

## INHALTSVERZEICHNIS

I EINLEITUNG.....	1
1 Staatliche Unternehmen und Privatisierung in OECD-Ländern.....	1
2 Privatisierung im Verkehrsbereich.....	4
3 Definitionen und Abgrenzungen.....	5
4 Ziele und Gang der Arbeit.....	7
5 Methodik.....	8
II KONZEPTIONELLER TEIL.....	10
1 Ziele der Privatisierung und ihre Begründung.....	10
1.1 Überblick und Systematisierung.....	10
1.2 Steigerung der internen Effizienz.....	11
1.2.1 Public-Choice-Ansatz.....	12
1.2.1.1 Verhalten von Politikern und Bürokraten.....	12
1.2.1.2 Interessengruppen und Rentenstreben.....	13
1.2.2 Agency-Theorie.....	15
1.2.2.1 Grundmodell der Principal-Agent-Beziehung.....	15
1.2.2.2 Ziele, Anreize und Information bei öffentlichem und privatem Eigentum.....	16
1.2.3 Einfluß der Wettbewerbsintensität auf die interne Effizienz.....	20
1.2.3.1 Theorie der X-Effizienz.....	20
1.2.3.2 Zusammenhänge von Privatisierung und Liberalisierung.....	21
1.3 Steigerung der allokativen Effizienz.....	24
1.4 Entlastung der öffentlichen Haushalte.....	26
1.4.1 Die "klassische" Sichtweise: Keine dauerhafte Entlastung.....	26
1.4.2 Neuer Ansatz: Unternehmenswert aus privater und öffentlicher Sicht.....	27

1.4.2.1 Bewertung aus privater Sicht: Shareholder Value .....	28
1.4.2.2 Bewertung aus öffentlicher Sicht .....	28
1.5 Politische Ziele .....	31
1.5.1 Förderung des "Volkskapitalismus" .....	32
1.5.2 Eindämmung des Gewerkschaftseinflusses .....	34
1.5.3 Weitere politische Ziele .....	35
1.6 Zielkonflikte .....	36
1.6.1 Effizienzsteigerung vs. Haushaltsentlastung .....	36
1.6.2 Effizienzsteigerung vs. Volkskapitalismus .....	37
1.6.3 Haushaltsentlastung vs. Volkskapitalismus .....	38
1.7 Unternehmensreform als Alternative zur Privatisierung .....	39
1.7.1 Elemente der Unternehmensreform .....	39
1.7.2 Beurteilung aus theoretischer Sicht .....	40
1.7.3 Empirische Beurteilung .....	41
1.8 Zusammenfassung und Empfehlungen .....	42
2 Grenzen der Privatisierung im Verkehrsbereich und ihre Überwindung .....	44
2.1 Natürliche Monopole .....	44
2.1.1 Wirkung natürlicher Monopole .....	44
2.1.2 Möglichkeiten der Privatisierung natürlicher Monopole .....	47
2.1.2.1 Wettbewerb durch Restrukturierung .....	48
2.1.2.1.1 Horizontale Trennung .....	48
2.1.2.1.2 Vertikale Trennung .....	50
2.1.2.2 Regulierung als Ersatz für Wettbewerb .....	52
2.1.2.2.1 Rate-of-Return Regulierung .....	53
2.1.2.2.2 Price-Cap Regulierung .....	55
2.2 Öffentliche Interessen .....	57
2.2.1 Ausprägungen der öffentlicher Interessen: Überblick .....	57
2.2.2 Positive externe Effekte und öffentliche Güter .....	58

2.2.3 Quersubventionierung im Verkehrsbereich.....	60
2.2.4 Soziale und politische Kosten .....	63
2.2.4.1 Beschäftigungseffekte.....	63
2.2.4.2 Strukturanpassungseffekte .....	64
2.2.4.3 Umverteilungseffekte.....	64
2.2.5 Wahrung öffentlicher Interessen bei der Privatisierung .....	65
2.2.5.1 Direkte Auflagen .....	66
2.2.5.2 Subventionen als Anreizsystem.....	68
2.2.5.2.1 Produzentensubventionen.....	68
2.2.5.2.2 Konsumentensubventionen.....	71
2.2.5.3 Internalisierung externer Effekte .....	71
2.2.5.4 Beschäftigungsanpassung .....	72
2.3 Zusammenfassung und Empfehlungen .....	73
3 Der Prozeß der Privatisierung.....	76
3.1 Überblick.....	76
3.2 Privatisierungsentscheid.....	77
3.2.1 Entscheidungsträger.....	77
3.2.2 Institutionelle und politische Rahmenbedingungen.....	78
3.3 Formelle Privatisierung .....	80
3.4. Interne Restrukturierung und Neuausrichtung .....	84
3.4.1 Markt- und Produktstrategie.....	86
3.4.1.1 Konzentration auf Kernbereiche .....	86
3.4.1.2 Anpassung des Produkt- und Preissystems .....	87
3.4.2 Aufbauorganisation.....	88
3.4.2.1 Divisionalisierung.....	88
3.4.2.2 Einführung ergebnisorientierter Führungssysteme.....	89
3.4.2.3 Aufbau einer wettbewerbsfähigen Marketing- und Ver- triebsorganisation.....	90
3.4.3 Anpassung der Personal- und Kapitalressourcen .....	90

