

OHE aktuell

Osthannoversche Eisenbahnen AG

Infos & News | Ausgabe 2/2008



Arriva-Panther und K+S-Bulle auf einer OHE-Lok. Sichtbarer Ausdruck einer guten Partnerschaft: K+S-Leitung mit Arriva Geschäftsführung und OHE-Management

K+S verlängert Vertrag mit OHE

2,5 Millionen Tonnen Fracht seit 2000 transportiert

Normalerweise mögen sich Panther und Bullen überhaupt nicht. Jeder ist der Feind des anderen. Um so erstaunlicher, dass beide, symbolisch dargestellt, seit einiger Zeit friedlich nebeneinander durch Deutschland touren: auf dem Eurorunner, einer der neuen Dieselelektro-Loks von Siemens, die OHE im vergangenen Jahr erworben hat. Der Grund für das gemeinsame Auftreten: die in Kassel ansässige K+S-Gruppe und die OHE Osthannoversche Eisenbahnen AG haben jetzt einen Anschlussvertrag über den Transport von gut einer Million Tonnen Fracht abgeschlossen. Und während der Panther der Name der Lok ist, gehört der Bulle zum Logo von K+S, dem viertgrößten Hersteller von Kaliprodukten in der Welt. Das war ein Grund zum Feiern und auch dafür, diese Partnerschaft vor Ort im Kaliwerk Sigmundshall bei Wunstorf am Steinhuder Meer auf der Lok öffentlich zu machen.

Zehn Prozent der Fracht von K+S

Der Transport erfolgt über einen knapp zehn Kilometer langen Streckenabschnitt von Mesmerode nach Wunstorf, den die OHE von der Steinhuder Meer-Bahn übernommen hatte. Seit Beginn des ersten Vertrags im Jahre 2000 hat die OHE immerhin 2,5 Millionen Tonnen für K+S transportiert. Und das bedeutet, wie OHE-Vorstandsvorsitzender Dr. Jens Jahnke bei der Vertragsunterzeichnung

sagte, „ein Volumen von 400.000 Tonnen jährlich, was wiederum zehn Prozent des gesamten Cargovolumens und drei Prozent der Jahresleistung von OHE ausmacht.“

Der neue Vertrag, der eine Laufzeit von drei Jahren mit Verlängerungsmöglichkeiten hat, ist aber auch für die Zukunft von Sigmundshall und seine rund 850 Beschäftigten unverzichtbar. Die Rohsalz-Vorkommen der Grube reichen, so K+S-Werksleiter Burkhard Schulze, noch bis 2020. K+S fördert auf Sigmundshall bis zu drei Millionen Tonnen Rohsalz jährlich. Daraus wird vor Ort eine große Palette von Kali- und Magnesiumdüngern für die Landwirtschaft und auch den Export produziert. Außerdem werden Industriesalze hergestellt.

Immerhin hat OHE das Transportvolumen von den ursprünglichen 60.000 auf die heutigen 400.000 Tonnen im Jahr ausgebaut. „Für OHE zeigt der Vertrag, dass wir in der Lage sind, sowohl die öffentliche als auch die privatwirtschaftliche Infrastruktur zu bedienen,“ sagt OHE-Vorstand Michail Stahlhut. „Das ist auch die Eintrittskarte für mögliche andere Verträge!“ Vielleicht bekommt eine andere, der drei mit einem Panther versehenen OHE-Loks dann ja auch einen Partner an die Seite gestellt, der nach Meinung von Zoologen, noch besser zu ihm passt.

