003	9.560
(EZB =Einzugsbereich)				8.619	11.330

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 76%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
13			1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9151	Bad Zwischenahn – Edewecht (– Edewechterdamm) seit 30.09.1991 stillgelegt	-	6,9
			6,9

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

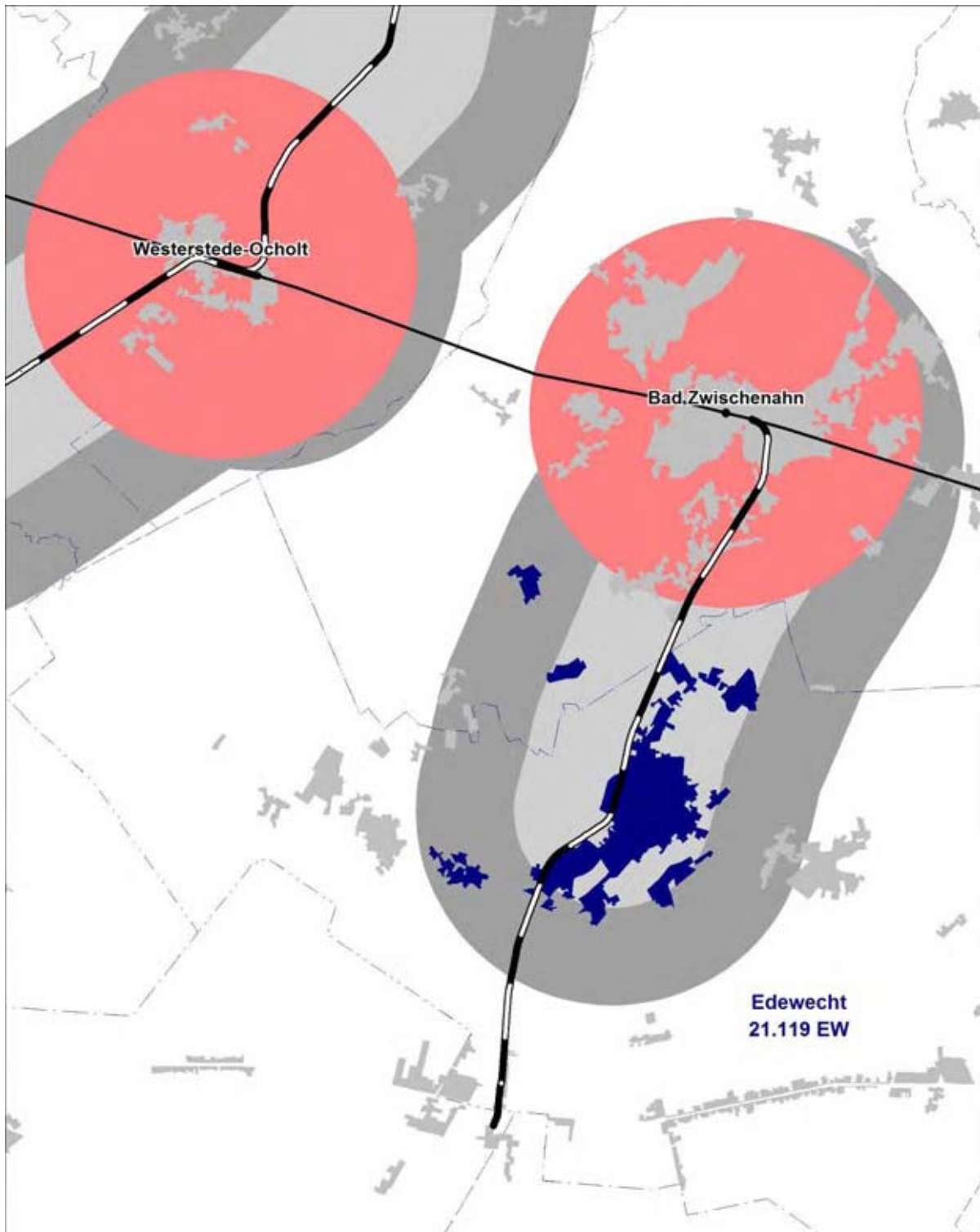
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz. Linienverlängerung der Regio-S-Bahn ist denkbar, aber wegen Elektrifizierung und Kopfmachen im Verknüpfungsbahnhof mit erheblichem Aufwand verbunden. Aus diesem Grund trifft Ausschlusskriterium zu.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential nicht "gering"/"sehr gering" aber mindestens drei Ausschlusskriterien zutreffen

Lageplan

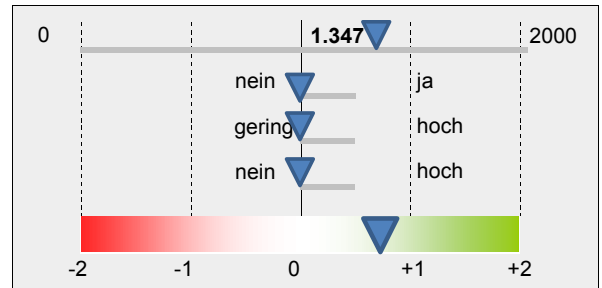


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Anikum (EZB =Einzugsbereich)		7.140	11457	6.976	7.140
				6.976	7.140

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 98%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	5.000 - 10.000	>20.000
1.999	4.999	9.999	19.999

1

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9160	Bersenbrück – Anikum	ABE	5,3
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			5,3

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

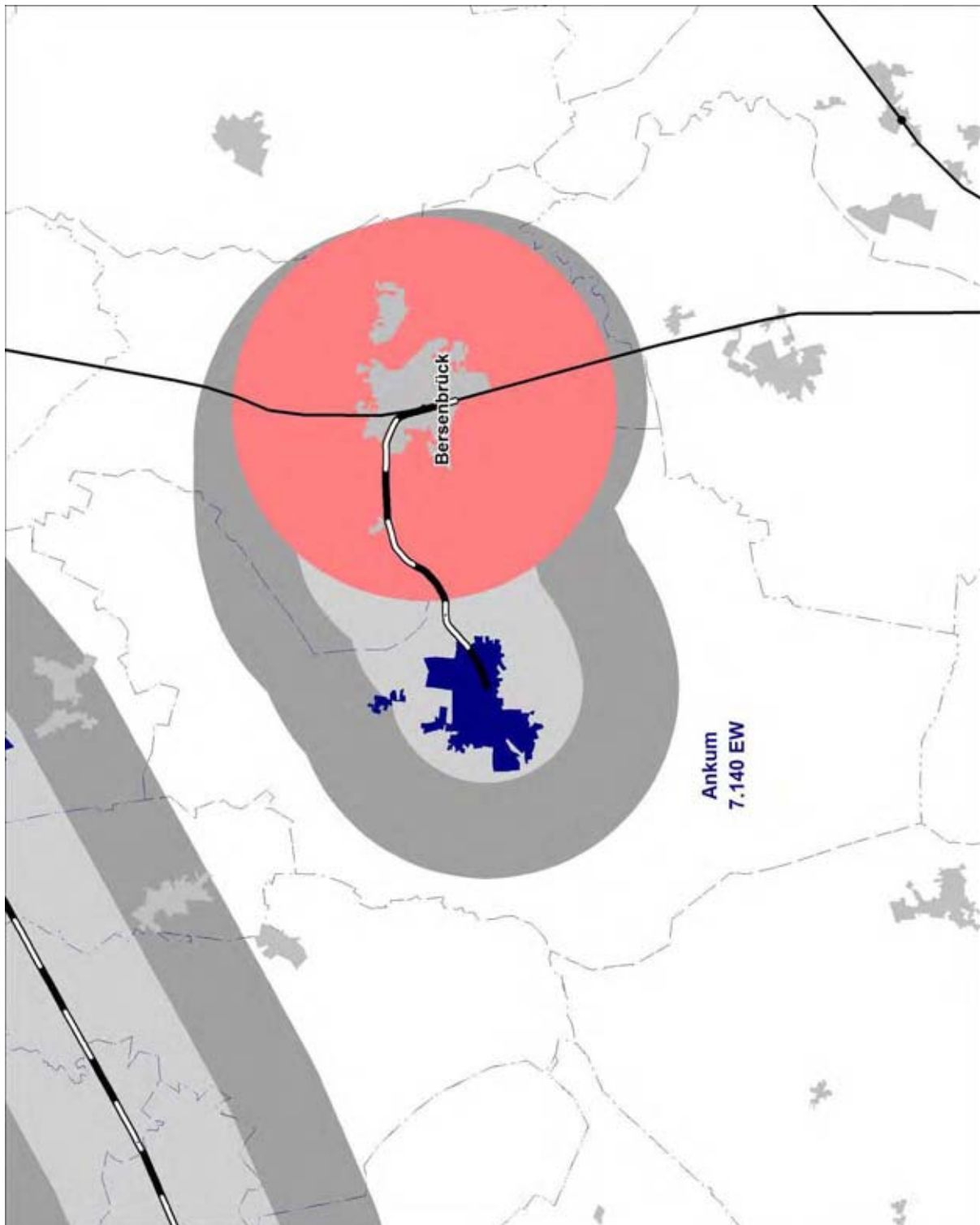
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Strecke sehr kurz (< 8 km) und nur im "Pendelverkehr" zu bedienen

Lageplan

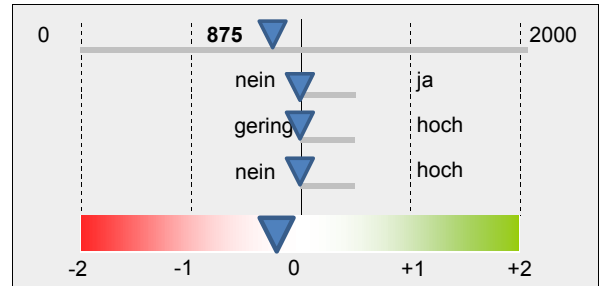


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Osnabrück	OZ	153.699			168
Georgsmarienhütte	MZ	31.959	23614	275	976
Hagen am Teutoburger Wald		13.722	8733	239	5.682
(EZB =Einzugsbereich)				514	6.827

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 8%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
7			1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9161	Georgsmarienhütte – Hasbergen	GET	7,8
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		7,8

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

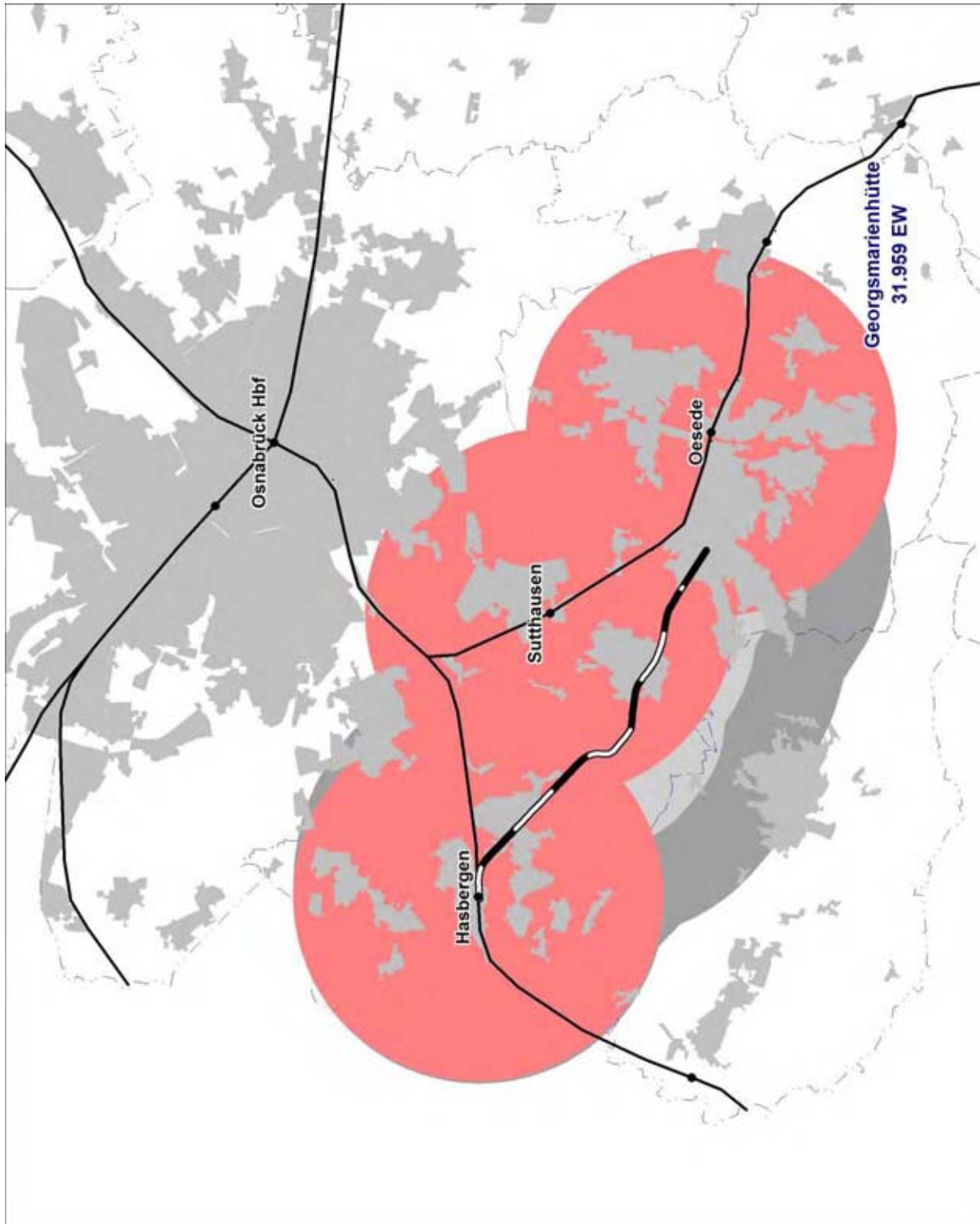
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

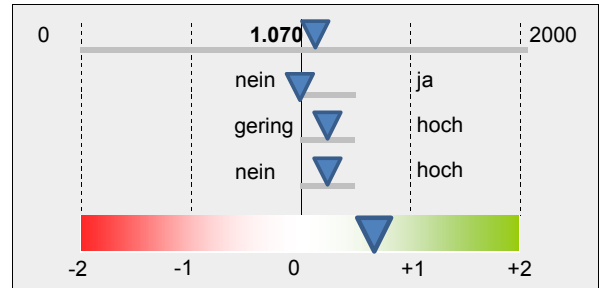
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bad Essen		15.120	24742	12.241	14.312
Bohmte		12.738	3724		99
Melle	MZ	45.855	45723		568
(EZB =Einzugsbereich)				12.241	14.979

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 + Strukturelle Bedeutung
 + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 + Überregionale Verbindungsfunktion
= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 82%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
13	3		1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9168	Holzhausen – Preußisch Oldendorf außer Betrieb	-	4,2
9168	Preußisch Oldendorf – Bohmte öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	VLO	16,3
			20,5

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

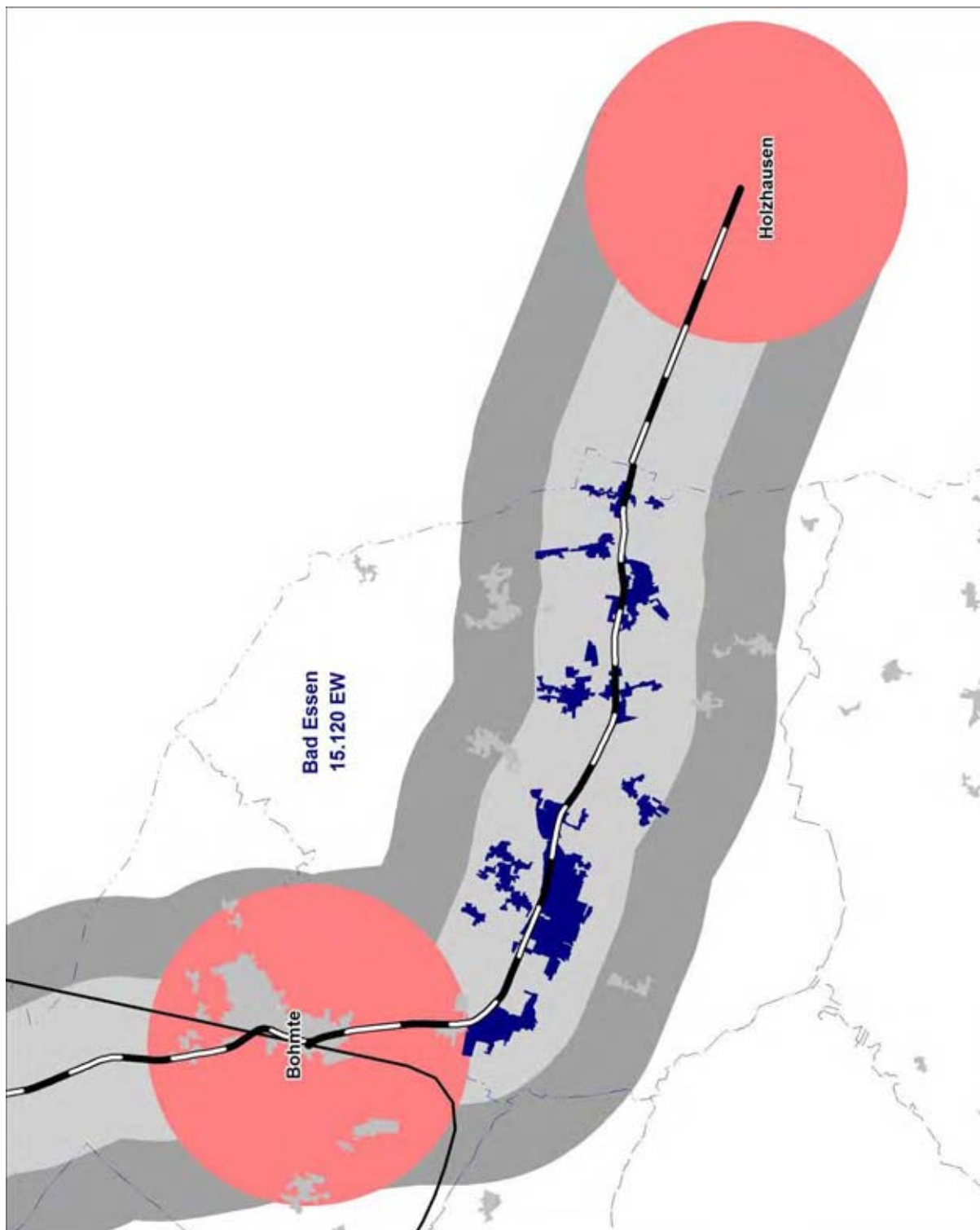
Ja

kein stündlicher Anschluss an beiden Verknüpfungsbahnhöfen möglich

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



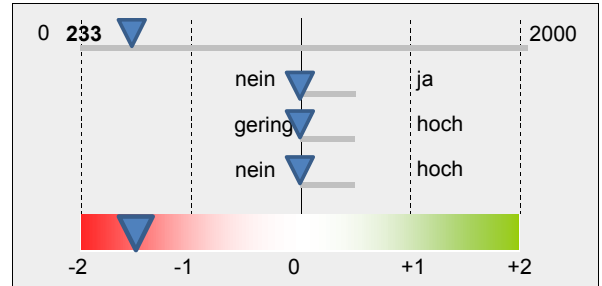
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bohnte (EZB =Einzugsbereich)		12.738	3724	2.913	3.095
				2.913	3.095

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 94%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
5			1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9169	Schwegermoor - Bohnte	VLO	13,3
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			13,3

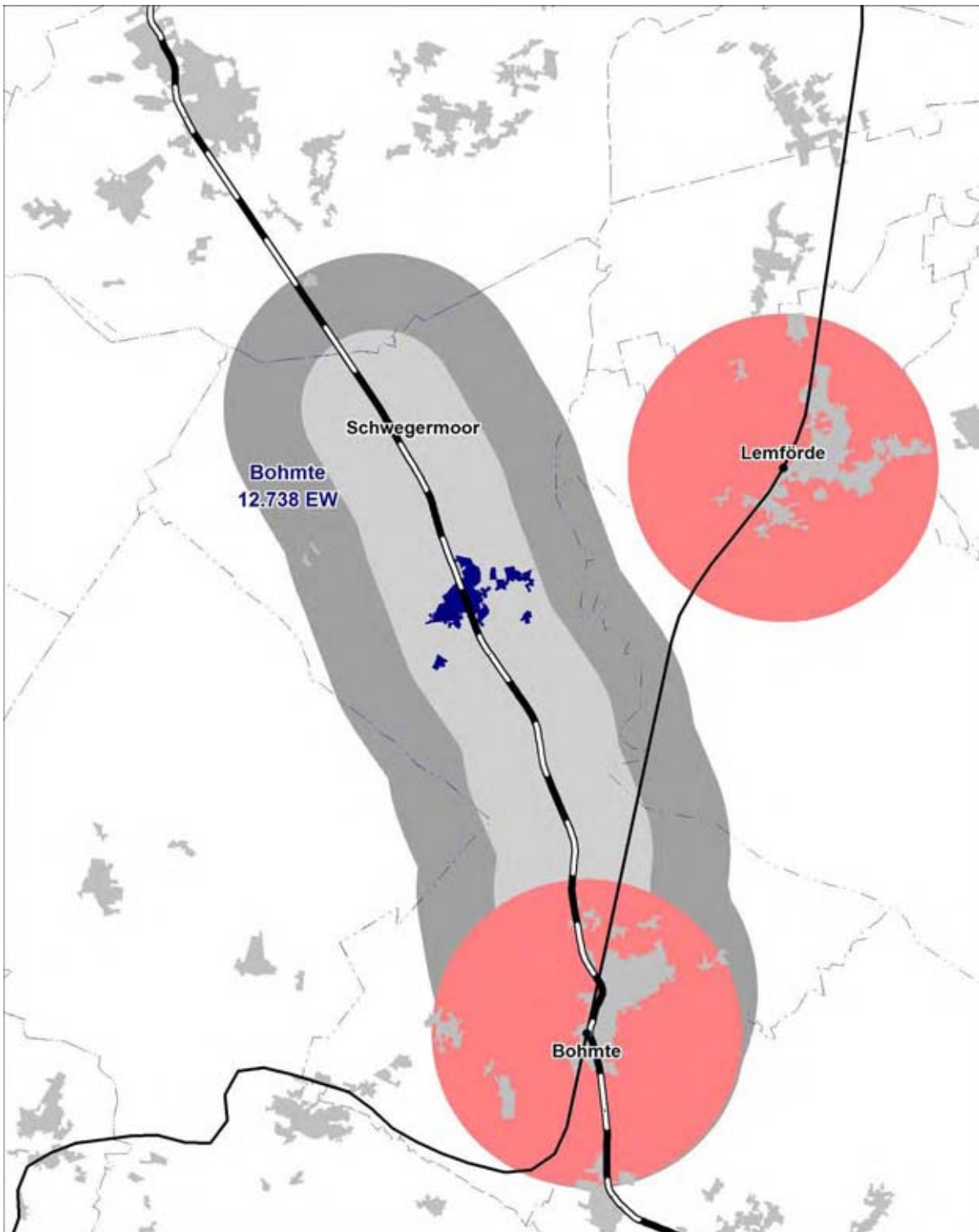
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

