

Beschlussvorlage		Drucksachen-Nr.: X/2026/042
Ausschuss für Raumordnung, Umwelt und Klimaschutz	öffentlich	29.04.2026
Kreisausschuss	nicht öffentlich	05.05.2026
Kreistag	öffentlich	06.05.2026

Tagesordnungspunkt

Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Gleisstrecke von Aurich über Abelitz nach Emden

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag begrüßt das Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen zur Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnstrecke Aurich–Abelitz sowie das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, wonach auf dieser Strecke ein attraktives, leistungsfähiges und klimafreundliches Verkehrsangebot realisierbar ist.
2. Der Kreistag bekräftigt die Bedeutung eines Bahnanschlusses für den Personenverkehr für die Region als Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort, für die Anbindung an die Zentralklinik Ostfriesische Meere sowie für eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung des mittelostfriesischen Raums.
3. Der Kreistag erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft für eine Beteiligung des Landkreises Aurich an einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), sofern und soweit dies zur Vorbereitung und Durchführung der weiteren Detail- und Ausführungsplanung erforderlich ist. Zudem wird eine finanzielle Beteiligung an den Planungskosten in Aussicht gestellt, um einen zeitnahen Planungsbeginn zu ermöglichen. Eine verbindliche Entscheidung über Art, Umfang, Höhe und rechtliche Ausgestaltung bleibt einem gesonderten Beschluss vorbehalten.
4. Im Rahmen der weiteren Planungen ist eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der betroffenen Anliegerinnen und Anlieger sowie der betroffenen Gebietskörperschaften entlang der Strecke sicherzustellen. Dies obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, die zur Umsetzung der vorgenannten Punkte erforderlichen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Schritte zu prüfen, vorzubereiten und dem Kreistag zur weiteren Entscheidung vorzulegen.

6. Nach Abschluss der Planungen sowie Vorliegen von Förderzusagen für die Reaktivierung der Strecke Aurich–Abelitz soll frühzeitig geprüft werden, welche Voraussetzungen für die Schaffung einer Schienenpersonennahverkehrsverbindung zwischen den Mittelzentren Aurich und Norden erforderlich sind, um die regionale Erreichbarkeit weiter zu stärken.

Begründung:

I. Historie

Die eingleisige nicht elektrifizierte Bahnstrecke Aurich – Abelitz wird seit 1967 nicht mehr von Personenzügen befahren. Die Stadt Aurich ist damit die größte Stadt in Niedersachsen ohne Bahnanschluss zum Schienenpersonennahverkehr. Der Güterverkehr wurde ursprünglich am 31. Dezember 1993 eingestellt, eine Reaktivierung jedoch bereits im Jahr 2008 durchgeführt. Die durch die Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich – Emden mbH (EAE) betriebene Strecke ist rd. 13 km lang, die Höchstgeschwindigkeit beträgt derzeit 25 km/h. Die Strecke weist Besonderheiten dadurch auf, dass die Bestandsstrecke entlang der Bundesstraße 72 verläuft und an dieser zahlreiche nicht technisch gesicherte Bahnübergänge mit zahlreichen Grundstückszufahrten liegen.

Frühere Reaktivierungsbemühungen für den Personenverkehr scheiterten nachdem die Fa. Enercon im Jahre 2015 bekannt gab, eine geplante Optimierung der Gleistrasse zur Erhöhung von möglichen Lademaßen zum Transport von größeren Teilen in den Emdener Hafen würde nicht mehr benötigt.

Die derzeitige Schienenverkehrsanbindung ohne möglichen Personenverkehr stellt einen erheblichen Standortnachteil dar.

II. Machbarkeitsstudie

1. Gutachtauftrag

Am 31. März 2023 hat dann die Kreisverwaltung eine Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Gleisstrecke von Aurich über Abelitz nach Emden in Auftrag geben. Mit der Erarbeitung der Studie wurde nach einer aufwändigen Suche nach einem geeigneten und verfügbaren Auftragnehmer das Fachplanungsbüro Emch und Berger mit Sitz in Hannover beauftragt.