FACTS & FIGURES K+S KALI GMBH

Weltkaliproduktion 2007: ca. 57,8 (Vj. 50,9) Mio. Tonnen; **Anteil K+S Kali GmbH 2007:** ca. 8,1 (Vj. 6,7) Mio. Tonnen = 13% Anteil an der Weltkaliproduktion und damit an 4. Stelle; **Produktionskapazität:** 11 Mio. Tonnen Kali- und Magnesiumprodukte; **Fördermenge:** 38,9 Mio. Tonnen; **Hauptabsatzmarkt:** Westeuropa mit 56,8% Absatz; **Werk Sigmundshall:** 1 von 7 Produktionsstätten in Deutschland; **Mitarbeiter:** ca. 850

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

wir hören seit geraumer Zeit, dass die Logistikbranche mit zu den wichtigsten Wachstumsindustrien Deutschlands gehört. Aber manchmal dauert es so seine Zeit, bis die Prognosen bei den Betroffenen ankommen. Nun hat sich diese Entwicklung auch bei uns niedergeschlagen. Im vergangenen Geschäftsjahr 2007 hat die OHE ihren neuen Besitzern Arriva und Bachstein ein Spitzenergebnis abliefern können: Mit einer Transportleistung von 3,8 Millionen Tonnen Fracht liegt das Ergebnis um fast einem Drittel über dem von 2006. Es sieht so aus, als ob sich dieser Trend fortsetzen wird.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat in diesen Tagen seinen Masterplan Güterverkehr vorgelegt. Darin wird zum ersten Mal die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene postuliert, u.a. mit dem Hinweis auf den Klimaschutz. Und dieses Argument benutzt OHE schon lange: jede Tonne, die von der Strasse geholt wird ist nicht nur ein Gewinn für uns, sondern auch für die Umwelt. Jetzt müssen den Worten aus Berlin nur noch die Taten, sprich das Geld folgen. Wir sind gerüstet.

Ihr Dr. Jens Jahnke
Sprecher des Vorstandes

OHE
SCHIENE. STRASSE. WASSER

metronom: Attraktive Beteiligung für OHE

Interview mit Dr. Carsten Hein, Geschäftsführer von metronom Eisenbahngesellschaft mbH



metronom Geschäftsführer Dr. Carsten Hein (rechts) und Henning Weize

Die letzte Titelstory von OHE aktuell beschäftigte sich mit der Streckeneröffnung der metronom von Hamburg nach Cuxhaven. Einige Leser fragten, was denn OHE mit metronom zu tun habe. Ist die Verbindung zur OHE aus Ihrer Sicht mehr als „nur“ eine Kapitalbeteiligung?

Die OHE ist nicht nur das über die NiedersachsenBahn anteilmäßig größte Mutterunternehmen der metronom, sie begründete auch gemeinsam mit der EVB Elbe-Weser GmbH die Bietergemeinschaft für das erste Verkehrsangebot zwischen Uelzen, Hamburg und Bremen. Die OHE war dabei von Anfang an ein besonders starker Partner, der sich in das neue Geschäft des Schienenpersonenverkehrs vom Betriebsbeginn im Dezember 2003 an maßgeblich eingebracht hat. Dadurch, dass wir Leistungen unserer Gesellschafter in Anspruch nehmen, werden vorhandene Potenziale sinnvoll genutzt und ausgebaut sowie Synergien gebildet. Insbesondere die Dienstleistungen „Betriebsüberwachung“ und „Instandhaltung“, die beide durch die OHE kompetent wahrgenommen werden, sind wichtige Dreh- und Angelpunkte im täglichen Geschäft.

Wie sind Sie mit der Qualität der OHE-Leistungen in den Bereichen Betriebsüberwachung und Instandhaltung zufrieden? Was ist der Vorteil, dass OHE die Arbeiten macht? Gäbe es Alternativen?

Mit beiden Leistungen sind wir sehr zufrieden. Die Betriebsüberwachung, kurz „BÜ“, wacht rund um die Uhr über das Betriebsgeschehen, dokumentiert Planabweichungen und organisiert Abhilfemaßnahmen wie beispielsweise Zugumlaufänderungen, Dienst Anpassungen oder Schienenersatzverkehre. Außerdem ist sie Meldestelle für Unregelmäßigkeiten und merkt dringende Schäden in der Werkstatt vor. Mit den Mitarbeitern

der BÜ ist ein schlagkräftiges und erfahrenes Team entstanden, das maßgeblichen Anteil an unserer Qualität für sich verbuchen kann. Da gute Leistungen erbracht werden, erledigt sich für uns natürlich auch die Frage nach Alternativen.

