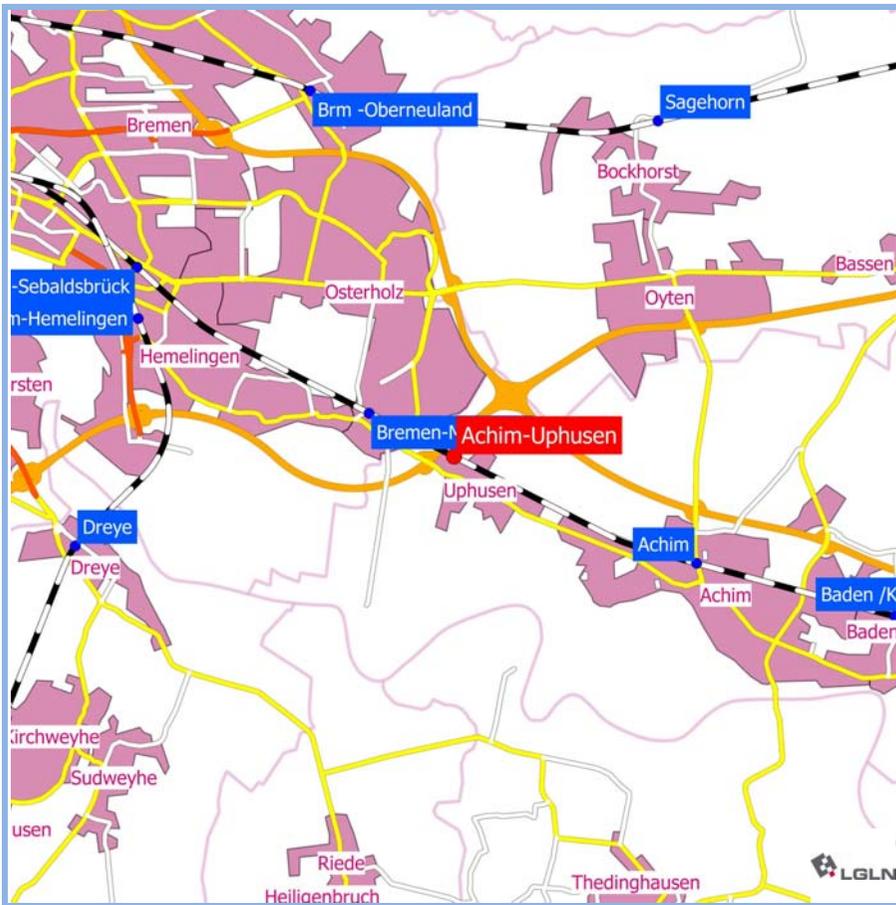


Projekt Achim-Uphusen

Landkreis: Verden
Gemeinde: Achim
Strecke: Bremen - Hannover
Linien: RS 1 Bremen - Verden
(RE 1 Norddeich - Hannover)
(RE 8 Bremerhaven - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✗
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✗

Trotz vorhandenem Einwohnerpotenzial (ca. 3.000 EW) im Einzugsbereich und zentraler Lage der Station zum Ortszentrum wird das Projekt durch die nahe Lage zum bestehenden Haltepunkt Bremen-Mahndorf (1,7 km) hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Zudem wurden für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich keine Vorteile erkennbar sind.

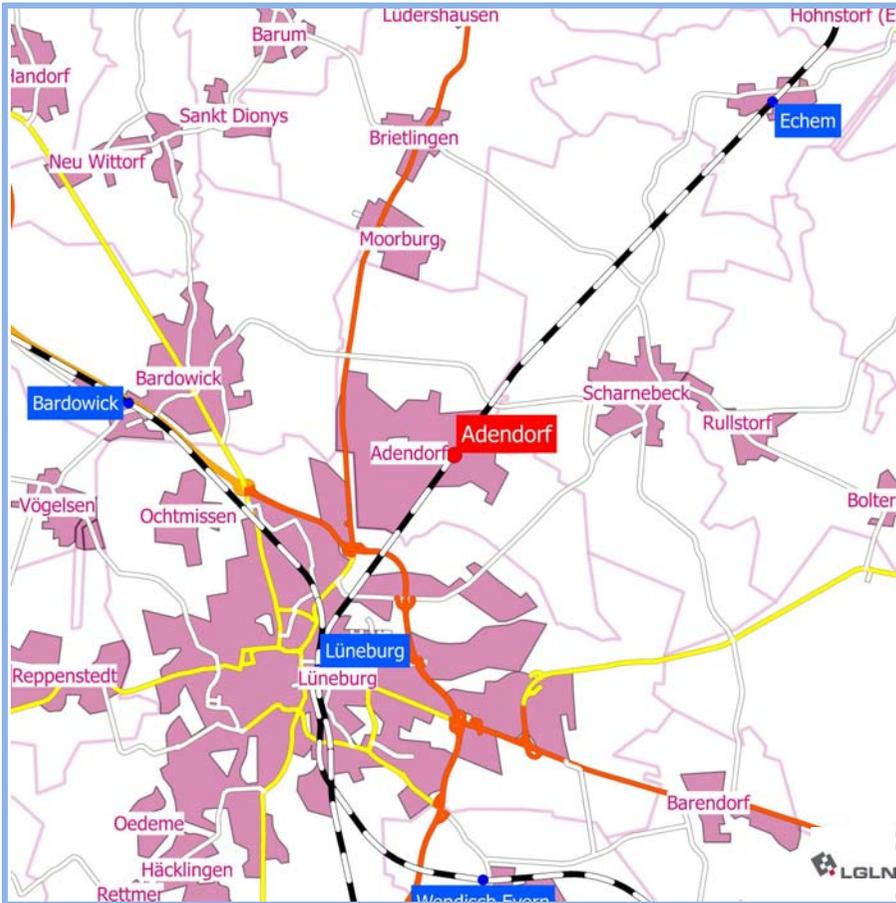
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RS1 (Bremen – Verden) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG nicht möglich (Konflikte mit Fernverkehr), würde zudem zu einem Anschlussverlust in Verden an den IC führen und hätte durch die nicht mehr ausreichende Wendezeit der RS1 in Verden einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zur Folge.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: negativ
- Umsetzung nicht möglich

Projekt Adendorf

Landkreis: Lüneburg
Gemeinde: Adendorf
Strecke: Büchen - Lüneburg
Linien: RE 83 Lübeck - Büchen - Lüneburg



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 6.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Adendorf wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung **positiv** beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige wegen Zugbegegnung), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten.

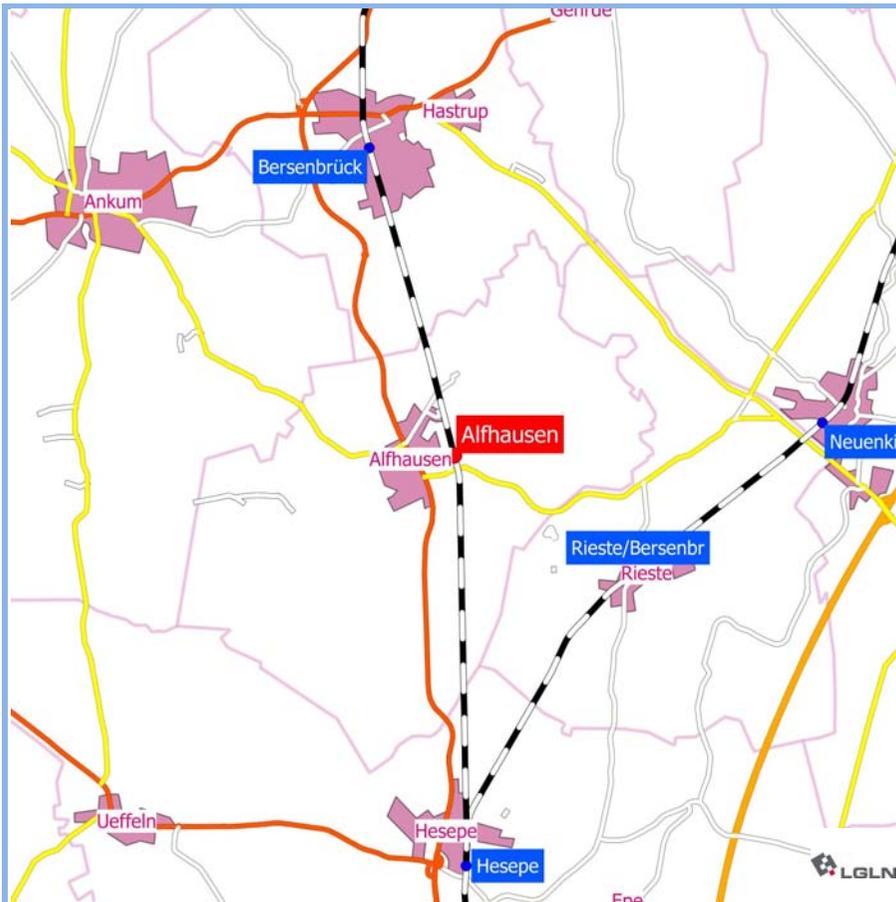
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE83 (Lübeck – Büchen - Lüneburg) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke Lübeck – Lüneburg nach Studien der DB Netz AG machbar. Allerdings muss der Fahrplan auf der Strecke aufgrund absehbarer sich verändernder Rahmenbedingungen (Neuordnung des Fernverkehrs durch Inbetriebnahme VDE 8.1/8.2) angepasst werden. Die LNVG wird einen Haltepunkt Adendorf in die Fahrplanbearbeitung einbringen, um dessen Integration in den Fahrplan auch unter den neuen Rahmenbedingungen (bei Beibehaltung der Anschlüsse in Lüneburg und ohne Fahrzeugmehrbedarf) zu ermöglichen.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: **positiv**
- Umsetzung in Abhängigkeit von der o.g. Fahrplananpassung möglich

Projekt Alfhausen

Landkreis: Osnabrück
Gemeinde: Alfhausen
Strecke: Oldenburg - Osnabrück
Linien: RE 18 Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Alfhausen wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Es wurden für das Projekt durchschnittliche Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile möglich sind.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE18 (Wilhelmshaven – Oldenburg) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke Oldenburg – Osnabrück nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Bramsche und Oldenburg führen. Fahrplan und Infrastruktur wurden im Rahmen des Ausbaus der Strecke optimal angepasst, so dass kein Zeitpuffer für einen zusätzlichen Halt besteht.

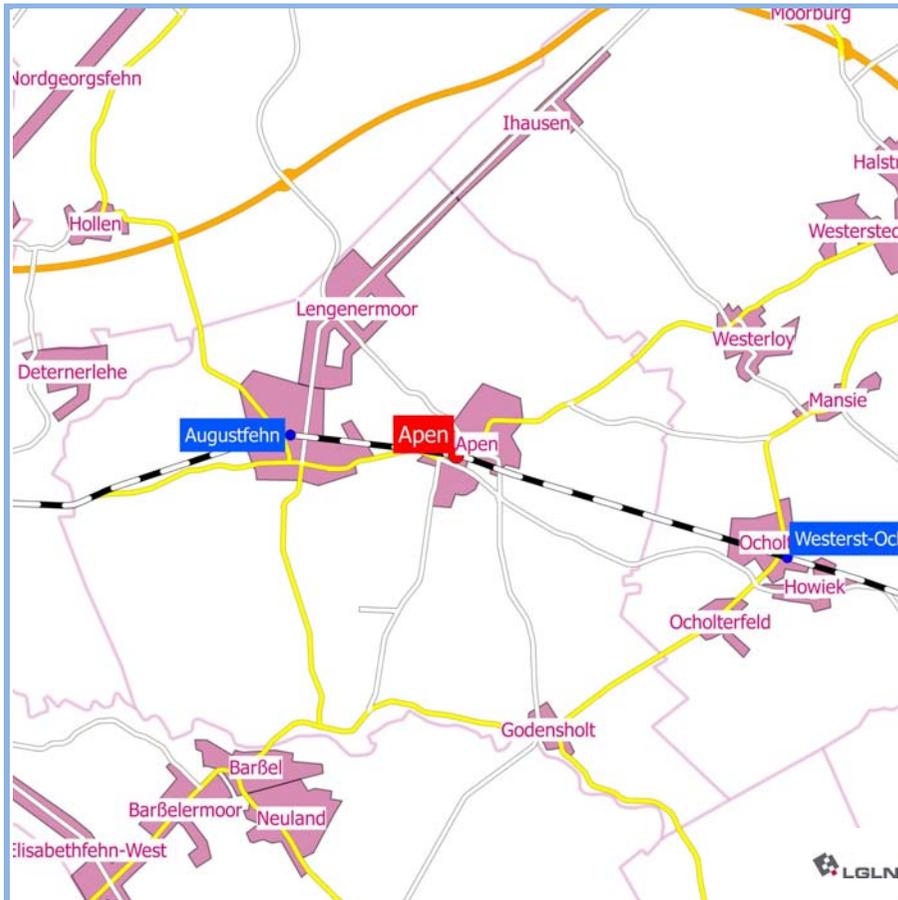
Eine Umsetzung soll im Kontext mit weitergehenden Überlegungen zu einem Gesamtkonzept geprüft werden.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung langfristig im Fokus**

Projekt Apen

Landkreis: Ammerland
Gemeinde: Apen
Strecke: Leer - Bremen
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.000 EW) im Einzugsbereich und der Lage der Station zum Ortszentrum Apen wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Es wurden für das Projekt durchschnittliche Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile möglich sind. Allerdings liegt der nächste Bahnhof Augustfehn ca. 2,9 km entfernt. Augustfehn ist Bestandteil von NiaZ III und wird demnächst modernisiert.

Einschränkend ist zu erwähnen, dass die Vorteile des neuen Bahnhalts durch die nur zweistündlich verkehrenden Züge relativiert werden. Im Abschnitt Bremen – Emden wird die Linie RE 1 zweistündlich durch die IC-Züge Leipzig – Emden, die zwischen Bremen und Emden für Nahverkehrskunden geöffnet sind und dort alle heutigen RE-Halte bedienen, zum 1-h-Takt ergänzt. Ob der Fernverkehr auch weitere Halte bedienen würde, kann nicht beurteilt werden.

