

Der Ist-Zustand

der Ortsdurchfahrt Moordorf



Massiver Rückbau der bestehenden Bahnübergänge – 58 von 73 Bahnübergängen sollen geschlossen werden.

Laut Machbarkeitsstudie existieren entlang der Strecke derzeit 73 Bahnübergänge, von denen 58 vollständig aufgehoben werden sollen. Die meisten davon in der Ortschaft Moordorf. Übrig bleiben nur noch 15 Querungen. Dadurch werden viele direkte Wegebeziehungen für Anwohner, Landwirtschaft und Gewerbe unterbrochen.

Neue Straßen und Umwege durch geschlossene Bahnübergänge – Schließungen führen zu neuen Straßenverbindungen.

Durch den Wegfall vieler Bahnübergänge müssen neue Wirtschaftswege, Zufahrten und Umleitungsstrecken gebaut werden, um Grundstücke weiterhin erreichbar zu machen. Das bedeutet neue Verkehrsflächen und längere Wege für Anwohner und landwirtschaftliche Betriebe.

Überfüllte Schleichwege und Siedlungsstraßen.

Autofahrer weichen auf Schleichwege und Siedlungsstraßen aus, um eine Querung der Bahnlinie zu vermeiden. Somit betrifft die Reaktivierung auch Menschen, die nicht direkt an den Gleisen wohnen. Zudem wird der Lärm durch die starke Frequenzierung der Straßen sowie dessen Abnutzung stark erhöht. Die Kosten für die Instandsetzung trägt die Gemeinde.

Tagsüber Personenzüge, nachts Güterverkehr. Nonstop.

Laut der Machbarkeitsstudie können tagsüber bis zu 64 Personenzüge sowie nachts ein Güterzug und 12 Personenzüge mit bis zum 80km/h auf der Strecke fahren.

Der Ausblick laut der Machbarkeitsstudie des Landkreises Aurich



KI-generiert

Große Lärmschutzanlagen entlang der Strecke.

Die Studie sieht Schallschutzwände mit Höhen von 2m bis 4m vor, teilweise direkt entlang der Wohnbebauung. Diese verändern das Ortsbild, wirken wie eine bauliche Barriere.

Wie sicher sind unsere Kinder auf dem Schulweg?

Die Schallschutzwände in Moordorf lassen nur noch wenige Übergänge zu. Grundschulkindern stehen an Gleisen, an denen Züge mit 80km/h vorbei fahren.

Sehr optimistische Fahrgastprognosen.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft geht von 4.135 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag aus. Pro Zug also 55 Personen. Ob diese Zahlen tatsächlich erreicht werden, bleibt jedoch unsicher und ist Grundlage für die Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Alle 15 Minuten schließen sich die Schranken bei der Variante 2V (Verdichtung Aurich-Zentralklinik).

Stündliche Züge von Aurich nach Emden und umgekehrt, halbstündlicher Takt zur Zentralklinik bedeuten, dass jede Viertelstunde der Verkehr entlang der Bahnlinie steht. Gerade in Moordorf wird dies zu erheblichen Rückstaus führen.

Enteignungen können nicht ausgeschlossen werden. Private Grundstücke könnten betroffen sein.

Die Studie weist ausdrücklich darauf hin, dass für Baumaßnahmen Grundstücke Dritter beansprucht werden müssen. Wenn keine freiwillige Einigung erfolgt, sind im Planfeststellungsverfahren auch Enteignungen möglich.

Verschiebung der Bahntrasse. Die Bahnlinie soll teilweise neu verlegt werden.

In einigen Abschnitten wird laut Studie eine Verschiebung der Trasse nach Norden notwendig, um die erforderlichen Sicherheitsabstände einzuhalten. Dies kann zusätzliche Eingriffe in Grundstücke und Flächen bedeuten.

Verbreiterung der Bundesstraße B72. Bahnreaktivierung führt zu Umbauten der Bundesstraße.

An vielen Bahnübergängen müssen separate Abbiegespuren (3,25 m bis 3,75 m Breite) gebaut werden. Dadurch wird die Bundesstraße teilweise verbreitert und angrenzende Flächen werden zusätzlich beansprucht.

Baukosten von fast 90 Millionen Euro. Die Reaktivierung ist ein sehr teures Infrastrukturprojekt.