Der Auftragsinhalt bestand darin zu prüfen, welche Bedingungen erfüllt sind bzw. erfüllt sein müssen, um die vorhandene Strecke durch einen reinen Eisenbahnbetrieb nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), einen Straßenbahnbetrieb im Sinne der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) oder als kombiniertes Tram-Train-System betreiben zu können. Daraus ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an Streckenführung, Infrastruktur und insbesondere an Bahnübergänge.

Untersucht wurden bestehende Raumwiderstände entlang der Strecke, wie private Grundstücke und mögliche Lärmimmissionen, insbesondere bei erforderlichen Tras-

senverlegungen. Ein Schwerpunkt lag auf den zahlreichen Verkehrsknotenpunkten und Bahnübergängen, einschließlich privater Zufahrten und wichtiger Hauptverkehrsstraßen. Mögliche Reduzierungen von Bahnübergängen sowie notwendige Parallelverkehrswege und deren Auswirkungen wurden mitbetrachtet. Darüber hinaus wurde eine bedarfsgerechte Anzahl und räumlich sinnvolle Verortung von Haltepunkten ermittelt, wobei die Nutzungspotenziale – insbesondere am Standort der Zentralklinik – zu berücksichtigen waren.

Im Unterauftrag wurde der betriebliche Teil der Untersuchung durch die Firma Rail Management Consultants International GmbH durchgeführt. Dieser Abschnitt hatte zum Ziel, mögliche Betriebskonzepte im SPNV zu analysieren und mit eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Methoden zu bewerten. Im Zuge der Arbeiten wurde insbesondere untersucht, welche Geschwindigkeiten bei der vorhandenen Trassierung derzeit möglich sind und im Falle einer Reaktivierung möglich sein müssen, um im Wettbewerb zum straßengebundenen öffentlichen Busverkehr und zum motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähige Reisezeiten zu erzielen.

In bebauten Gebieten erfolgt eine Verkehrslärmuntersuchung mit Bewertung möglicher Lärminderungsmaßnahmen. Ein Hauptaspekt der Studie lag auf dem Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr sowie auf der bahntechnischen Ausgestaltung der Reaktivierungsmaßnahme. Betrachtet wurden dabei unter anderem Taktfahrpläne, barrierefreie Bahnsteige, deren Anzahl und Lage, Fahrgeschwindigkeiten sowie der Vergleich verschiedener moderner Antriebstechnologien. Abschließend werden die Kosten analysiert, einschließlich der einmaligen Investitionskosten unter Berücksichtigung möglicher Fördermittel von Bund und Land sowie der laufenden Nutzungs- und Betriebskosten nach der Reaktivierung.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden am 4. Dezember 2025 um 15.00 Uhr in einer gemeinsamen Sitzung des Kreis-Umwelt- und Wirtschaftsausschusses sowie um 19.00 Uhr in der Aula der Freien Christlichen Schule in Moordorf öffentlich vorgestellt.

2. Ergebnisse der Studie

Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass eine gesicherte Reaktivierung der Strecke für den SPNV rechtssicher nur auf der gesetzlichen Grundlage der EBO erfolgen könnte. Eine Umwidmung zur BOStrab-Strecke wurde verworfen, weil das Risiko einer Entwidmung der Strecke mit neuem Planfeststellungsverfahren bestehen würde und diese keinen Güterverkehr erlaubt, der aber weiterhin zu gewährleisten wäre. Eine Ausnahme hiervon bildet die Überlegung einer kombinierten Variante. Dabei müsste die Widmung eines kurzen Abschnitts der ehemaligen Trasse in Aurich als BOStrab-Strecke geprüft werden, wodurch eine Querung des Wallster Weges ermöglicht werden könnte.

Als Vorzugslösung für den anvisierten Stunden-Grundtakt zwischen Aurich und Emden Hbf ergibt sich eine EBO-Variante mit Zugkreuzung in der neuen Verkehrsstation Zentralklinik bei Uthwerdum, die kompatibel zu einem ergänzenden Halbstundentakt im Streckenabschnitt von Aurich bis Zentralklinik wäre, der ebenfalls untersucht wurde. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h wäre es möglich, Fahrzeiten zwischen Emden und Aurich von rd. 30 Minuten zu erreichen, die die Eisenbahn konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr (MIV) machen würde.