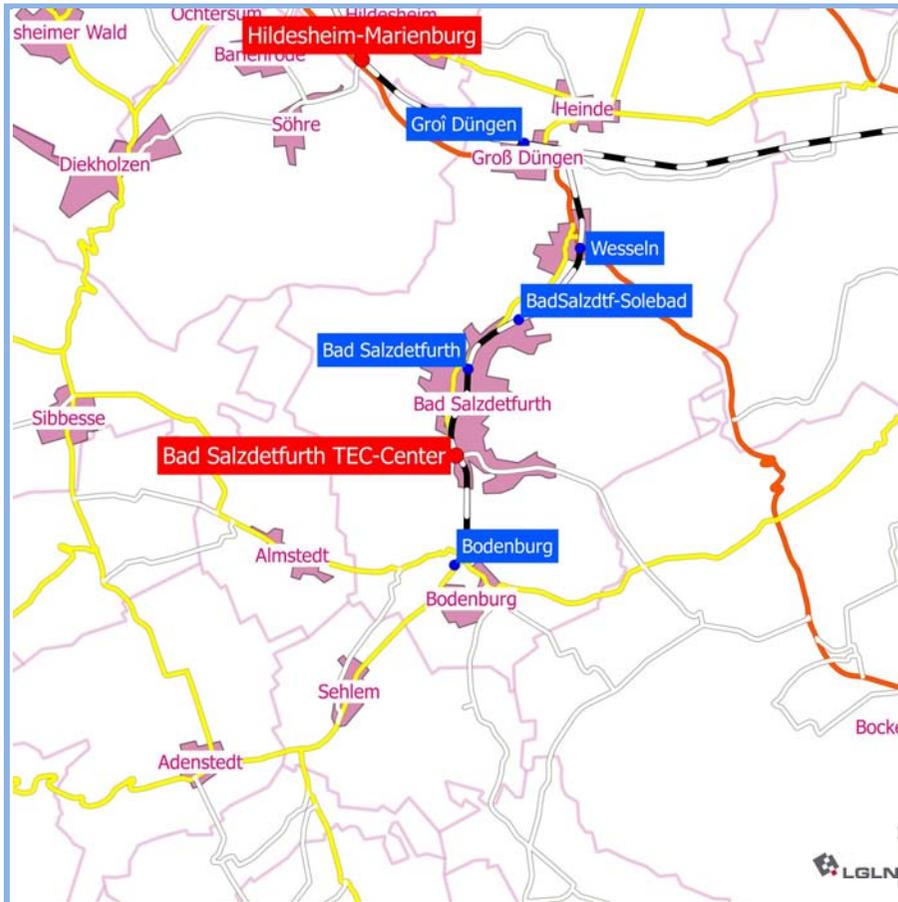
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE1 (Norddeich – Hannover) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Leer – Oldenburg jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar (eingleisige Strecke) und würde zudem zu Anschlussverlusten in Oldenburg führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung langfristig im Fokus**

Projekt **Bad Salzdetfurth TEC-Center**

Landkreis: Hildesheim
Gemeinde: Bad Salzdetfurth
Strecke: Großdüngen - Bodenburg
Linien: RB 79 Hildesheim - Bodenburg



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✗
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✗

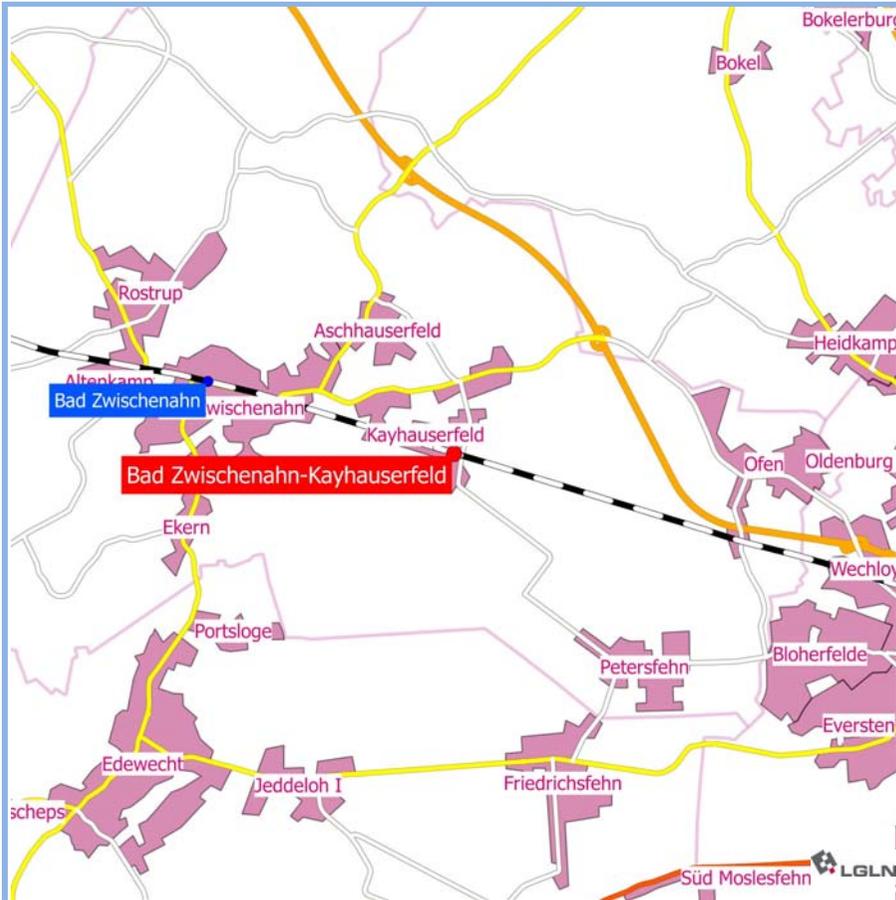
Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 1.500 EW) im Einzugsbereich und der kurzen Entfernungen der Station zu den benachbarten Stationen wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB79 (Hildesheim – Bodenburg) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG nicht machbar, würde zudem zu Anschlussverlusten in Hildesheim führen und hätte durch die nicht mehr ausreichende Wendezeiten der RB79 in Bodenburg einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zur Folge.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Bad Zwischenahn-Kayhauserfeld**

Landkreis: Ammerland
Gemeinde: Bad Zwischenahn
Strecke: Leer - Bremen
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)
RS 3 Bad Zwischenahn - Oldenburg - Bremen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

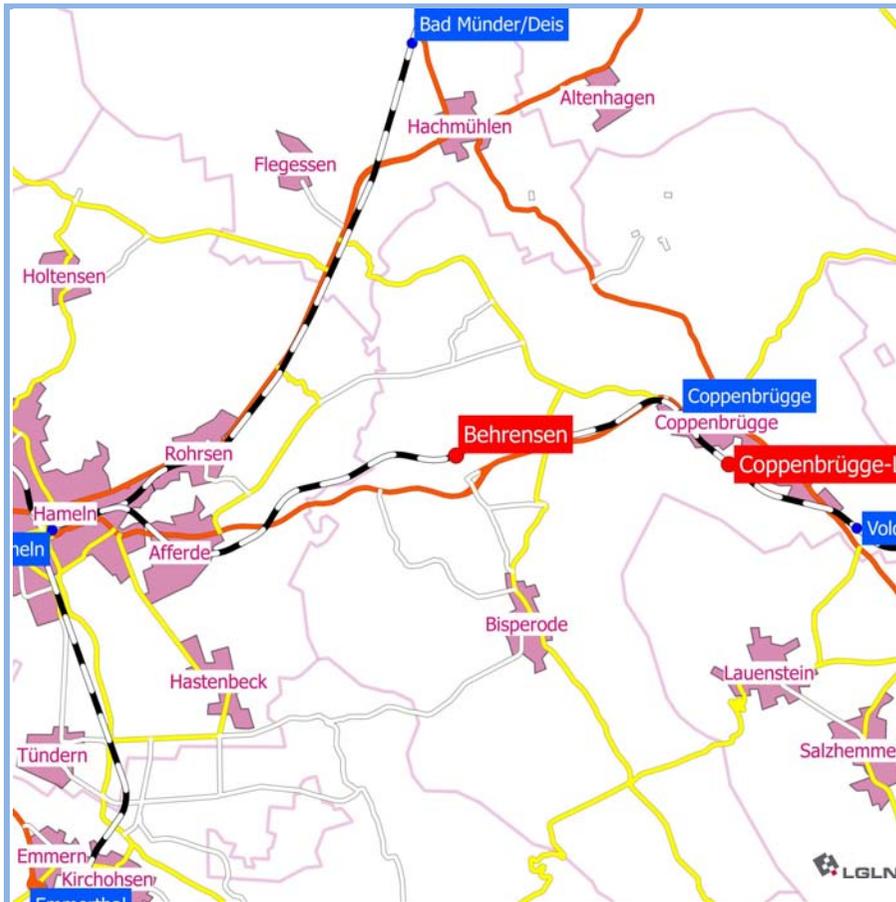
Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 1.000 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragerwirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftliche Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RS3 (Bad Zwischenahn - Bremen) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Abschnitt Bad Zwischenahn – Oldenburg nach Studien der DB Netz AG nicht machbar.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt Behrensen

Landkreis: Hameln-Pyrmont
Gemeinde: Coppenbrügge
Strecke: Hameln - Elze
Linien: RB 77 Bünde - Löhne - Hildesheim



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 300 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

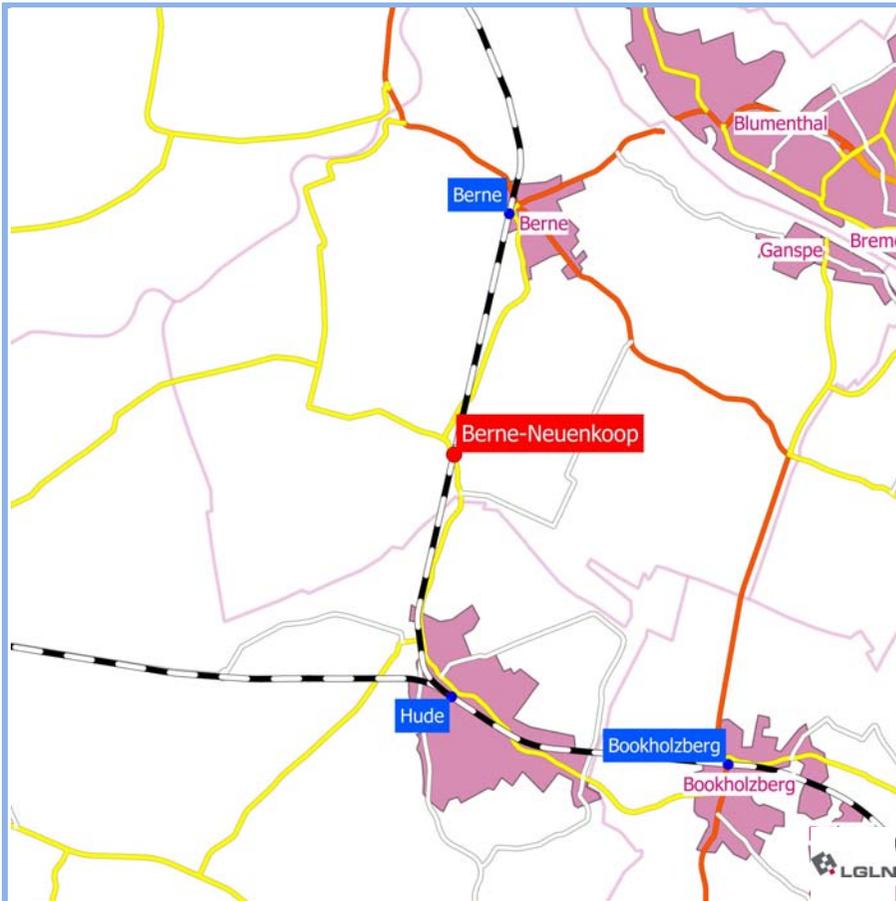
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB77 (Bünde – Hildesheim) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Hameln – Elze nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Elze führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt Berne-Neuenkoop

Landkreis: Wesermarsch
Gemeinde: Berne
Strecke: Hude - Nordenham
Linien: RS 4 Nordenham - Hude - Bremen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 400 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise hohe Investitionskosten abgeschätzt (zwei Bahnsteige wegen Zugbegegnung im Verspätungsfall), so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar sind.

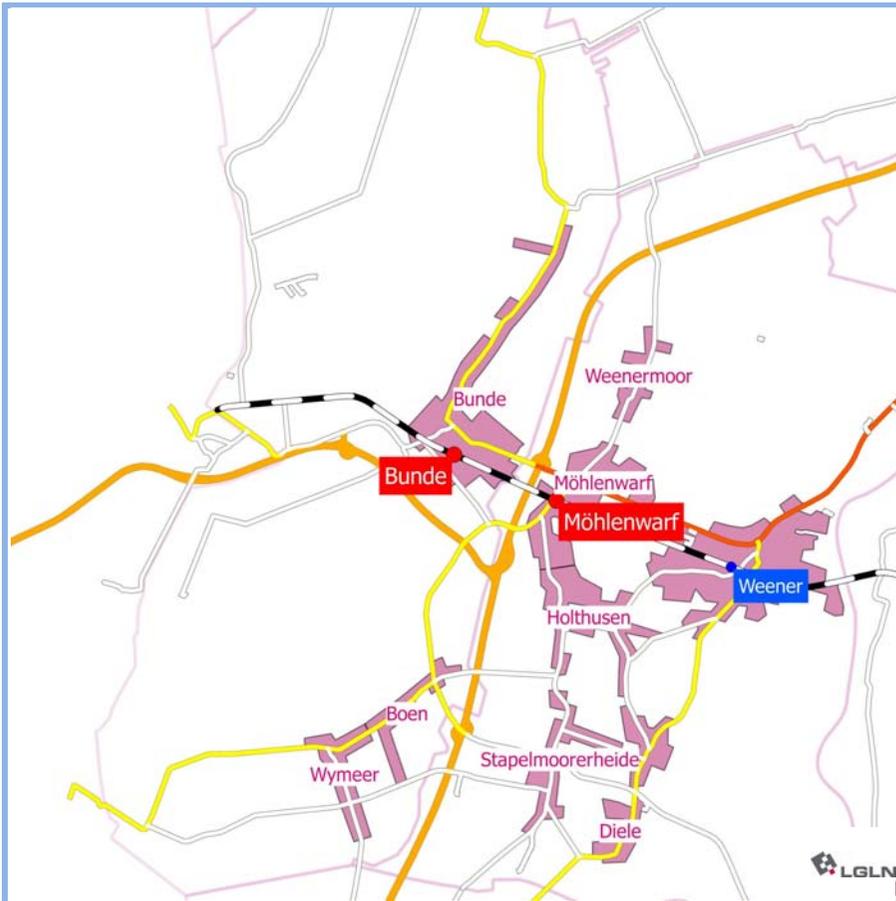
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RS4 (Nordenham – Bremen) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Nordenham – Hude nach Studien der DB Netz AG nicht machbar.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Bunde**

Landkreis: Leer
Gemeinde: Bunde
Strecke: Nieuweschans - Ihrhove
Linien: RB 57 Leer - Groningen



Ergebnis der Vorprüfung:



- | | |
|---|---|
| 1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient | ✓ |
| 2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke | ✓ |
| 3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner | ✓ |
| 4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt | ✓ |
| 5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben | ✓ |
| 6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet | ✓ |
| 7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz | ✓ |

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Bunde wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten sind.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB57 (Leer – Groningen) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Einschränkend ist zu erwähnen, dass neben Bunde bisher noch zwei weitere Projekte (Möhlenwarf, Ihrhove) an der Strecke zwischen Leer und Groningen gemeldet wurden und durch die Linie RB57 zu bedienen wären. Nach Studien von DB Netz ist wegen der Eingleisigkeit im Abschnitt Staatsgrenze NL – Ihrhove nur ein Halt umsetzbar. Eventuell ist ein weiterer Halt möglich, wenn Fahrplanänderungen auf niederländischer Seite möglich sind.