Die Machbarkeitsstudie nennt für die Vorzugsvariante ca. 87,9 Mio. € Baukosten. Selbst ohne Querung des Wallster Weges liegen die Kosten noch bei rund 85,8 Mio. €

Fördergelder gelten nur für einen begrenzten Zeitraum. Der Betrieb wird langfristig teuer.

Die Finanzierung basiert stark auf Fördermitteln (bis zu 90% der Infrastrukturkosten). Doch diese gelten nur für eine bestimmte Zeit. Danach müssen Betrieb und Infrastruktur dauerhaft finanziert werden.

Risiko steigender Kosten für den Landkreis. Langfristig könnten Kommunen zur Kasse gebeten werden.

Wenn Förderprogramme auslaufen oder Kosten steigen, kann der Landkreis über die Kreisumlage zusätzliche Mittel von Städten und Gemeinden verlangen – auch von Kommunen, die keinen direkten Nutzen aus der Bahn haben.

Die komplette Machbarkeitsstudie des Landkreises Aurich finden Sie unter diesem QR-Code.





Nicht nur Südbrookmerland ist betroffen, auch für Aurich und Emden gibt es Einschränkungen!

Aurich verliert seinen größten kostenlosen Parkplatz an der Sparkassenarena.

Die Machbarkeitsstudie sieht vor, dass die Bahnlinie bis zum Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz gebaut werden kann. Dann verliert nicht nur die Sparkassenarena mehr als die Hälfte der kostenlosen Parkplätze, sondern auch das Ulricianum als größtes Gymnasium Niedersachsens und viele Mitarbeitende der Geschäfte in der Innenstadt. Zum Dritten muss für die beliebten Jahrmärkte ein Ausweichplatz gefunden werden.

42.500 Menschen leben in der Stadt Aurich - aber nur 13.500 davon in der Kernstadt.

Mehr als zwei Drittel leben in den 20 Dörfern rund um die Kernstadt Aurich und müssten erst einmal den Bahnhof über viele Kilometer Entfernung per Rad, Auto oder Bus erreichen.

Angekommen in Emden oder Aurich - und dann?

Es gibt keine Pläne, dass die Bahnlinie zum VW-Werk oder in die großen Industriegebiete Aurichs oder Emden weiterführt, wo viele Pendler arbeiten. Man wäre weiter auf den Bus oder das Rad angewiesen.

Mehr Züge, mehr Lärm, aber keine Haltstellen in Emden!

Jede Stunde fahren zwei Züge zusätzlich zum normalen Zugverkehr der Deutschen Bahn nach Emden, aber von Abelitz bis zum Hauptbahnhof gibt es keine Haltstellen.

Alternativen

Einsatz von elektrischen oder Wasserstoff-Bussen.

Elektrische oder Wasserstoff-Busse sind klimaneutrale Alternativen zur batteriebetriebenen Bahn.

Fahrradbusse anstatt Triebwagen.

In speziellen Bussen können Radfahrende gemeinsam problemlos mit Rollstuhlfahrenden mitfahren.

Busse sind effektiver und flexibler.

Alle 850-1.000m sind Bushaltestellen auf der Strecke Aurich nach Emden vorhanden. Die Buslinien verbinden nicht nur die beiden Städte, sondern auch die Ortschaften drum herum in einer Fahrt ohne Umstieg. Das ist Zeitersparnis.

Wiederaufnahme der Strecke Aurich-Leer.

Wenn die Stadt Aurich einen Bahnanschluss wünscht, ist die Strecke nach Leer sinnvoller und schneller.



Warum eine Bürgerinitiative?

Die Bürgerinitiative hat sich gegründet, weil viele Menschen entlang der geplanten Bahnstrecke große Sorgen um ihre Lebensqualität, ihr Eigentum und die Zukunft ihrer Wohnorte haben. Die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr zwischen Aurich und Abelitz würde nach den bisherigen Planungen mit erheblichen Eingriffen in bestehende Wohngebiete verbunden sein.

Unser Ziel ist es, eine ausgewogene, transparente und bürgernahe Entscheidung zu erreichen – bei der Lebensqualität, Eigentumsrechte und die Zukunft unserer Gemeinden nicht übergangen werden.




Bürgerinitiative
gegen die Bahnreaktivierung
für den Personenverkehr
Aurich – Abelitz



www.stopp-den-bahnwahn.de

Warum die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke Aurich-Abelitz-Emden der falsche Weg ist!