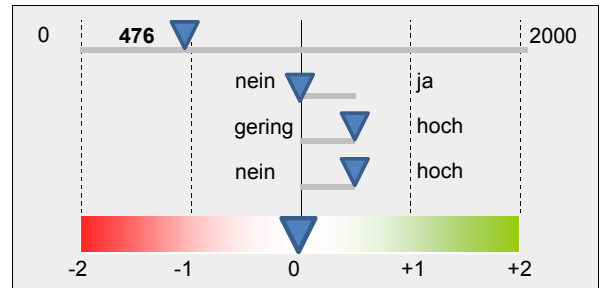
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bergen		12.962	13579	10.467	11.306
Celle	OZ	69.001	143282	9.009	9.893
Hermannsburg		8.178	29243	535	2.954
Lohheide		803		49	262
Soltau	MZ	21.241	158600		3
Wietzendorf		4.088	94120	3.280	3.797
(EZB =Einzugsbereich)				23.340	28.215

- Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 83%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
24	5	3	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9170	Celle – Soltau Süd	OHE	59,3
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			59,3

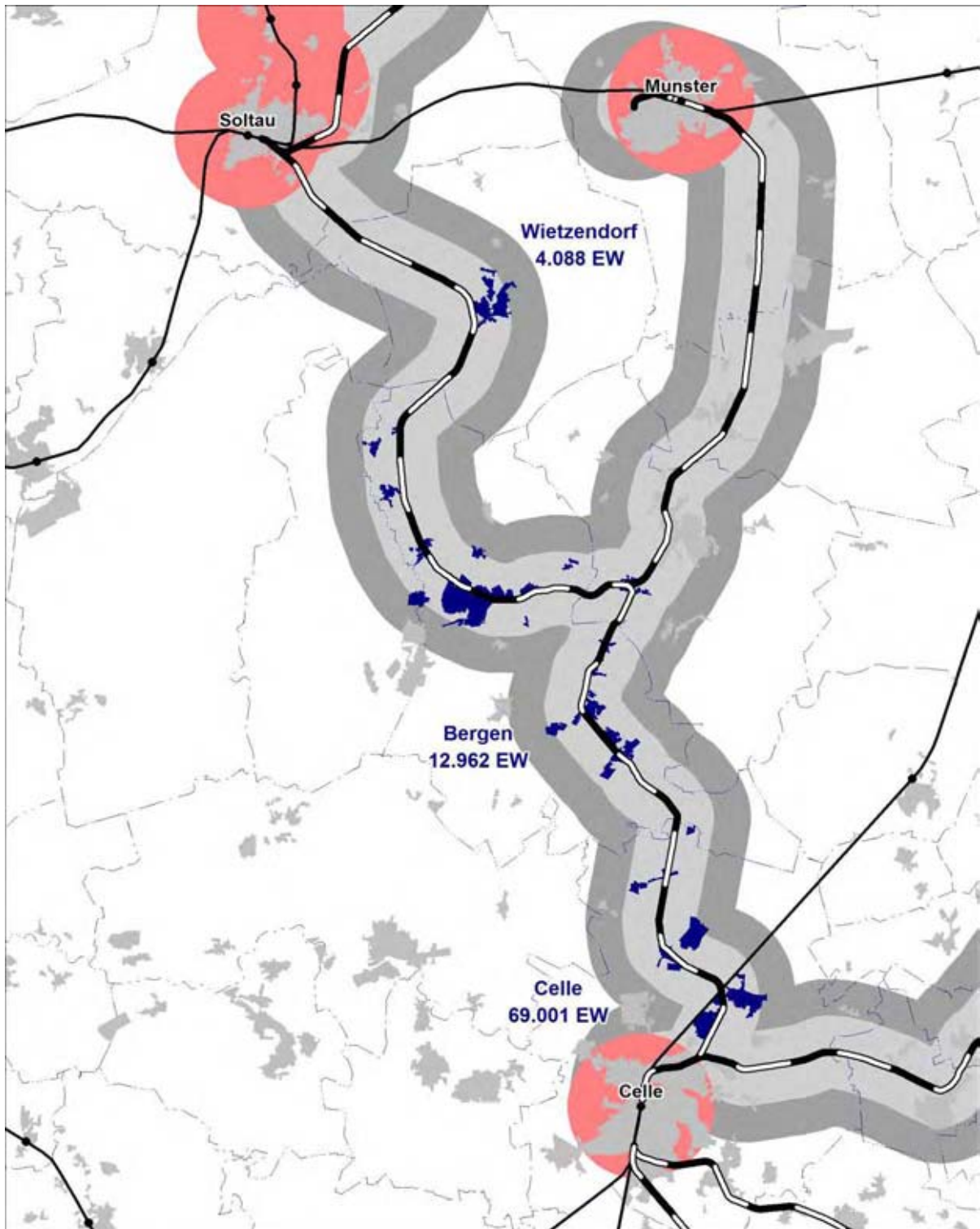
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



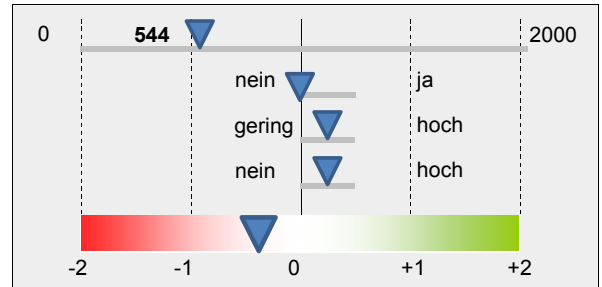
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bergen		12.962	13579	3.454	3.861
Celle	OZ	69.001	143282	9.004	9.893
Faßberg		6.317	24527	2.066	5.358
Hermannsburg		8.178	29243	5.645	7.468
Munster	MZ	14.824	12806	479	1.139
(EZB =Einzugsbereich)				20.648	27.719

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 74%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
19	5	3	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9170	Celle - Beckedorf öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	OHE	27,1
9172	Beckedorf – Munster (Örtze) öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	OHE	23,9
			51,0

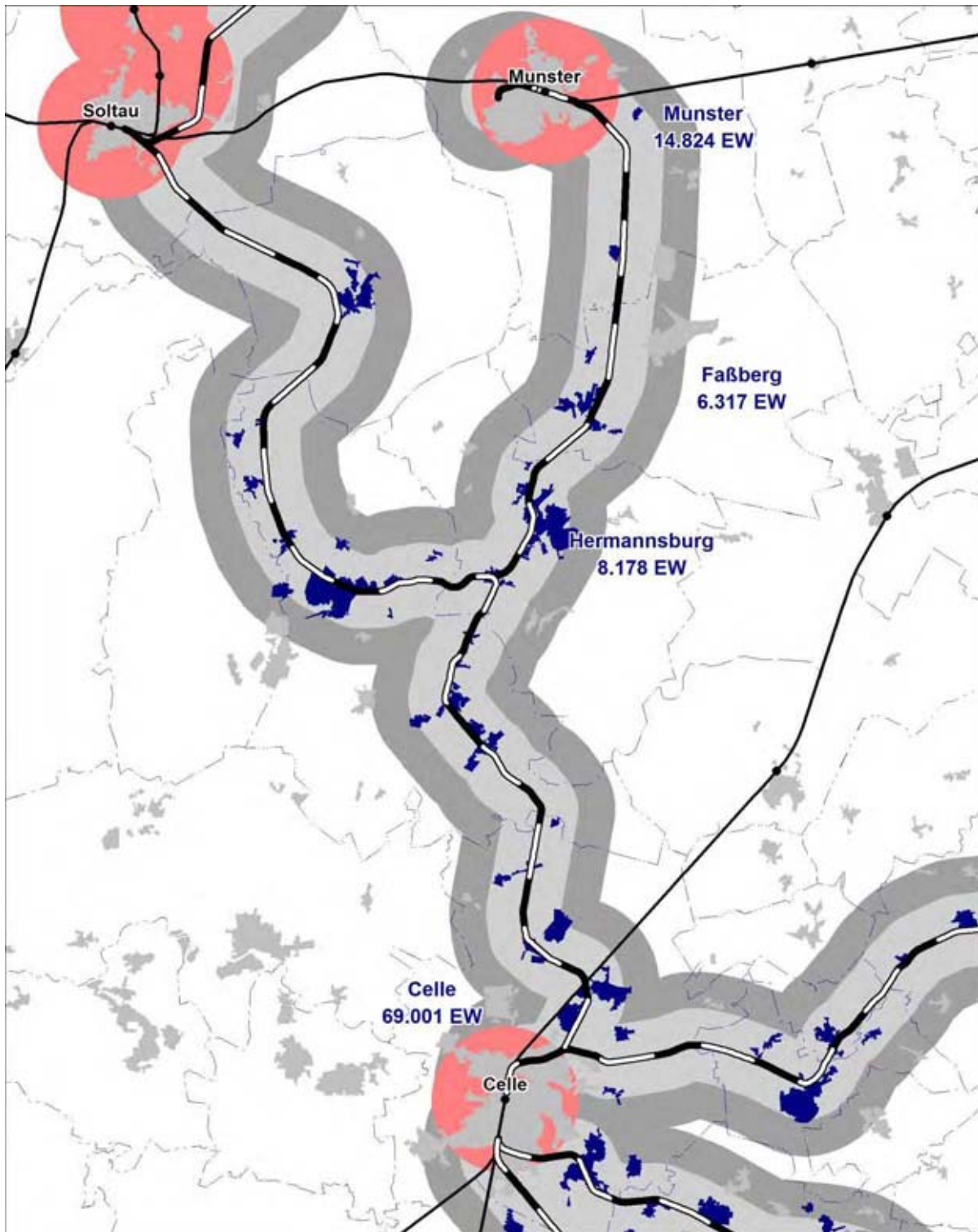
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

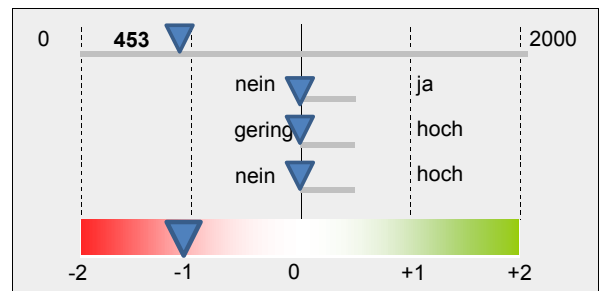


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dedelstorf		1.300	-	294	850
Groß Oesingen		1.925	-	213	316
Hankensbüttel		4.345	6138	4.344	4.345
Obernholz		918	-		302
Steinhorst		1.310	-	886	886
Wittingen	MZ	11.707	4814		7
Ahnsbeck		1.649	-		506
Beedenbostel		1.001		1.001	1.001
Celle	OZ	69.001	143282	1.182	7.343
Eldingen		2.098	-	1.020	1.848
Lachendorf		5.919	-	4.093	5.860
(EZB =Einzugsbereich)				13.034	23.264

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 56%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
34	2	4			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9173	Celle – Wittingen West	OHE	51,4
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			51,4

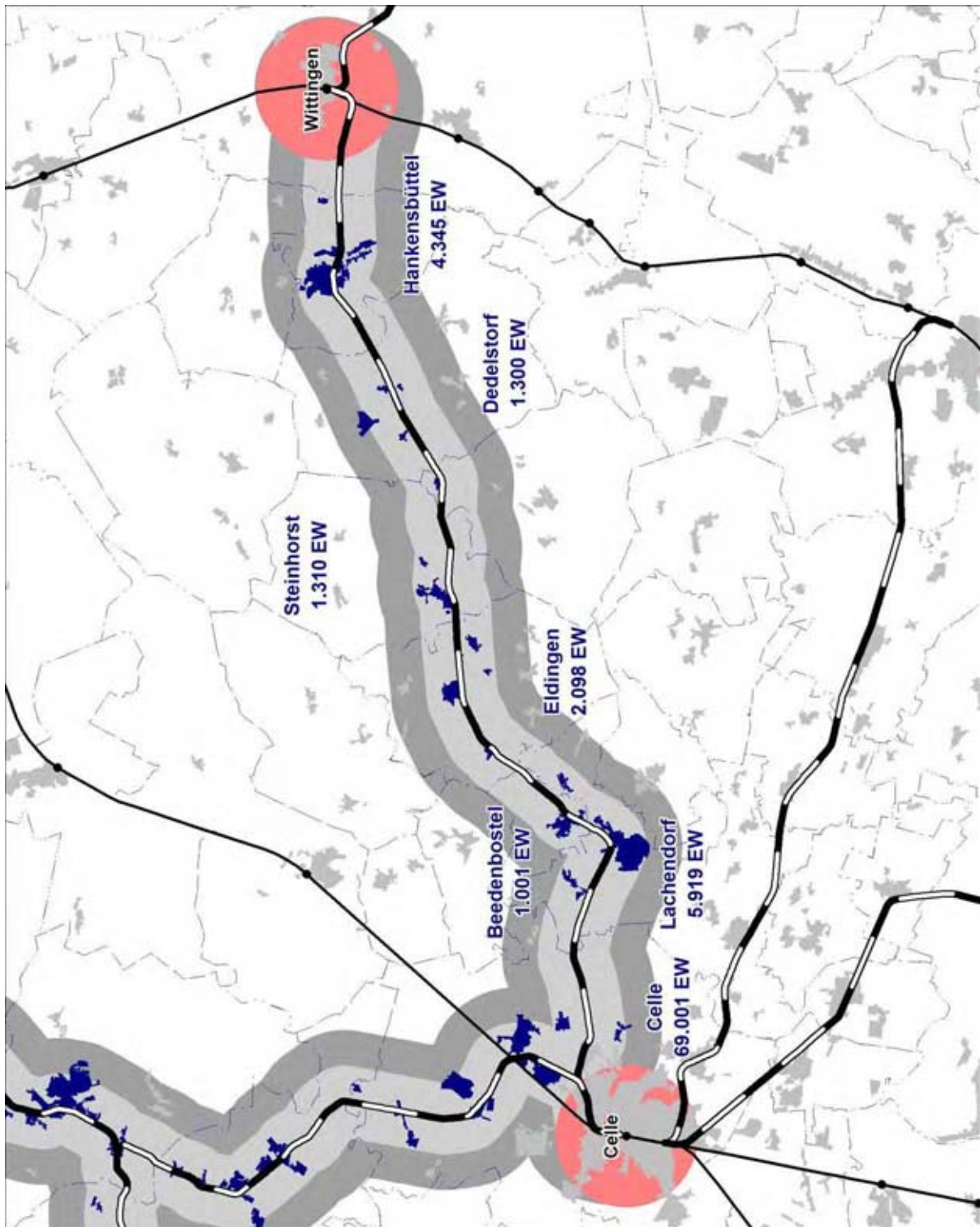
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan

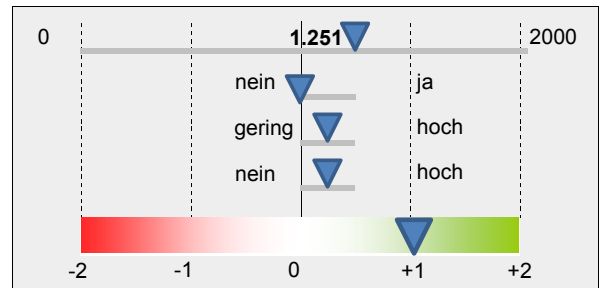


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Ahnsen		1.111	-	1.062	1.099
Auetal		6.506	-	444	1.407
Bad Eilsen		2.427	16203	2.427	2.427
Buchholz		770		770	770
Heeßen		1.402	-	1.402	1.402
Luhden		1.058	-	751	841
Meerbeck		1.978	-		371
Niedernwöhren		2.000			206
Nienstädt		4.688	-	3.118	3.531
Obernkirchen		9.353	-	8.050	8.889
Rinteln	MZ	25.791	58807	1.127	2.372
Stadthagen	MZ	21.604	10726	254	2.199
(EZB =Einzugsbereich)				19.404	25.514

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 76%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
19	4	2	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9177	Rinteln Nord – Stadthagen West	RStV	20,4
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			20,4

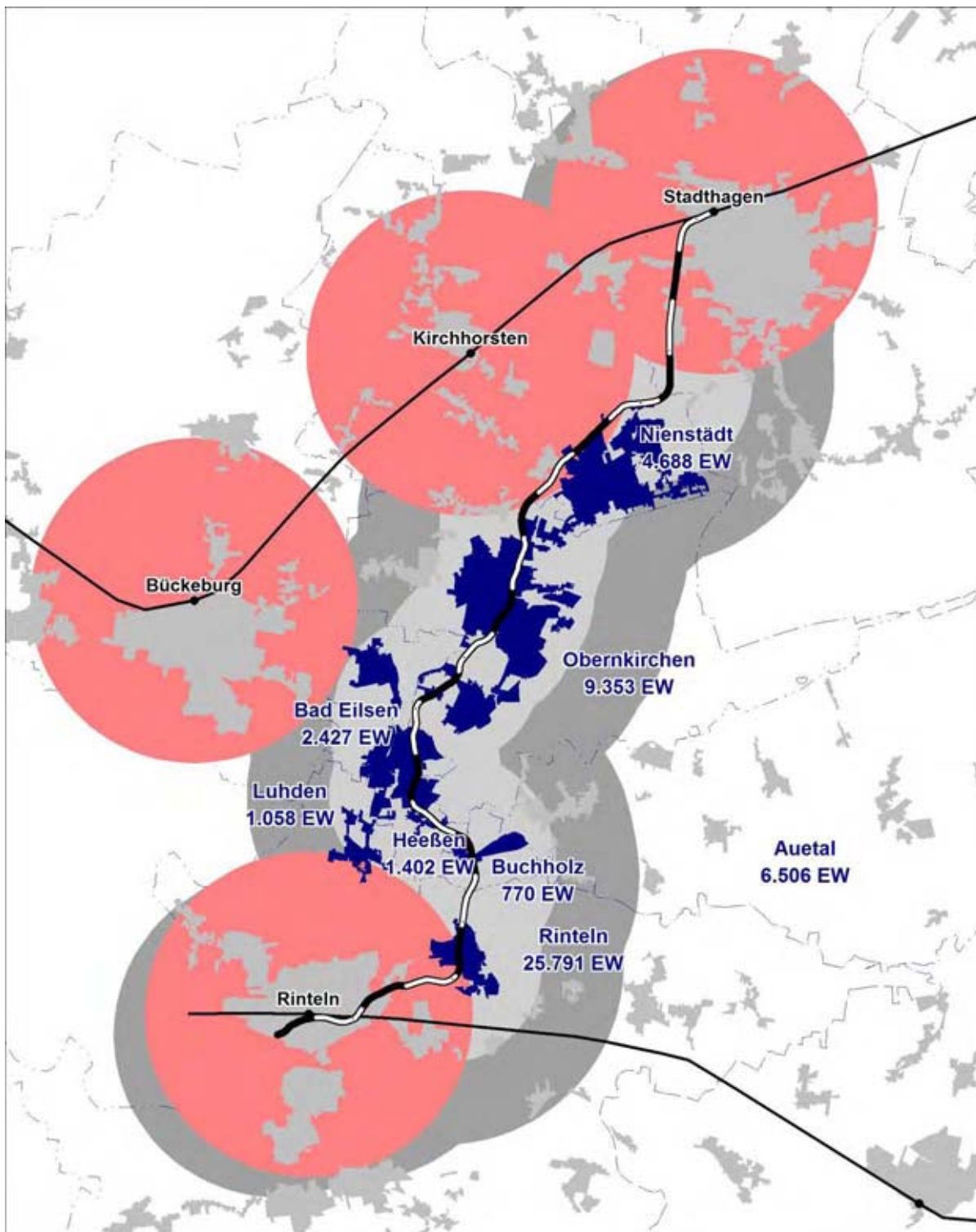
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

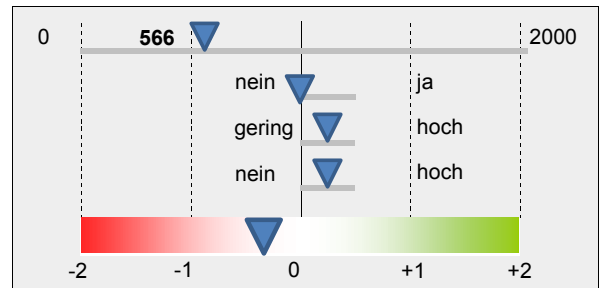


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Emmerthal		10.188	4712	1.664	2.403
Bodenwerder		5.753	16515	3.748	5.044
Dielmissen		843	-	105	843
Eimen		967			309
Eschershausen		3.532		3.513	3.532
Halle		1.617	-	435	987
Hehlen		1.926	1714	1.538	1.606
Heyen		468	-		468
Holzen		630		362	630
Kirchbrak		1.091	-	930	1.055
Lenne		669		659	669
Lüerdissen		442		442	442
(EZB =Einzugsbereich)				13.396	17.988

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 74%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
26	2	2			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9180	Vorwohle – Grohnde seit 29.02.2002 stillgelegt (bis Bodenwerder)	-	27,5
9180	Grohnde – Emmerthal öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	VEV	4,3
			31,8