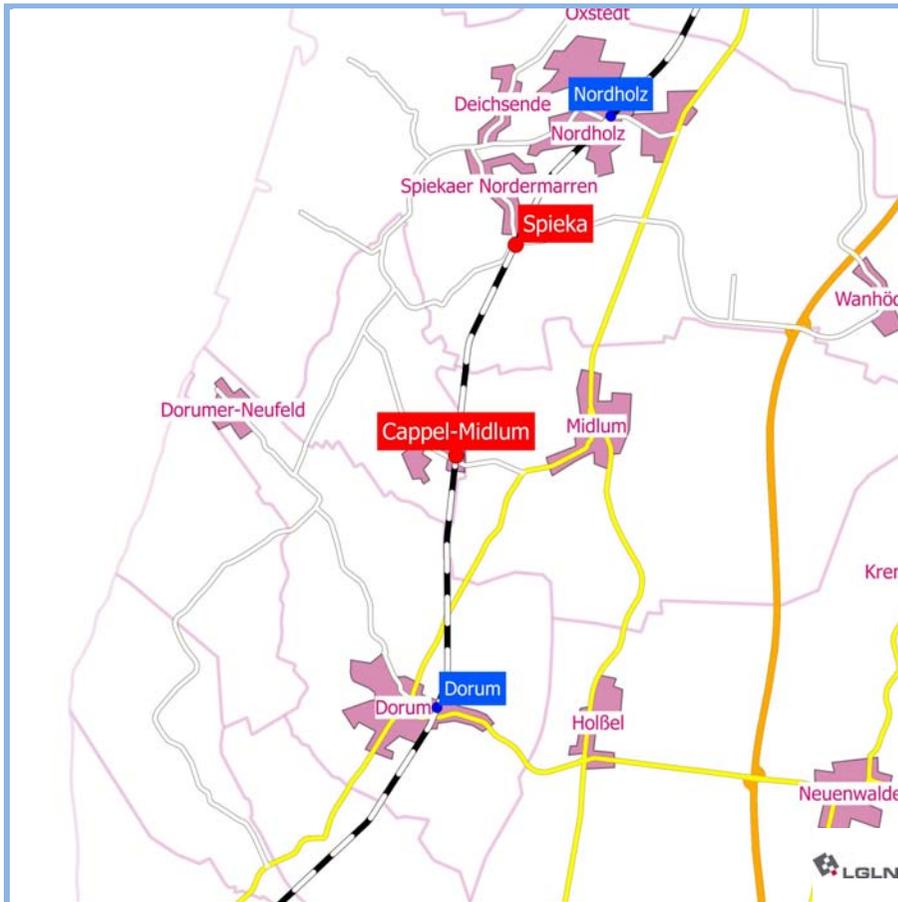
Hier wird im Dialog mit den Kommunen und dem ÖPNV-Aufgabenträger und evtl. auf Basis eines Gesamtkonzepts zu entscheiden sein, welche Haltepunkte sich für eine Reaktivierung am ehesten eignen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung in Abhängigkeit von Umsetzung Ihrhove oder Möhlenwarf möglich**

Projekt Cappel-Midlum

Landkreis: Cuxhaven
Gemeinde: Dorum
Strecke: Cuxhaven - Bremerhaven
Linien: RB 33 Cuxhaven - Bremerhaven - Buxtehude



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Unter Anlegung der sieben Prüfkriterien ist das Projekt aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 900 EW) im Einzugsbereich der Station hinsichtlich der Nachfragewirkung ungünstig zu beurteilen. Im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung touristischer Ziele und unter Berücksichtigung von abgeschätzten vergleichsweise geringen Investitionskosten soll das Projekt nach Abstimmung mit dem Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr weiter verfolgt werden.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB33 (Cuxhaven – Bremerhaven) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Einschränkend ist zu erwähnen, dass neben Cappel-Midlum ein weiteres Projekt (Spieka) an der Strecke zwischen Cuxhaven und Bremerhaven gemeldet wurde und durch die Linie RB33 zu bedienen wäre. Nach Studien von DB Netz ist auf der eingleisigen Strecke jedoch nur ein Halt umsetzbar.

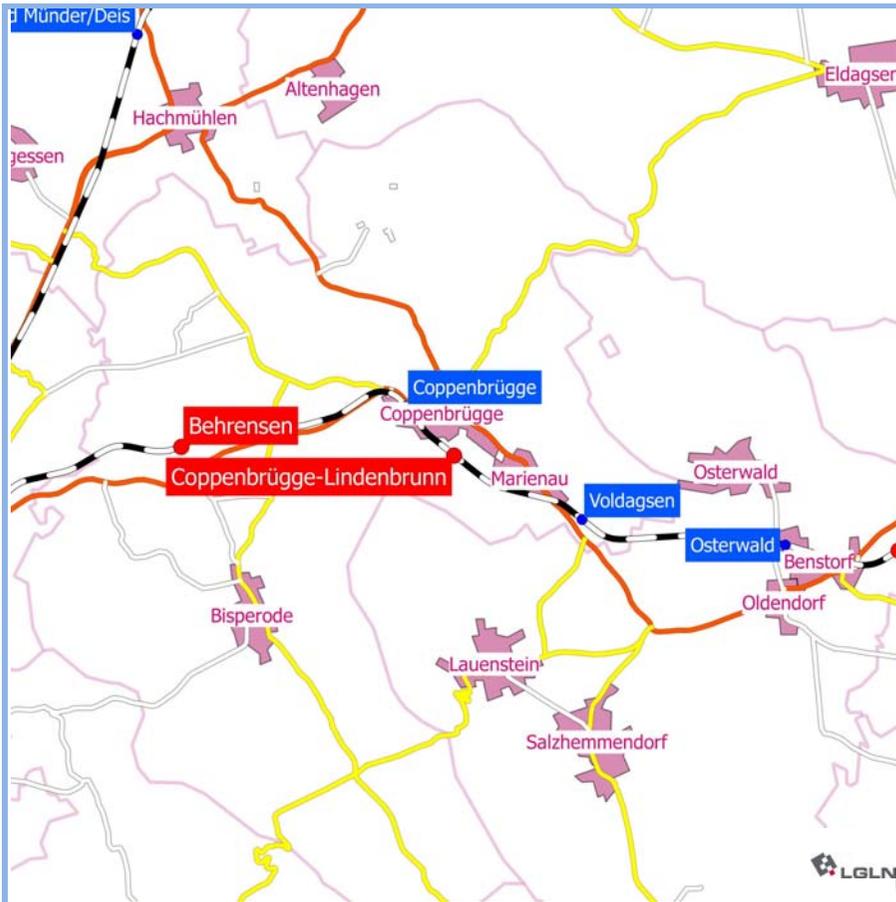
Da auch zur Erschließung der touristischen Potenziale nur einer der beiden relativ dicht beieinanderliegenden Stationen erforderlich wäre, wird im Dialog mit den Kommunen und dem ÖPNV-Aufgabenträger und evtl. auf Basis eines Gesamtkonzepts zu entscheiden sein, welcher Haltepunkt sich für eine Reaktivierung am ehesten eignet.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung in Abhängigkeit von Umsetzung Spieka möglich**

Projekt **Coppenbrügge-Lindenbrunn**

Landkreis: Hameln-Pyrmont
Gemeinde: Coppenbrügge
Strecke: Hameln - Elze
Linien: RB 77 Bünde - Löhne - Hildesheim



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✗
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✗
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 300 EW) im Einzugsbereich der Station und der kurzen Entfernung der Station zu den benachbarten Stationen Coppenbrügge und Voldagsen wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Auch die Nähe eines Krankenhauses lässt keine nennenswert höhere Nachfrage erwarten. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

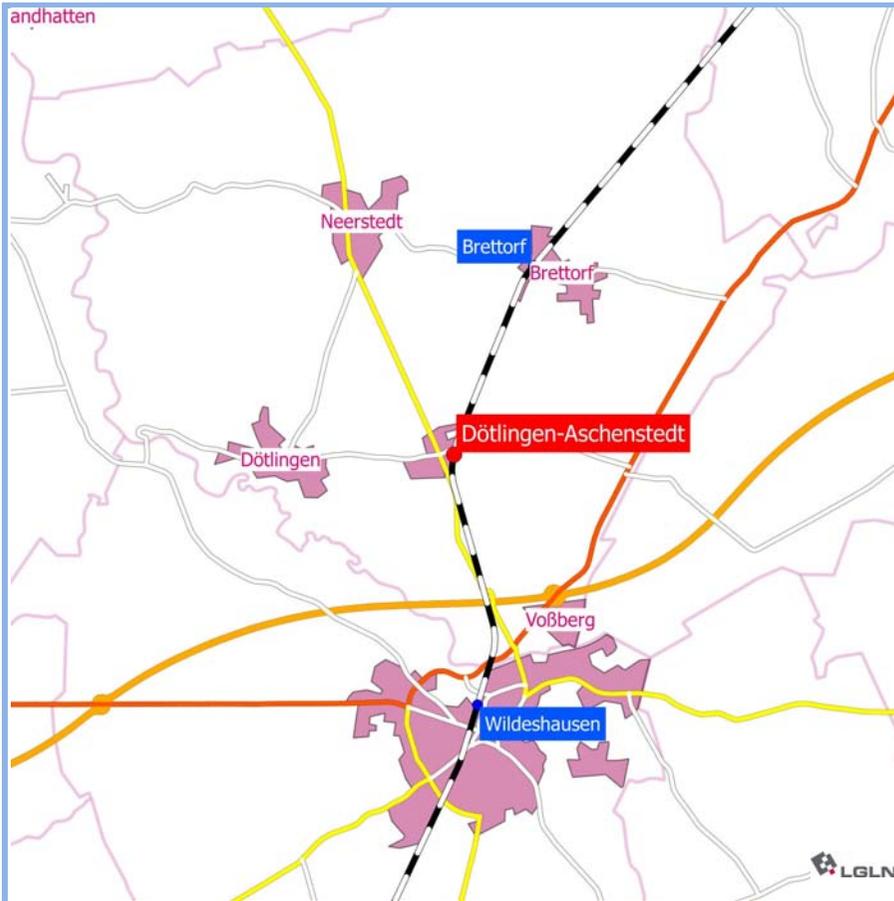
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB77 (Bünde – Hildesheim) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Elze führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Dötlingen-Aschenstedt**

Landkreis: Oldenburg
Gemeinde: Dötlingen
Strecke: Delmenhorst - Hesepe
Linien: RB 58 Bremen - Delmenhorst - Osnabrück



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

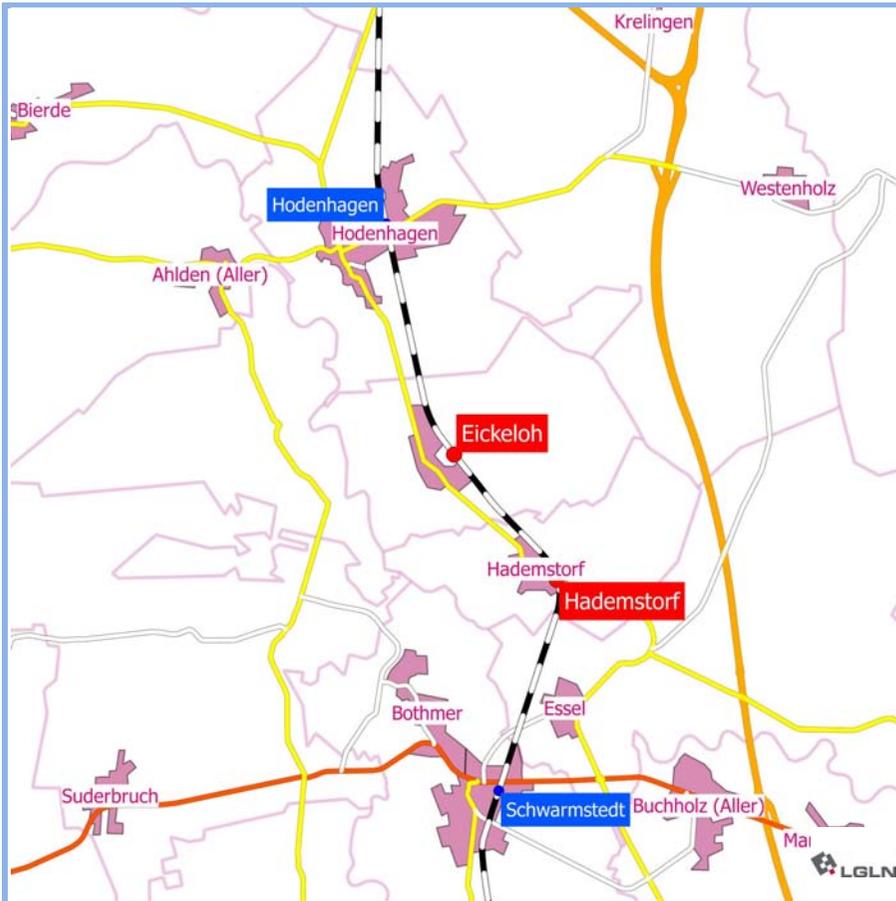
Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 700 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB58 (Bremen – Osnabrück) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke Delmenhorst – Hesepe nach Studien der DB Netz AG nicht machbar.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Eickeloh**

Landkreis: Heidekreis
Gemeinde: Eickeloh
Strecke: Soltau - Hannover
Linien: RB 38 Buchholz - Soltau - Hannover



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 800 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

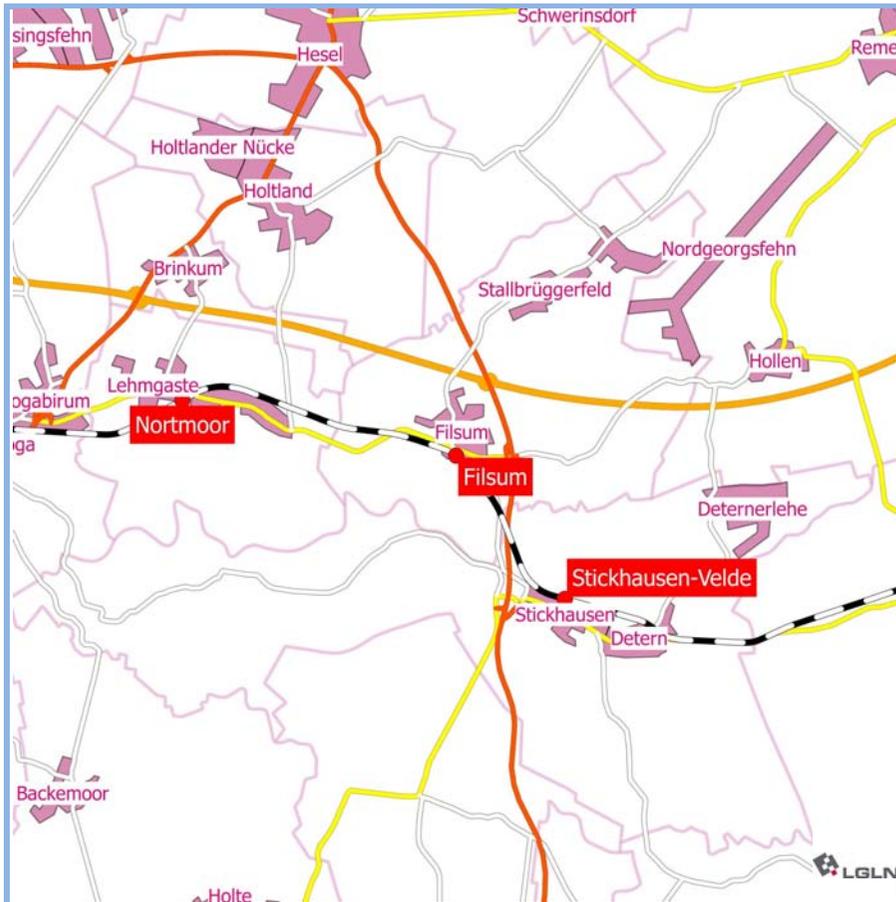
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB38 (Buchholz i.d.N – Hannover) in den Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke nach Studien der DB Netz AG nicht machbar.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Filsum**

Landkreis: Leer
Gemeinde: Filsum
Strecke: Leer - Bremen
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 850 EW) wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