3.5. Liberalisierung/Regulierung .....	94
3.6. Materielle Privatisierung .....	96
3.6.1 Börsenemission .....	97
3.6.1.1 Verfahren der Börsenemission .....	97
3.6.1.2 Wahl des Zeitpunktes .....	100
3.6.1.3 Festsetzung des Emissionspreises .....	100
3.6.1.4 Kosten der Abwicklung .....	104
3.6.1.5 Breite Streuung der Aktien.....	105
3.6.1.6 Ausländische Investoren .....	108
3.6.2 Privatverkäufe .....	109
3.6.2.1 Management Buy-Out.....	111
3.6.2.2 Sonstige Methoden .....	112
3.7 Staatlicher Einfluß nach der materiellen Privatisierung .....	113
3.8 Aufgaben der "Privatization-Industry" im Privatisierungsprozeß .....	115
3.9 Privatisierung als politischer Prozeß: Akteure und Interessen.....	117
3.9.1 Regierung.....	117
3.9.2 Kunden .....	118
3.9.3 Arbeitnehmer und Gewerkschaften .....	119
3.9.4 Management .....	121
3.9.5 Lieferanten.....	123
3.9.6 Investmentbanken .....	123
3.10 Zusammenfassung und Empfehlungen: Privatisierungsprozeß.....	124
3.10.1 Vorbereitung der Privatisierung.....	124
3.10.2 Abwicklung des Verkaufs .....	126
<b>III EMPIRISCHER TEIL.....</b>	<b>127</b>
<b>1. Methodik.....</b>	<b>127</b>
1.1 Forschungsdesign.....	127

1.2 Ausgangshypothesen.....	129
1.3 Methodische Grenzen .....	130
2 Privatisierungen in OECD-Ländern im Überblick.....	131
2.1 Größte Transaktionen in Japan, Großbritannien und USA.....	131
2.2 Dominanz von Fluglinien und Eisenbahnen .....	134
2.3 Volumen im Zeitablauf .....	136
2.4 Ausblick.....	137
3 Fallstudien.....	140
3.1 British Airways (BA).....	140
3.1.1 Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	140
3.1.1.1 BA bis zur Privatisierungsentscheidung .....	140
3.1.1.2 Interne Restrukturierung und formelle Privatisierung .....	140
3.1.1.3 Regulierung und Wettbewerbspolitik .....	142
3.1.1.4 Der Börsengang von British Airways.....	144
3.1.1.5 BA nach der Privatisierung .....	146
3.1.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	148
3.1.2.1 Entwicklung der internen Effizienz.....	148
3.1.2.2 Entwicklung von Preisen, Absatz und Umsatz und Investitionen.....	151
3.1.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	152
3.1.2.4 Soziale Kosten und Anpassungslasten.....	153
3.1.3 Schlußfolgerungen .....	154
3.2 Air Canada.....	154
3.2.1 Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	154
3.2.1.1 Air Canada vor der Privatisierung .....	154
3.2.1.2 Wettbewerb und Deregulierung .....	155
3.2.1.3 Materielle Privatisierung.....	156
3.2.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	160
3.2.2.1 Entwicklung der internen Effizienz.....	160

3.2.2.2 Entwicklung von Preisen, Absatz, Umsatz und Investitionen.....	162
3.2.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	164
3.2.2.4 Soziale Kosten.....	165
3.2.3 Schlußfolgerungen .....	165
3.3 Air New Zealand (ANZ).....	166
3.3.1 Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	166
3.3.1.1 ANZ vor der Privatisierung.....	166
3.3.1.2 Verkauf der Air New Zealand.....	167
3.3.1.3 Strategie nach der Privatisierung.....	170
3.3.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	171
3.3.2.1 Interne Effizienz .....	171
3.3.2.2 Umsatz, Preise und Investitionen .....	173
3.3.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	174
3.3.2.4 Soziale Folgen .....	175
3.3.3 Schlußfolgerungen .....	176
3.4 National Freight Consortium (NFC).....	176
3.4.1 Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	176
3.4.1.1 NFC vor der Privatisierung .....	176
3.4.1.2 Vorbereitung der Privatisierung von NFC.....	177
3.4.1.3 Materielle Privatisierung durch Management-/Mitarbeiter Buy-Out.....	178
3.4.1.4 Vermögenswachstum der Mitarbeiter-Aktionäre und Bör- sengang.....	179
3.4.1.5 Strategie nach der Privatisierung.....	181
3.4.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	182
3.4.2.1 Entwicklung der internen Effizienz.....	182
3.4.2.2 Entwicklung von Umsatz und Investitionen .....	183
3.4.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	184
3.4.3 Schlußfolgerungen .....	185
3.5 Associated British Ports.....	186