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

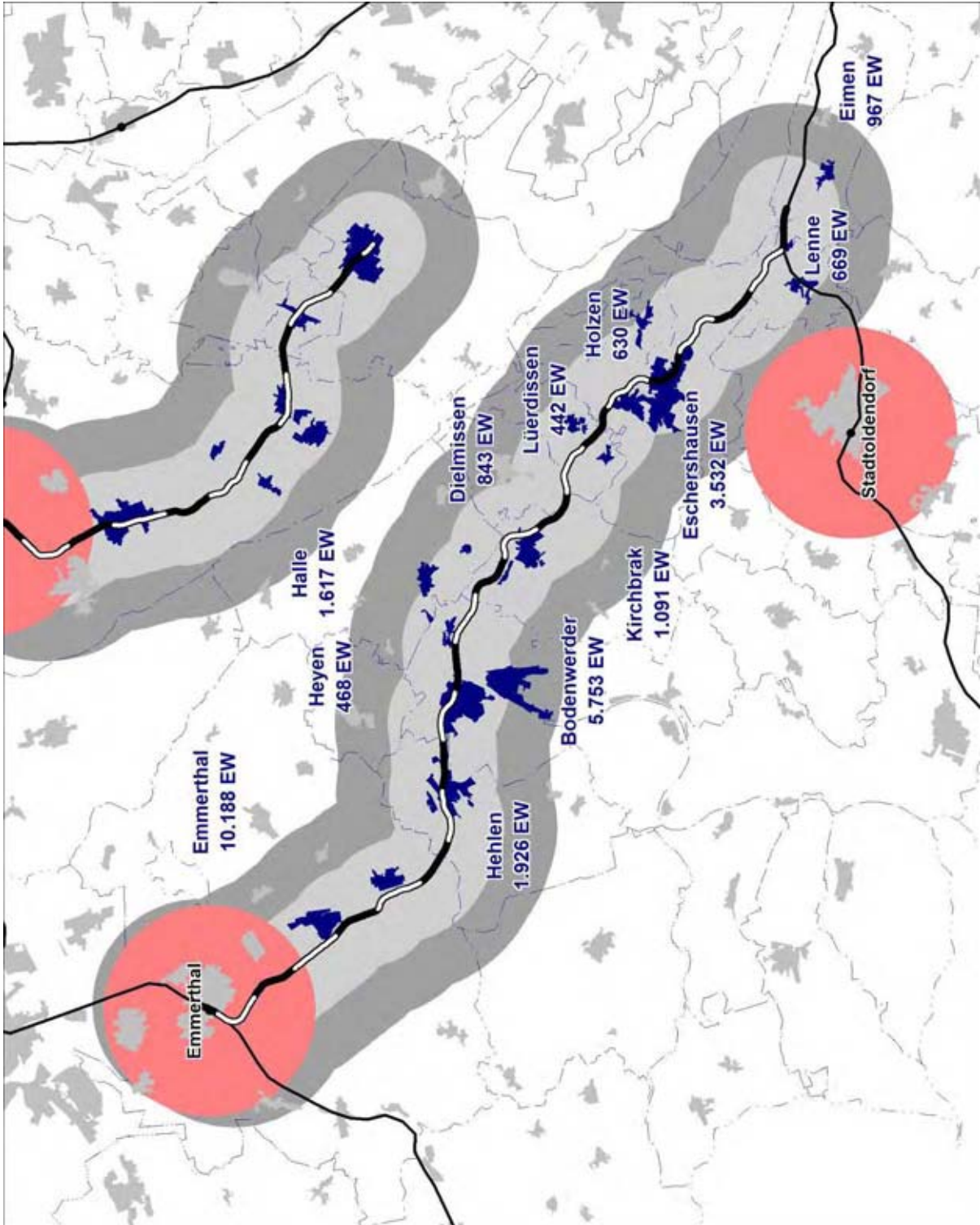
Ja

kein stündlicher Anschluss an einem Verknüpfungsbahnhof möglich

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



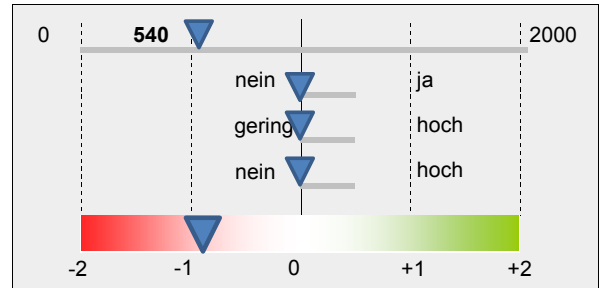
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Kalefeld		6.747	-	1.991	3.807
Kreiensen		6.788		631	755
Northeim	MZ	29.327	33253		31
(EZB =Einzugsbereich)				2.622	4.593

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 57%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
7	2				

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9181	Kreiensen – Kalefeld	-	8,5
	stillgelegt und freigestellt		
			8,5

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

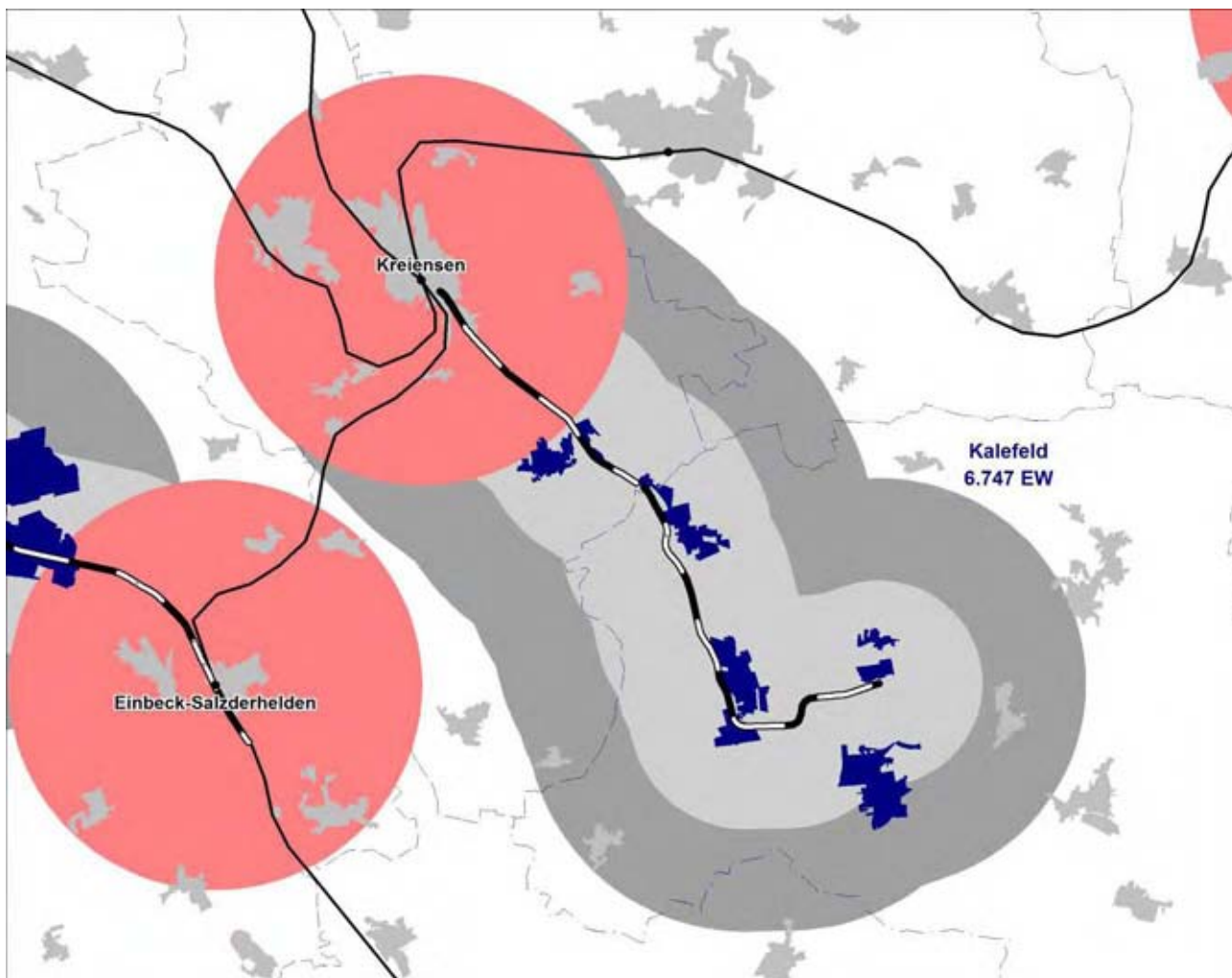
Ja

Linienlänge bis Verknüpfungsbahnhof sehr kurz.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



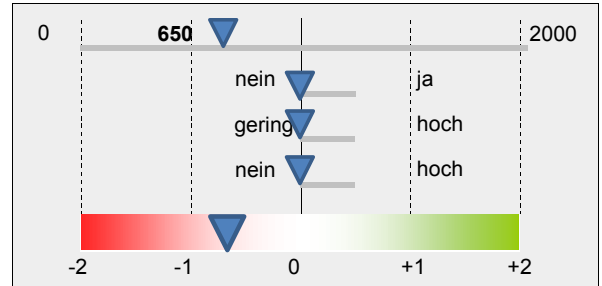
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dassel		10.277	13825	4.490	6.499
Einbeck	MZ	25.438	27508	1.424	2.141
(EZB =Einzugsbereich)				5.914	8.640

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 68%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
20	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9182	Einbeck-Mitte - Juliusmühle öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	ILM	6,3
9182	Juliusmühle - Dassel seit 04.05.2004 stillgelegt	-	7,0
			13,3

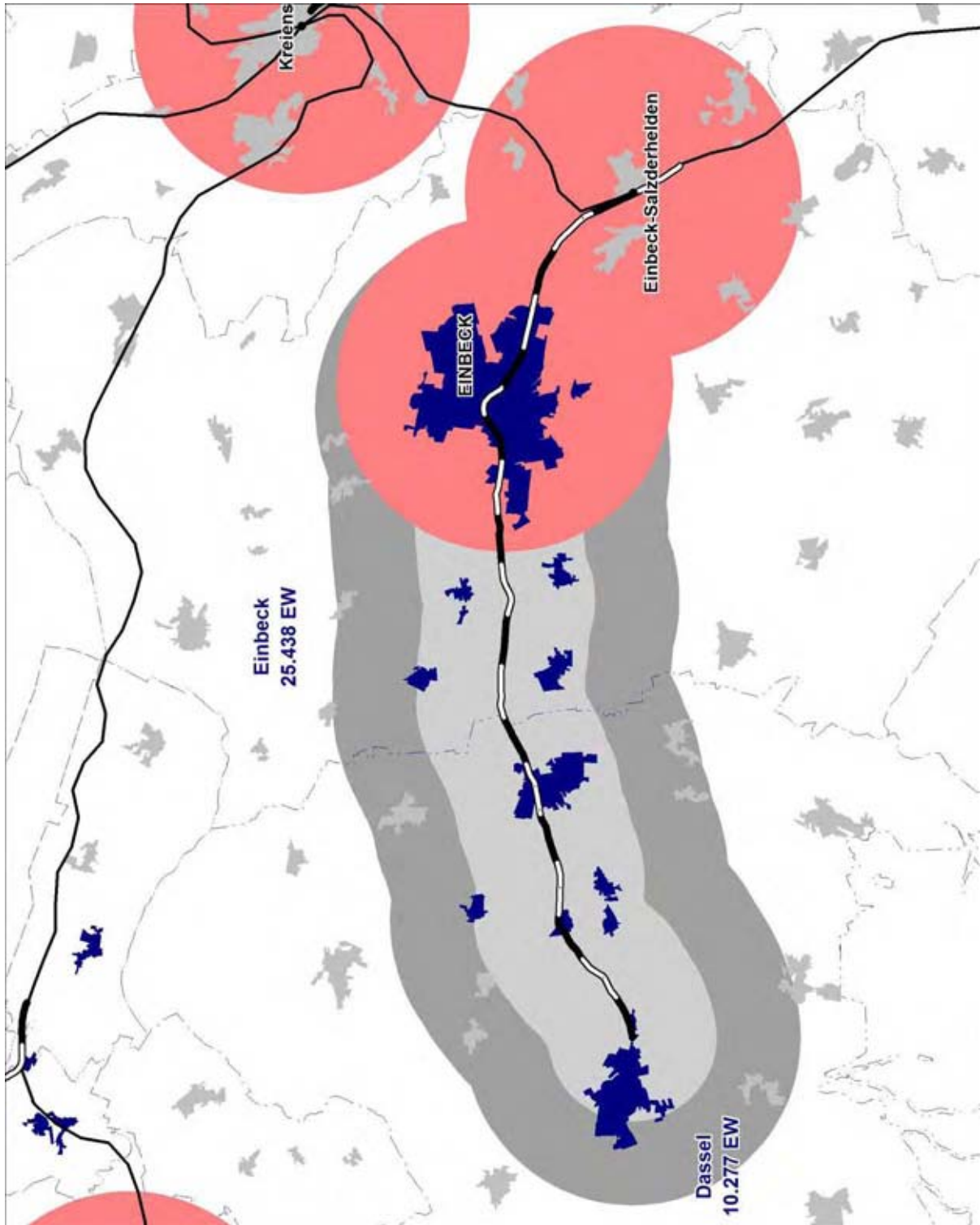
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

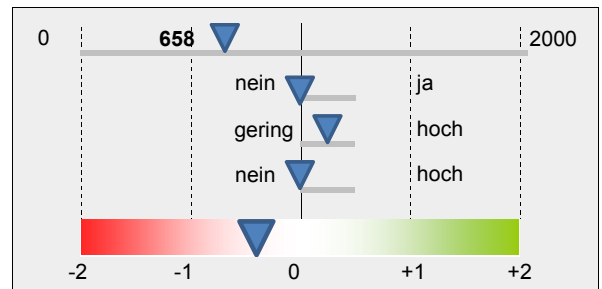


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Lahn		914			914
Lathen		5.984	9000	444	444
Niederlangen		1.223	-		9
Sögel		6.757	21008	5.941	6.557
Spahnharrenstätte		1.430			162
Werlte		9.391	-	7.128	8.423
Werpeloh		1.059			80
(EZB =Einzugsbereich)				13.513	16.590

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 81%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
10	1		2		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9200	Lathen – Werlte	EEB	25,2
	Strecke gesperrt		
			25,2

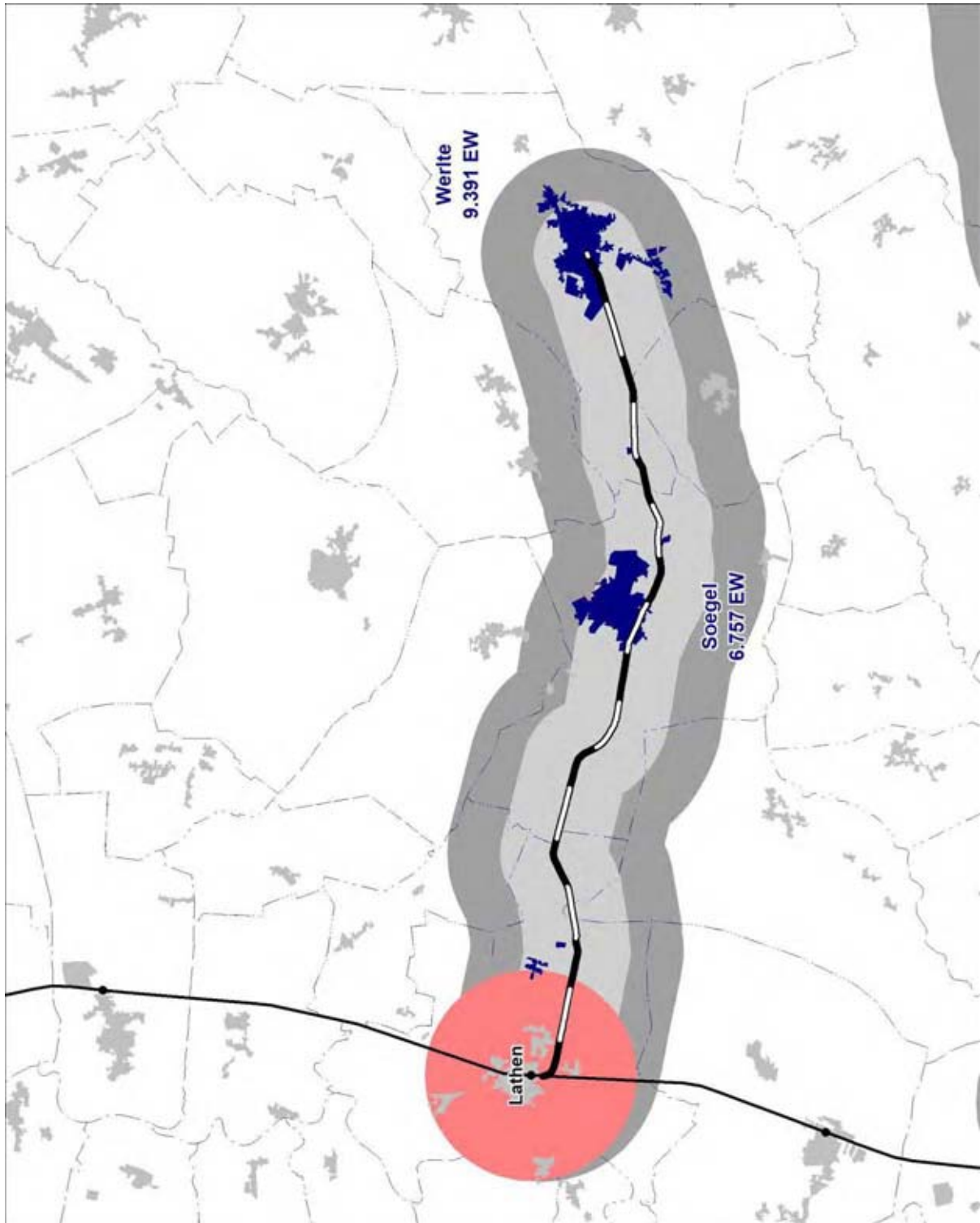
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

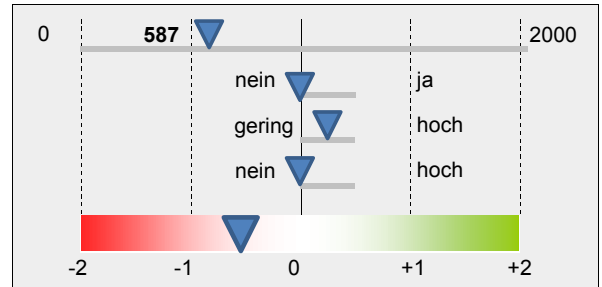
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Löningen		13.023	11353	11.297	11.559
Haselünne		12.267	40663	9.658	10.231
Herzlake		4.304	-	2.864	4.047
Lähden		4.686	3135		984
Meppen	MZ	33.997	44414	1.981	3.278
(EZB =Einzugsbereich)				25.800	30.098

- Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 - + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 86%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
23	3	1	2		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9201	Meppen – Essen (Oldb)	EEB	51,3
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			51,3

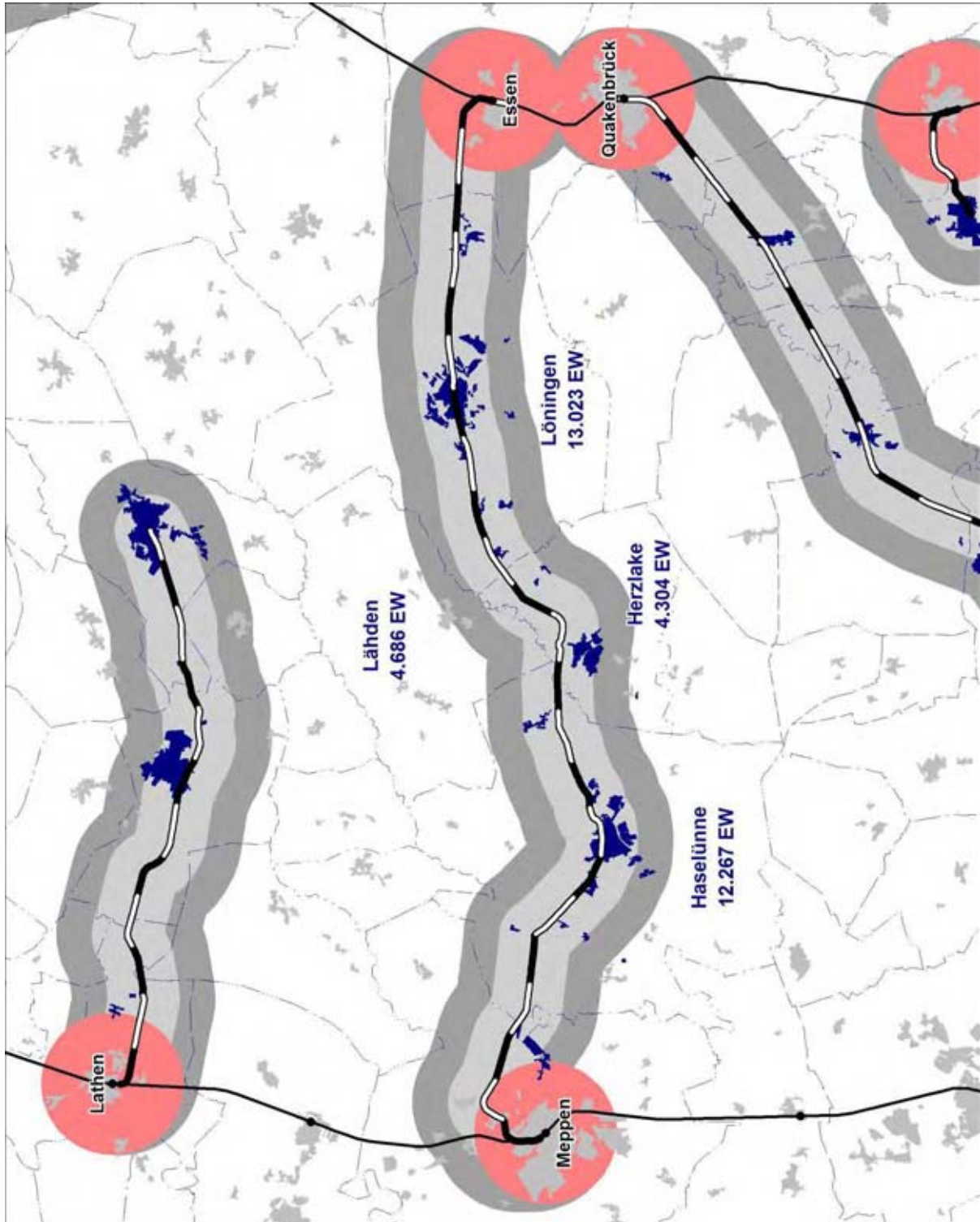
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

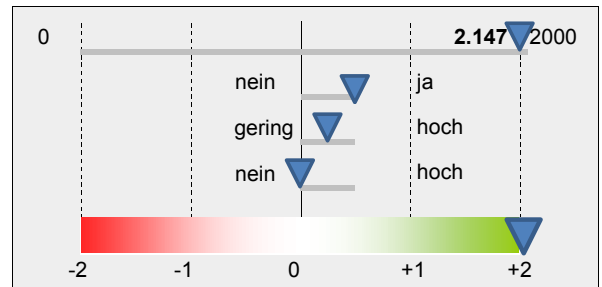


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Isterberg		605		263	605
Lage		1.074			996
Neuenhaus		9.863	-	6.641	9.425
Nordhorn	MZ	52.029	25587	35.196	49.085
(EZB =Einzugsbereich)				42.100	60.110

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 70%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
11	1	1	1	1	

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9203	Bad Bentheim - Nordhorn (- Emlichheim)	BE	28,0
	öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr		
			28,0