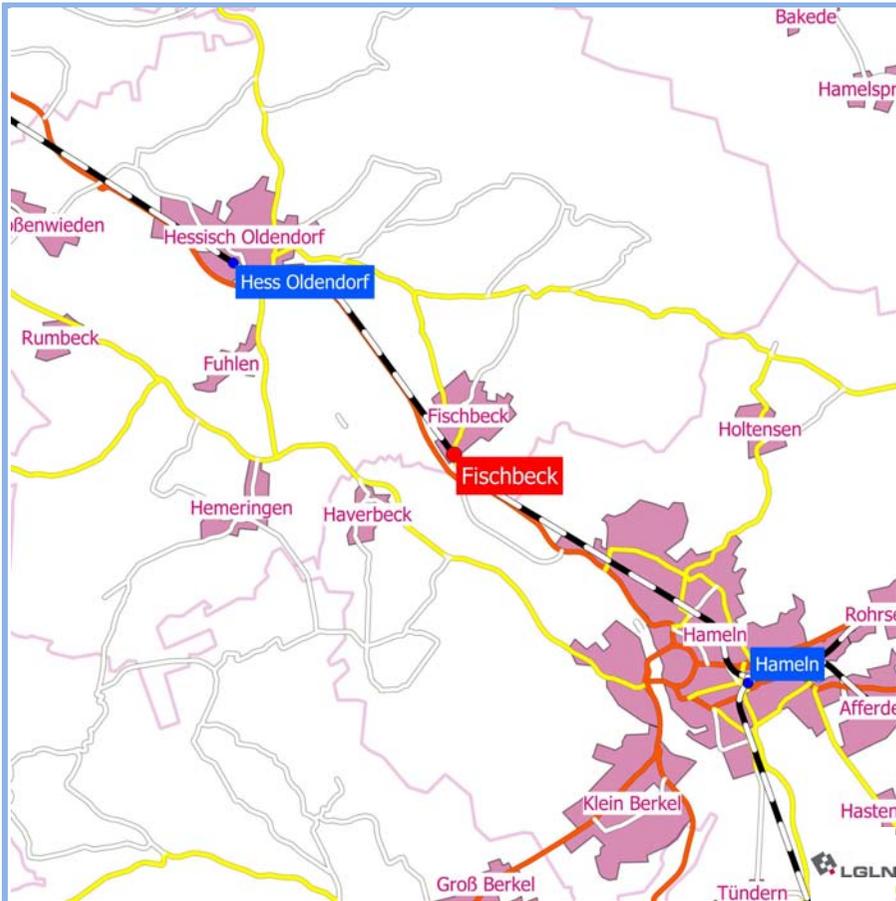
Hinzu kommt, dass neben Filsum bisher noch drei weitere Projekte (Nortmoor, Stickhausen-Velde, Apen) an der Strecke zwischen Leer und Oldenburg gemeldet wurden und durch die Linie RE1 Norddeich – Hannover zu bedienen wären. So werden die Vorteile des neuen Bahnhalts durch die nur zweistündlich verkehrenden Züge relativiert und sind die Nachteile für durchfahrende Fahrgäste durch Fahrzeitverlängerungen von bis zu 10 Minuten (bei zusätzlich vier Halten) erheblich. Unabhängig von der verkehrlichen Bewertung der vier Projekte soll daher nur maximal ein Projekt (Apen) umgesetzt werden.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE1 (Norddeich – Hannover) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Leer – Oldenburg jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar (eingleisige Strecke) und würde zudem zu Anschlussverlusten in Oldenburg führen.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Fischbeck**

Landkreis: Hameln-Pyrmont
Gemeinde: Hessisch Oldendorf
Strecke: Löhne - Hameln
Linien: RB 77 Bünde - Löhne - Hildesheim



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 3.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Fischbeck wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten sind.

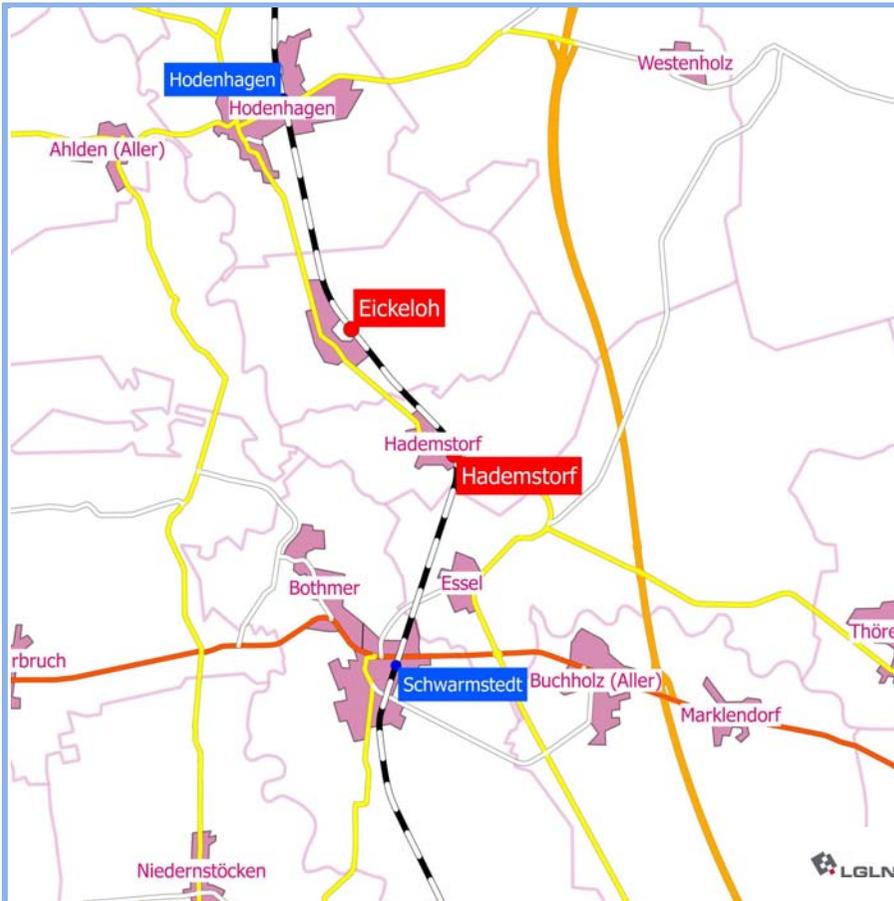
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB77 (Bünde – Hildesheim) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Löhne – Hameln jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Hameln führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung langfristig im Fokus**

Projekt **Hademstorf**

Landkreis: Heidekreis
Gemeinde: Hademstorf
Strecke: Soltau - Hannover
Linien: RB 38 Buchholz - Soltau - Hannover



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

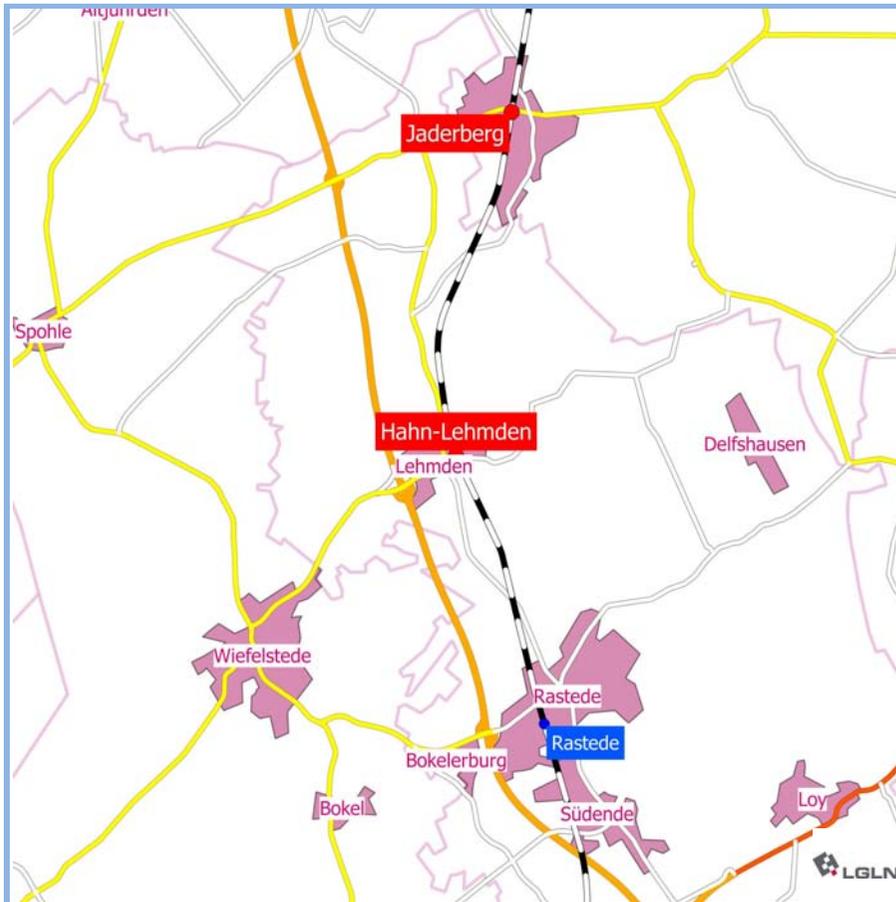
Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 850 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB38 (Buchholz i.d.N – Hannover) in den Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke nach Studien der DB Netz AG nicht machbar.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt Hahn-Lehmden

Landkreis: Ammerland
Gemeinde: Rastede
Strecke: Wilhelmshaven - Oldenburg
Linien: RE 18 Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück
RE 19 Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 1.600 EW) wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt hohe Investitionskosten (zwei Bahnsteige wegen Zweigleisigkeit) abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar sind.

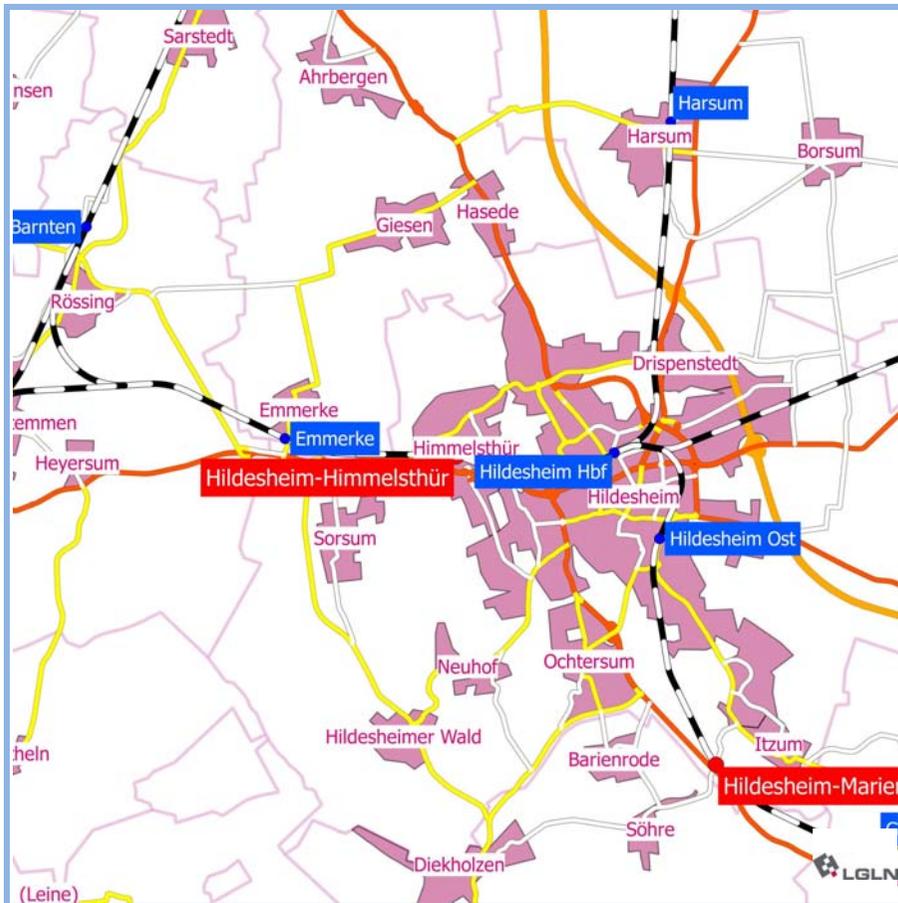
Neben Hahn-Lehmden wurde ein weiteres Projekt (Jaderberg) an der Strecke zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg gemeldet. Bei Realisierung eines Halts in Jaderberg ist die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE18 (Wilhelmshaven - Osnabrück) in den heutigen Fahrplan nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Oldenburg führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt Hildesheim-Himmelsthür

Landkreis: Hildesheim
Gemeinde: Hildesheim
Strecke: Nordstemmen - Hildesheim
Linien: S 4 Bennemühlen - Hannover - Hildesheim
(RE 10 Hannover - Bad Harzburg)
RB 77 Bünde - Löhne - Hildesheim



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 12.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Hildesheim-Himmelsthür wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie S4 (Bennemühlen – Hannover – Hildesheim) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Allerdings werden derzeit im Rahmen einer Knotenuntersuchung Hannover mehrere Fahrplanalternativen für die S4 untersucht, so dass noch keine abschließende Bewertung möglich ist.

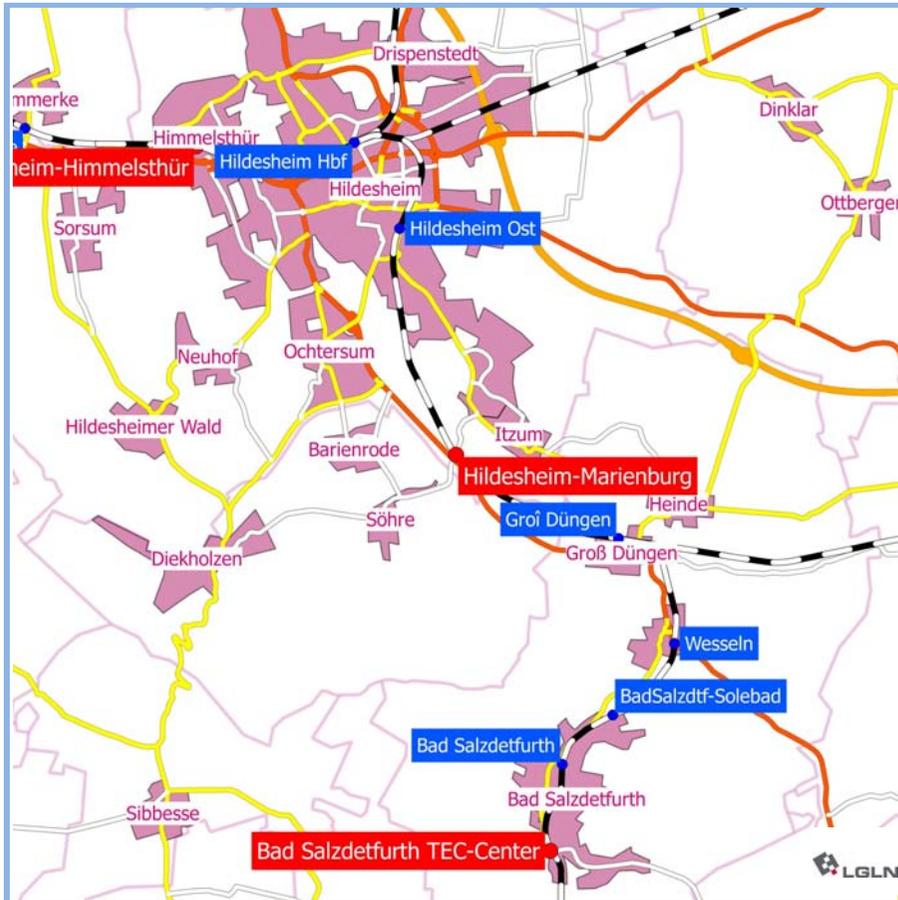
Die LNVG hat einen Haltepunkt Himmelsthür in die o.g. Untersuchung eingebracht, um dessen Integration in den Fahrplan auch unter den neuen Rahmenbedingungen zu ermöglichen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung in Abhängigkeit von der o.g. Knotenstudie möglich**

Projekt **Hildesheim-Marienburg**

Landkreis: Hildesheim
 Gemeinde: Hildesheim
 Strecke: Hildesheim - Goslar
 Linien: (RE 10 Hannover - Bad Harzburg)
 RB 79 Hildesheim - Bodenburg



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✗

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 4.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile möglich.

