

Eisenbahn im Wandel

Auf dem Weg zum europäischen Markt auf der Schiene



RAIL4CHEM

Die Liberalisierung der Eisenbahn in Europa verändert seit den 1990er Jahren die Transportwirtschaft in Europa. Was eine Revolution hätte werden können, gestaltet sich als mühsame Auseinandersetzung zwischen überkommenen Bahnsystemen und neuen Unternehmen. Heute steht fest: Die Entwicklung von einzelstaatlich getragenen Bahnmonopolen zu einem offenen, europäischen Bahnmarkt ist nicht mehr zu stoppen. Sie ist eines der letzten großen unternehmerischen Abenteuer der „old economy“ im vereinten Europa. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Deutschland, das die Güter seiner Kunden grenzüberschreitend europäisch transportiert, ist rail4chem an dieser Entwicklung maßgeblich beteiligt und von den Hindernissen, die ihre Gegner aufbauen, unmittelbar betroffen.

In diesem Band dokumentieren Persönlichkeiten, die aktiv im entstehenden Bahnmarkt mitwirken, die Herausforderungen und Ereignisse der Eisenbahnwelt der letzten Jahre. Ihre mal ernsten, mal heiteren Schilderungen setzen sich mosaikartig zu einem gelungenen Bild zusammen. Sie zeigen, wie die Kooperationsfamilie um rail4chem zusammen arbeitet und dazu beiträgt, dass eine neue Art von Eisenbahn immer erfolgreichere Transportleistungen für die europäische Wirtschaft erbringen kann.

RAIL4CHEM

Inhaltsverzeichnis

<i>Kay Lindemann</i>	Appetit auf mehr Wettbewerb	9
<i>Horst Friedrich</i>	Eisenbahnen brauchen den Wettbewerb	11
<i>Horst-Peter Heinrichs</i>	Der steinige Weg der Liberalisierung	13
<i>Klaus-J. Meyer</i>	Die Bahn – außerhalb des europäischen Marktes?	17
<i>Max Friedli</i>	Die Schweiz setzt auf die Schiene	19
<i>Richard Neff</i>	Nur Fliegen ist schöner	21
<i>Helmut Falschlehner</i>	Von Hechten, Kirschen und Angsthasen	23
<i>Tony Berkeley</i>	On the State of British Rail – A Track Record of Liberalisation	25
<i>Hans-Jörg Bertschi</i>	Marktöffnung bringt mehr Güter auf die Schiene	27
<i>Netzwerk Privatbahnen</i>	Sieben Thesen	31
<i>Marc Calmes</i>	Aus Luxemburg nach Europa	33
<i>Albert Counet</i>	Liberalisierung: wirklich ein Erfolg?	35
<i>Nicolas Perrin</i>	Gemeinsam für einen offenen Markt	39
<i>Cathy Demeestere</i>	The Need for More Rail Freight	41
<i>Roland Kirchhof</i>	Der Mond von rail4chem	43
<i>Marc Falchi</i>	Le diable est dans le détail	45
<i>Hartmut Gasser/Matthias Raith</i>	Trennung tut Not	47
<i>Monika Heimig</i>	Europas Bahnfahrt in die Liberalisierung	49
<i>Klaus Fluri</i>	Ein Schweizer Zwischenruf	51
<i>Hans-Günter Kerstan</i>	Abfalltransporte auf der Schiene: eine schwierige Liebesbeziehung	53
<i>Olaf Krüger</i>	Speditionen brauchen Eisenbahnen	57
<i>Werner Weber</i>	Kisten, die die Welt verändern	61
<i>Peter Schade</i>	Fremdgehen erlaubt – oder nur mit dem Strom schwimmen	63
<i>Jos Verlinden</i>	Rail Freight Transport for the Chemical Industry	65
<i>Hans Bößler</i>	Die Wurzeln der rail4chem	67
<i>Hartmut Gasser</i>	In drei Schritten zur echten Privatbahn	69
<i>Waldhelm Hochstein/Stefan Moser</i>	Spitzabrechnung	71
<i>Gottfried Ilgmann</i>	Szenen einer Bahnreform	73
<i>Karola Kelle</i>	Manchmal führen nur Umwege zum Ziel	75
<i>Hans-Werner Leder</i>	Ungewöhnliches roll out	77

<i>Lutz Ludewig</i>	Weißer Lady, Holzroller und Fußball	79
<i>Richard M. Painter</i>	Die Lokführer an der Spitze der rail4chem	83
<i>Karl Arne Richter</i>	Privatbahnen: viel mehr als nur das Salz in der Suppe	85
<i>Erich Staake</i>	Hafen und Eisenbahn: vernetzt denken	87
<i>Thomas Gelling</i>	Gegner und Partner	91
<i>Guido Göbel</i>	Ein bunter Müllzug schreibt Geschichte	93
<i>Claus-Jürgen Hauf</i>	Parallelfahrt zum Jubiläum	95
<i>István Bárány</i>	CER sorgt für Anschluss in Ungarn	99
<i>André Bloemen</i>	Töpfchen und Deckelchen	101
<i>Walter Breinl</i>	Siemens Dispolok – eine Erfolgsgeschichte in Gelb	105
<i>Elmar Zöller</i>	Mobilität braucht Freiraum	107
<i>Michael Stahl</i>	Ein Japaner im europäischen Eisenbahnmarkt	109
<i>Gerhard Eibinger</i>	LTE, rail4chem und European Bulls	111
<i>Heiko Fischer</i>	Getrennt verantworten – vereint zum Ziel	113
<i>Thomas Hanusch</i>	Die Bahn mit den fünf Jahreszeiten	117
<i>Peter Howald</i>	Hupac geht neue Wege	119
<i>Thomas R. J. Hoyer</i>	Optimaler Mix aus Schiene und Straße	123
<i>Norbert H. Kern</i>	Amerikanische Dieselloks auf europäischen Schienen	125
<i>Gerhard Lang</i>	Gleisinfrastruktur: ein knappes Gut	129
<i>Arthur-Iren Martini</i>	Sturmspitzen im Wettbewerb auf der Schiene	131
<i>Wolfgang Messing</i>	Unsere Autos fahren mit der Bahn	133
<i>Axel Sieker</i>	Technologische Weichen auf Wachstum gestellt	135
<i>Jef van den Berg</i>	Ohne Lok geht nichts	137
<i>Karl-Heinz Vogt</i>	Immer sicher unterwegs	139
<i>Godehard Weber</i>	Auf fremden Gleisen erfolgreich unterwegs	141
<i>Klaus Weiß</i>	Neue Wege bei der Instandhaltung	143
<i>Mike Woodshark</i>	Ich hatte einen Traum	145
<i>Hans Leister</i>	Bringt die Bahnreform zu Ende!	147
<i>Anselm Grün</i>	Der Kampf um das richtige Eisenbahnrecht	149
<i>Matthias Raith</i>	Sand vor die Räder statt Sand im Getriebe	151