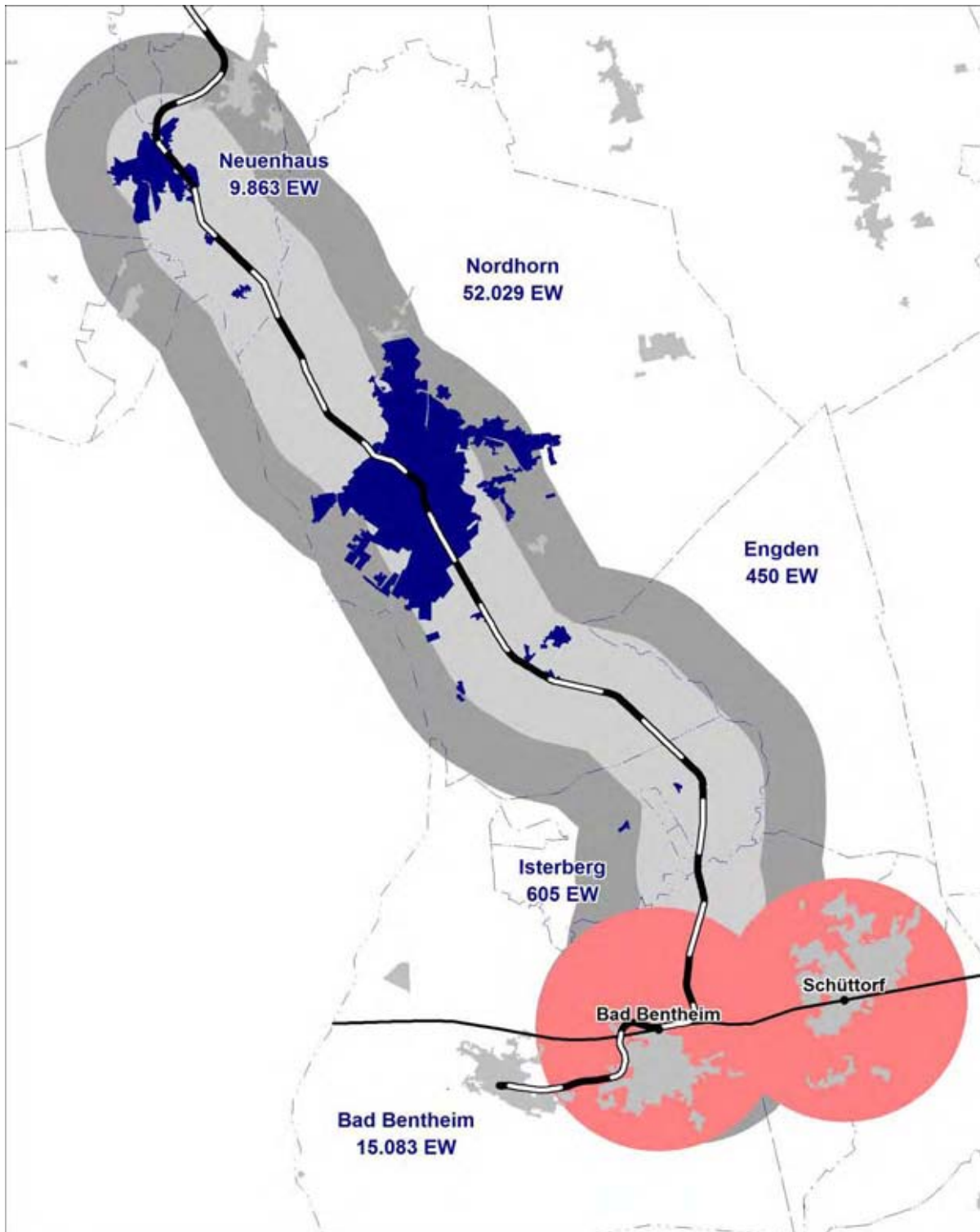
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

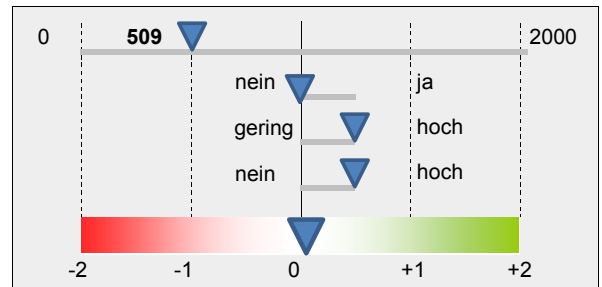
Lageplan



Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Esens		7.271	93800	1.277	1.277
Langeoog		1.769	117450	1.769	1.769
Neuharlingersiel		1.013	74422	93	93
Stedesdorf		1.567	877	194	879
(EZB =Einzugsbereich)				3.332	4.018

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:
 + Strukturelle Bedeutung
 + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 + Überregionale Verbindungsfunktion
= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 83%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
3	2				

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9999	Esens - Benersiel	-	7,9
	neuer Streckenabschnitt		<u>7,9</u>

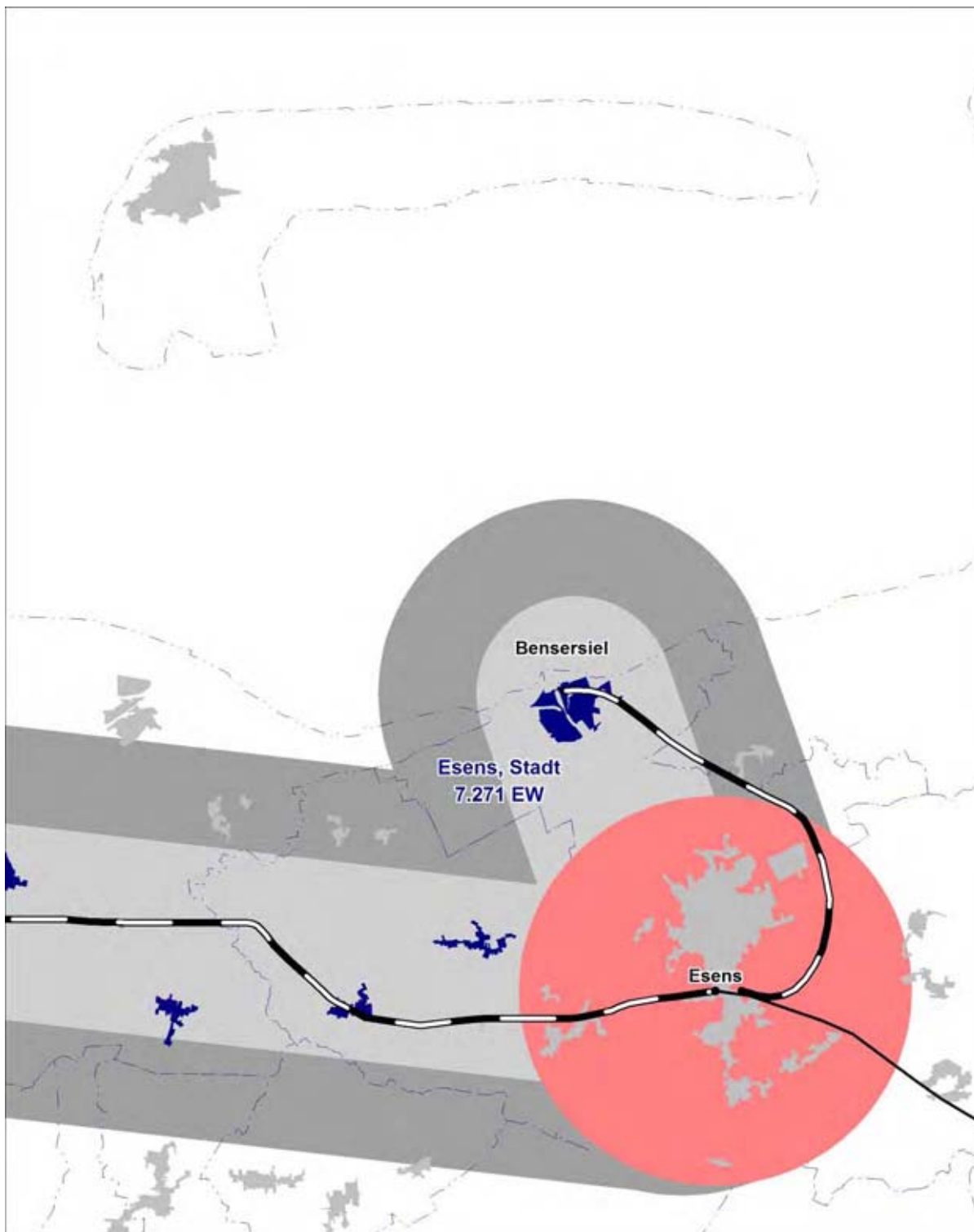
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



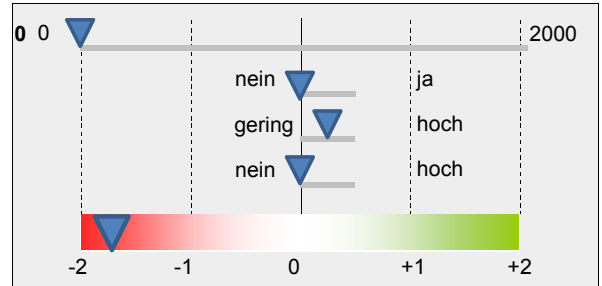
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Borkum, Stadt (EZB =Einzugsbereich)		5.197	168811	0	0
				0	0

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB:

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
---------	---------------	---------------	---------------	-----------------	---------

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9153	Borkum Bf - Borkum Ostland neuer Streckenabschnitt	BKB	3,1
			3,1

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

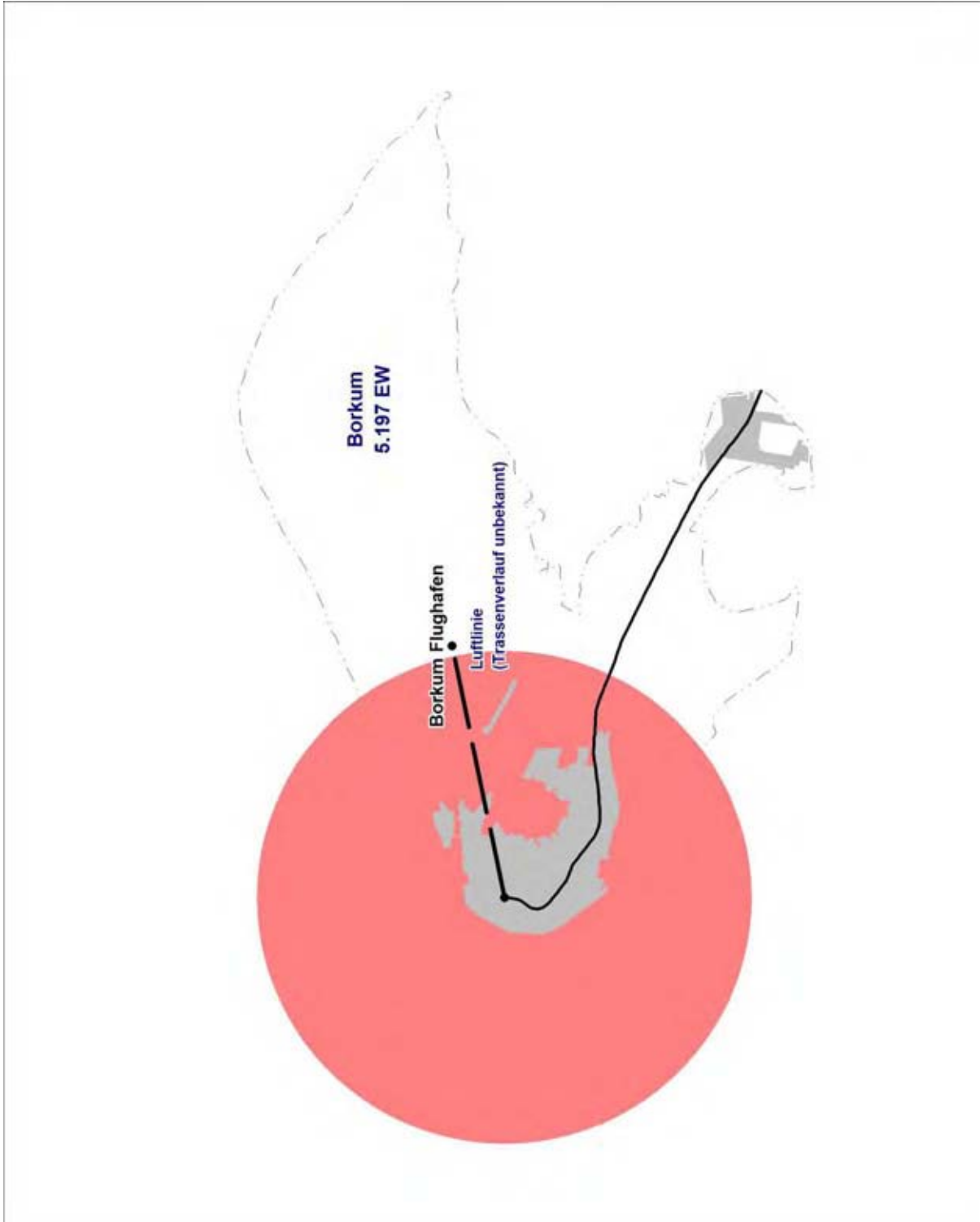
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan

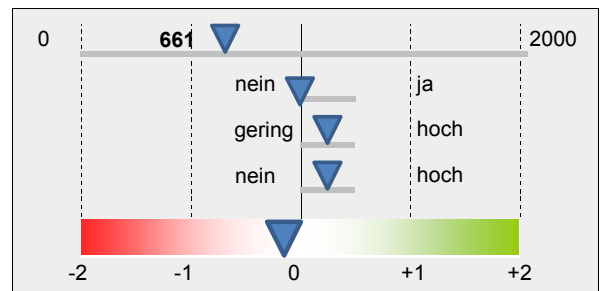


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Gifhorn	MZ	41.152	48725	3.111	5.593
Meinersen		8.256	-		283
Müden (Aller)		5.423	-	4.045	5.131
Sassenburg		10.830	12554	400	1.273
Adelheidsdorf		2.453	-		413
Celle	OZ	69.001	143282	5.577	6.027
Eicklingen		3.194	-	862	3.188
Langlingen		2.253	-	1.766	2.052
Nienhagen		6.443	-		519
Wienhausen		4.189	-	2.609	4.189
(EZB =Einzugsbereich)				18.369	28.669

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 64%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
27	6	3			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1724	Gifhorn - Celle	-	43,4
	Strecke abgebaut und freigestellt		
			43,4

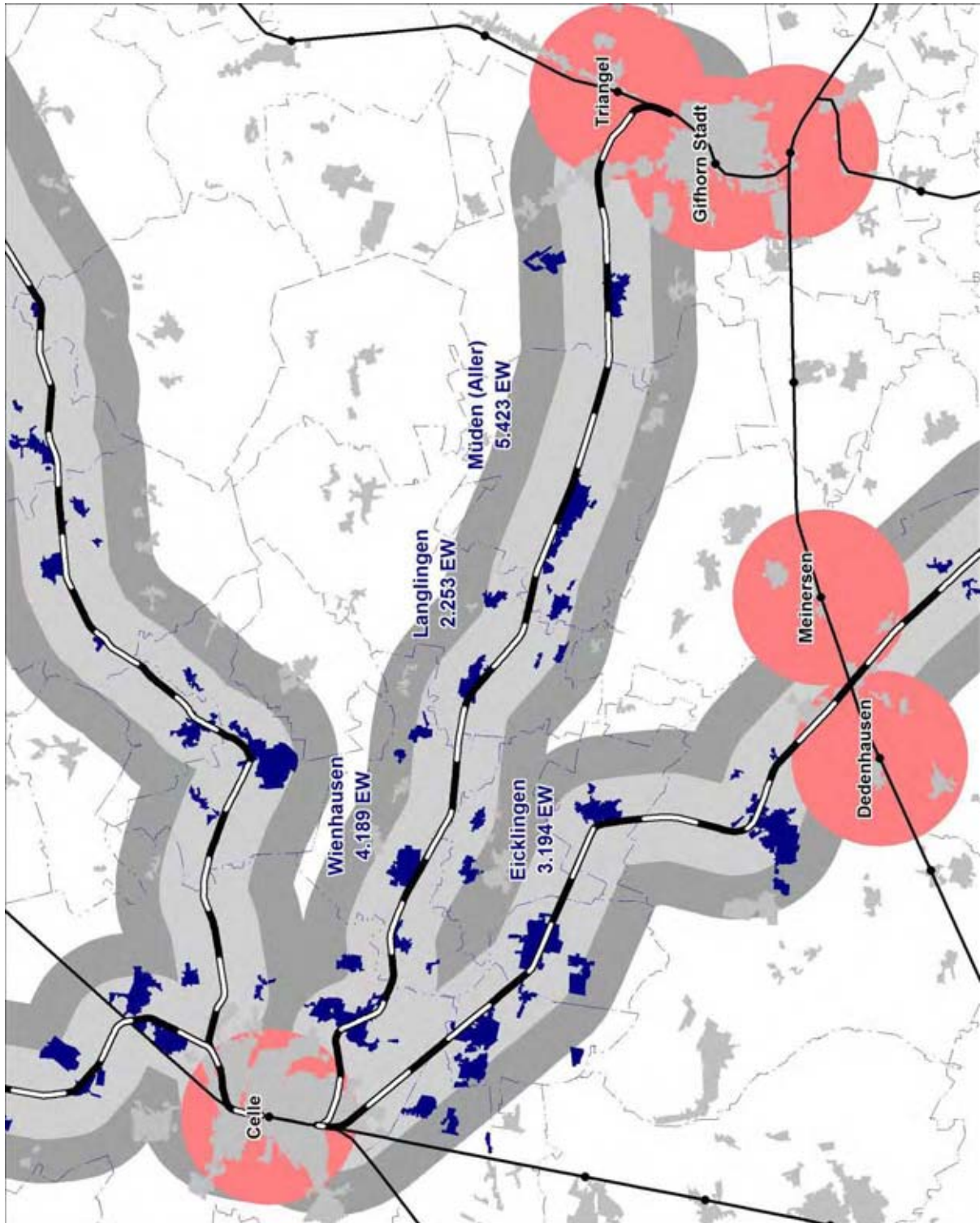
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

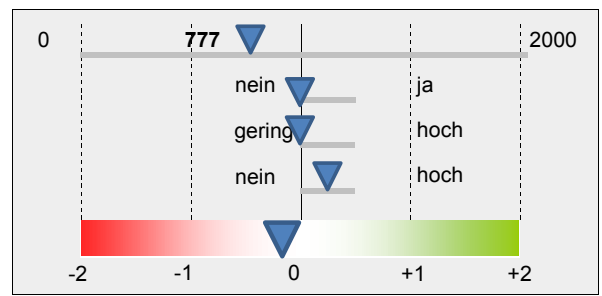


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Braunschweig	OZ	242.537	281029	3.713	3.713
Schwülper		6.819	-		3.464
Didderse		1.320			1.224
Edemissen		12.368	-	2.526	2.811
Wendeburg		9.992	-	4.469	8.267
Uetze		19.923	7606	4.750	7.932
Adelheidsdorf		2.453	-	723	1.257
Bröckel		1.787	-	1.787	1.787
Celle	OZ	69.001	143282	67	67
Eicklingen		3.194	-		1.863
Nienhagen		6.443	-	4.793	5.219
Wathlingen		6.117	-	5.024	6.117
Wienhausen		4.189	-		98
(EZB =Einzugsbereich)				27.852	43.820

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 64%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
23	8	7			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1722	Braunschweig Gliesmarode - Braunschweig RAUA öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	DB Netz	10,4
1722	Braunschweig RAUA - Harvesse seit 1998 stillgelegt	-	4,7
1722	Harvesse - Plockhorst - Celle Strecke abgebaut und freigestellt	-	41,3
			56,4

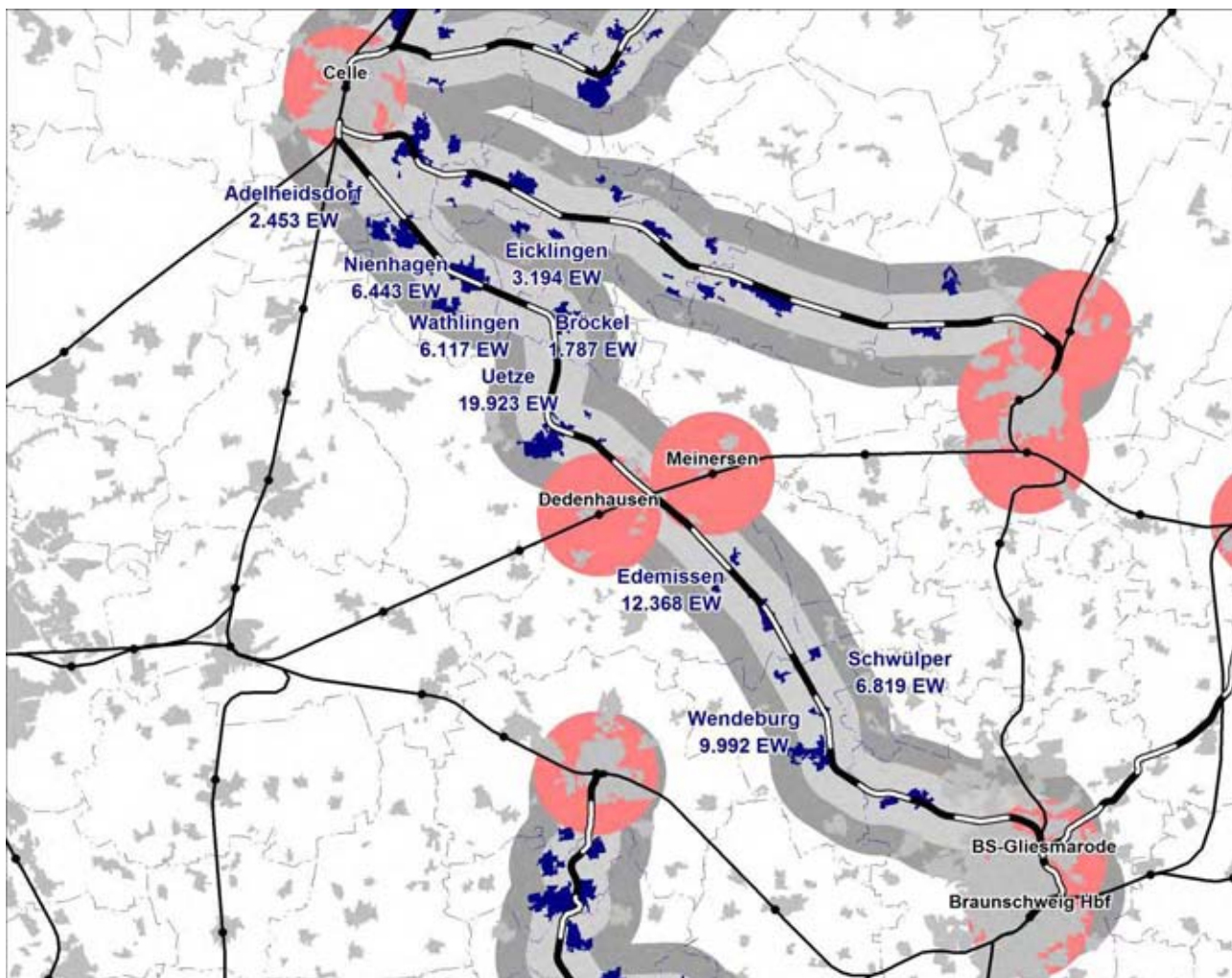
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

