

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort.....	5
Zusammenfassung	7
Abstract.....	9
Resumen.....	11
Inhaltsverzeichnis	13
Lesehinweise.....	16
Abbildungsverzeichnis.....	17
Tabellenverzeichnis	17
Abkürzungsverzeichnis.....	18
 TEIL A: EINLEITUNG	19
1. Verkehrsgovernance in Lateinamerikas Megastädten: Einordnung und Relevanz des Themas	19
2. Verkehrspolitik und Governance auf der Agenda der Verkehrswissenschaft	22
2.1. Verkehrspolitik als Gegenstand der Verkehrswissenschaft.....	22
2.2. Governance als Gegenstand der Verkehrswissenschaft	24
3. Herausforderungen von Verkehr und ÖPNV in den Megastädten Lateinamerikas	25
4. ÖPNV-Reformen in Santiago de Chile und Bogotá: Fragen und Ziele der Arbeit	28
 TEIL B: THEORETISCH-KONZEPTIONELLE GRUNDLAGEN	33
5. Governance als theoretischer Zugang.....	33
5.1. Bedeutung und Entwicklung des Begriffs Governance	33
5.2. Unterscheidung von Governancebegriffen	38
5.2.1. normativ vs. analytisch vs. diagnostisch	38
5.2.2. staatszentriert vs. netzwerkzentriert	41
6. Multi-Level Governance und Dezentralisierung	42
Exkurs zum Begriff Dezentralisierung	47
7. Policy-Making als Forschungsgegenstand.....	49
8. Governance als theoretisch-konzeptioneller Zugang zum Policy-Making von verkehrspolitischen Maßnahmen in Multi-Level-Arrangements	51
 TEIL C: GOVERNANCE IN DER EMPIRISCHEN FORSCHUNG	54

9. Herausforderungen der empirischen Governanceforschung.....	54
10. Beiträge für eine empirische Governanceanalyse.....	56
10.1. Governanceebenen.....	56
10.2. Analyserahmen für Governance räumlicher Planung.....	57
10.3. Zyklusmodell des Policy-Making.....	58
11. Analyserahmen zur Untersuchung von Governanceprozessen.....	61
TEIL D: DESIGN VON FORSCHUNG UND METHODIK	66
12. Forschungsstrategie	66
13. Methodik der empirischen Untersuchung.....	69
TEIL E: FALLSTUDIE SANTIAGO DE CHILE	75
14. Governance und ÖPNV in Santiago	75
14.1. Importsubstitution und staatliche Interventionen im ÖPNV	75
14.2. Militärdiktatur und ökonomische Liberalisierung des ÖPNV	76
14.3. Re-Demokratisierung und Vertiefung des neoliberalen Modells in Santiagos ÖPNV	78
15. Veränderungen des ÖPNV durch Transantiago	80
15.1. Technische Veränderungen: Re-Organisierung des Liniennetzes	82
15.2. Unternehmerische Veränderungen: von tausenden zu zehn Unternehmen.....	83
15.3. Finanzielle Veränderungen: Einführung eines integrierten Tarifsystems.....	83
16. Governance des Policy Making von Transantiago	84
16.1. Metagovernance.....	84
16.1.1. Strukturell-politischer Kontext: Santiago im zentralisierten politischen System.....	84
16.1.2. Wirtschaftsmodell: Marktorientierte Verkehrspolitik für privatwirtschaftliche Akteure	87
16.1.3. Symbolik: Transantiago als Symbol für die globale Wettbewerbsfähigkeit Santiagos	90
16.2. Institutioneller Rahmen	92
16.2.1. Informelle Institutionen.....	92
16.2.2. Formelle Institutionen	96
16.2.3. Verkehrsentwicklungsplan PTUS – ein informelles Planungsinstrument	100
16.3. Akteure	105
16.3.1. Akteure der internationalen Ebene	105
16.3.2. Akteure der nationalen Ebene	106
16.3.3. Akteure der regionalen Ebene	108
16.3.4. Akteure der lokalen Ebene	109

16.3.5. Zusammenfassende Betrachtung der Akteure	111
16.4. Policy-Making-Prozess	112
16.4.1. Wahrnehmung und Agenda-Setting der ÖPNV-Probleme vor Transantiago	112
16.4.2. Formulierung des Projekts Transantiago im PTUS	117
16.4.3. Implementierung der Reform	118
16.4.4 Auswirkungen von Transantiago und deren Evaluierung	134
16.4.5. Re-Definition.....	139
TEIL F: FALLSTUDIE BOGOTÁ.....	144
17. Governance und ÖPNV in Bogotá.....	144
17.1. Staatskonsolidierung und der Beginn des ÖPNV in Bogotá	144
17.2. Lokalpolitische Autonomie und die Weiterführung des kleinteiligen ÖPNV-Systems	148
18. Veränderungen des ÖPNV durch Transmilenio	149
18.1. Technische Veränderungen: Re-Organisierung auf einzelnen Korridoren	151
18.2. Unternehmerische Veränderungen: von einer kleinteiligen Unternehmerstruktur zu wenigen Großunternehmen	152
18.3. Finanzielle Veränderungen: Einführung eines integrierten Tarifsystems	152
18.4. Flankierende Verkehrsmaßnahmen	153
19. Governance des Policy Making von Transmilenio	154
19.1. Metagovernance	154
19.1.1. Strukturell-politischer Kontext: Bogotá im dezentralisierten politischen System	154
19.1.2. Wirtschaftsmodell: Marktorientierte Verkehrspolitik mit privatwirtschaftlichen Akteuren	157
19.1.3. Symbolik: Transmilenio als Symbol für Wandel	159
19.2. Institutioneller Rahmen	160
19.2.1. Informelle Institutionen.....	160
19.2.2. Formelle Institutionen	162
19.2.3. Verkehrsentwicklungsplanung – formelle und informelle Planungsinstrumente.....	165
19.3. Akteure	169
19.3.1. Akteure der internationalen Ebene	170
19.3.2. Akteure der nationalen Ebene	170
19.3.3. Akteure der regionalen Ebene	172
19.3.4. Akteure der lokalen Ebene	173
19.3.5. Zusammenfassende Betrachtung der Akteure	177
19.4. Policy Making Prozess	179
19.4.1. Wahrnehmung und Agenda-Setting von Transmilenio.....	179
19.4.2. Formulierung des Projekts Transmilenio	184

19.4.3. Implementierung der Reform	186
19.4.4. Auswirkungen von Transmilenio und deren Evaluierung.....	198
19.4.5. Re-Definition.....	202
TEIL G: VERGLEICHENDE DISKUSSION	205
20. Besonderheiten der Governanceprozesse	205
20.1. ...von Transantiago	205
20.2. ...von Transmilenio	209
21. Multi-Level Governance und Reskalierung.....	213
21.1. ...in Santiago	213
21.2. ...in Bogotá.....	216
22. Förderliche und hinderliche Governancefaktoren	217
22.1. ...von Transantiago	218
22.2. ...von Transmilenio	220
23. Handlungsempfehlungen	226
24. Resümee und weiterer Forschungsbedarf	228
LITERATUR	233
Internetquellen	247
Gesetze	247
ANHANG	249
Interviewpartner in Santiago.....	249
Interviewpartner in Bogotá	250
Beispiel Interviewleitfaden	251