

# Nr. 18 Leeste - Kirchweyhe

Zuständige(r) Aufgabenträger: LNVG

erfüllt die erforderlichen Kriterien noch nicht



| Kriterium   | Bewertung |
|---|-----------|
| 1. Einwohnendenpotential  | ✓         |
| 2. Verkehrspotential der Strecke  | ○         |
| 3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe bei den Siedlungsschwerpunkten der Region | ✗         |
| 4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen                                   | ✗         |
| 5. Busverkehr kann ersetzt werden   | ○         |
| 6. Investitionsbedarf   | ○         |
| 7. Verbindung in bestehendes Schienennetz   | ○         |
| 8. Günstige Produktionsstrukturen   | ✗         |

| Kriterium   | Klasse                                 | Bewertung | Kriterium   | Klasse  | Bewertung |
|---|--|-----------|---|---|-----------|
| 1. Verkehrspotential der Strecke I:<br>Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im 2 km Einzugsbereich der neuen Bahnstationen pro Strecken-km   | 0 - 750<br>751 - 1500<br>über 1500     |           | 4. Die Linienführung deckt sich mit den Verkehrsströmen:<br>Führung von verbindenden Bundesfernstraßen  | keine<br>umwegig<br>direkt                        |           |
| 2. Verkehrspotential der Strecke II:<br>Gesamtbewertung aus 2a-2c   | gering<br>mittel<br>hoch               |           | 5. Busverkehr kann durch Schienenverkehr ersetzt werden   | wenige Fahrten<br>manche Fahrten<br>viele Fahrten |           |
| 2a: Die Strecke hat touristische Bedeutung:<br>Anzahl der im RROP definierten touristische Orte im 5 km Einzugsbereich der Bahnstrecken pro Strecken-km                                 | 0 - 0,1<br>> 0,1 - 0,2<br>> 0,2        |           | 6. Investitionsbedarf:<br>Strecke ist in SPNV- gerechtem Zustand, keine besonderen baulichen Herausforderungen zu erwarten  | nein<br>teilweise<br>ja                           |           |
| 2b: Die Strecke bindet zentrale Orte neu an die Schiene an:<br>Anzahl der im RROP definierten zentralen Orte mittelzentraler Bedeutung/Teilfunktion im Einzugsbereich der Bahnstationen | 0<br>1                                 |           | 7. Verbindung in bestehendes Schienennetz:<br>Strecke hat keine Insellage; Linie kann im Knoten ohne kostenintensiven Aufwand eingebunden werden                        | nein<br>teilweise<br>ja                           |           |
| 2c: Die Strecke hat überregionale Bedeutung:<br>Neue direkte Verbindung zwischen Mittel- oder Oberzentren   | 0<br>1                                 |           | 8. Günstige Produktionsstrukturen:<br>Es ist kein Aufbau neuer Produktionsstrukturen erforderlich (z.B. Werkstatt); gutes Verhältnis Fahrzeit pro Stunde ggü. Standzeit | nein<br>teilweise<br>ja                           |           |
| 3. Die Haltestellen der Bahnstrecke liegen nahe an den Siedlungsschwerpunkten der Region:<br>Anteil der bebauten Fläche im 2 km Einzugsbereich  | 0 - < 20 %<br>20 % - < 30 %<br>ab 30 % |           |   |   |           |