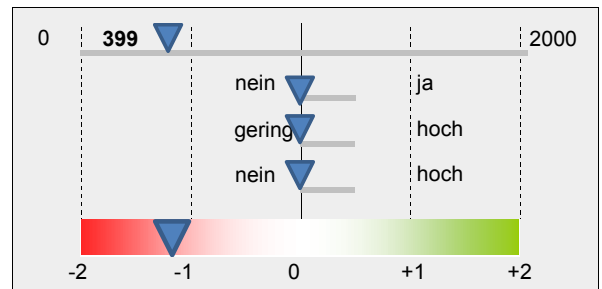


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Bergfeld		906			902
Brome		3.254	-	2.566	3.254
Parsau		1.845		1.702	1.702
Rühren		4.857	7212	3.820	4.857
Tülau		1.521		396	1.521
Wittingen	MZ	11.707	4814	2.116	3.130
Grafhorst		1.009	-	72	132
(EZB =Einzugsbereich)				10.671	15.498

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 69%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	5.000 - 10.000	>20.000
1.999	4.999	9.999	19.999
24	1	2	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9175	Wittingen - Radenbeck Strecke gesperrt	OHE	14,2
9175	Radenbeck - Rühren seit 17.05.2004 stillgelegt	-	20,5
9175	Rühren - Oebisfelde Strecke abgebaut und freigestellt	-	8,4
			43,1

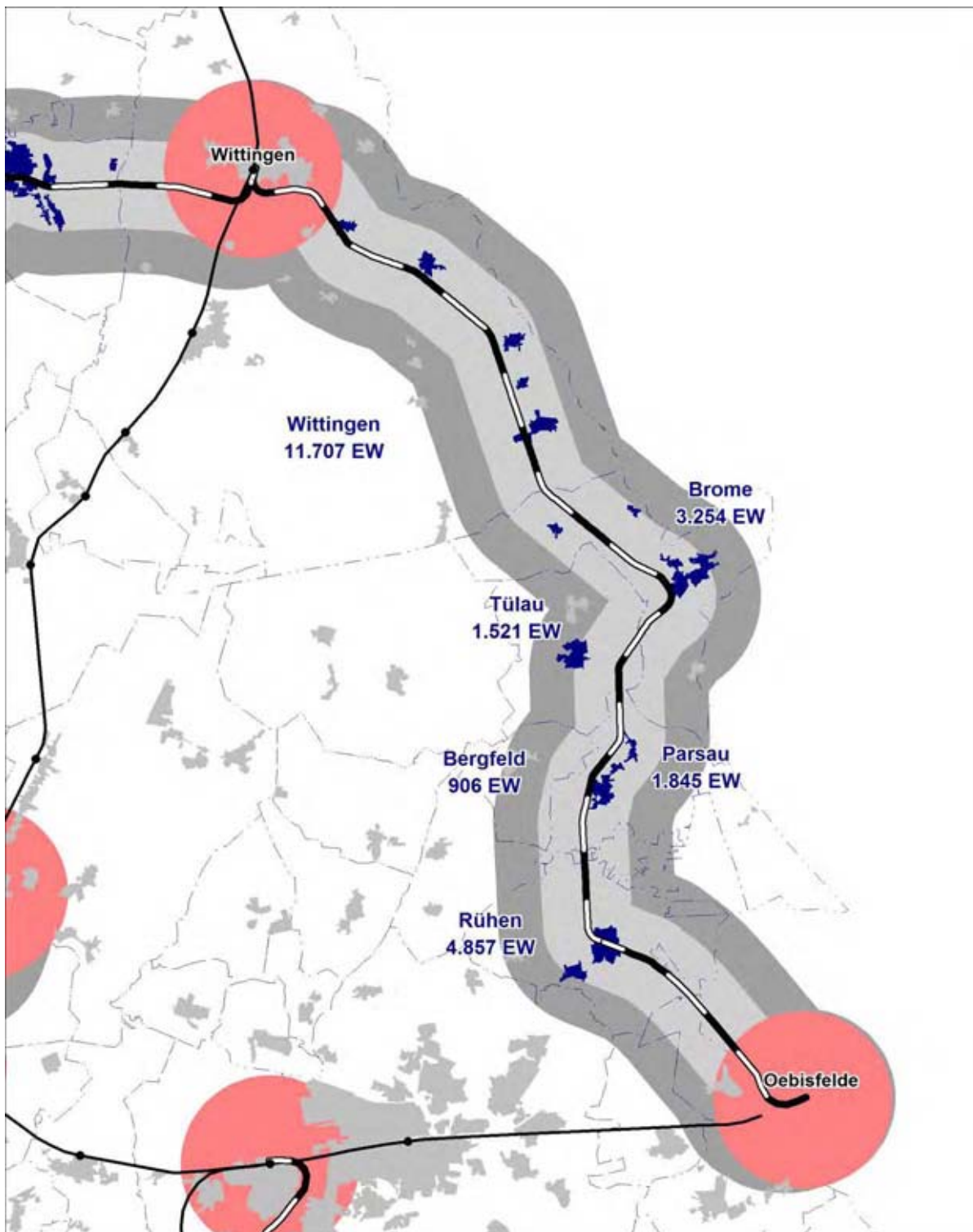
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan



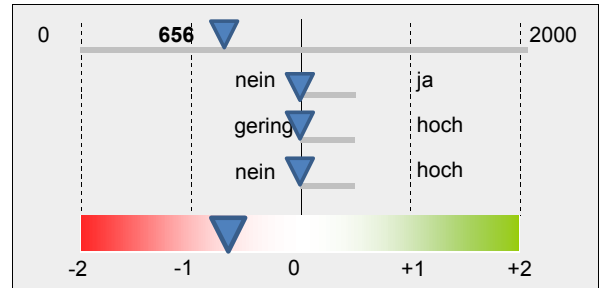
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Braunschweig	OZ	242.537	281029	5.611	5.611
Lehre		11.515	5465	1.696	3.945
Cremlingen		12.843	-		82
(EZB =Einzugsbereich)				7.308	9.639

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 76%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
4	3	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1953	Braunschweig Gliesmaraode - Groß Brunsrode seit September 1998 stillgelegt und abgebaut	-	14,7
			14,7

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

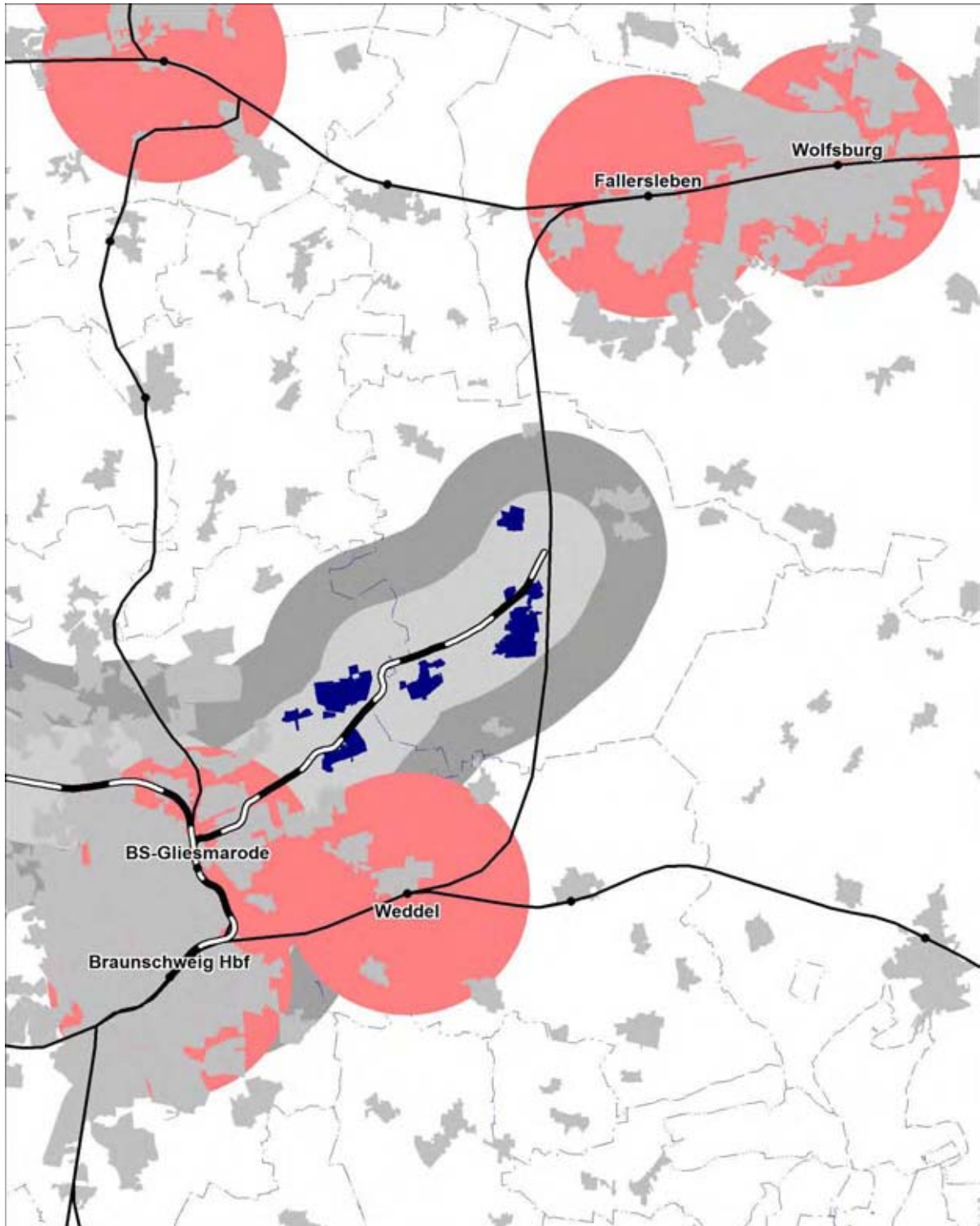
Nein

kein stündlicher Anschluss an einem Verknüpfungsbahnhof möglich.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



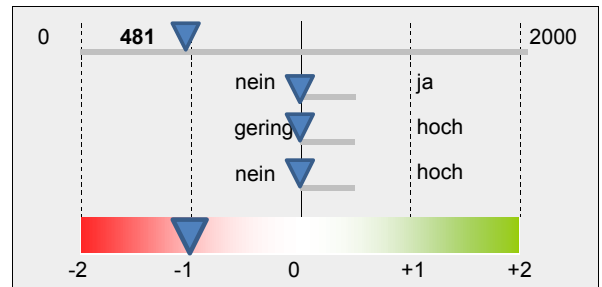
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Grasleben		2.497	-	2.479	2.497
Helmstedt	MZ	23.235	35460	3.903	3.903
Mariental		906	-	906	906
Rennau		698	-	4	349
(EZB =Einzugsbereich)				7.292	7.655

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Sehr geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 95%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
5	2	1			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1945	Helmstedt - Grasleben	LWB	15,9
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
			15,9

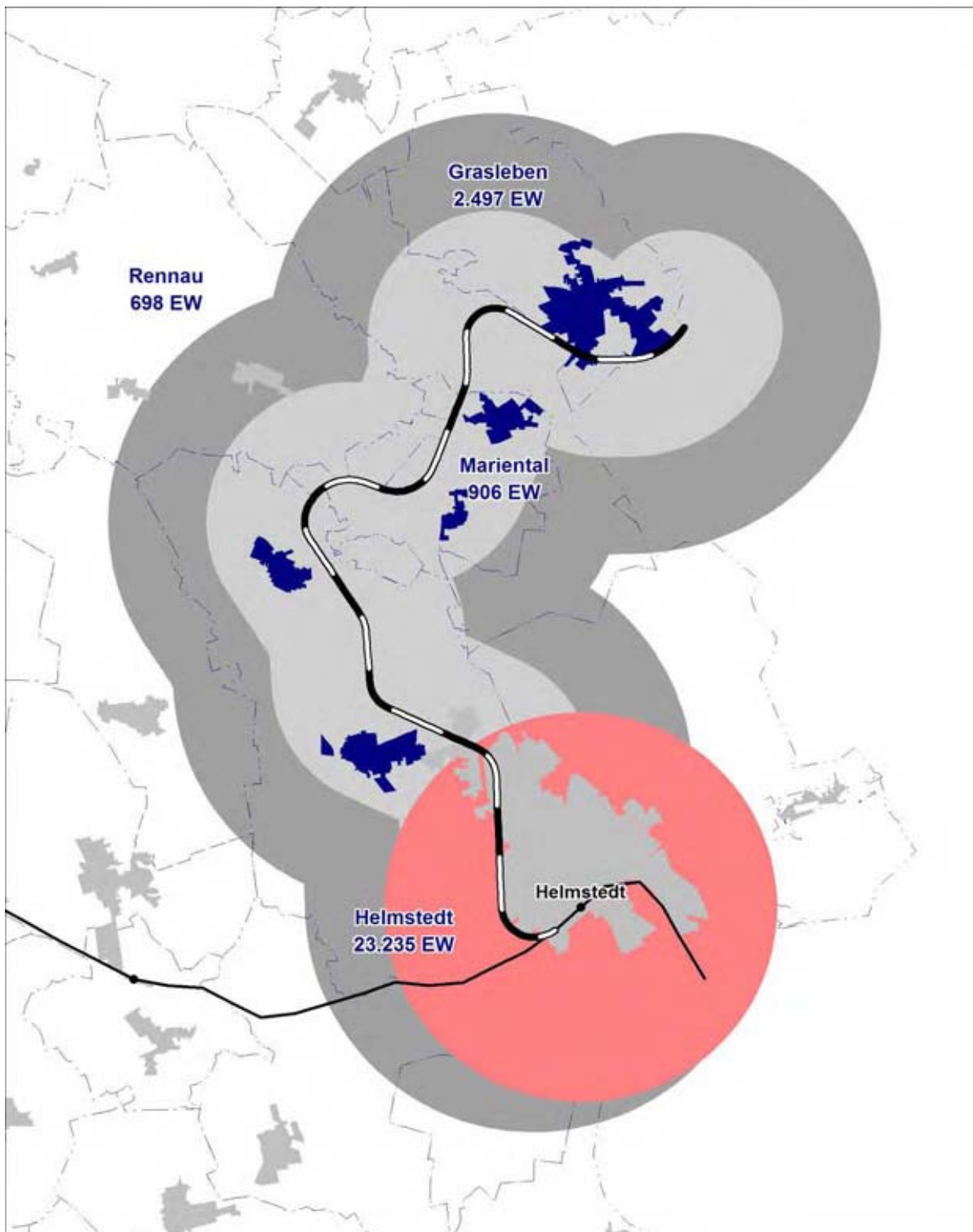
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan

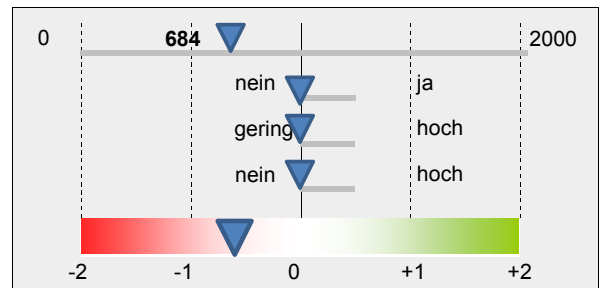


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Beierstedt		426		426	426
Gevensleben		685		685	685
Jerxheim		1.171	-	461	1.171
Schöningen		11.655	4672	8.499	11.267
Söllingen		672		672	672
Twieflingen		753			562
Dahlum		699	-		30
Schöppenstedt		5.471	-		215
Uehrde		922		537	779
(EZB =Einzugsbereich)				11.279	15.807

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 71%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
15	2		1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1942	Schöppenstedt - Jerxheim seit 2007 stillgelegt	-	11,7
1940	Jerxheim - Schöningen seit 2007 stillgelegt	-	11,4
			23,1

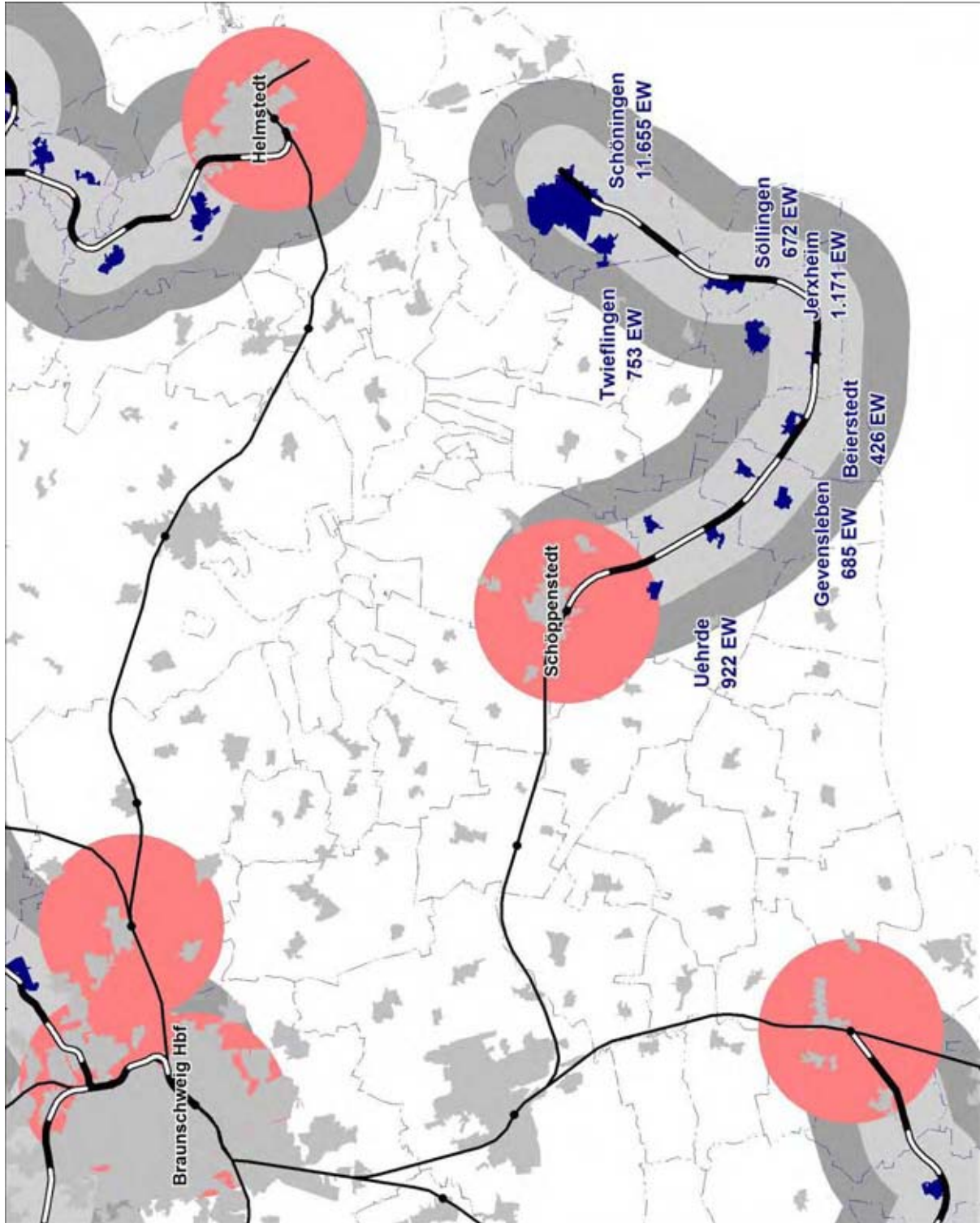
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

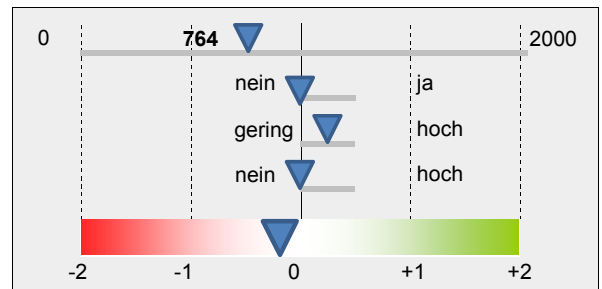


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Salzgitter	OZ	98.895	45105	6.329	7.722
Liebenburg		8.581	-		2
Ilse		11.532	-	9.483	10.189
Lahstedt		10.168	-	4.216	7.357
Lengede		12.715	-	77	86
Peine	MZ	48.582	38978	942	3.524
Vechelde		15.995	3243	1.007	3.039
Söhle		7.902	-		28
(EZB =Einzugsbereich)				22.055	31.947

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 69%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
25	8	4			

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
9190	Voßpaß - Broistedt Nord öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	VPS	20,9
9198	Broistedt Nord - Peine öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	VPS	20,9
			41,8