Die OHE besitzt am Werkstattstandort Uelzen seit 2003 eine der modernsten Eisenbahnwerkstätten Deutschlands, die mit finanzieller Unterstützung des Landes Niedersachsen und nach Ausrichtung an dem Betriebsprogramm der Bietergemeinschaft errichtet worden ist. Sie ist wichtiger Stützpunkt des Schienenpersonenverkehrs in Norddeutschland. In ihr wird im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) die Fahrzeuginstandhaltung der elektrischen metronom-Flotte durch den Fahrzeughersteller Bombardier vorgenommen, der sich wiederum örtlich der Kompetenz der OHE-Werkstattmitarbeiter bedient. Während die OHE die präventive und korrektive Instandhaltung also im Auftrag von Bombardier vornimmt, erledigt sie die Beseitigung von Vandalismusschäden und Schadensreparaturen direkt im Auftrag von metronom. Wegen der idealen Konstellation in Uelzen mit der OHE als Betriebsführerin der Uelzener Hafenbahn bestanden keine ernsthaften Alternativen zur OHE.

Neben der Werkstattinstandhaltung führt die OHE auch im Auftrag der metronom die Wagenuntersuchungen und Rangierarbeiten durch Wagenmeister zur vollsten Zufriedenheit durch. Täglich werden durch sie rund acht Zugverbände untersucht, zur Außen- und Innenreinigung gefahren und dem Betrieb bereitgestellt.



OHE ist ja über die NiedersachsenBahn GmbH – gemeinsam mit der EVB, der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser – mehrheitlich an metronom beteiligt. Weitere Anteile halten auch die BeNEX und die Bremer Straßenbahn. Wird diese Kapitalverbindung auch für strategische Partnerschaften genutzt?

Die Verbindung der vier Verkehrsunternehmen im metronom war und ist von Anfang an als strategische Partnerschaft angelegt. So konnte sich metronom nach dem ersten Erfolg der Strecke Uelzen – Hamburg – Bremen in drei europaweiten Ausschreibungen in Norddeutschland durchsetzen: seit 2005 wird die Linie Uelzen – Hannover – Göttingen im Auftrage der LNVG und der Region Hannover betrieben, 2007 sind die beiden Netze Hamburg – Cuxhaven und Tostedt – Hamburg – Lüneburg hinzugekommen.

Auch andere OHE-Töchter, wie zum Beispiel die KVG in Stade und Lüneburg, bieten sich für strategische Partnerschaften an. Wird das genutzt?

Wir nutzen in vielfältigen Partnerschaften auch die Kompetenzen von OHE-Tochterunternehmen. So unterstützen beispielsweise Mitarbeiter der Uelzener Hafen- und Umschlagsgesellschaft (UHU) die Außenreinigung und Betriebsmittelergänzung unserer Zugflotte im Bahnbetriebswerk Uelzen. Mit Busunternehmen wie der Celler CeBus haben wir Vereinbarungen, bei kurzfristigen Streckenstörungen die Fahrgäste per Bus befördern zu können, mit der KVG in Stade wird entsprechendes vorbereitet. Mit den Busunternehmen KVG und VOG tauschen wir uns zudem in Lüneburg und Winsen im Sinne der Fahrgäste aus, die Fahrpläne der Busse sind wie immer möglich auf die metronom-Züge abgestimmt. Darüber hinaus pflegen wir Kooperationen mit den Unternehmen im Bereich Marketing, beispielsweise anlässlich regionaler Veranstaltungen in gemeinsamen Aktivitäten vor Ort.

Anfang 2007 hat die britische Transportgruppe ARRIVA, die Nr. 2 in Europa, OHE mehrheitlich übernommen. Welchen Vorteil sehen Sie für metronom und damit für die OHE-Gruppe und wo sind Ihre Ziele?

