

# VDV sieht Potenzial für Ohretalbahn

**Auszug aus Schreiben von Dr. Martin Henke (Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV) vom 18.1.2021**

...

Für die Verbindung Wittingen-Wolfsburg spricht das große Potenzial im Zulauf auf Wolfsburg, sowohl durch den Berufsverkehr zum VW-Werk als auch durch Ausbildungs- und Schülerverkehr als auch durch die guten Anschlussverbindungen in Wolfsburg im Rahmen des Deutschlandtaktes. Von den katastrophalen Verkehrsverhältnissen zum Schichtwechsel in Wolfsburg habe ich mich mehrfach selbst überzeugen können.

Eine Verbindung in Richtung Wittingen würde hier teilweise Abhilfe schaffen, und dies in einer Hauptverkehrsachse. Die Strecke kommt ggf. auch für den Durchgangs-Güterverkehr Richtung Seehäfen infrage, da auch die Strecke von Wittingen Richtung Uelzen absehbar ausgebaut wird.

Die Freistellung von Betriebszwecken und die Überbauung stellen - wie Sie zutreffend schreiben - ein Hindernis bei der Reaktivierung dar. Insbesondere erfordert die Freistellung eine Planfeststellung der Reaktivierung, bei der auch die Interessen der Nachnutzer der Trasse in die Abwägung einfließen muss. Außerdem ist das BMVI noch nicht sicher, ob es bei einer freigestellten Strecke den Fördersatz von 90% für Reaktivierungen nach dem GVFG ansetzen wird oder die 75% bzw. 60% für Neubauten. Wir argumentieren naturgemäß für die 90%.

Grundsätzlich sind allerdings Planfeststellungsverfahren für Eisenbahnstrecken in den letzten Jahren wesentlich vereinfacht und beschleunigt worden. Dies gilt auch für Enteignungen in diesem Zusammenhang. Diese Vorteile kommen auch Planfeststellungsverfahren bei Reaktivierung zugute.

Für die Durchsetzung einer Reaktivierung ist in erster Linie die Entscheidung des Landes maßgeblich, das für die Einreichung von GVFG-Projekten beim Bund zuständig ist. Die LNVG als Regieorganisation des Landes für den SPNV ist bekanntlich sehr zurückhaltend bei Reaktivierungen, da die zunächst die vorhandenen Verbindungen sichern und ausbauen will. Auf diesem Wege ist man in Niedersachsen aber schon weit vorangekommen, so dass aus meiner Sicht nun verstärkt Reaktivierungen ins Auge gefasst werden sollten. Ziel sollte es sein, ähnlich wie in Baden-Württemberg Machbarkeitsstudien für alle vorgeschlagenen Projekte durchzuführen. In diesem Bundesland hat eine Potenzialanalyse eindrucksvoll unsere Vorschläge bestätigt, darunter auch solche, bei denen die Trasse seit langem entwidmet und teilüberbaut ist wie bei der Bottwartalbahn. Auch bei einem Projekt Wolfsburg - Rühren - Wittingen prognostiziere ich ein Fahrgastpotenzial im Bereich der obersten 10% unserer Vorschläge. Die erst seit kurzem wesentlich verbesserten Bedingungen der Bundesförderung und der Planungsverfahren wäre ein gutes Argument für das Land Niedersachsen, sich neu zur Reaktivierung zu positionieren. Ich prognostiziere, dass dies in den nächsten Jahren ohnehin passieren wird, zumal der Trend in allen Bundesländern stark zugunsten von aggressiven Reaktivierungsplanungen geht. Der Druck in diese Richtung wird in den nächsten Jahren aufgrund der im Verkehrsbereich stark verfehlten Klimaziele stark steigen.

Als Verbündete für das Aufgreifen des Projektes beim Land kommen Regierungsmitglieder, Abgeordnete, Landräte, Bürgermeister, regionale Wirtschaft (allen voran VW, aber auch IHKs) und Bezirksplanungsräte infrage. Bei den Ministerien im Land wäre nicht nur das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung wichtig, sondern auch das Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung. Das politische Ziel, strukturschwache Räume mit Wachstumsregionen zu verbinden, spricht eben auch für die Reaktivierung der Strecke Wittingen-Rühren und ihre Anbindung. Tatsächlich ist es auch auf Bundesebene die Heimatabteilung des Bundesinnenministeriums, die Reaktivierungen vorantreibt, weniger das BMVI.

...

Die Umstände für Reaktivierungen haben sich in den letzten Jahren entscheidend verbessert und werden sich noch weiter verbessern.

...