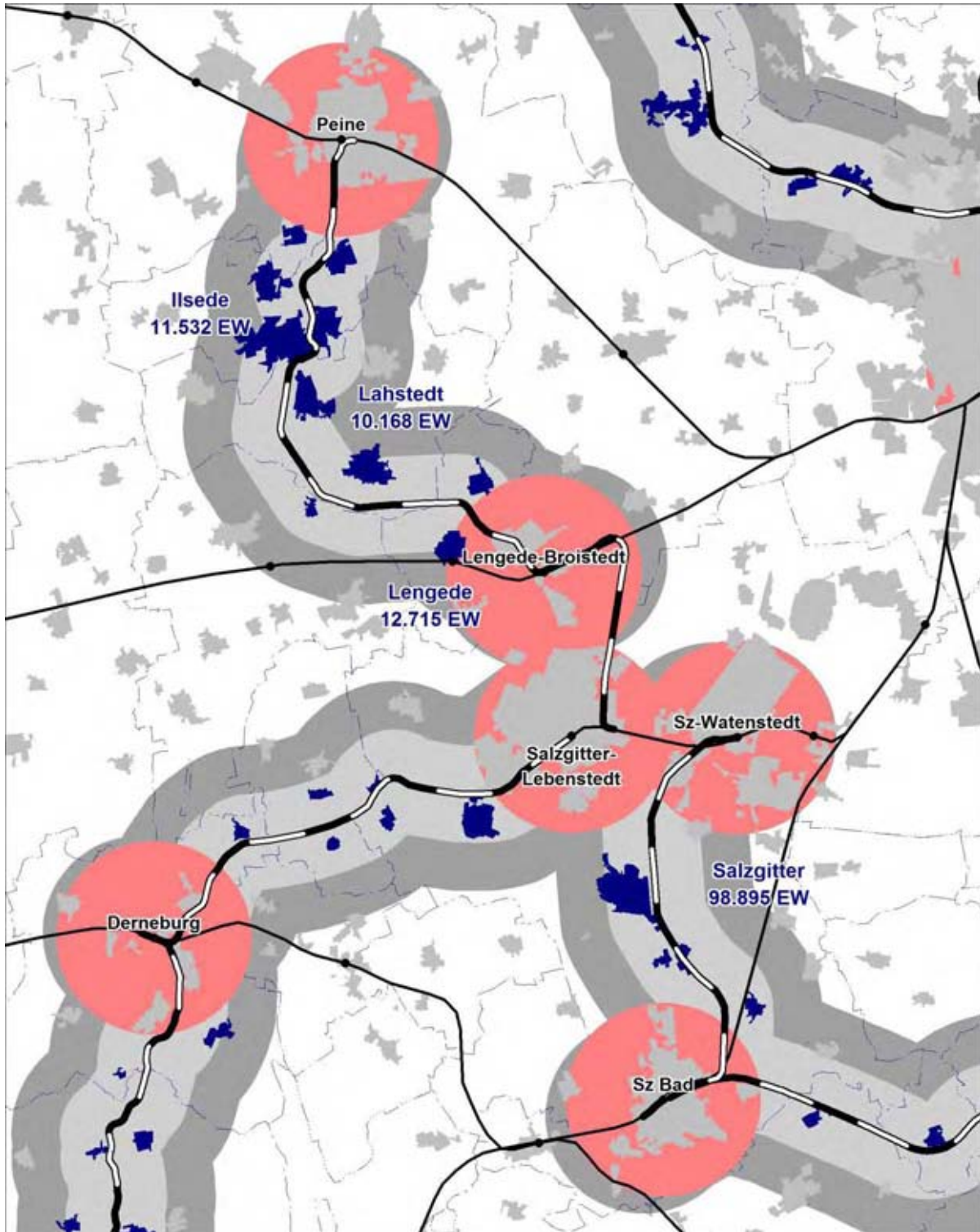
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



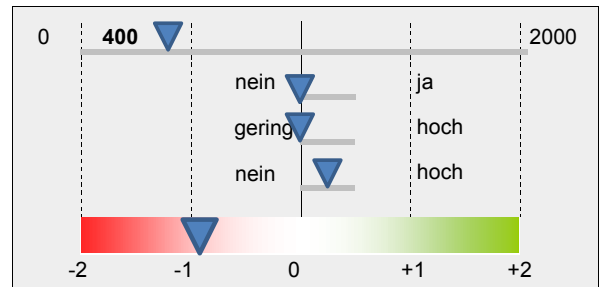
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Salzgitter	OZ	98.895	45105	2.760	3.974
Baddeckenstedt		3.084	-	35	244
Burgdorf		2.408	-	785	1.695
Holle		7.259	-	379	411
(EZB =Einzugsbereich)				3.959	6.325

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Geringes Verkehrspotential'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Ja

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 63%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
12	1	1			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
1923	Sz-Lebenstedt - Derneburg	-	15,8
	Strecke abgebaut und freigestellt		
			15,8

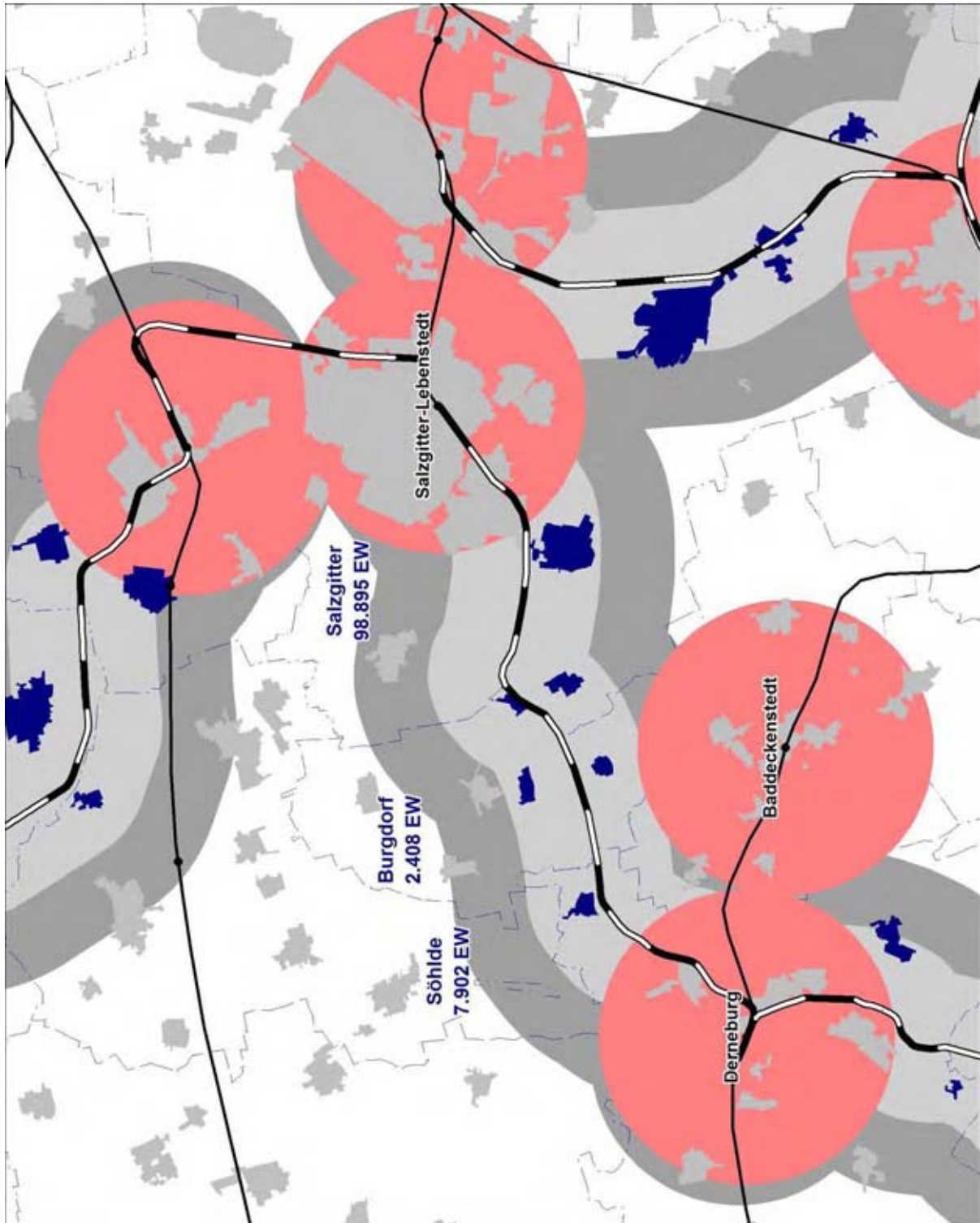
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

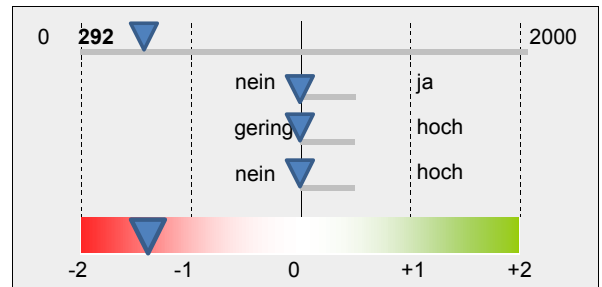


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Salzgitter	OZ	98.895	45105	125	1.217
Liebenburg		8.581	-	651	2.317
Gielde		799		799	799
Werlaburgdorf		771		110	110
(EZB =Einzugsbereich)				1.685	4.443

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Sehr geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 38%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
9	1				

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
1940	Börßum - Salzgitter Bad	-	15,2
	Museumsbahn		
			15,2

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

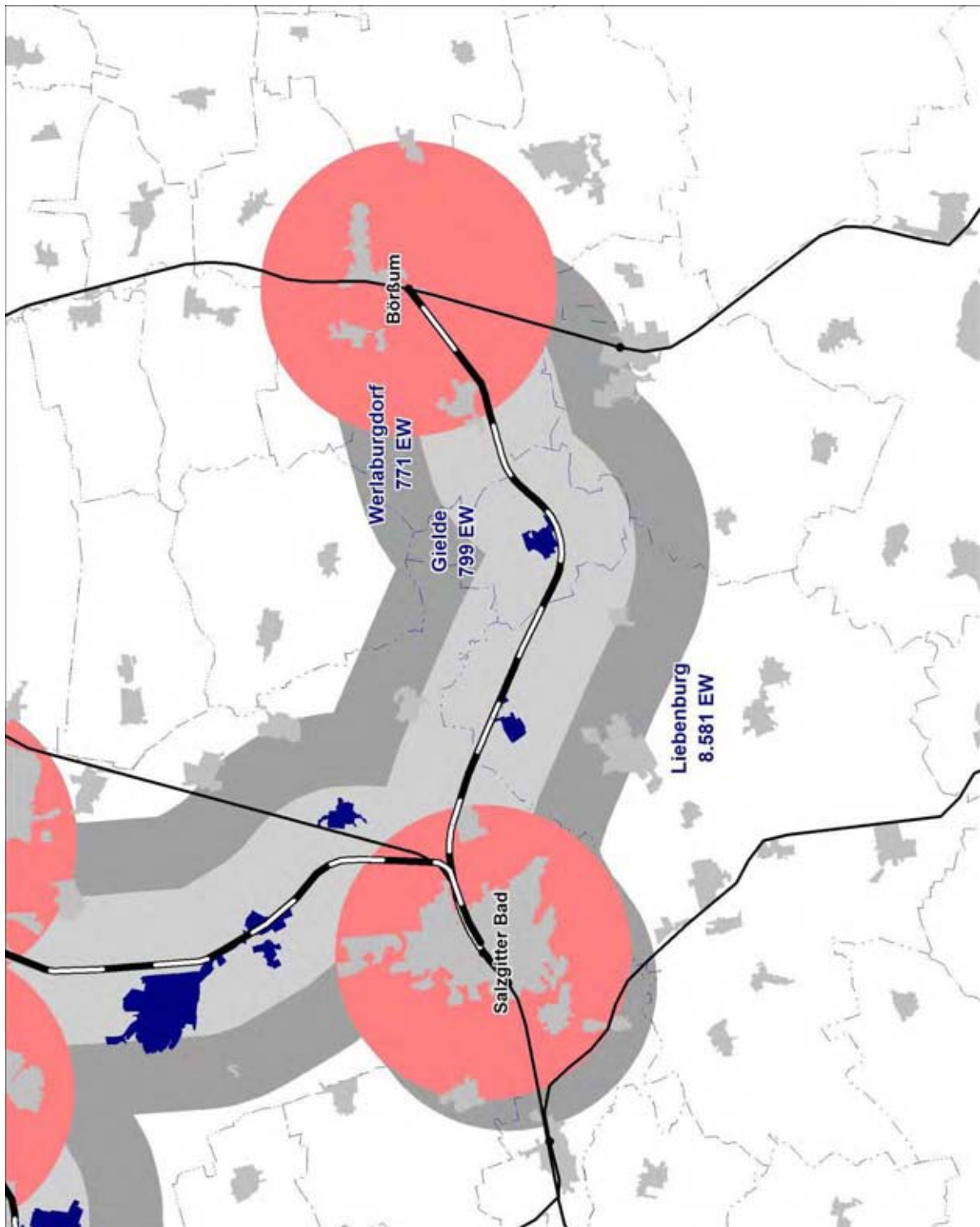
Ja

kein stündlicher Anschluss an beiden Verknüpfungsbahnhöfen möglich.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "sehr gering"

Lageplan

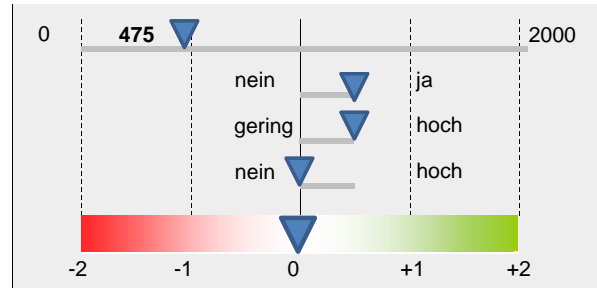


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Altenau		1.625	28094	1.343	1.509
Clausthal-Zellerfeld	MZ	12.616	41636	11.389	11.836
Langelsheim		12.048	28979	1.535	1.558
Schulenberg im Oberharz		269	25666		140
Wildemann		971	9692	971	971
(EZB =Einzugsbereich)				15.238	16.015

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 95%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
6	2			1	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
1931	Langelsheim - Altenau	-	33,7
	Strecke abgebaut und freigestellt		
			33,7

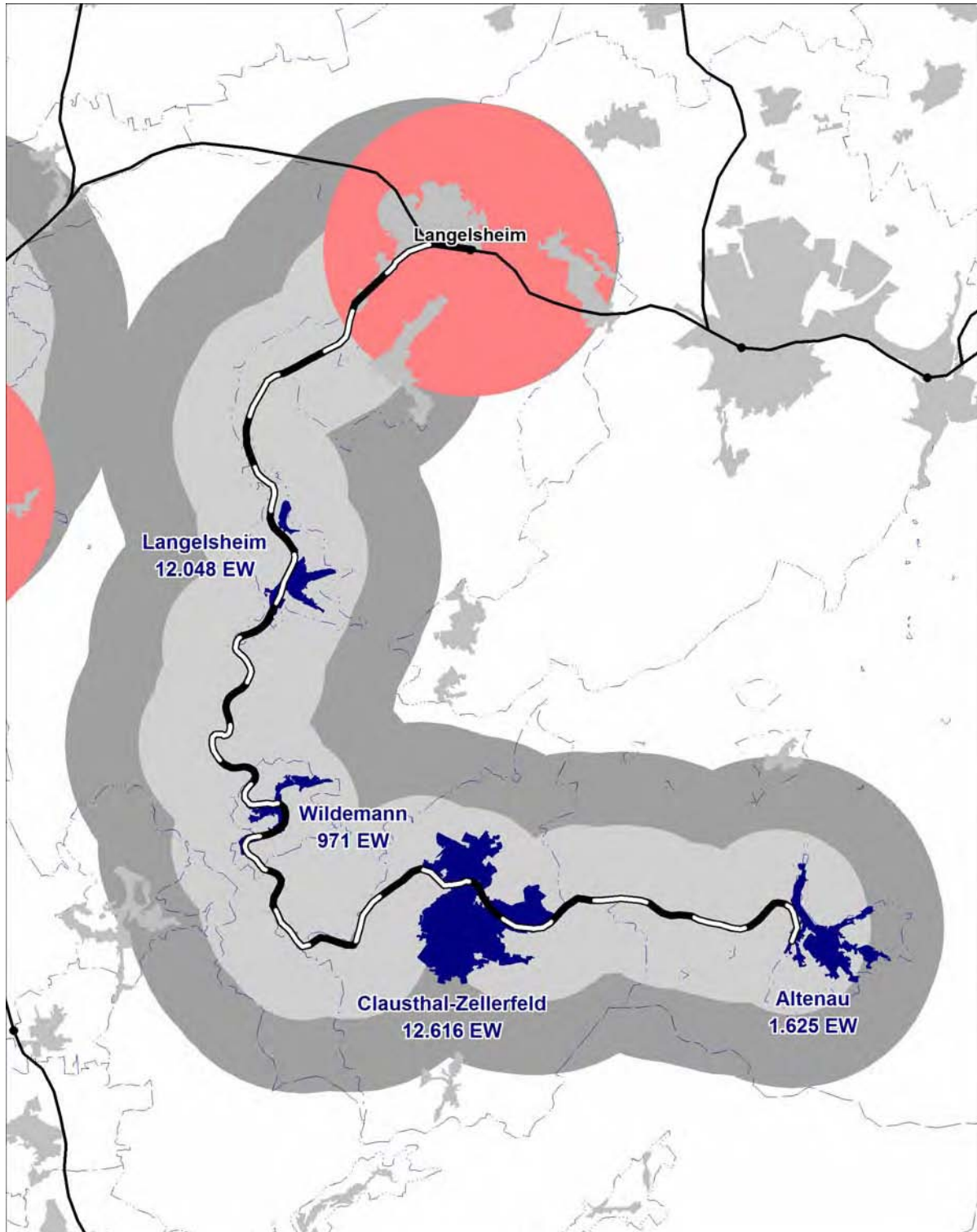
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



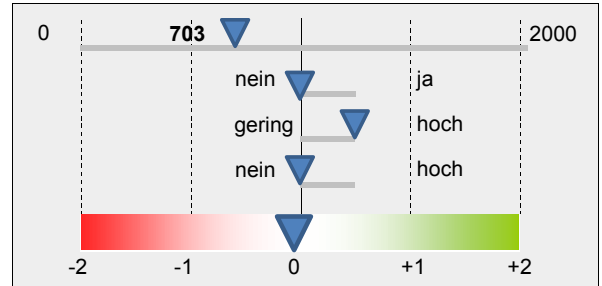
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Braunlage (EZB =Einzugsbereich)		4.515	214124	2.989	3.162
				2.989	3.162

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 95%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	5.000 - 10.000	>20.000
1.999	4.999	9.999	19.999

1

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
	Status		
9999	Elend - Braunlage	-	4,5
	neuer Streckenabschnitt		
			4,5

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

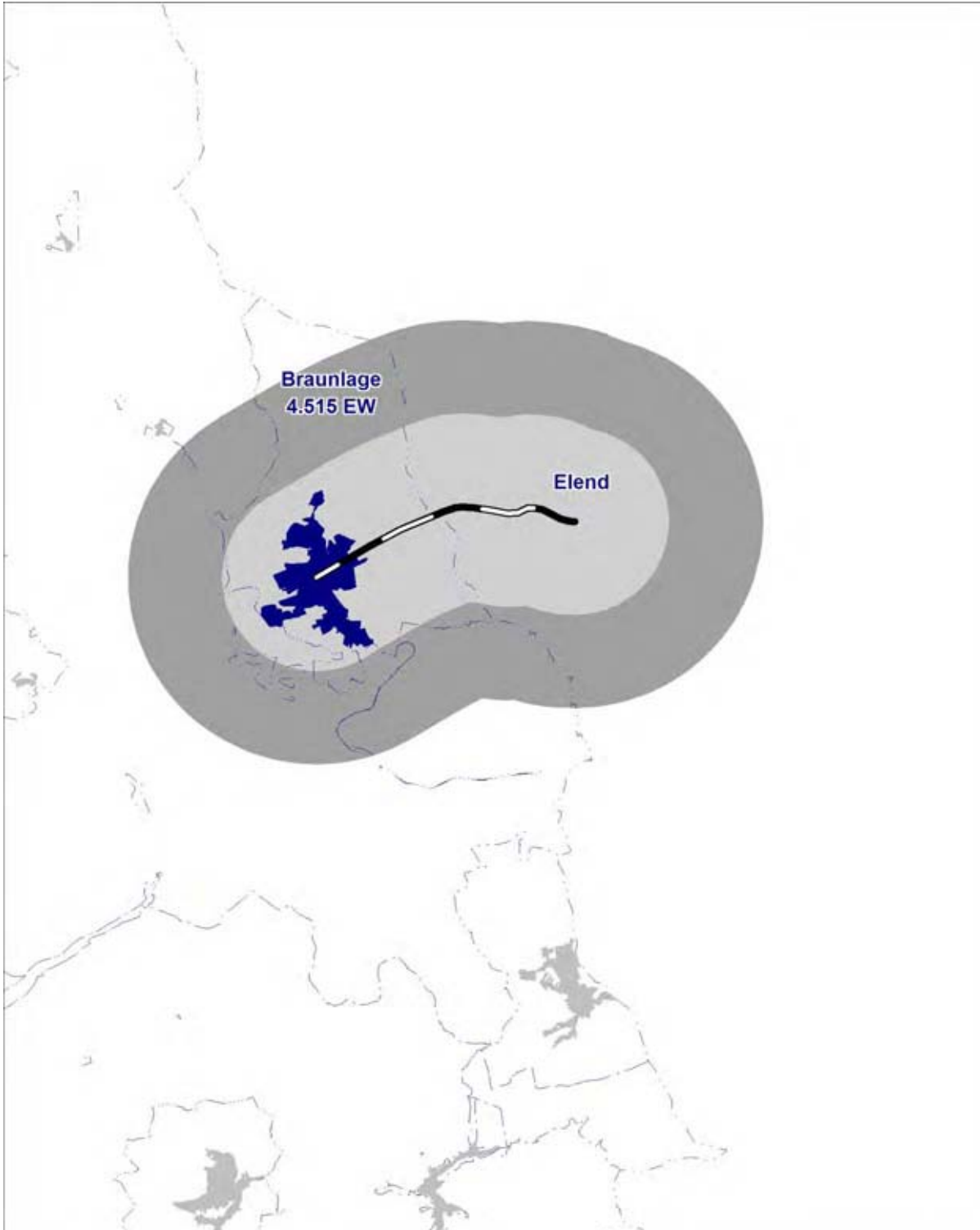
Ja

kein stündlicher Anschluss am Verknüpfungsbahnhof möglich.