Wir erhoffen uns, durch ARRIVA eine Stärkung unserer Marktposition auch bei Ausschreibungen mit größeren Investitionen zu erfahren, so dass wir künftig als metronom weitere Verkehrsanteile hinzugewinnen können. Bei den in nächster Zeit anstehenden Ausschreibungen wird mit metronom möglichst häufig zu rechnen sein.

Seehafen-Hinterlandanbindung

Wachstum des Schienenverkehrs sicherstellen

Zeitnahe und umweltfreundliche Lösungs- und Denkansätze von OHE-Vorstand Michail Stahlhut



Der Containerverkehr wird weiter rasant zunehmen. Die Frage ist nur, ob wir in Deutschland die Voraussetzungen geschaffen haben oder noch schaffen, um dieser speziellen „Blechlawine“ Herr

zu werden, sie optimal zu transportieren. Eine jetzt vorgelegte Studie der Hypovereinsbank prognostiziert eine Verdoppelung des Containerumschlags bis 2015 allein in den Nordrange-Seehäfen (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven) auf 77 Mio. TEU (Standardcontainer). Weltweit sind rund 386 Mio. Container unterwegs.

Der JadeWeserPort wird ab 2011 zusätzliche Fracht ins deutsche Netz einspeisen. Schon heute werden 70 Prozent des Stückgutes in Containern transportiert, so dass hier mit einer generellen Zunahme gerechnet wird. Das bedeutet, dass die für Hamburg 2018 erwarteten 18 Mio. TEU durchaus schon früher Transportmöglichkeiten suchen. Andere Studien, die teil-

fenhinterland effektiv zu beseitigen. D.h., wir bieten dem Markt weitere Trassen an. Der Zeitdruck hierfür ist spürbar: Bereits heute gilt das bundeseigene Schienennetz als absolut ausgelastet. Bis 2015 sind daher die Kapazitäten fast zu verdoppeln. So fahren gegenwärtig mehr als 50.000 Züge jährlich in und aus dem Bahnknoten Hafen Hamburg. 2015 werden es dann wohl mehr als 100.000 sein.

Alle Infrastrukturbetreiber müssen daher zusammenwirken, um für die Seehäfen kurzfristig und zu vertretbaren Kosten eine ausreichende Kapazitätserhöhung zu entwickeln. Wie? Unser vorhandenes Schienennetz muss ertüchtigt und anschließend verstärkt genutzt werden. Wir haben ein entsprechendes Projekt unter dem Namen Soltau-Star entwickelt, wobei Star für „Strategischer Ausbau von Regionalnetzen“ steht.

Vorhandenes Netz nutzen

Unstrittig ist, dass im Hinterland massiv Kapazitäten ausgebaut werden müssen. Auf der Relation „Süd-Südost“ laufen rd. 75 Prozent aller Hinterlandverkehre Hamburgs. Ähnlich verhält es sich bei Bremen bzw. Bremerhaven.

Unser Netz bietet sich daher geradezu an, stärker berücksichtigt zu werden. Zuvor sind jedoch – abhängig vom Ausbauzustand – Investitionen zu tätigen. Dies könnte sogar kurzfristig geschehen, da für die Strecken bereits Planfeststellungspläne existieren.

Ungeklärt ist dabei allerdings die Finanzierung dieser Investitionen. Allgemein stehen den NE-Bahnen nicht die gleichen Finanzmittel zur Verfügung, wie dies für den Ausbau von Bundesschienenwegen der Fall ist. Dadurch geht für den so notwendigen Hinterlandverkehr kostbare

Zeit verloren – und gerade für den gibt es im Gegensatz zum Personenverkehr „reales Wachstum“. Die Konsequenz ist absehbar: werden den Seehäfen nicht schnell zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene angeboten, werden die Verkehre wohl ins Ausland abwandern oder weiter die Straße nutzen.

Und dabei wäre eine so einfache Lösung vorhanden, die zudem äußerst kostengünstig ist: OHE bietet seine regionale Infrastruktur an und liefert damit ein einzigartiges Potenzial: allein auf der Nord-Süd-Relation könnten etwa 150 neue Trassen entwickelt werden. Damit würde ein wesentlicher Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen geleistet, ihr Wachstum gesichert und das Entstehen weiterer Arbeitsplätze unterstützt.