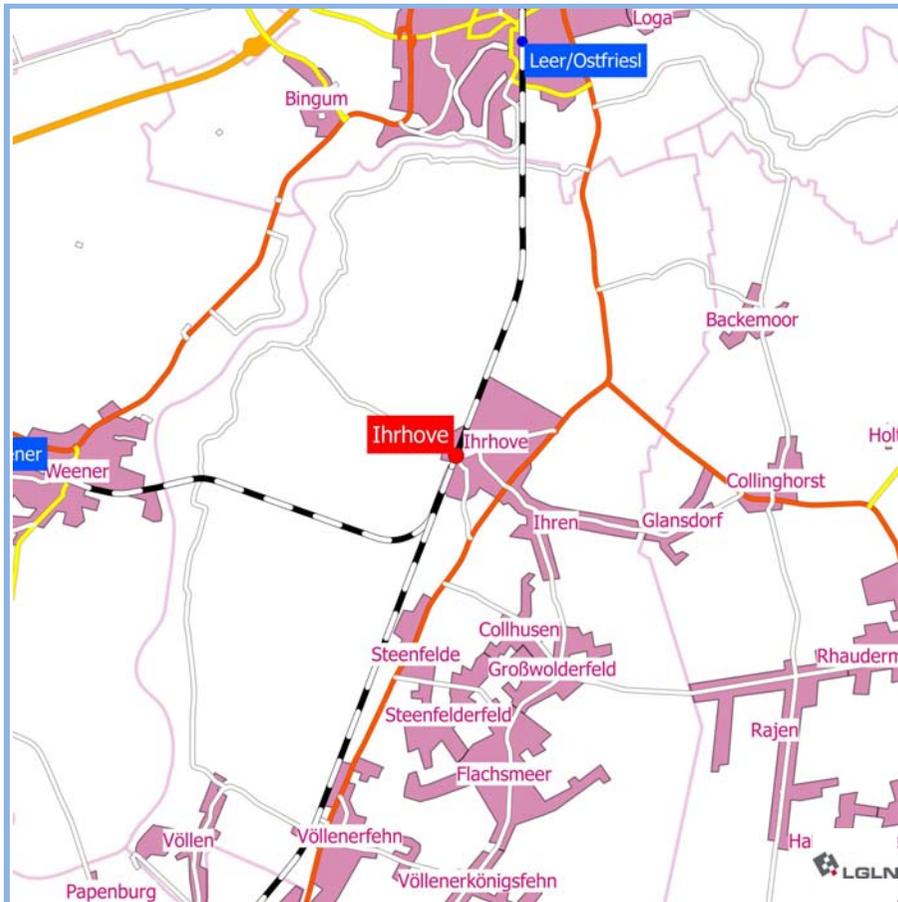
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB79 (Hildesheim – Bodenburg) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG nicht machbar, würde zudem zu Anschlussverlusten in Hildesheim führen und hätte durch die nicht mehr ausreichende Wendezeiten der RB79 in Bodenburg einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zur Folge. Auch ein alternativer Zughalt bei der Linie RE10 (Hannover – Bad Harzburg) ist nach Studien der DB Netz AG nicht umsetzbar.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung langfristig im Fokus**

Projekt Ihrhove

Landkreis: Leer
Gemeinde: Westoverledingen
Strecke: Leer - Rheine
Linien: (RE 15 Emden - Rheine - Münster)
RB 57 Leer - Groningen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 3.500 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Ihrhove wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftliche Vorteile zu erwarten.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB57 (Leer – Groningen) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar; ein Zughalt bei der Linie RE15 (Emden - Münster) dagegen nicht. Einschränkend ist zu erwähnen, dass neben Ihrhove bisher noch zwei weitere Projekte (Möhlenwarf, Bunde) an der Strecke zwischen Leer und Groningen gemeldet wurden und durch die Linie RB57 zu bedienen wären. Nach Studien von DB Netz ist wegen der Eingleisigkeit im Abschnitt Staatsgrenze NL – Ihrhove nur ein Halt umsetzbar. Eventuell ist ein weiterer Halt umsetzbar, wenn Fahrplanänderungen auf niederländischer Seite möglich sind.

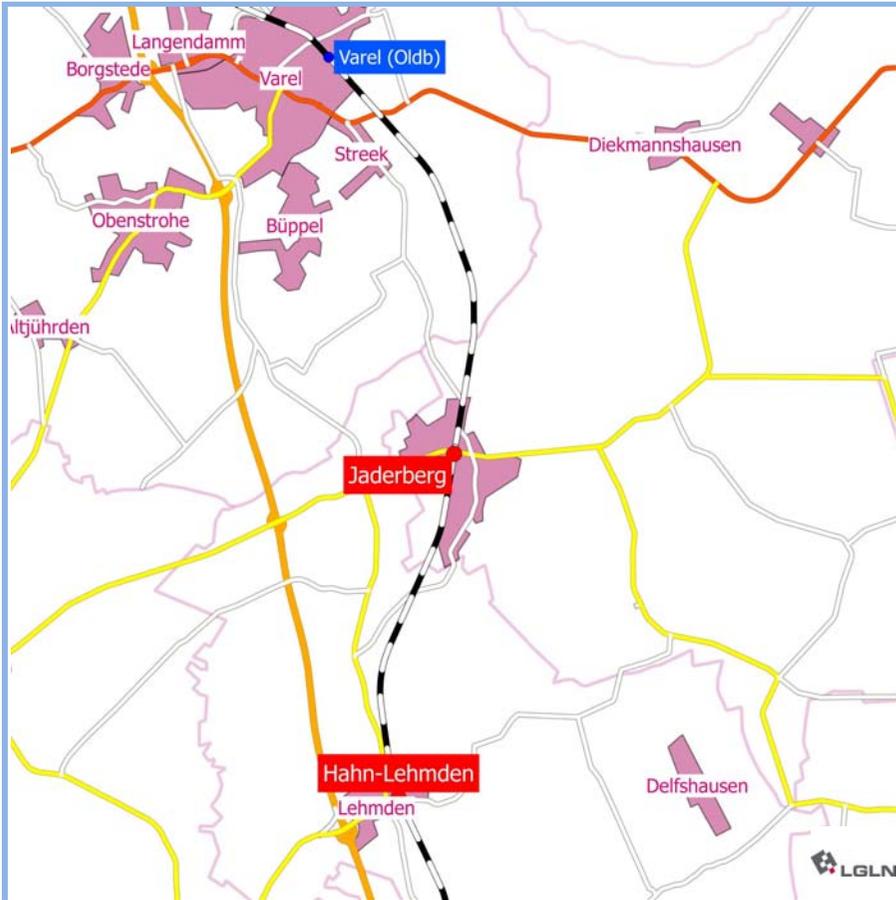
Hier wird im Dialog mit den Kommunen und dem ÖPNV-Aufgabenträger und evtl. auf Basis eines Gesamtkonzepts zu entscheiden sein, welche Haltepunkte sich für eine Reaktivierung am ehesten eignen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung in Abhängigkeit von Umsetzung Bunde oder Möhlenwarf möglich**

Projekt Jaderberg

Landkreis: Wesermarsch
Gemeinde: Jade
Strecke: Wilhelmshaven - Oldenburg
Linien: RE 18 Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück
RE 19 Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

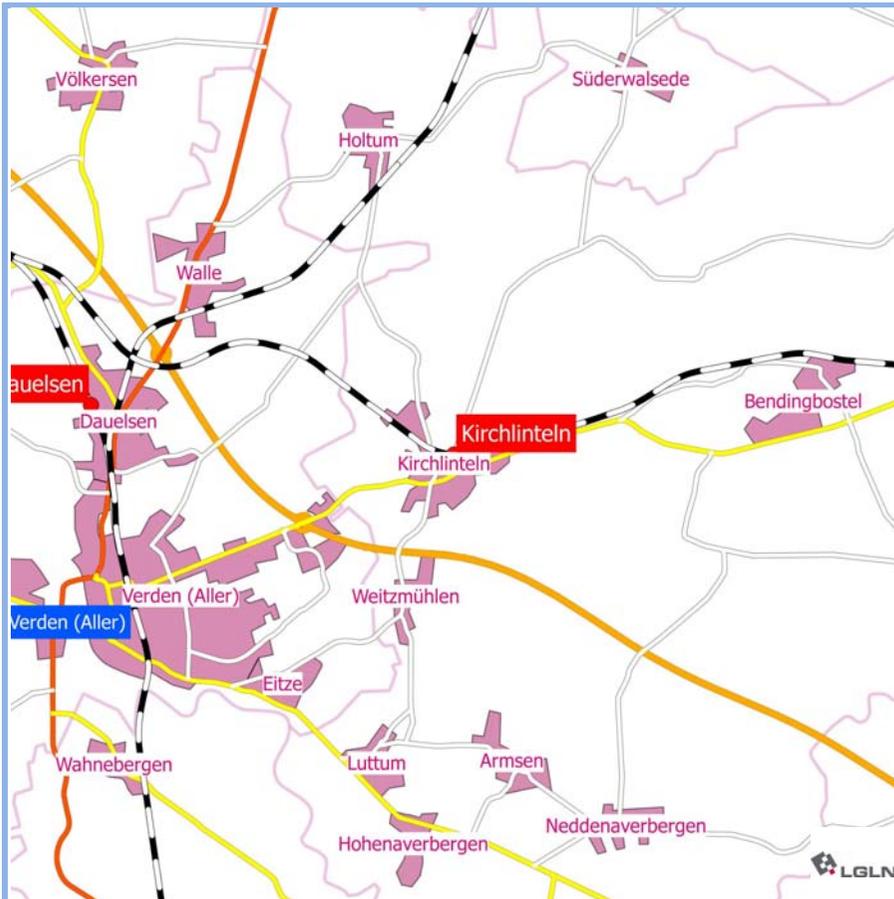
Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 3.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Jaderberg wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Strecke), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE18 (Wilhelmshaven - Osnabrück) in den heutigen Fahrplan nach Studien der DB Netz AG machbar.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung möglich**

Projekt **Kirchlinteln**

Landkreis: Verden
Gemeinde: Kirchlinteln
Strecke: Langwedel - Soltau
Linien: RB 37 Bremen - Soltau - Uelzen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

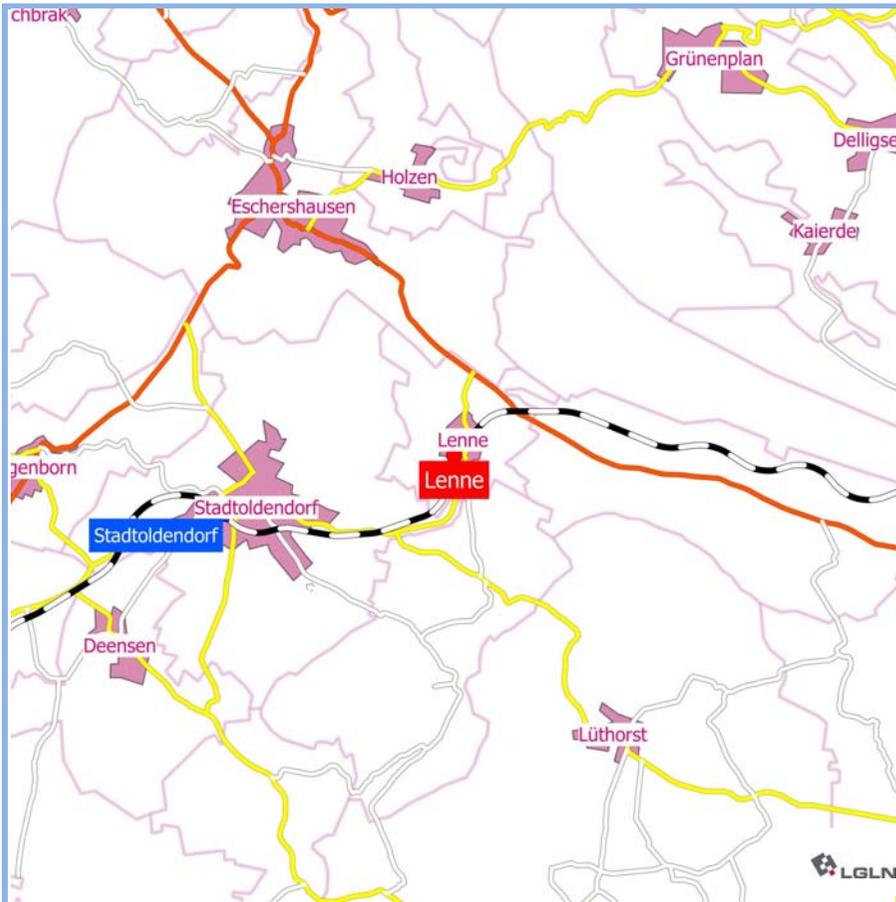
Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.500 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Kirchlinteln wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Für das Projekt wurden vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten sind.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB37 (Bremen – Uelzen) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung möglich**

Projekt **Lenne**

Landkreis: Holzminden
Gemeinde: Lenne
Strecke: Ottbergen - Kreiensen
Linien: RB 84 Paderborn - Holzminden - Kreiensen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Unter Anlegung der sieben Prüfkriterien ist das Projekt aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 600 EW) im Einzugsbereich der Station hinsichtlich der Nachfragewirkung ungünstig zu beurteilen. Auf Grund strukturpolitischer Aspekte, im Zusammenhang mit einem integrierten Verkehrskonzept und unter Berücksichtigung von abgeschätzten vergleichsweise geringen Investitionskosten soll das Projekt nach Abstimmung mit dem Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr weiter verfolgt werden.

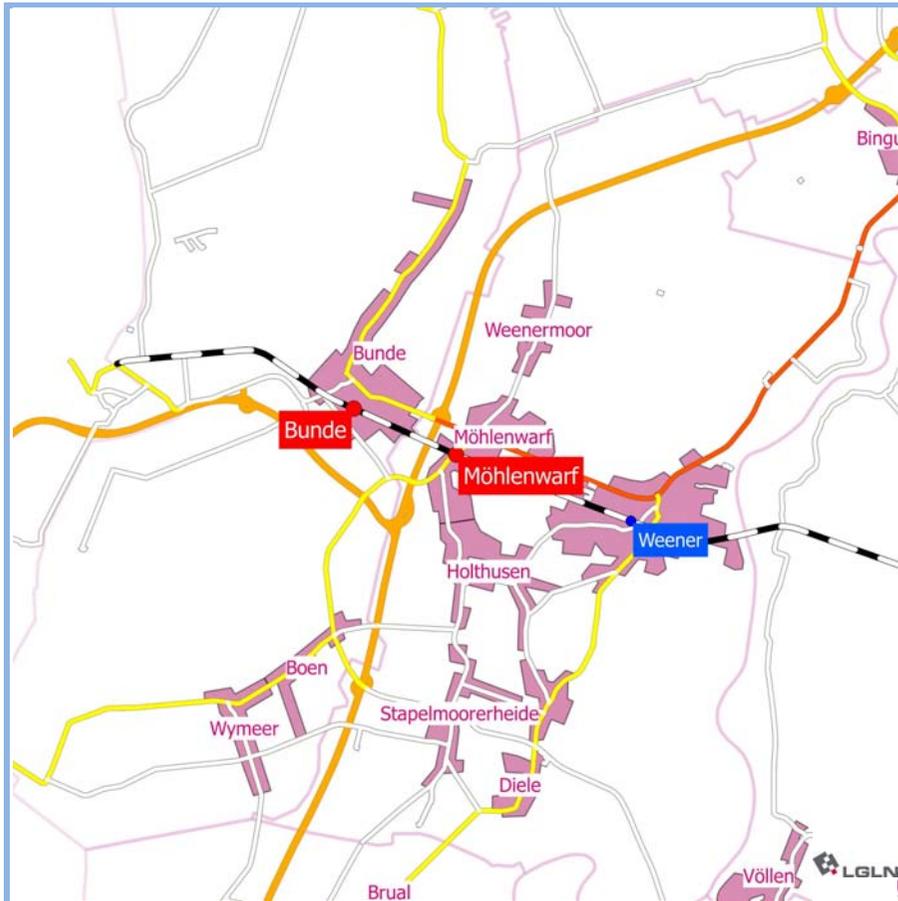
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB84 (Paderborn – Kreiensen) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke nach Studien der DB Netz AG machbar, würde jedoch zu Anschlussverlusten in Kreiensen führen. Weiter einschränkend ist zu erwähnen, dass zusätzliche Halte zwischen Holzminden und Kreiensen mit entsprechender Fahrzeitverlängerung die Einführung eines gewünschten Stundentakts erheblich erschweren.