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan



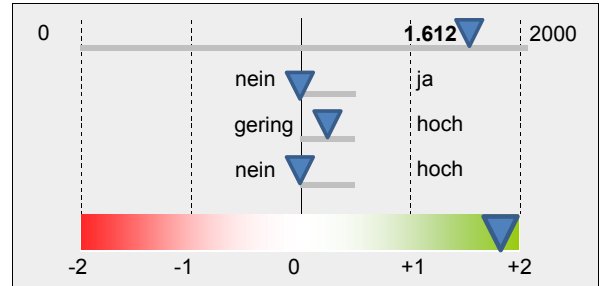
Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Wunstorf	MZ	40.633	47327	9.009	13.938
Hagenburg		4.523	-	1.441	3.952
(EZB =Einzugsbereich)				10.450	17.890

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
- + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
- + Überregionale Verbindungsfunktion

= 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 58%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
6	1	3	1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt	Betreiber	km
9178	Wunstorf - Bokeloh	-	5,9
	öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr		
	Bokeloh - Steinhude	-	5,2
	neuer Streckenabschnitt		
			11,1

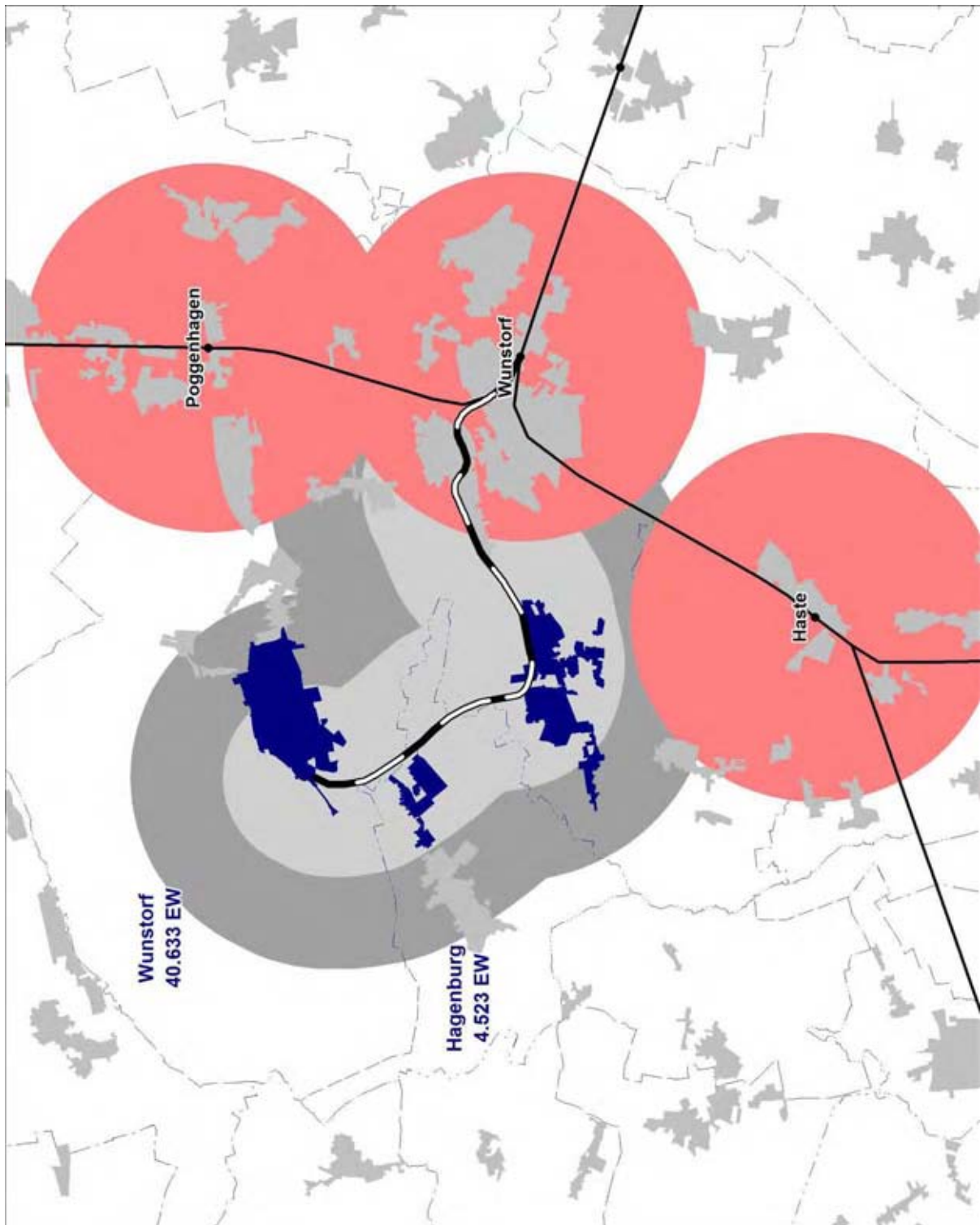
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

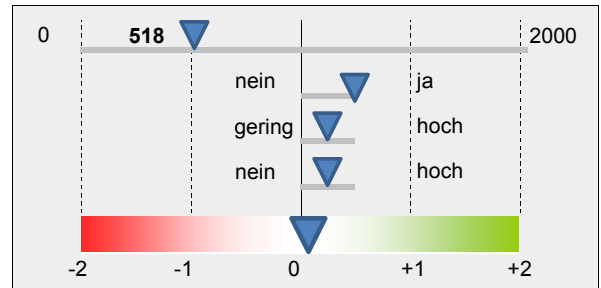


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Dannenberg (Elbe)		8.089	4859	2.360	2.754
Jameln		1.072		720	865
Küsten		1.374	-		215
Lübbow		836	-	320	551
Lüchow (Wendland)	MZ	9.467	13664	6.732	8.798
Wustrow (Wendland)		2.873	-	2.286	2.525
(EZB =Einzugsbereich)				12.419	15.707

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 79%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
40	2		1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1152	Dannenberg Ost - Wustrow öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DRE	25,8
1152	Wustrow - Salzwedel Strecke abgebaut und freigestellt	-	10,6
			36,4

6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

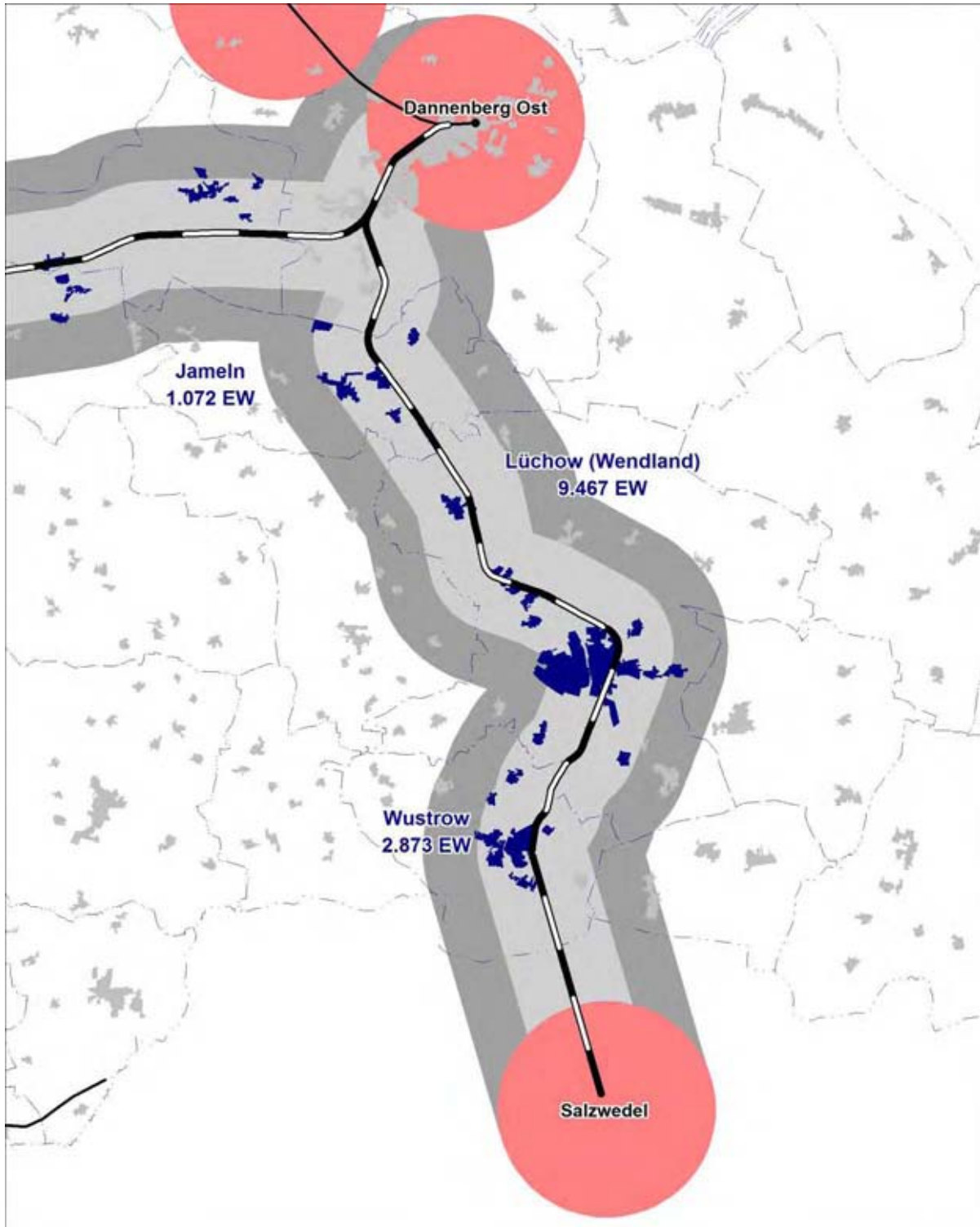
Ja

kein stündlicher Anschluss an einem Verknüpfungsbahnhof möglich

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential nicht "gering"/"sehr gering" aber mindestens drei Ausschlusskriterien zutreffen

Lageplan

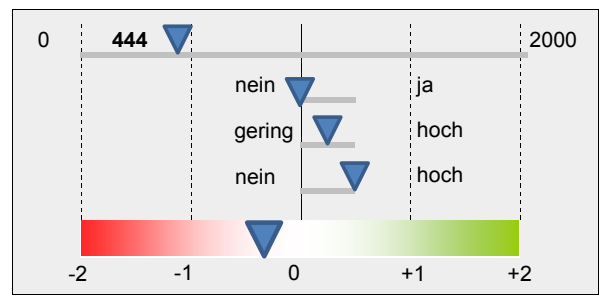


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Grasberg		7.623	4198		599
Osterholz-Scharmbeck	MZ	30.298	11458	80	1.312
Vollersode		2.944	-		133
Worpswede		9.219	26262	6.874	9.062
Basdahl		1.440	-	1.140	1.140
Bremervörde	MZ	18.808	19169		191
Gnarrenburg		9.318	-	6.849	7.660
Oerel		1.816	-	154	261
Deinste		2.040	-	1.182	1.734
Fredenbeck		5.850	-	4.120	4.758
Hollern-Twielenfleth		3.338	-		486
Kutenholz		4.775		1.200	2.055
Stade	MZ	45.141	88930	1.378	1.437
(EZB =Einzugsbereich)				22.978	30.830

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 75%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
49	4	2	1		

5. Hohe Investitionskosten

Nein

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1260	Hesedorf – Stade öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	evb	26,6
9132	Bremervörde Süd – Osterholz-Scharmbeck öffentliche Infrastruktur mit regelmäßigen Verkehr	evb	42,9
			69,5

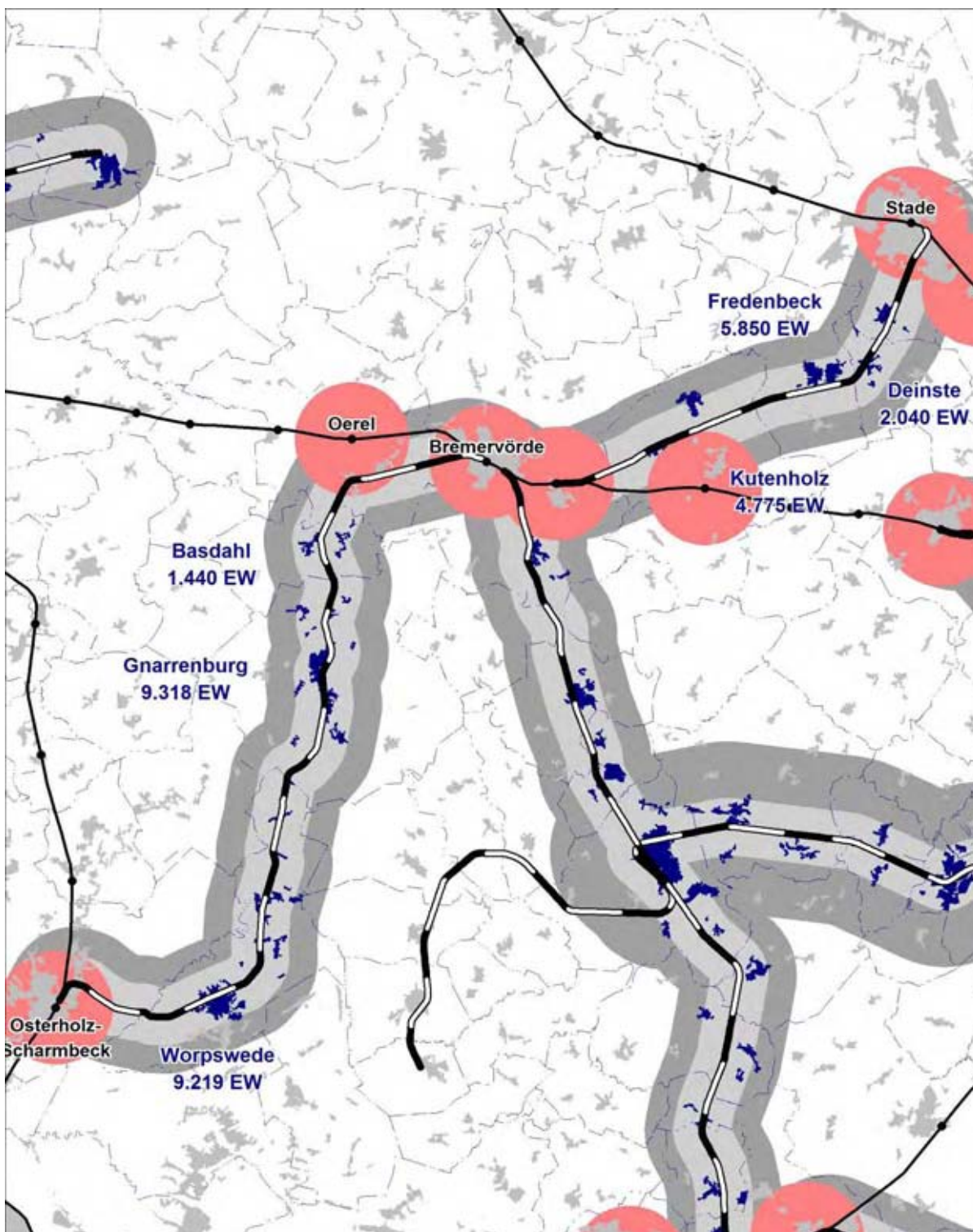
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

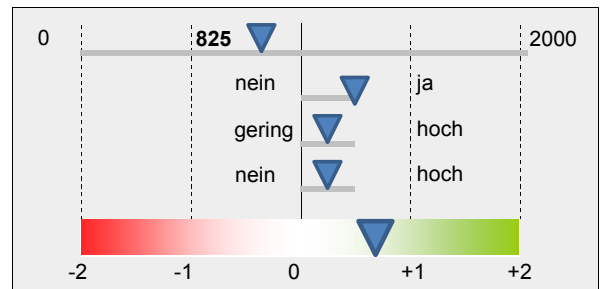


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Apen		11.127	8558	1.394	1.768
Barßel		12.426	5880	6.932	8.542
Bösel		7.431	-	4.622	4.981
Cloppenburg	MZ	32.932	34086	712	712
Friesoythe	MZ	20.948	15151	6.946	9.485
Garrel		14.022	28343	9.328	12.527
Saterland		13.060	3721	12.491	12.895
Ostrhauderfehn		10.474	5151		717
(EZB =Einzugsbereich)				42.424	51.626

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 82%

Nein

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Ja

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
23	4	4	2	1	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1521	Ocholt – Sedelsberg öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	EEB	28,0
1521	Sedelsberg - Friesoythe stillgelegt und abgebaut	-	8,3
1521	Friesoythe – Cloppenburg öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	F.E.G.	26,3
			62,6

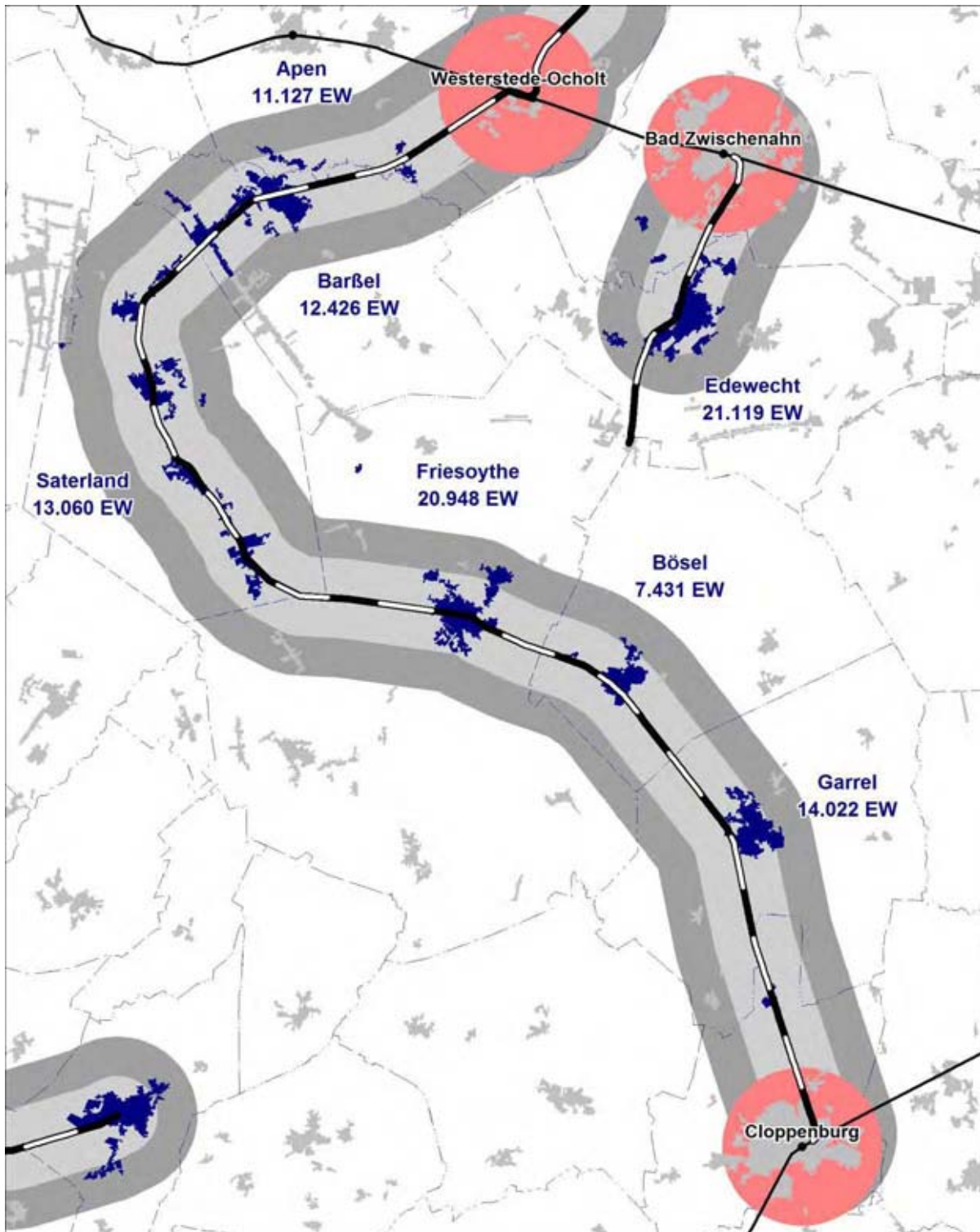
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

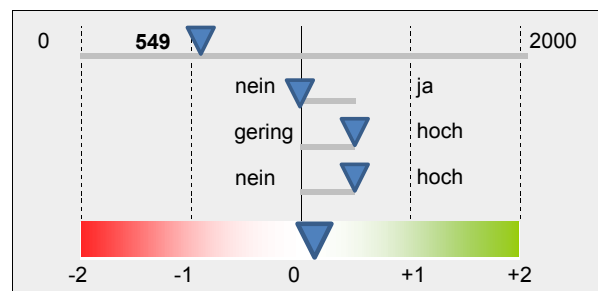


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Berumbur		2.575		683	2.306
Großheide		8.509	-	330	1.968
Hage		6.062	-	5.170	6.031
Hagermarsch		421	-		20
Lütetsburg		743		71	71
Norden	MZ	25.102	131399		262
Dornum		4.512	31484	2.306	3.305
Holtgast		1.755	-	839	1.093
Ochtersum		920	-		633
Stedesdorf		1.567	877		4
(EZB =Einzugsbereich)				9.399	15.693

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = 'Verkehrspotential nicht gering/sehr gering'



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Nein

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 60%

Ja

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
30	1	1	1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1570	Norden – Dornum Museumseisenbahn	Museum	16,4
1570	Dornum – Esens seit 24.09.1989 stillgelegt, teilweise freigestellt	-	12,2
			28,6

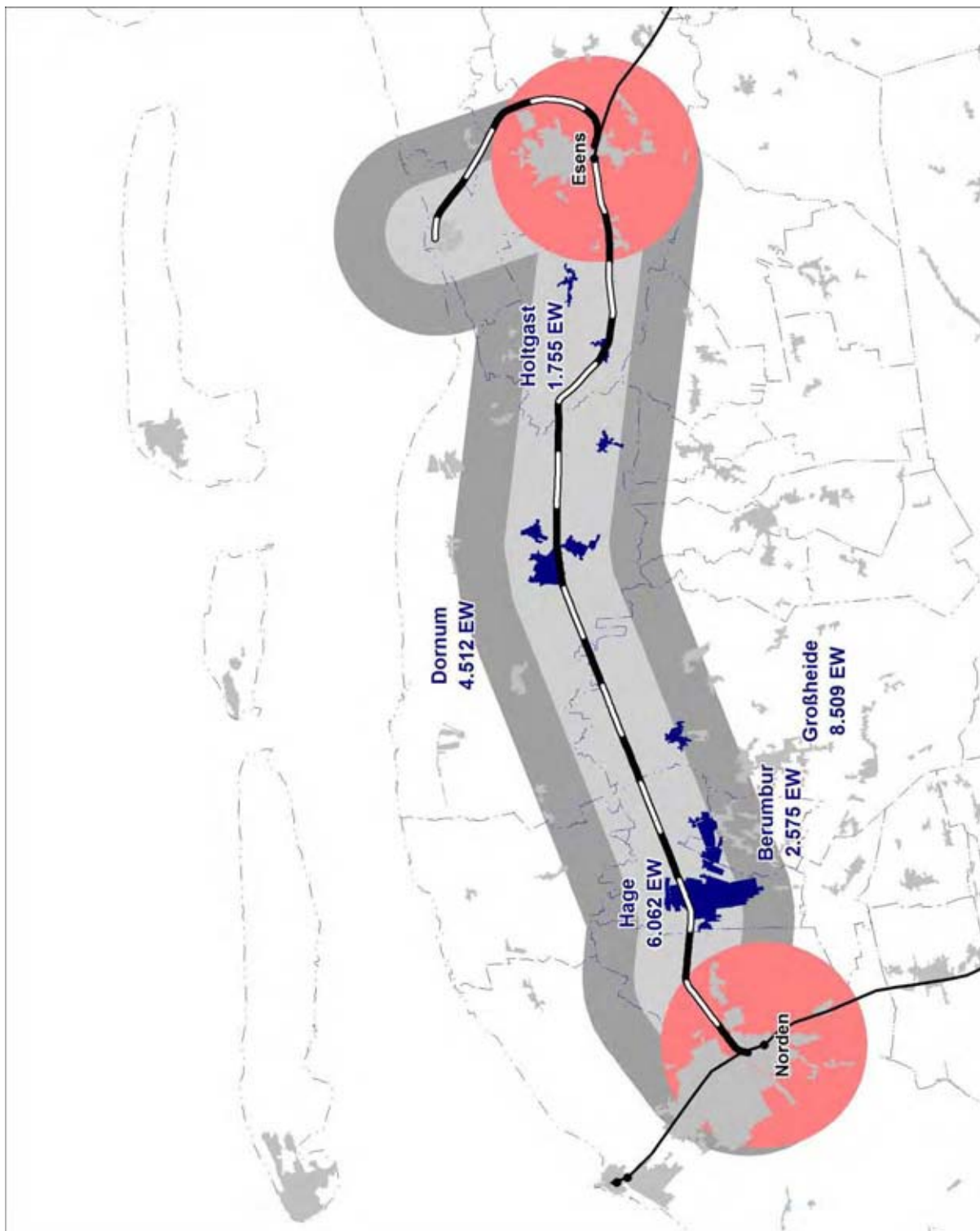
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan

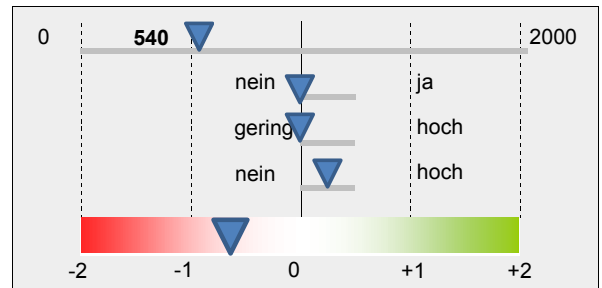


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Balge		1.832	-	13	335
Binnen		1.007		919	919
Diepenau		4.073	-	2.333	2.569
Drakenburg		1.740	-		709
Estorf		1.696	-		1.543
Liebenau		3.599	851	2.435	3.599
Marklohe		4.494		4.212	4.494
Nienburg (Weser)	MZ	30.875	26234	304	1.739
Steyerberg		5.341	-	3.082	3.844
Stolzenau		7.476	3840		228
Uchte		5.414	-	4.839	5.381
Warmßen		3.415	-	2.497	2.999
(EZB =Einzugsbereich)				20.634	28.360

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 73%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
30	3	4			

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1743	Rahden – Uchte Museumsbahn	RSE	25,2
1744	Uchte - Steyerberg seit 70er Jahre stillgelegt, freigestellt	-	11,5
1743	Steyerberg – Liebenau seit 01.01.1996 stillgelegt, teilweise freigestellt	-	7,2
1743	Liebenau – Nienburg öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DB Netz	14,8

58,7

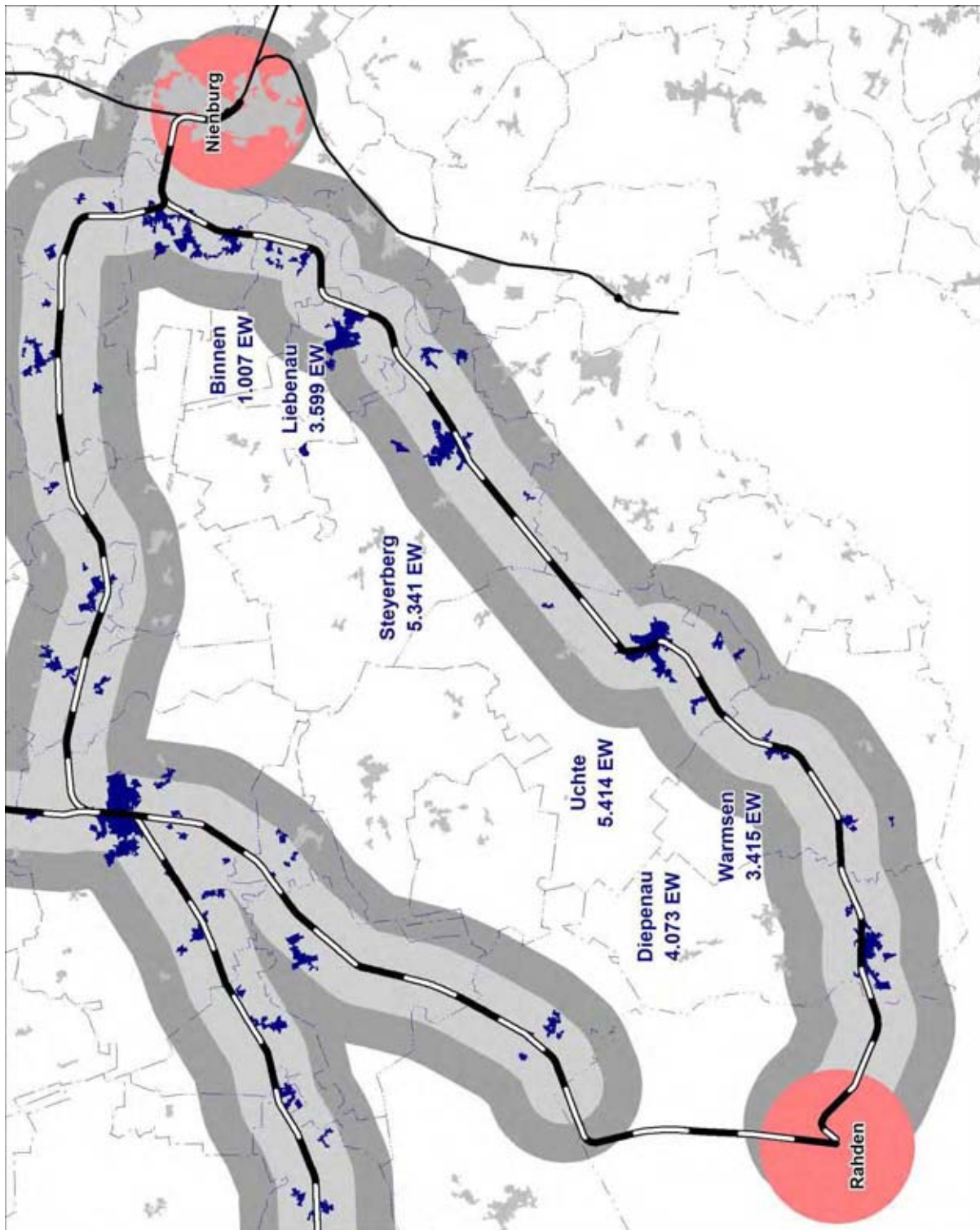
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

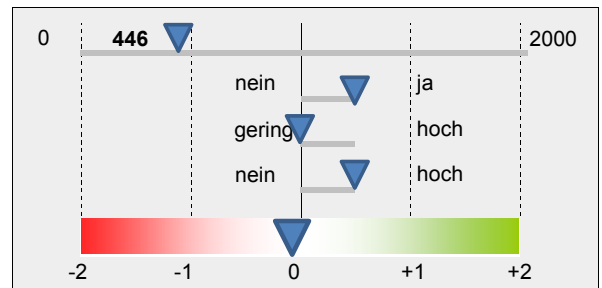


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gäste-ankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Barver		1.041		991	1.041
Borstel		1.299			1.111
Dickel		475			99
Freistatt		569		440	440
Hemsloh		550		550	550
Maasen		479		479	479
Mellinghausen		1.066	-	669	912
Rehden		1.826	-	1.826	1.826
Schwaförden		1.529	-		26
Siedenburg		1.278	-	1.171	1.278
Staffhorst		549		351	351
Sulingen	MZ	12.521	4499	10.269	11.740
Varrel		1.657			694
Wehrbleck		749	-	749	749
Wetschen		1.699		1.507	1.507
Balge		1.832	-	719	977
Marklohe		4.494		2.201	3.901
Wietzen		2.174		2.063	2.174
(EZB =Einzugsbereich)				23.986	29.857

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 80%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Nein

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 2.000	2.000 - 5.000	5.000 - 10.000	>20.000
	1.999	4.999	9.999	19.999
40	4	2	1	

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
1744	Diepholz - Sulingen öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DB Netz	32,6

1744 Sulingen - Nienburg	-	34,3
seit 30.12.1997 stillgelegt (Sulingen - Lohe)		<hr/>
		66,9

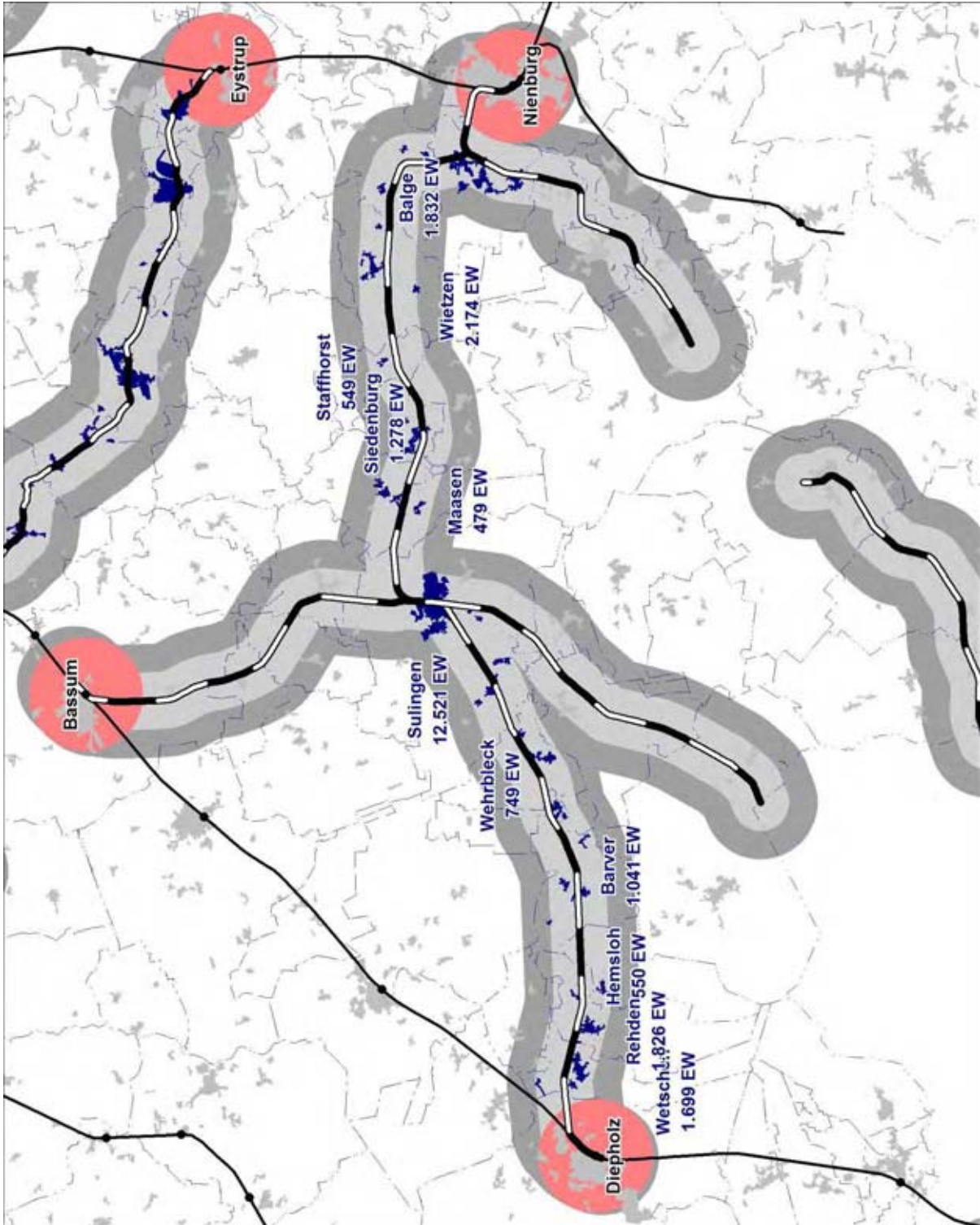
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

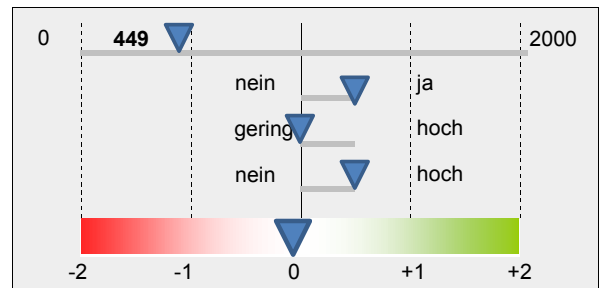


Verkehrspotential

Verwaltungseinheit	Zentraler Ort	Einwohner, Gesamt	Gästeankünfte	Einwohner (1,5 km EZB)	Einwohner (3,0 km EZB)
Barenburg		1.247	-	399	1.247
Bassum		15.502	3377	296	340
Ehrenburg		1.535			51
Neuenkirchen		1.217		1.217	1.217
Scholen		818	-	177	609
Schwaförden		1.529	-	1.401	1.529
Sulingen	MZ	12.521	4499	8.737	10.827
Varrel		1.657		1.542	1.657
Wagenfeld		6.951	4043	1.292	1.340
(EZB =Einzugsbereich)				15.062	18.816

Einwohner im 3,0 EZB je km Streckenlänge:

- + Strukturelle Bedeutung
 - + Sonstige relevante Verkehrspotentiale
 - + Überregionale Verbindungsfunktion
- = **'Geringes Verkehrspotential'**



Ausschlusskriterien

1. Geringes Verkehrspotential

Ja

2. Haltestellen abseits Siedlungsschwerpunkte

Nein

Verhältnis Einwohner 1,5 EZB zu 3,0 EZB: 80%

3. Verkehrsströme weichen von Linienführung ab

Nein

4. Busverkehr wegen zersplitterter Siedlungsstruktur nicht zu ersetzen

Ja

Anzahl Orte nach Einwohnerklassen

< 1.000	1.000 - 1.999	2.000 - 4.999	5.000 - 9.999	10.000 - 19.999	>20.000
23	4		1		

5. Hohe Investitionskosten

Ja

Streckenstatus

Streckennr	Abschnitt Status	Betreiber	km
2982	Bassum - Sulingen seit 17.12.1997 stillgelegt, teilweise abgebaut	-	20,5
2982	Sulingen - Barenburg öffentliche Infrastruktur ohne regelmäßigen Verkehr	DB Netz	6,6
2982	Barenburg - Rahden seit 17.12.1997 stillgelegt, teilweise abgebaut	-	26,8
			53,9

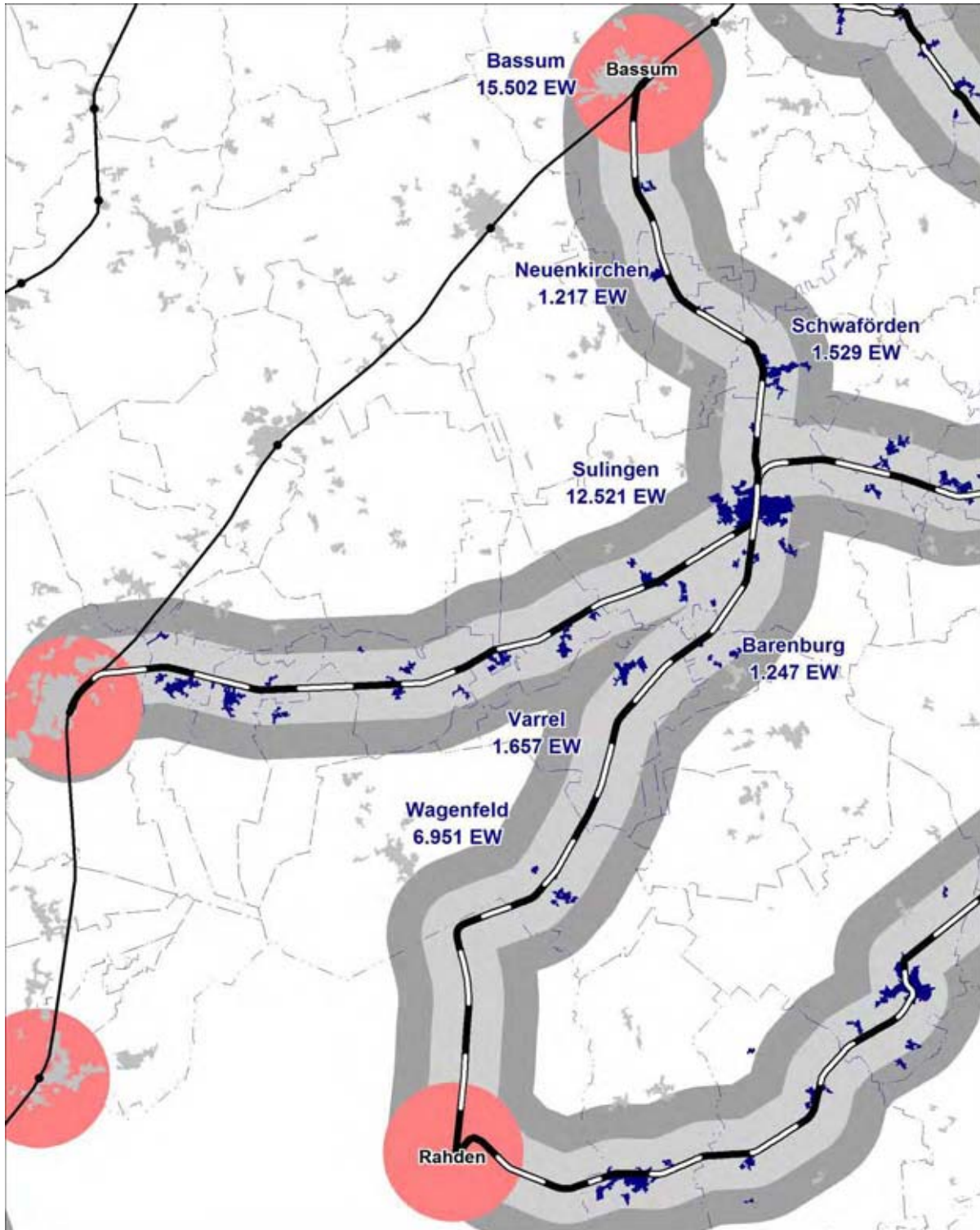
6. Einbindung in SPNV-Netz nicht herstellbar

Nein

Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

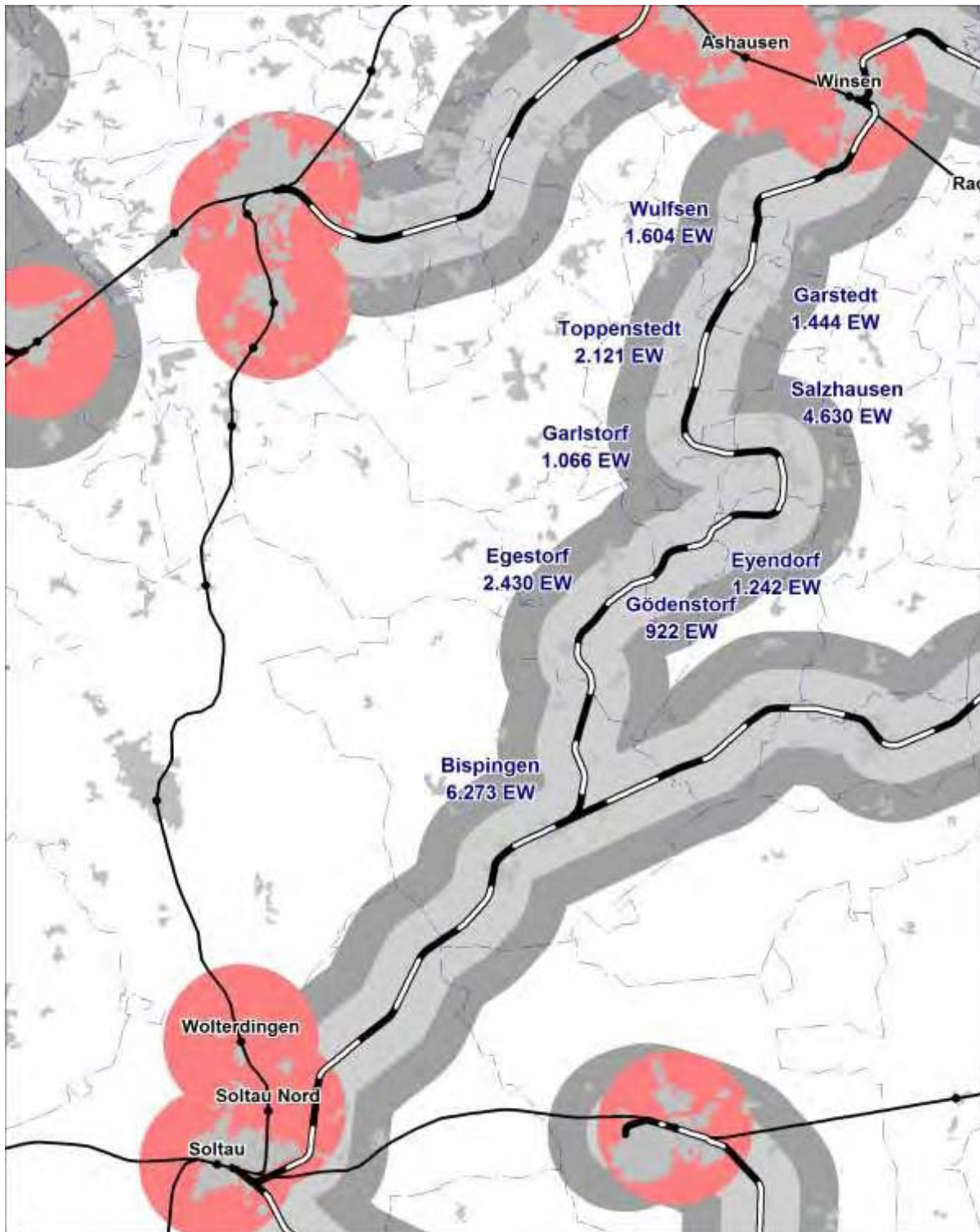
Lageplan



Ergebnis

Strecke wird für die weitere Untersuchung (2. Stufe) empfohlen

Lageplan



Ergebnis

Strecke scheidet aus, da Verkehrspotential "gering" und mindestens ein weiteres Ausschlusskriterium zutrifft

Lageplan