Die Vorteile eines solchen Vorgehens auch aus ökologischer Sicht sind beachtlich:

Der Fokus auf Ausbaumaßnahmen bedeutet generell, dass ein weiterer Flächenverbrauch für die Verkehrsinfrastruktur im Prinzip nicht notwendig ist. Im Gegensatz dazu sind die Neubauprojekte zu sehen: Für sie wären extra neue kostspielige Strecken mit Brücken und Tunneln anzulegen. Ein Ausbau bestehender Schienenwege vermeidet weitestgehend den Verzicht auf größere bauliche Eingriffe in das Landschaftsbild.

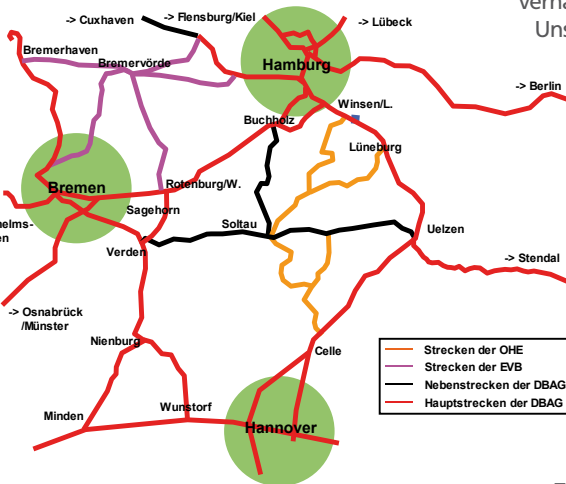
Die Verlagerung von Verkehren von der „Straße“ hin zur deutlich energie-effizienteren „Schiene“ mit der Folge klar reduzierter CO₂-Emissionen. Eine stärkere Entlastung der Autobahnen u.a. von Lkw-Verkehren in Niedersachsen verbessert den Verkehrsfluss und erhöht die Sicherheit des Personenverkehrs auf der Straße. Das OHE-Netz soll für den Güterverkehr ertüchtigt werden. D.h., die Züge fahren maximal 80 km/h und erzeugen damit nur eine minimale Geräuschemission. Über ein entsprechendes Infrastrukturbenutzungsentgelt können Bahnen belohnt werden, wenn sie modernes und damit besonders geräuscharmes Material einsetzen.

OHE: Rasch die Weichen stellen

Aus der Sicht der OHE geht es heute primär darum, rasch die Weichen zu stellen für eine Stärkung der Seehäfen Bremen und Hamburg durch eine leistungsfähige verkehrliche und infrastrukturelle Hinterlandanbindung.

Weitere Gleiskapazitäten müssen insbesondere in Nord-Süd-Richtung zeitnah und umfassend noch vor 2015 bereitgestellt werden. Damit erhalten wir eine umweltfreundliche Organisation von Verkehren und es werden neue Arbeitsplätze sowohl in der Metropolregion Hamburg als auch in Niedersachsen entstehen. Die OHE arbeitet mit großem Engagement und Sorgfalt an den vorgenannten Themen. Wir sind dabei selbstverständlich offen für jeden konstruktiven Beitrag zu den bereits genannten Themen wie „Verkehr“, „Infrastruktur“, „Finanzierung“ und „Umwelt“, um auch gemeinsam mit anderen die aufgezeigten Chancen zu nutzen.

Es scheint, dass einige der Ideen, ohne dass es einen direkten Kontakt gab, bereits in dem Masterplan Güterverkehr des Bundesverkehrsministeriums (s. Meldung!) Eingang gefunden haben. Um es deutlich auch aus unserer Sicht zu sagen: Bevor wir uns weiter mit zu teuren Leuchtturmprojekten beschäftigen, sollten wir die verfügbaren Einrichtungen nutzen.