Fazit:

- **Verkehrliche und strukturelle Bewertung: positiv**
- **Umsetzung langfristig im Fokus**

Projekt Möhlenwarf

Landkreis: Leer
Gemeinde: Weener
Strecke: Nieuweschan - Ihrhove
Linien: RB 57 Leer - Groningen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Allerdings liegt das ebenfalls beantragte Projekt Bunde ca. 2 km entfernt. Für das Projekt wurden vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten sind.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB57 (Leer – Groningen) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Einschränkend ist zu erwähnen, dass neben Ihrhove bisher noch zwei weitere Projekte (Ihrhove, Bunde) an der Strecke zwischen Leer und Groningen gemeldet wurden und durch die Linie RB57 zu bedienen wären. Nach Studien von DB Netz ist wegen deringleisigkeit im Abschnitt Staatsgrenze NL – Ihrhove nur ein Halt umsetzbar. Eventuell ist ein weiterer Halt umsetzbar, wenn Fahrplanänderungen auf niederländischer Seite möglich sind.

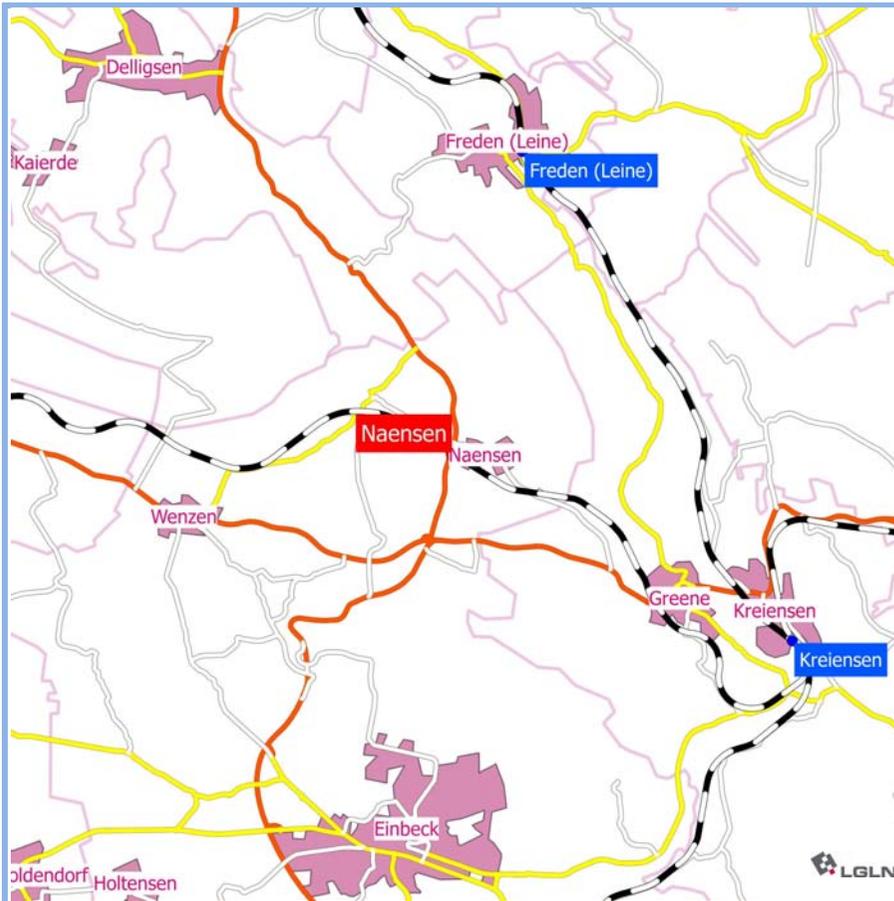
Hier wird im Dialog mit den Kommunen und dem ÖPNV-Aufgabenträger und evtl. auf Basis eines Gesamtkonzepts zu entscheiden sein, welche Haltepunkte sich für eine Reaktivierung am ehesten eignen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung in Abhängigkeit von Umsetzung Bunde oder Ihrhove möglich**

Projekt Naensen

Landkreis: Northeim
Gemeinde: Einbeck
Strecke: Ottbergen - Kreiensen
Linien: RB 84 Paderborn - Holzminden - Kreiensen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Unter Anlegung der sieben Prüfkriterien ist das Projekt aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 700 EW) im Einzugsbereich der Station hinsichtlich der Nachfragewirkung ungünstig zu beurteilen. Auf Grund strukturpolitischer Aspekte, im Zusammenhang mit einem integrierten Verkehrskonzept und unter Berücksichtigung von abgeschätzten vergleichsweise geringen Investitionskosten soll das Projekt nach Abstimmung mit dem Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr weiter verfolgt werden.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB84 (Paderborn – Kreiensen) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke nach Studien der DB Netz AG machbar, würde jedoch zu Anschlussverlusten in Kreiensen führen. Weiter einschränkend ist zu erwähnen, dass zusätzliche Halte zwischen Holzminden und Kreiensen mit entsprechender Fahrzeitverlängerung die Einführung eines gewünschten Stundentakts erheblich erschweren.

Fazit:
- Verkehrliche und strukturelle Bewertung: positiv
- Umsetzung langfristig im Fokus

Projekt Neermoor

Landkreis: Leer
Gemeinde: Moormerland
Strecke: Emden - Leer
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)
(RE 15 Emden - Rheine - Münster)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 4.000 EW) im Einzugsbereich der Station, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Neermoor wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftliche Vorteile zu erwarten.

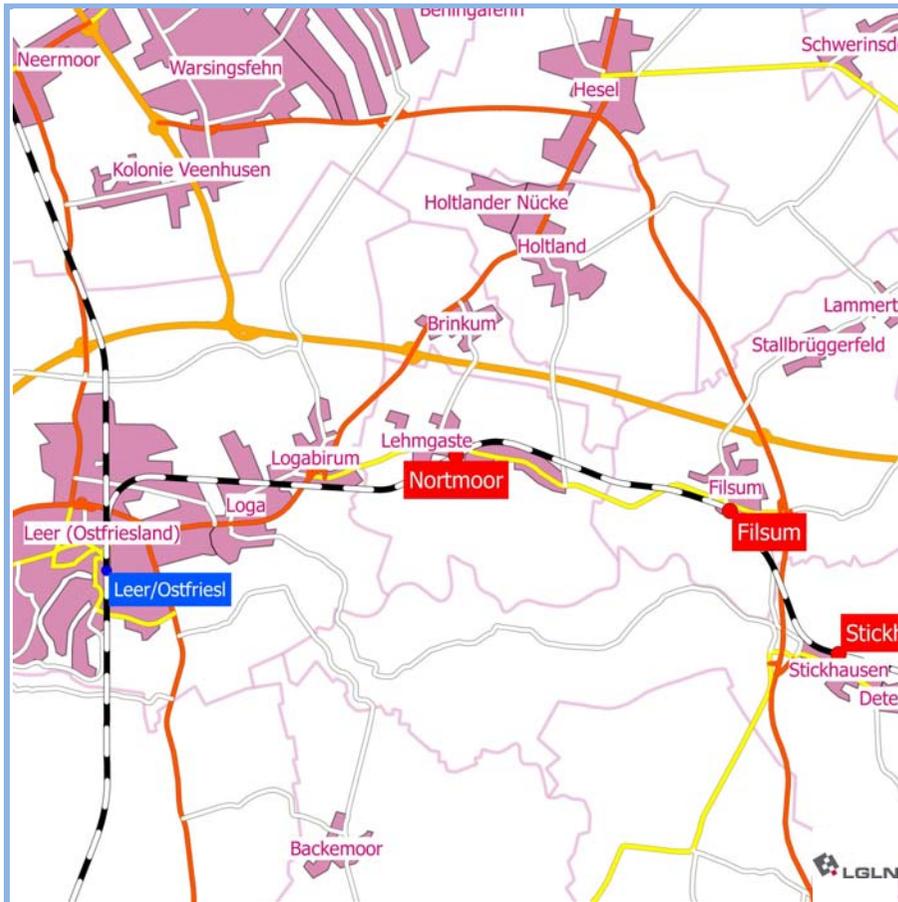
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE15 (Emden - Münster) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Ein Halt der Züge der RE1 Hannover – Norddeich ist nicht umsetzbar.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung möglich**

Projekt Nortmoor

Landkreis: Leer
Gemeinde: Nortmoor
Strecke: Leer - Bremen
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 1.500 EW) wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung **negativ** beurteilt. Obwohl für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt wurden, sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht zu erkennen.

Hinzu kommt, dass neben Nortmoor bisher noch drei weitere Projekte (Filsum, Stickhausen-Velde, Apen) an der Strecke zwischen Leer und Oldenburg gemeldet wurden und durch die Linie RE1 Norddeich – Hannover zu bedienen wären. So werden die Vorteile des neuen Bahnhofs durch die nur zweistündlich verkehrenden Züge relativiert und sind die Nachteile für durchfahrende Fahrgäste durch Fahrzeitverlängerungen von bis zu 10 Minuten (bei zusätzlich vier Halten) erheblich. Unabhängig von der verkehrlichen Bewertung der vier Projekte soll daher nur maximal ein Projekt (Apen) umgesetzt werden.

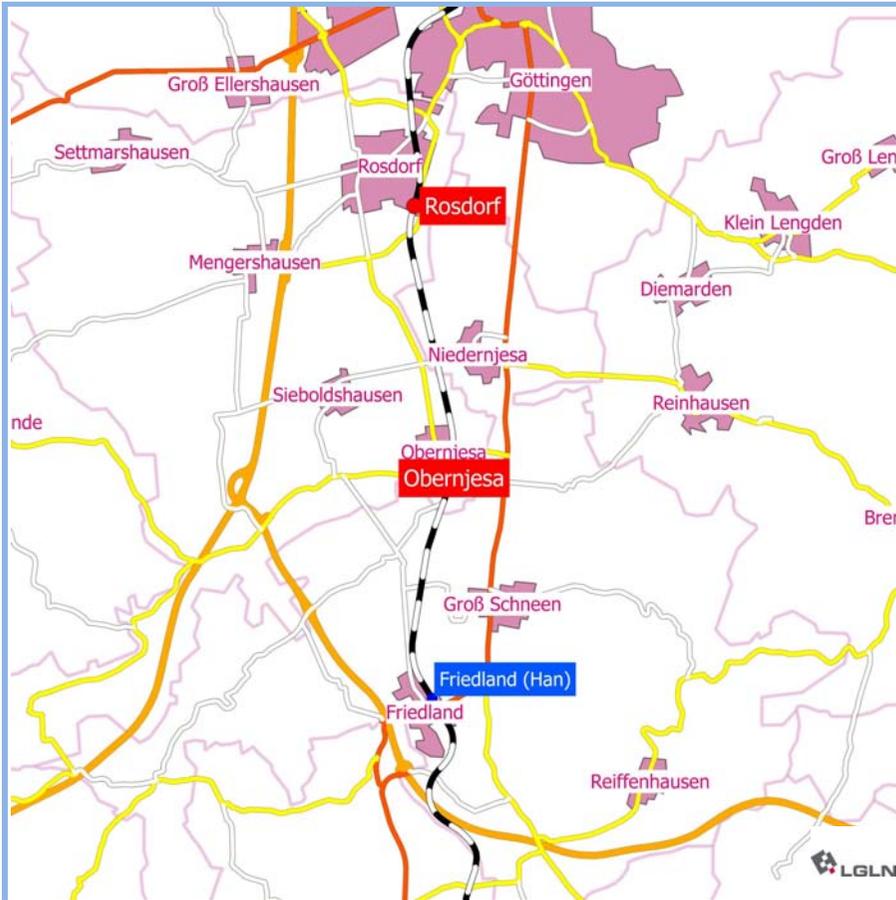
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE1 (Norddeich – Hannover) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Leer – Oldenburg jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar (eingleisige Strecke) und würde zudem zu Anschlussverlusten in Oldenburg führen.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: negativ
- Umsetzung nicht möglich

Projekt **Obernjesa**

Landkreis: Göttingen
Gemeinde: Rosdorf
Strecke: Göttingen - Eichenberg
Linien: R 1 Göttingen - Eichenberg - Kassel
R 7 Göttingen - Eichenberg - Fulda



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 1.100 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise hohe Investitionskosten abgeschätzt (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), so dass gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar sind.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie R1 (Göttingen – Kassel) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Die Auswirkungen der veränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der R1 auf den heute schon stark belasteten Knotenbahnhof Göttingen müsste allerdings durch DB Netz noch näher untersucht werden. Einschränkend ist zu erwähnen, dass neben Obernjesa ein weiteres Projekt (Rosdorf) an der Strecke zwischen Göttingen und Eichenberg gemeldet wurde und durch die Linie R1 zu bedienen wäre.

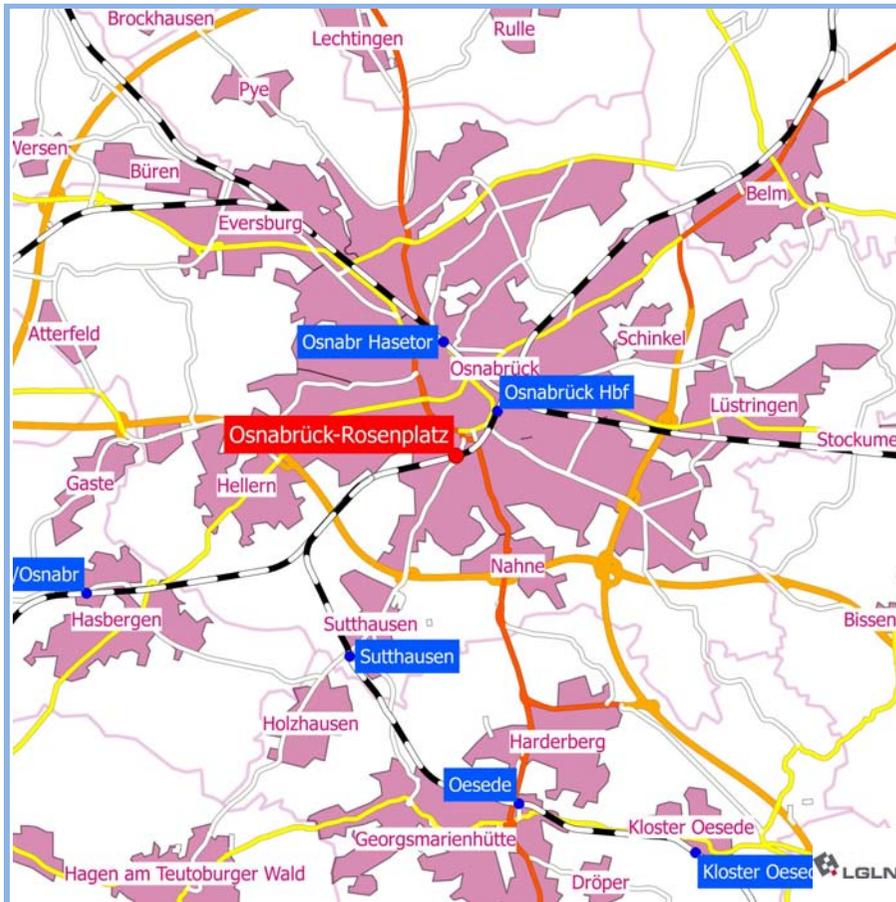
Nach Studien von DB Netz ist jedoch nur ein Halt umsetzbar, so dass angesichts der positiven Bewertung eines Halts in Rosdorf ein Halt in Obernjesa nicht realisierbar ist.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt Osnabrück-Rosenplatz