Eine Elektrifizierung der Strecke wäre nicht notwendig, wenn Batterie– elektrische Fahrzeuge (BEMU – Fahrzeuge) zum Einsatz kämen. Im Abschnitt Emden – Abelitz könnten die Fahrzeuge während der Fahrt am vorhandenen Fahrdrabt der elektrifizierten Strecke geladen werden, der Abschnitt Abelitz – Aurich ist so kurz, dass sowohl Hin- als auch Rückfahrt mit Strom aus der Batterie erfolgen könnten. Die angestrebte Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h, in den Bereichen der geplanten Verkehrsstationen oder engeren Bögen 60 km/h. Es entstünde Ausbaubedarf entlang der zu reaktivierenden Strecke in Bezug auf die Streckenführung und im Bereich der Verkehrsstationen. Zudem müsste die Infrastruktur im Bereich der Anschlussstelle Abelitz angepasst werden.

Für die Umsetzung der Planungen würden bauliche Maßnahmen notwendig, um die Bahntrasse für eine Zielgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h zu verbessern. Innerhalb der betrachteten Strecke befinden sich 73 Bahnübergänge, von denen 58 aufgehoben werden sollten. Von den auf 15 Bahnübergänge gebündelten Bahnquerungen müssten 13 umgebaut und modernisiert, ein Bahnübergang reaktiviert und ein Bahnübergang neu hergestellt werden. An jedem modernisierten Bahnübergang würden an der Bundesstraße die Herstellung separater Abbiegestreifen notwendig. Durch die Schließung der Bahnübergänge würde die Schaffung neuer Wegeverbindungen zur Erschließung der Anwohner notwendig. Für die vorgenannten Maßnahmen müssten Grundstücke Dritter beansprucht werden, die entlang der Bahntrasse liegen.

Die Umsetzung der zuvor beschriebenen Planung macht Schallschutzmaßnahmen notwendig. Zur Einhaltung der Grenzwerte wären Schallschutzwände voraussichtlich mit einem Abstand von 3,30 m zur Gleismitte und einer Höhe von überwiegend 2,0 m (bereichsweise 3,0 bis 4,0 m) auf einer Länge von rd. 6,3 km zu geschätzten Gesamtkosten von ca. 7,7 bis 12, 1 Mio. € vorzusehen. Passive Schallschutzmaßnahmen für verbleibende Ansprüche wurden mit 100.000 bis 200.000 € kalkuliert.

Die Bruttogesamtkosten für die Vorzugsvariante werden von der Fa. Emch + Berger auf 87,93 Mio. € geschätzt.

Nach Angaben der LNVG aus der Reaktivierungsuntersuchung des Landes werden täglich 4.135 zusätzliche Fahrgäste erwartet und täglich 6,5t CO²-Äquivalente eingespart werden. Batterieelektrische Triebzüge würden einen nahezu emissionsfreien Betrieb ermöglichen. Das Projekt erreicht einen Nutzen-Kosten-Index von bis zu 4,69 und erfüllt somit die Fördervoraussetzungen.

Die Investitionskosten können bis zu 90 % durch Bundesmittel aus der GVFG-Förderung gedeckt werden, die restlichen 10 % sind vom Land und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu tragen.

Hinsichtlich der Betriebs- und Unterhaltungskosten trägt das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Betriebskosten während das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Infrastrukturunterhaltung übernimmt. Das EIU kann die Kosten über Trassenpreise an Land und die Fahrgäste (reguläre Fahrscheine) weitergeben.



