



Aurich, 21.05.2015

Aurich verspielte seine Chance beim niedersächsischen SPNV-Revival

Verkehre verstärkt auf umweltfreundlichere Träger verlagern, unter diesem Gesichtspunkt ließ das niedersächsische Wirtschaftsministerium bei über 70 stillgelegten Bahnstrecken die Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung prüfen.

Die Strecke Aurich - Abelitz kam auf Platz 3 und das größte Fahrgastpotential aller überprüften Strecken wurde hier prognostiziert. (ON 26.04.2014)

Doch der Aufsichtsrat der Eisenbahngesellschaft Aurich - Emden, EAE GmbH, stellte sich gegen die Reaktivierung mit der Begründung (ON 20.02.2015): ein Ausbau der Strecke für den Güterverkehr sei nicht mehr erforderlich und somit wäre Schienenpersonenverkehr nach Aurich auch nicht finanzierbar?!

Aurich, lt. Internetseite <https://www.aurich.de/wirtschaft/>, **die Stadt der regenerativen Energie**, mit über 40.000 Einwohnern, mit einer rasanten Entwicklung in den letzten Jahren, in der Wirtschaft ebenso wie mit Angeboten an Kultur-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten und sozialen Einrichtungen, **kann sich also keinen Bahnanschluss leisten???**

Als touristische Attraktion präsentiert sich auch Aurichs Energie-, Bildungs- und Erlebnis-Zentrum (EEZ) im Internet.

Doch wie soll es von Touristen, Schülern und Studierenden erreicht werden?

"Klare Notwendigkeiten" sieht zumindest der Förderverein Pro B210n e.V. für den Bau eines neuen Autobahnzubringers nach Aurich.

Wasser predigen und Wein trinken?

Umweltfreundlicher und energieeffizienter als eine Ertüchtigung der über 130 Jahre alten Bahnstrecke nach Aurich ist ein Straßenneubau ganz gewiss nicht und es wird bereits jetzt erkennbar, welcher gravierende Fehler es war, sich gegen den Ausbau der Bahnstrecke nach Aurich auszusprechen:

Während Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies bei der Eröffnung der Weser-Ems-Ausstellung in Aurich anmahnte, im augenblicklichen Wirtschaftshoch, in die Infrastruktur zu investieren berichtet die Lokalpresse (ON vom 15.05.2015) von einer Zunahme der Schienengüterverkehre von und nach Aurich.

Also noch mehr lange Güterzüge im Schneckentempo durch Südbrookmerland, noch öfter lange Wartezeiten vor den zahllosen Bahnübergängen?

Als Beitrag zur Steigerung energieeffizienter Mobilität kann der Verzicht auf Streckenausbau und Schienenpersonenverkehr wohl kaum bezeichnet werden.

Die Ansprüche auf umweltverträgliche Mobilität scheinen dagegen im Nachbarlandkreis deutlich ausgeprägter zu sein als in Aurich und Umgebung:

Im Gegensatz zu Aurich sollen im Landkreis Leer gleich 3 Dorfbahnhöfe (Neermoor, Bunde und Ihrhove) für den Personenverkehr reaktiviert werden (ON vom 19.05.2015)

Dabei hatte die Westfalenbahn, die ab Dezember den Regionalverkehr zwischen Emden-Außenhafen und Münster HBF übernimmt, durchaus auch Interesse, das Mittelzentrum Aurich in ihre Fahrpläne mit einzubinden.

Umsteigefrei von Aurich bis Münster wäre ja durchaus ein Anreiz einmal öfter das Auto in der Garage zu lassen.

Noch am 15.05.2012 berichteten die "Ostfriesischen Nachrichten":

Hinsichtlich Bahn-Reaktivierung sei Aurich bundesweit ein Vorbild für andere Städte!

Doch wenn schon die ortsansässige Eisenbahngesellschaft EAE den Schienenpersonenverkehr ablehnt, dem Landeswirtschaftsministerium eine Absage erteilt und damit die politischen Gremien der Stadt vor vollendete Tatsachen stellt (ON vom 24.02.2015), die sich mehrheitlich für den Schienenpersonenverkehr aussprachen, frage ich mich: **Welche Ziele verfolgt eine Eisenbahngesellschaft, die sich gegen geförderte Verbesserungen der Eisenbahninfrastruktur ausspricht?**