OHE bietet Soltau-Star statt Y-Trasse

weise noch weiter reichen, kommen zu ähnlichen Ergebnissen.

Auch die OHE sieht in den wachsenden Seehafenhinterlandverkehren große Chancen. Als Verkehrsunternehmen wollen wir von diesem enormen Marktpotenzial profitieren. Heute werden per Schiene von und nach Hamburg rd. 40 Mio. t Fracht, davon 1,8 Mio. TEU, also als Container transportiert. Das sind rd. 18 Prozent Marktanteil. Bleibt allein der unverändert, bedeutet das für Hamburg in 2015 einen Anstieg um 80 Prozent auf rd. 3,2 Mio. TEU!

Als Infrastrukturunternehmen wollen wir dazu beitragen, Engpässe auf der Schiene im Ha-

Portrait

Intermodale Verkehre sind die Zukunft

Mit wichtigen Logistikbausteinen sind OHE-Hafenbetriebe dabei

Die drei niedersächsischen Städte Lüneburg, Uelzen und Wittingen verbindet, dass sie alle auf eine mindestens tausendjährige Geschichte zurückblicken können. Und sie verbindet noch etwas: Alle drei sind auch Hafencities. Dies allerdings erst seit 1976. Damals wurde der 115 Kilometer lange Elbe-Seitenkanal (ESK) nach einer Bauzeit von acht Jahren in Betrieb genommen. Er verband den Seehafen Hamburg mit dem – heute würde man sagen – Hinterland. Vor gut 30 Jahren sollte – nicht zuletzt wegen der schwankenden Wasserstände in der Elbe – eine verlässliche Verbindung zum Mittellandkanal und damit auch zu dem damals noch in der DDR liegenden Hafen Magdeburg hergestellt werden.

Mit dem ESK, der ursprünglich auch noch die militärische Funktion eines „Ostwalls“ gegen russische Panzer hatte, wurden die drei genannten historischen Städte auf einmal auch Hafencities. Seinerzeit stellte sich auch die Frage nach dem Betreiber der Häfen. Und da bot sich in Wittingen für die vor allem im Gütertransport tätige und größtenteils dem Land Niedersachsen gehörende Osthannoversche Eisenbahnen AG die Chance, in den damals schon kostengünstigen und umweltfreundlichen Schiffsverkehr einzusteigen. Die beiden anderen Hafenumschlagsbetriebe ergänzten später die Umschlagsaktivitäten der OHE-Gruppe am ESK.

Die drei OHE-Tochtergesellschaften UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH, UHU Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlags-GmbH sowie OHU Osthannoversche Umschlags-GmbH, die für den Hafen Wittingen verantwortlich ist, werden seitdem mit Erfolg betrieben. Allen drei Häfen haben für ihr jeweiliges Umland inzwischen eine wich-



tige Verteiler- und Abtransportfunktion. Gemeinsam ist ihnen die mögliche Kombination aus Straßen-, Wasser- und Schienentransporten, was vor allem für Massengüter wie Baustoffe, Düngemittel und Getreide wichtig ist. Damit ist eine intermodale Auslastung der einzelnen Verkehrsträger auch im Zuge einer zukünftigen Schwerpunktverlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser gewährleistet. Dadurch können auch zentrale Aufgaben für die regionale Wirtschaft wahrgenommen werden. Immerhin wurden im vergangenen Jahr in den drei Häfen insgesamt rund 750.000 Tonnen Güter umgeschlagen, wobei Wittingen mit einem Anteil von jetzt fast 50 Prozent an der Gesamtmenge und einem Wachstum von einem Drittel gegenüber dem Vorjahr ein absolutes Rekordergebnis erzielte.