III. Neues Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

Kurz nach dem die Machbarkeitsstudie beauftragt war, hat das Land Niedersachsen ein neues Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken gestartet und dazu aufgerufen, Vorschläge für Vorhaben zu nennen, die für eine SPNV-Reaktivierung in Betracht kommen. Der Landkreis Aurich ist diesem Ideenaufwurf gefolgt und hat die Bahnstrecke Aurich-Abelitz benannt. Da die Strecke Aurich-Abelitz in der letzten Reaktivierungsuntersuchung mindestens Stufe 2 erreicht hat und keine Neubaustrecke ist, wäre sie auch ohne Meldung in die Untersuchung aufgenommen worden. Die Aktivitäten auf Landesebene werden durch einen parlamentarischen Lenkungskreis begleitet, welcher sich am 11. April 2023 zu einer konstituierenden Sitzung getroffen hat. Die Reaktivierungsuntersuchung des Landes ist in vier Stufen vorgesehen. Eine Vorauswahl der Strecken in Stufe 1 gefolgt von einer Nutzwertanalyse in Stufe 2, einer Klärung des verfügbaren Finanzrahmens für die Betriebskosten sowie die Kosten für Planungsleistungen inkl. Vorhabenabstimmung mit dem BMDV in Stufe 3 sowie eine GVFG-Antragsreife für aussichtsreichste Strecken in der finalen Stufe 4. Zwischenzeitlich haben sieben Lenkungskreissitzungen stattgefunden und die Bahnstrecke Aurich-Abelitz ist mit fünf weiteren Strecken in der Reaktivierungsuntersuchung vorgerückt. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen ist im Rahmen der 7. Sitzung des Parlamentarischen Lenkungskreises am 25.08.2025 zu dem Ergebnis gekommen, dass die sechs ausgewählten Strecken vor Ort vorangetrieben werden und ein weiteres „Trichtern“ nicht mehr notwendig sei. Folgende nächste Schritte sind nun bei jeder der sechs Strecken erforderlich:

- Engagement vor Ort
- Beauftragung der erforderlichen Planungsleistungen (Leistungsphasen 1-4 HOAI) durch ein zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Danach (erneuter) Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer vollständigen standardisierten Bewertung als Grundlage für eine GVFG-Bundesförderung
- Klärung der Finanzierung für den SPNV-Betrieb der Strecke (notwendige Mittel für einen Zeitraum von 20 Jahren) bzw. Klärung der Finanzierung für die Umsetzung der Investitionen bei noch nicht geklärter Situation des SPNV-Betriebs.

IV. Fazit

Die Bahnstrecke Aurich – Abelitz stellt eine wichtige infrastrukturelle Verbindung im Landkreis dar. Eine Reaktivierung der Strecke für den Schienenpersonennahverkehr bietet die Chance, die verkehrliche Anbindung der Kreisstadt Aurich an das überregionale Schienennetz deutlich zu verbessern. Reisezeiten von rund 30 Minuten nach Emden sind attraktiv und konkurrenzfähig. Zudem ermöglicht eine Reaktivierung eine direkte Anbindung der Zentralklinik mit eigenem Haltepunkt.

Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke Aurich–Abelitz für den Schienenpersonennahverkehr kann ein attraktives, leistungsfähiges und klimafreundliches Verkehrsangebot geschaffen werden, das Pendlerinnen und Pendlern, Schülerinnen und Schülern, Touristinnen und Touristen, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besuchern des Zentralklinikums gleichermaßen zugutekommt. Das Vorhaben leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele, zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie der CO₂-Emissionen. Darüber hinaus stärkt die Reaktivierung die Mobilität im Landkreis, erhöht die überregionale Erreichbarkeit und positioniert die

Region nachhaltig als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass sich die Mobilitätsansprüche in den vergangenen Jahrzehnten grundlegend verändert haben. Während der Schienenverkehr in den 1960er bis 1980er Jahren an Bedeutung verloren hatte, ist seit den 1990er Jahren eine deutliche Renaissance zu beobachten. Insbesondere der Schienenpersonennahverkehr hat sich dynamisch entwickelt: Die Fahrgastzahlen haben sich bundesweit von rund 1,36 Milliarden im Jahr 1993 auf etwa 2,75 Milliarden im Jahr 2017 mehr als verdoppelt. Diese Entwicklung unterstreicht die wachsende Bedeutung eines leistungsfähigen, zuverlässigen und klimafreundlichen öffentlichen Verkehrsangebots – auch und gerade im ländlichen Raum. Vor diesem Hintergrund ist die Reaktivierung der Strecke Aurich–Abelitz nicht nur eine infrastrukturelle Maßnahme, sondern eine Antwort auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse und ein zukunftsgerichteter Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