Landkreis: Osnabrück
Gemeinde: Osnabrück
Strecke: Osnabrück - Dissen-Bad Rothenfelde
Linien: RB 66 Osnabrück - Münster
RB 75 Osnabrück - Bielefeld



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✗
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

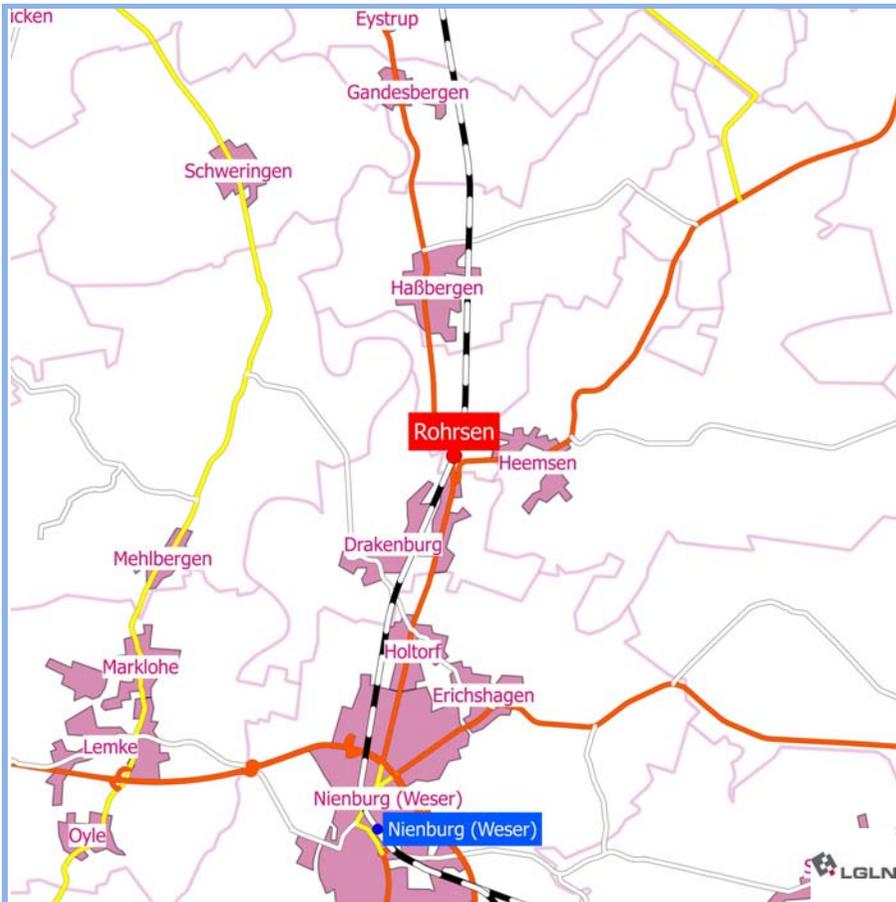
Aufgrund des angenommenen Einwohnerpotenzials im Einzugsbereich der Station sowie der Lage der Station in Osnabrück wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Trotz der Nähe der Station zum Hauptbahnhof ist ein Verkehrswert durch die großstädtische Lage gegeben. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (Außenbahnsteig in Dammlage), sind gesamtwirtschaftlich Vorteile zu erwarten. Der Haltepunkt Rosenplatz ist eingebettet in ein Gesamtkonzept und in diesem Kontext weiter zu betrachten.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB75 (Osnabrück - Bielefeld) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar.

Fazit:
- Verkehrliche Bewertung: positiv
- Umsetzung möglich

Projekt Rohrsen

Landkreis: Nienburg
Gemeinde: Rohrsen
Strecke: Bremen - Hannover
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)
(RE 8 Bremerhaven - Bremen - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 2.000 EW) im Einzugsbereich der Station und der Lage der Station zum Ortszentrum Rohrsen wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Da für das Projekt hohe Investitionskosten (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke) abgeschätzt wurden und den Vorteilen eines zusätzlichen Halts der aufkommensstarken Linie RE1 (Norddeich - Hannover) erhebliche Nachteile für durchfahrende Fahrgäste infolge der Fahrzeitverlängerung gegenüberstehen, sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht zu erwarten.

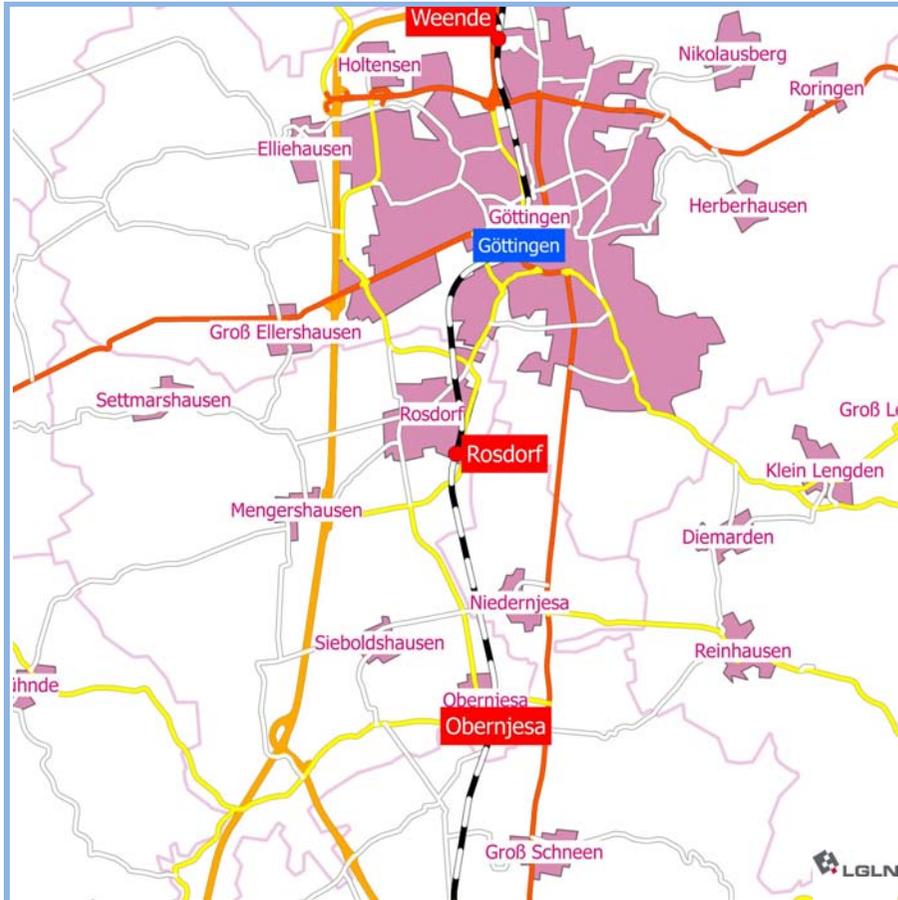
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE1 (Norddeich – Hannover) in den heutigen Fahrplan ist jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in einigen Knotenbahnhöfen führen.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: negativ
- Umsetzung nicht möglich

Projekt Rosdorf

Landkreis: Göttingen
Gemeinde: Rosdorf
Strecke: Göttingen - Eichenberg
Linien: R 1 Göttingen - Eichenberg - Kassel
R 7 Göttingen - Eichenberg - Fulda



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 6.000 EW) im Einzugsbereich, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum Rosdorf wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftliche Vorteile zu erwarten.

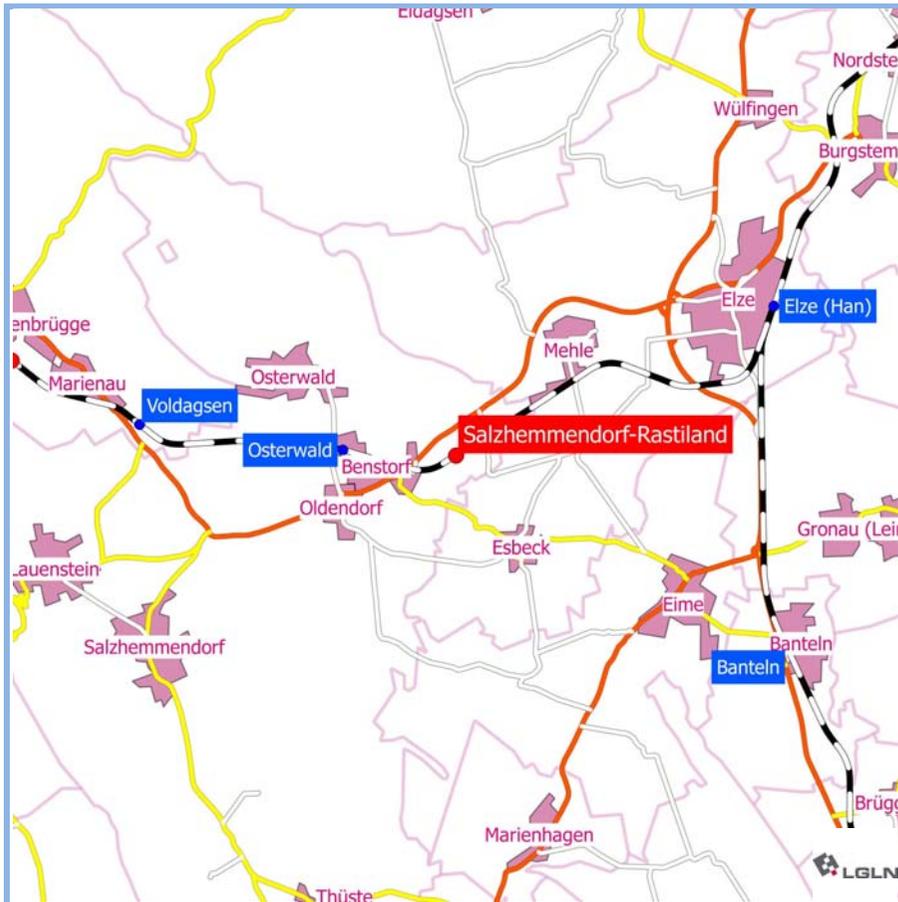
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie R1 (Göttingen – Kassel) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Die Auswirkungen der veränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten der R1 auf den heute schon stark belasteten Knotenbahnhof Göttingen muss allerdings durch DB Netz noch näher untersucht werden.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung in Abhängigkeit von der Kapazität des Knotens Göttingen möglich**

Projekt **Salzhemmendorf-Rastiland**

Landkreis: Hameln
Gemeinde: Salzhemmendorf
Strecke: Hameln - Elze
Linien: RB 77 Bünde - Löhne - Hildesheim



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✗
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✗
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

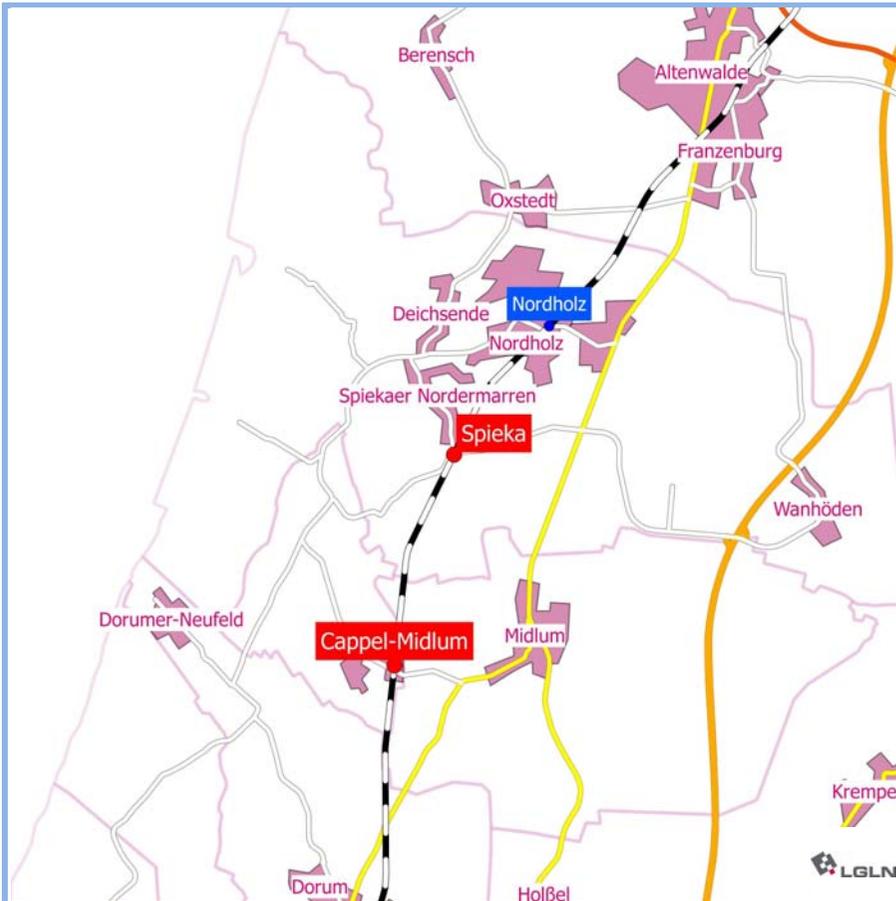
Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 0 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Mit der Station soll der benachbarte Freizeitpark im SPNV angebunden werden. Die Größe des Parks sowie saisonale Öffnungszeiten lassen keine größere Nachfrage erwarten. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftliche Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB77 (Bünde – Hildesheim) in den heutigen Fahrplan auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Hameln – Elze ist nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Elze führen.

Fazit:
- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt Spieka

Landkreis: Cuxhaven
Gemeinde: Nordholz
Strecke: Cuxhaven - Bremerhaven
Linien: RB 33 Cuxhaven - Bremerhaven - Buxtehude



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Unter Anlegung der sieben Prüfkriterien ist das Projekt aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 1.200 EW) im Einzugsbereich der Station hinsichtlich der Nachfragewirkung ungünstig zu beurteilen. Im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung touristischer Ziele und unter Berücksichtigung von abgeschätzten vergleichsweise geringen Investitionskosten soll das Projekt nach Abstimmung mit dem Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr weiter verfolgt werden.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB33 (Cuxhaven – Bremerhaven) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar. Einschränkend ist zu erwähnen, dass neben Spieka ein weiteres Projekt (Cappel-Midlum) an der Strecke zwischen Cuxhaven und Bremerhaven gemeldet wurde und durch die Linie RB33 zu bedienen wäre. Nach Studien von DB Netz ist auf dieser eingleisigen Strecke jedoch nur ein Halt umsetzbar.

