

Ernst Müller-Hermann

DB-Sanierung - höchste Eisenbahn

Perspektiven für die Bahn
der Zukunft

Seewald Verlag
Stuttgart

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Zur Einführung | 7 |
| Stand der Verkehrspolitik und Analyse der Bundesbahnsituation | 15 |
| Stiefkind Verkehrspolitik | 16 |
| Umstrittene Besonderheiten im Verkehr | 23 |
| Wegekosten und Kanalbauten. »Monopolbetrieb« im Wettbewerb. Staatsunternehmen am Gängelband. | |
| Strukturwandel in Wirtschaft und Verkehr | 35 |
| Personalkostenintensität und Arbeits- produktivität bei der Bundesbahn | 48 |
| Die finanzielle Lage der Bundesbahn | 66 |
| Vorschläge und Rückschläge | 72 |
| 1945 bis 1954 – Rote Fäden . . . 1955 bis 1966 – Fort- schritte für die Bahn. 1967 bis 1975 – Immer tiefer ins Defizit. Ab 1970 Kostenexplosion und Wunschträume. Die Ernüchterung begann 1974. | |
| Vorwärtsstrategie für die Bundesbahn | 91 |
| Die Zeit ist reif für Entscheidungen | 92 |
| Das integrierte Verkehrssystem | 104 |

| | |
|--|------------|
| Verkehrsstrukturprogramm: Klarer politischer Auftrag | 110 |
| Trennung der Verantwortlichkeiten | 115 |
| Die Aufgaben des Bundes | 120 |
| Kapitalausstattung und Verkehrsinfrastruktur. Chancengleichheit für den Wettbewerb. Mehr Freiheit in der Preisgestaltung. | |
| Das künftige Streckennetz | 133 |
| Anbindung der verkehrsfernen und wirtschaftsschwachen Gebiete | 137 |
| Ein Generaldirektor an die Spitze | 141 |
| Die Verantwortungsbereiche der Bundesbahn | 145 |
| Eine leistungsfähige Organisation. Sozialplan zur Verminderung der Personalintensität. Eine offensive Verkaufspolitik. | |
| Die künftigen Aufgaben des öffentlichen Nahverkehrs | 155 |
| Schlußbemerkungen | 161 |