Darüber hinaus ist die Reaktivierung auch vor dem Hintergrund langfristiger struktureller Entwicklungen von besonderer Bedeutung. Der demografische Wandel führt zu einer steigenden Bedeutung öffentlicher Verkehrsangebote, um insbesondere älteren Menschen eine selbstständige Mobilität zu ermöglichen. Gleichzeitig erweitert eine leistungsfähige Schienenanbindung den regionalen Arbeitsmarkt und verbessert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, was einen wichtigen Beitrag zur Fachkräftesicherung leistet. Zudem erhöht ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr die Resilienz des Verkehrssystems, reduziert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr und trägt zu einem effizienteren Umgang mit Flächenressourcen bei. Nicht zuletzt leistet die Reaktivierung einen wichtigen Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse zwischen urbanen und ländlichen Räumen.

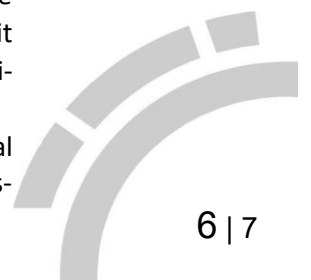
Im Ergebnis lässt sich resümieren, dass sich die Reaktivierung der Bahnstrecke Aurich – Abelitz als verkehrlich sinnvoll, wirtschaftlich tragfähig, klimapolitisch geboten und förderrechtlich realistisch erweist. Sie verbessert die Erreichbarkeit der Kreisstadt, stärkt den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum, entlastet Straßen und leistet einen messbaren Beitrag zum Klimaschutz.

Hierbei wird nicht außer Acht gelassen, dass in der noch zu erstellenden Reaktivierungsplanung herausfordernde Aufgaben zu lösen sein werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine Lösung der Lärmschutz- sowie der Erschließungsproblematiken zu legen, die mit einer Schließung zahlreicher Bahnübergänge verbunden sein wird. Die Herausforderungen erweisen sich nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie jedoch als grundsätzlich lösbar. Unter Berücksichtigung der zuvor dargestellten zahlreichen Vorteile einer Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr erscheint es geboten, die Planungen voranzutreiben und mit einer klugen Planung die Raumwiderstände zu überwinden.

Angesichts einer Bundesförderung von bis zu 90 % der Investitionskosten für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen und des weit fortgeschrittenen Reaktivierungsprogramms des Landes Niedersachsen – das zugleich maßgeblich für die Übernahme der Betriebskosten ist und in dem die Strecke Aurich–Abelitz zu den sechs landesweit aussichtsreichsten Projekten zählt – eröffnet sich eine historische Chance zur Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr, die nicht ungenutzt bleiben sollte.

Die Unterstützung dieses Vorhabens durch den Kreistag ist ein entscheidendes Signal an Land und Bund und schafft die notwendige Grundlage, um die weiteren Planungsschritte und die Reaktivierung voranzubringen.

Die Prüfung einer Schienenpersonennahverkehrsverbindung zwischen Aurich und



Norden ist sinnvoll, um die regionale Verflechtung zu stärken, zusätzliche Fahrgastpotenziale zu erschließen und Synergien mit der Reaktivierung der Strecke Aurich–Abelitz frühzeitig zu nutzen. Zudem eröffnet sie die Möglichkeit, die Zentralklinik sowie die touristisch bedeutsame Region der Ostfriesischen Meere besser an das Schienennetz anzubinden. Dadurch können langfristig tragfähige und wirtschaftliche Lösungen für ein erweitertes regionales Schienenverkehrsangebot entwickelt werden.

Finanzielle Auswirkungen im Haushaltsjahr:			Betrag:	
Haushaltsmittel vorhanden	Deckung falls keine HH-Mittel vorhanden	Deckung üpl./apl. Ausgabe	Folgekosten/Jahr	Sonstiges
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Budget <input type="checkbox"/> üpl. Ausgabe <input type="checkbox"/> apl. Ausgabe <input type="checkbox"/>	Investitionsnr.: Kostenstelle: Kostenträger: Sachkonto:	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Betrag:	

Erstellungsdatum: 16.04.2026	Unterschrift In Vertretung gez. Ahten
---------------------------------------------------	------------------------------------------------------