

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	11
Tabellenverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis.....	15
1 Kommunale Bahnsysteme zwischen Markt und Gewährleistungsverantwortung	17
1.1 Planungswissenschaftlicher Ansatz dieser Arbeit	19
1.2 Theoretischer Zugang und Aufbau der Arbeit	22
2 Steuerung zwischen Planung und Markt	25
2.1 Neue Institutionenökonomik – Ökonomische Mechanismen der Steuerung.....	25
2.1.1 Institutionen als steuerndes Element.....	28
2.1.2 Institutionen des Staates und Institutionen des Marktes	29
2.1.3 Theorie der Verfügungsrechte.....	30
2.1.4 Prinzipal-Agenten-Theorie	34
2.1.5 Transaktionskosten.....	40
2.1.6 Institutionenökonomische Ansätze in der Planungswissenschaft ..	49
2.2 Privatisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge	53
2.2.1 Governance-Ansatz im Privatisierungsdiskurs	54
2.2.2 Daseinsvorsorge und öffentliche Dienstleistungen	57
2.2.3 Privatisierung und Liberalisierung als Politikziel	59
2.2.4 Steuerung der Daseinsvorsorge im Gewährleistungsstaat.....	62
2.2.5 Modelle externer Leistungserstellung	65
2.2.6 Regulierung, Unbundling und Dekonzentration als Voraussetzung für eine Marköffnung bei Infrastrukturen.....	67
2.2.7 Privatisierungen und Legitimation	69
2.3 Zwischenfazit	73
3 Marköffnung im öffentlichen Verkehr.....	75
3.1 Marköffnung normativ: Institutionelle Rahmenbedingungen	75
3.2 Der deutsche ÖPNV zwischen Markt und Staat	83
3.2.1 Regelungscharakter des PBefG	83
3.2.2 Gewährleistung der Daseinsvorsorge im ÖPNV	85
3.3 Prinzipale und Agenten im ÖPNV	88
3.3.1 Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisation	90
3.3.2 Dekonzentration oder Rekonzentration unter den Verkehrsunternehmen	94

3.3.3	Integration durch Verkehrsverbünde.....	99
3.4	Verteilte Aufgaben, verteilte Risiken, verteilte Verantwortung..	103
3.4.1	Modelle der Steuerung im ÖPNV	103
3.4.2	Regulierung und Unbundling im Schienenpersonennahverkehr.....	104
3.4.3	Trennung zwischen Gewährleistungsverantwortung und Ausführung.....	106
3.4.4	Modelle für den großstädtischen ÖPNV	107
3.5	Ausschreibungen und Verkehrsverträge	114
3.5.1	Unternehmerisches Know-how und unternehmerische Risiken .	118
3.5.2	Spezifikation und Informationsasymmetrien	121
3.5.3	First-Mover-Problem beim Network-Contracting	128
3.6	Infrastruktur und Fahrzeuge: Kostenintensiv, langlebig und hochspezifisch	129
3.6.1	Unbundling der kommunalen Bahnnetze	131
3.6.2	Private Infrastrukturfinanzierung bei Metro-, Stadt- und Straßenbahnsystemen	135
3.7	Wirkungen des Wettbewerbs im ÖPNV	138
3.7.1	Ökonomische Effizienz	139
3.7.2	Wettbewerb zu Lasten des Personals	142
3.8	Zwischenfazit	144
4	Untersuchungsdesign.....	145
4.1	Fallvergleiche in Deutschland und im Ausland.....	146
4.1.1	Erhebungsmethoden der Fallvergleiche: Expertengespräche und Inhaltsanalysen.....	147
4.1.2	Sampling bei den Fallvergleichen	149
4.1.3	Auswertung der Fallvergleiche	153
4.2	Standardisierte Onlineerhebung.....	155
4.2.1	Expertenbefragung über das Internet	156
4.2.2	Erhebungsdesign	156
4.2.3	Fragebogendesign und Aufbereitung des Datensatzes	158
5	Stand der Praxis: 16 Fallbeispiele aus dem deutschen ÖPNV	163
5.1	Organisationsformen im deutschen ÖPNV	164
5.1.1	Drei-Ebenen-Modelle mit Aufgabenträgerorganisationen für den straßengebundenen Verkehr.....	164
5.1.2	Verkehrsverbünde als zentrale Akteure	166
5.1.3	Kompetenzen und Ressourcen von Aufgabenträgern und Verbünden	167
5.2	Institutionelle Konstellationen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	170