Es besteht kein Zweifel an der wachsenden Bedeutung der Häfen für den Gütertransport insgesamt und damit natürlich auch für die OHE. Um für die Zukunft gerüstet zu sein und um von solchen Entwicklungen zu profitieren, hat das Unternehmen beispielsweise in Wittingen selbst zusätzliche Verladeflächen erworben. „Der Sinn der Häfen für uns besteht darin,“ so der im OHE-Management

für die Häfen verantwortliche Matthias Hertent, „dass wir einmal Transportquellen vor Ort generell erschließen und die Güterströme aus der Region in unseren Häfen verkehrsübergreifend bündeln. Wir haben also eine Sammel- und Verteilfunktion. Zum anderen wird aber ganz aktuell die Anbindung an die Seehäfen Hamburg und Bremen, also der sogenannte Hinterlandverkehr, auch für uns immer wichtiger.“

Begünstigt wird diese Einschätzung durch den vor Kurzem von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee vorgestellten „Masterplan Güterverkehr“. Dieser sieht unter anderem auch in Hinblick auf den Klimaschutz vor, den Verkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege zu verlagern. Schmackhaft gemacht werden soll diese längst erforderliche Umstrukturierung durch finanzielle Unterstützung der Bahngesellschaften in Form von Strom- und Energiesteuerbefreiung. Gerade diese Ankündigung sorgte auch für Zustimmung vom VDV, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (s. Meldung unten). Denn nach wie vor werden etwa drei Viertel des gesamten Güterverkehrs in der Bundesrepublik über die Straße abgewickelt, Tendenz steigend. Der Trend aber soll gebrochen werden – und davon will natürlich auch OHE mit den vorhandenen Hafen-Einrichtungen profitieren.

| | Lüneburg 2007 | Uelzen 2007 | Wittingen 2007 |
|-----------------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Schiffs- umschlag | 150.202t | 171.333t | 193.314t |
| Land- umschlag | 3.055t | 54.833t | 172.150t |
| Gesamt- umschlag | 153.257t | 226.166t | 365.464t |

Meldungen

VDV begrüßt Masterplan Güterverkehr

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) hat den jetzt vorgestellten Masterplan Güterverkehr von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee begrüßt. „Der Masterplan Güterverkehr ist ein großer Wurf!“, sagte VDV-Präsident Günter Elste. Der VDV lobte das klare Bekenntnis des Masterplans, dass dem schienengebundenen Güterverkehr mit Blick auf den Klimaschutz eine herausragende Bedeutung zukommt. „Zum ersten Mal strebt die Bundesregierung ganz klar die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene an. Das ist ein großer Fortschritt,“ so Elste. Besonders zu begrüßen sei in diesem Zusammenhang die angekündigte Befreiung der Bahnen von Strom- und Energiesteuer. Auch die OHE hofft von diesem Masterplan zu profitieren.

InnoTrans 2008 auf Rekordkurs

Die internationale Leitmesse der Schienenverkehrstechnik InnoTrans 2008 platzt 4 Monate vor Beginn aus allen Nähten. Über 1.500 Aussteller aus aller Welt haben sich bisher angemeldet. Auch nach Anmeldeschluss reißen die Anfragen nicht ab. Die Belegung der Messehallen und des Freigeländes übertreffen die Zahlen von 2006 deutlich. Die InnoTrans belegt zum ersten mal das gesamte Berliner Messegelände. Die unmittelbar an die Ausstellungshallen angebundene moderne Gleisanlage wird bis zum Messestart am 23. September um 1.500 Meter erweitert. Zunehmend nutzen auch Verkehrsunternehmen die InnoTrans als Plattform für Marketing und Kommunikation. So ist auch die Mutterunternehmung der OHE AG, die Arriva Deutschland GmbH, auf dieser Messe zu finden.

Impressum

Herausgeber

Osthannoversche Eisenbahnen AG
Biermannstraße 33 | 29221 Celle
Tel.: 05141/276-0 | info@ohe-transport.de
Matthias Hertent (verantw.)

Konzeption & Redaktion

Kirch Communications GmbH, Hannover
Peter Kirch, E-Mail: info@kirch.de

Fotos

OHE, metronom, Arriva plc

Gestaltung

B:SIGN Werbeagentur, Hannover

Druck

Druckconcept GmbH, Isernhagen

Besuchen Sie uns im Internet:
www.ohe-transport.de