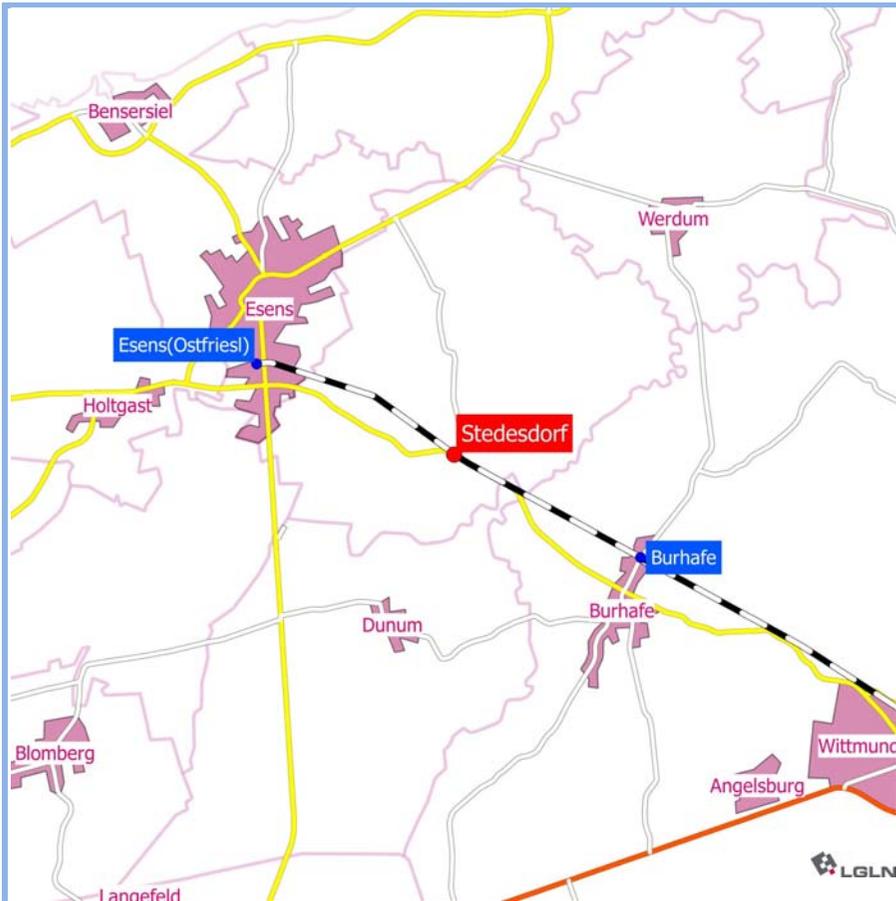
Da auch zur Erschließung der touristischen Potenziale nur einer der beiden relativ dicht beieinanderliegenden Stationen erforderlich wäre, wird im Dialog mit den Kommunen und dem ÖPNV-Aufgabenträger und evtl. auf Basis eines Gesamtkonzepts zu entscheiden sein, welcher Haltepunkt sich für eine Reaktivierung am ehesten eignet.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: positiv
- Umsetzung in Abhängigkeit von Umsetzung Cappel-Midlum möglich

Projekt Stedesdorf

Landkreis: Wittmund
Gemeinde: Stedesdorf
Strecke: Esens - Sande
Linien: RB 59 Esens - Wilhelmshaven



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✗

Aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials (ca. 500 EW) im Einzugsbereich der Station wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Es wurden für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt, trotzdem sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht erkennbar.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB59 (Esens – Wilhelmshaven) in den heutigen Fahrplan ist auf der eingleisigen Strecke Esens – Sande nach Studien der DB Netz AG nicht machbar, würde zudem zu Anschlussverlusten in Sande führen und hätte durch die nicht mehr ausreichende Wendezeiten der RB59 in Esens einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zur Folge.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Stickhausen-Velde**

Landkreis: Leer
Gemeinde: Detern
Strecke: Leer - Bremen
Linien: (RE 1 Norddeich - Bremen - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 1.000 EW) wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung negativ beurteilt. Obwohl für das Projekt vergleichsweise geringe Investitionskosten abgeschätzt wurden, sind gesamtwirtschaftlich Vorteile nicht zu erkennen.

Hinzu kommt, dass neben Stickhausen-Velde bisher noch drei weitere Projekte (Filsum, Nortmoor, Apen) an der Strecke zwischen Leer und Oldenburg gemeldet wurden und durch die Linie RE1 Norddeich – Hannover zu bedienen wären. So werden die Vorteile des neuen Bahnhofs durch die nur zweistündlich verkehrenden Züge relativiert und sind die Nachteile für durchfahrende Fahrgäste durch Fahrzeitverlängerungen von bis zu 10 Minuten (bei zusätzlich vier Halten) erheblich. Unabhängig von der verkehrlichen Bewertung der vier Projekte soll daher nur maximal ein Projekt (Apen) umgesetzt werden.

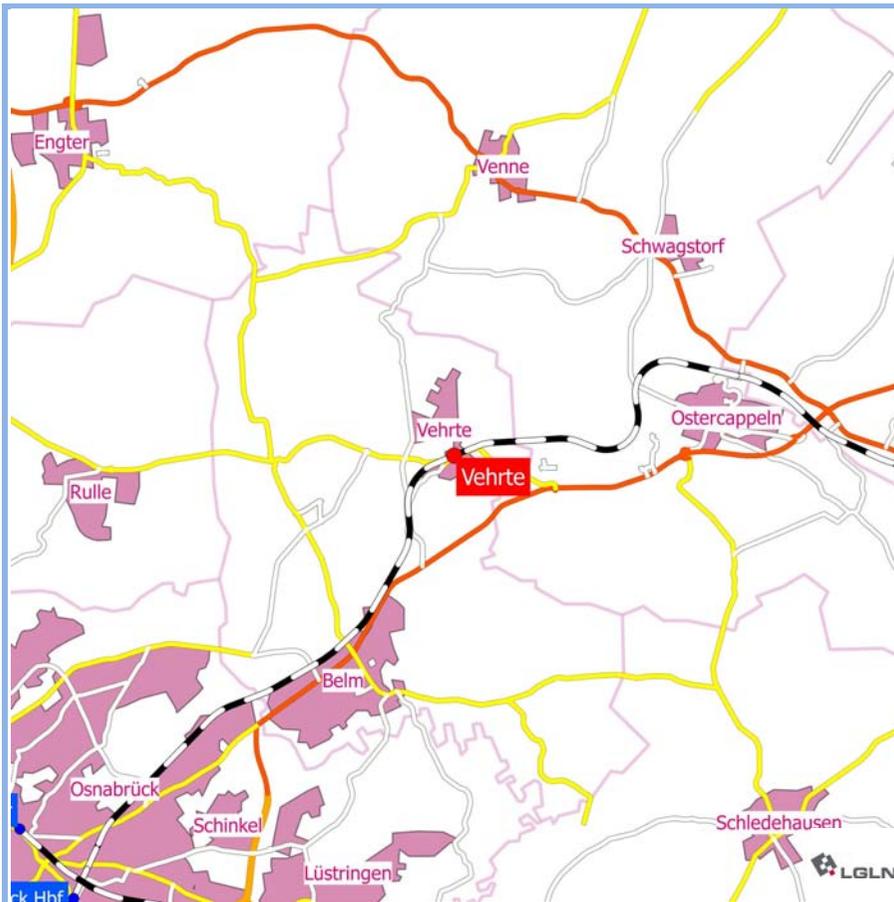
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE1 (Norddeich – Hannover) in den heutigen Fahrplan ist auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Leer – Oldenburg jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Oldenburg führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: negativ**
- **Umsetzung nicht möglich**

Projekt **Vehrte**

Landkreis: Osnabrück
Gemeinde: Belm
Strecke: Bremen - Osnabrück
Linien: RE 9 Bremerhaven - Bremen - Osnabrück



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✗
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 3.000 EW) im Einzugsbereich der Station und der Lage der Station zum Ortszentrum Vehrte wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke) abgeschätzt wurden, sind gesamtwirtschaftlich Vorteile möglich.

Einschränkend ist zu erwähnen, dass die Vorteile des neuen Bahnhalts durch die Nachteile für durchfahrende Fahrgäste der Linie RE9 (Bremerhaven – Osnabrück) durch Fahrzeitverlängerungen relativiert werden. Der Haltepunkt Vehrte ist in ein Gesamtkonzept einzubetten und in diesem Kontext weiter zu betrachten.

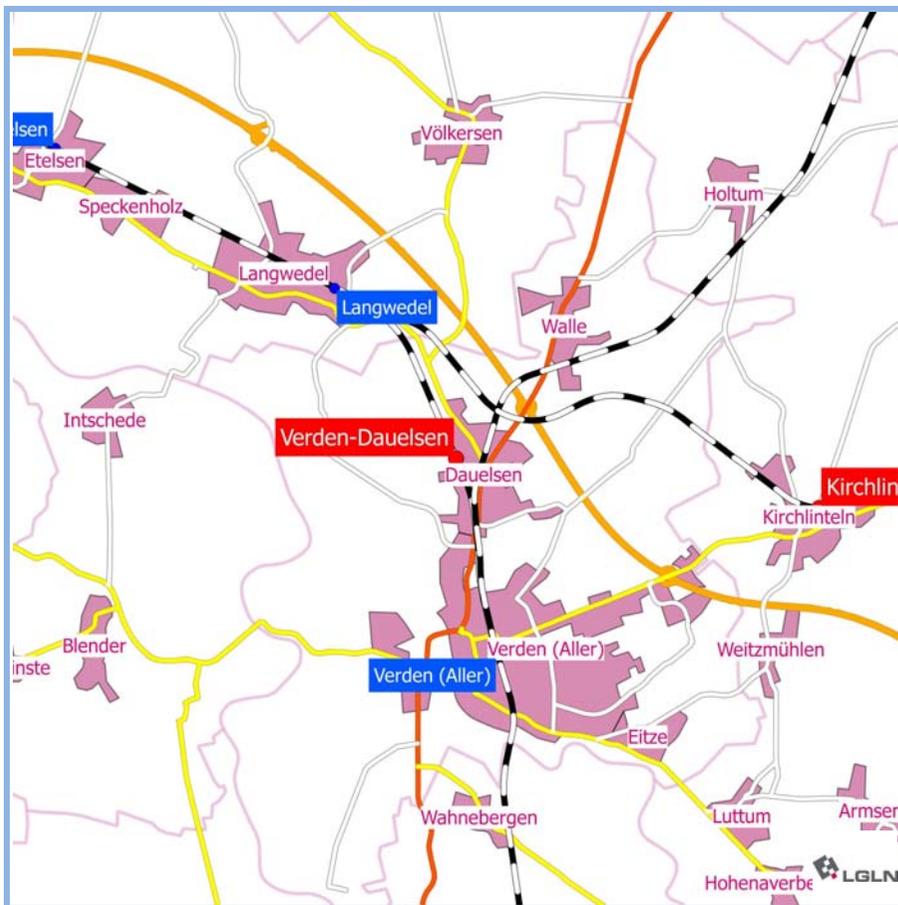
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RE9 in den heutigen Fahrplan ist jedoch nach Studien der DB Netz AG nicht machbar und würde zudem zu Anschlussverlusten in Osnabrück und Bremen führen.

Fazit:

- **Verkehrliche Bewertung: positiv**
- **Umsetzung langfristig im Fokus**

Projekt Verden-Dauelsen

Landkreis: Verden
Gemeinde: Verden (Aller)
Strecke: Bremen - Hannover
Linien: RS 1 Bremen - Verden
(RE 1 Norddeich - Hannover)
(RE 8 Bremerhaven - Hannover)



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✓
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✗
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✗
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✗

Aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 3.000 EW) im Einzugsbereich, der Lage der Station zu den benachbarten Stationen sowie zum Ortszentrum wird das Projekt hinsichtlich der Nachfragewirkung positiv beurteilt. Obwohl für das Projekt hohe Investitionskosten abgeschätzt wurden (zwei Bahnsteige an zweigleisiger Hauptstrecke), sind gesamtwirtschaftliche Vorteile möglich.

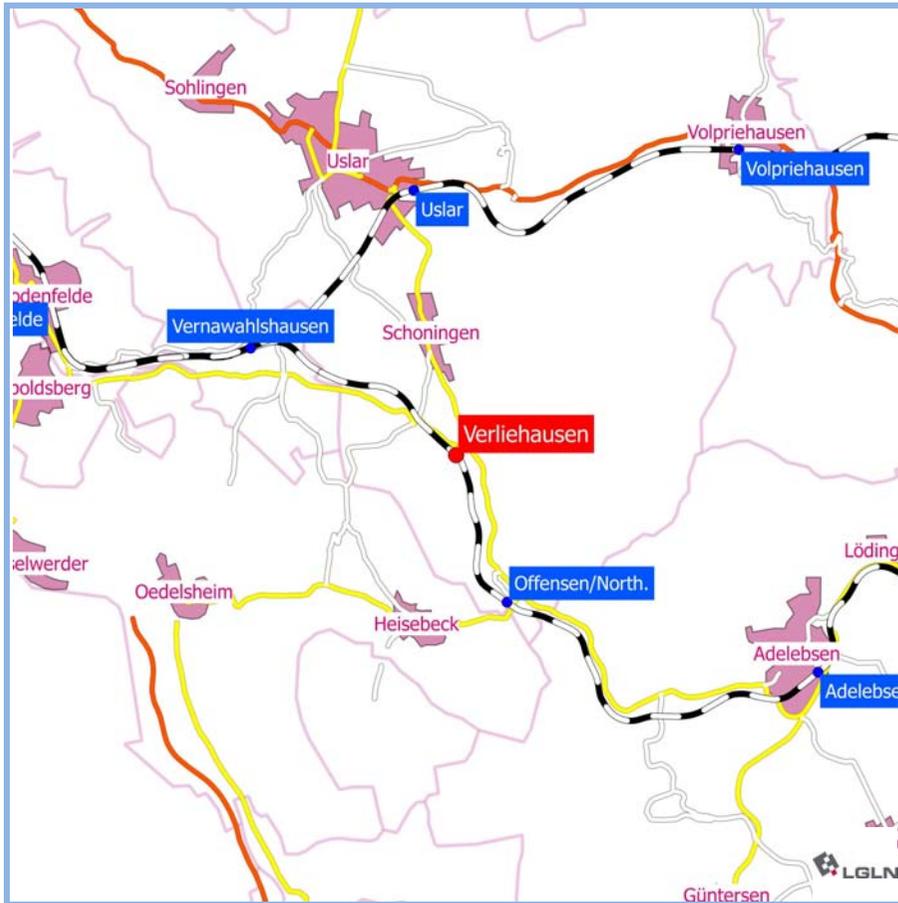
Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RS1 (Bremen – Verden) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG nicht möglich (Konflikte mit Fernverkehr), würde zudem zu einem Anschlussverlust in Verden an den IC führen und hätte durch die nicht mehr ausreichende Wendezeiten der RS1 in Verden einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zur Folge.

Fazit:

- Verkehrliche Bewertung: positiv
- Umsetzung langfristig im Fokus

Projekt Verliehausen

Landkreis: Northeim
Gemeinde: Uslar
Strecke: Bodenfelde - Göttingen
Linien: RB 85 Ottbergen - Bodenfelde - Göttingen



Ergebnis der Vorprüfung:



1. Haltepunkt wird von einer Regional- oder S-Bahn bedient	✓
2. Hauptort liegt direkt an der Schienenstrecke	✓
3. Einwohnerpotenzial im 1,5 km-Radius liegt über 2.000 Einwohner	✗
4. Nächste Station liegt im Umkreis von mehr als 3 km entfernt	✓
5. Fahrplantechnische Machbarkeit ist gegeben	✓
6. Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen sind nicht gefährdet	✓
7. Keine negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz	✓

Unter Anlegung der sieben Prüfkriterien ist das Projekt aufgrund des Einwohnerpotenzials (ca. 600 EW) im Einzugsbereich der Station hinsichtlich der Nachfragewirkung ungünstig zu beurteilen. Auf Grund strukturpolitischer Aspekte, im Zusammenhang mit einem integrierten Verkehrskonzept und unter Berücksichtigung von abgeschätzten vergleichsweise geringen Investitionskosten soll das Projekt nach Abstimmung mit dem Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr weiter verfolgt werden.

Die Integration eines zusätzlichen Zughalts bei der Linie RB85 (Ottbergen – Göttingen) in den heutigen Fahrplan ist nach Studien der DB Netz AG machbar.

Eine Umsetzung soll im Kontext mit weitergehenden Überlegungen zu einem integrierten Gesamtkonzept geprüft werden.

Fazit:
- Verkehrliche und strukturelle Bewertung: positiv
- Umsetzung möglich