5.2.1	Aufgabenträger als Gesellschafter der Verkehrsunternehmen....	171
5.2.2	Der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument	172
5.2.3	Leistungstiefe im deutschen ÖPNV	174
5.2.4	Dimensionen der Dienstleistungsqualität im ÖPNV	175
5.3	Legitimation, planerische Systematik und analytisches Vorgehen in der Nahverkehrsplanung	179
5.3.1	Beteiligung bei der NVP-Aufstellung	180
5.3.2	Erreichbarkeitssicherung als dominierende Zieldimension	181
5.3.3	Inhalt und Aufbau der Nahverkehrspläne	183
5.4	Schlussfolgerungen für die weiteren Untersuchungen	190
6	Praxisbeispiele aus Europa	193
6.1	Drei qualitative Fallbeispiele – Kurzsteckbriefe	193
6.1.1	Newcastle upon Tyne – Bestellte Metro im Wettbewerb mit marktinitiierten Busverkehren	193
6.1.2	Lyon – Vergabe des integrierten Netzes	196
6.1.3	Stockholm – Ausschreibungen bündelweise	199
6.2	Vielfältige Modelle in Europa – Überblick zur standardisierten Onlineexpertenbefragung	202
6.3	Vergleichende Analyse von vertieften Fallstudien und standardisierter Expertenbefragung	206
6.3.1	Verfügungsrechte an Fahrzeugen und Infrastruktur	206
6.3.2	Ressourcen der Aufgabenträger	212
6.3.3	Ressourcen der Verkehrsunternehmen	218
6.3.4	Vertragliche Konstellationen	228
6.3.5	Anreize und Risikoverteilung	233
6.3.6	Zwischen Kontrolle und Freiheiten	240
6.3.7	Formale Legitimation, Akzeptanz und Integration ÖPNV-Planung	245
6.4	Zwischenfazit	253
7	Erkenntnisse aus der Untersuchung und Schlussfolgerungen für die deutsche Praxis	255
7.1	Private Betreiber bei Straßen-, Stadt- oder U-Bahn grundsätzlich möglich	256
7.2	Komplexe Prinzipal-Agenten-Strukturen erschweren ÖPNV-Planung	257
7.2.1	Klare Aufgabenträgerstrukturen als Voraussetzung für effiziente Steuerung	258
7.2.2	In Deutschland viele Prinzipale für den ÖPNV	259
7.2.3	Wettbewerb fördert 'Behörden-ÖPNV'	260
7.3	Drohender Wettbewerb ohne Wettbewerber	262

7.4	Balance zwischen unternehmerischen Freiheiten und hoheitlicher Steuerung	264
7.4.1	Fairer Wettbewerb durch kalkulierbare Risiken	265
7.4.2	Wettbewerb durch diskriminierungsfreien Datenzugang	267
7.4.3	Spielräume für unternehmerische Kreativität schaffen	269
7.5	Geteilte Verfügungsrechte an Personal, Fahrzeugen und Infrastruktur	271
7.5.1	Härten für Belegschaft reduzieren	271
7.5.2	Zugang zu Fahrzeugen und Infrastruktur	273
7.5.3	Betreiber ohne langfristiges Engagement	274
7.6	Hoheitlichen Einfluss und demokratische Legitimation wahren	276
7.6.1	Legitimation in Betreibermodellen gesichert	276
7.6.2	Prestigeprojekte trotz Marktmechanismus	277
7.7	Schlussfolgerungen für Deutschland	278
8	Anhaltende Diskussionen zur Organisation des schienenungebundenen ÖPNV	283
	Quellenverzeichnis	289
	Anhang	305
	Anhang 1: Leitfaden Expertengespräche Aufgabenträger Deutschland	305
	Anhang 2: Gesprächspartner und Termine bei den 15 Fallbeispielen	306
	Anhang 3: Leitfaden Expertengespräche europäische Beispiele Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	307
	Anhang 4: Protokoll Aufgabenträgerorganisation Nexus	309
	Anhang 5: Protokoll DB Regio Tyne and Wear Metro	313
	Anhang 6: Protokoll Integrated Transport Authority Tyne and Wear	318
	Anhang 7: Protokoll SL, Stockholm	321
	Anhang 8: Protokoll MTR	324
	Anhang 9: Protokoll Sytral und Keolis Lyon	329
	Anhang 10: Fragebogen Onlineumfragen (deutsch)	333