3.5.1	Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	186
3.5.1.1	Britische Hafenwirtschaft bis 1980 .....	186
3.5.1.2	Vorbereitung der Privatisierung von ABP .....	188
3.5.1.3	Börsengang von ABP 1983/84 .....	188
3.5.1.4	Investitionsprogramme und Diversifikation .....	189
3.5.1.5	Deregulierung der Arbeitsbedingungen 1989 .....	191
3.5.2	Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung .....	193
3.5.2.1	Interne Effizienz .....	193
3.5.2.2	Umsatz, Absatz und Investitionen .....	195
3.5.2.3	Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	196
3.5.2.4	Soziale Folgen .....	197
3.5.3	Schlußfolgerungen .....	198
3.6	British Airports Authority (BAA).....	198
3.6.1	Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	198
3.6.1.1	BAA vor der Privatisierung .....	198
3.6.1.2	Privatisierungsentscheid durch den Airports Act von 1986 .....	199
3.6.1.3	Materielle Privatisierung .....	201
3.6.1.4	Regulierung von BAA .....	203
3.6.1.5	Expansion und Diversifikation von 1987 bis 1993 .....	205
3.6.2	Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung .....	207
3.6.2.1	Entwicklung der internen Effizienz .....	207
3.6.2.2	Entwicklung von Umsatz, Absatz, Preisen und Investitio- nen.....	209
3.6.2.3	Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	212
3.6.2.4	Soziale Folgen der Privatisierung .....	212
3.6.3	Schlußfolgerungen .....	213
3.7	Consolidated Rail (Conrail) .....	214
3.7.1	Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	214
3.7.1.1	Entstehung von Conrail.....	214
3.7.1.2	Deregulierung der Eisenbahnen .....	215
3.7.1.3	Turnaround von Conrail.....	216

3.7.1.4 Politische Auseinandersetzungen im Vorfeld des Verkaufs.....	217
3.7.1.5 Börsenemission von Conrail .....	220
3.7.1.6 Conrail nach der Privatisierung.....	221
3.7.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	222
3.7.2.1 Interne Effizienz .....	222
3.7.2.2 Umsatz, Absatz, Preise und Investitionen.....	225
3.7.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	227
3.7.2.4 Soziale Konsequenzen .....	228
3.7.3 Schlußfolgerungen .....	230
3.8 Japan National Railways (JNR) .....	231
3.8.1 Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	231
3.8.1.1 JNR vor der Privatisierung.....	231
3.8.1.2 Privatisierungsentscheidung.....	234
3.8.1.3 Aufteilung und formelle Privatisierung .....	235
3.8.1.4 Rolle der Stakeholder.....	239
3.8.1.5 Wettbewerb und Regulierung.....	240
3.8.1.6 Börsengang der East Japan Railways .....	241
3.8.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	242
3.8.2.1 Steigerung der internen Effizienz.....	242
3.8.2.2 Preise und Ausbringungsmengen .....	244
3.8.2.3 Haushaltseffekte .....	246
3.8.2.4 Soziale Kosten und Anpassungslasten.....	249
3.8.3 Schlußfolgerungen .....	251
3.9 New Zealand Railways Corporation.....	253
3.9.1 Privatisierungsprozeß und Ergebnisse .....	253
3.9.1.1 Eisenbahnreform von 1982 .....	253
3.9.1.2 Restrukturierung 1. Phase: 1983 - 1989 .....	254
3.9.1.3 Restrukturierung 2. Phase: 1990 - 1993 .....	256
3.9.1.4 Materielle Privatisierung.....	257
3.9.2 Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	258
3.9.2.1 Interne Effizienz .....	258

3.9.2.2 Umsatz, Absatz und Preise.....	260
3.9.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	260
3.9.2.4 Soziale Kosten und Anpassungslasten.....	261
3.9.3 Schlußfolgerungen .....	262
3.10 Niederländische Post und Telekommunikation (KPN).....	263
3.10.1 Privatisierungsprozeß .....	263
3.10.1.1 PTT-Reform von 1989.....	264
3.10.1.2 Regulierung und Wettbewerb im Postwesen .....	266
3.10.1.3 Börsenemission 1994.....	267
3.10.2. Überprüfung der Hypothesen zur Privatisierung.....	269
3.10.2.1 Interne Effizienz .....	269
3.10.2.2 Umsätze, Preise und Investitionen.....	271
3.10.2.3 Auswirkungen auf den Staatshaushalt .....	272
3.10.2.4 Soziale Auswirkungen .....	273
3.10.3 Schlußfolgerungen .....	274
4 Zusammenfassung der Privatisierungsergebnisse und -prozesse.....	276
4.1 Interne Effizienz .....	276
4.2 Absatz, Preise und Investitionen .....	280
4.3 Haushaltswirkungen.....	283
4.4 Analyse der Privatisierungsprozesse.....	287
4.5 Erfolgsfaktoren der Privatisierung.....	289
<b>IV SCHLUBBEMERKUNGEN UND AUSBLICK .....</b>	<b>291</b>
<b>LITERATURVERZEICHNIS .....</b>	<b>295</b>