

INHALTSVERZEICHNIS

Inhalt	Seite
--------	-------

Erster Teil:

Einführendes zur Problematik des öffentlichen Personennahverkehrs

A. Problemstellung	1
B. Methodischer Aufbau der Analyse	2

Zweiter Teil:

Zur Rolle des Staates im öffentlichen Personennahverkehr: Grundlegendes zur Organisation und Finanzierung

A. Begriffliche Abgrenzung	6
I. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	6
II. Finanzierung	7
III. Städtische Regionen	8
B. Institutionelle Ausgestaltung des ÖPNV: Eine Bestandsaufnahme	9
I. Die Unbestimmtheit der staatlichen Zielsetzungen	9
II. Zur gegenwärtigen Finanzierungspraxis im ÖPNV	10
a. Investitionsfinanzierung	10
b. Betriebsfinanzierung	12
III. Wie entwickelte sich die Zuschußfinanzierung seit Bestehen des ÖPNV?	14
IV. Die derzeitige Regulierung - ein kurzer Abriss	16
a. Die Genehmigungspflicht	18
b. Folgen der Genehmigungspflicht für den Betreiber	19
1. Die Betriebspflicht	19
2. Die Beförderungspflicht	19
3. Die Tarifpflicht	19
4. Die Fahrplanpflicht	20

C. Finanzwissenschaftliche Fundierung: Kritische Betrachtung	
der Argumente für staatliche Eingriffe	20
I. Der ÖPNV - Ein natürliches Monopol?	21
II. Externe Effekte im Nahverkehr	
- Ursache für Verzerrungen im intermodalen Wettbewerb?	22
III. Zum Argument der ruinösen Konkurrenz im Verkehr	24
IV. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen	26
V. Relevanz der sog. Besonderheitenlehre des Verkehrs	28
VI. Die Leistungen des ÖPNV als öffentliche Güter?	29
VII. Kritische Würdigung: Ordnungsrahmen oder staatliche Produktion?	32

Dritter Teil:

Theoretische Analyse alternativer Finanzierungsformen

A. Finanzierung unter Beibehaltung der gegenwärtigen	
Regulierungspraxis	33
I. Interne Finanzierungsmöglichkeiten:	
Möglichkeiten und Grenzen der Preispolitik	34
a. Preisbildung aus normativer Sicht - Grenzkostenpreise im ÖPNV	34
1. Wohlfahrtstheoretische Implikationen	34
2. Probleme der praktischen Bestimmung von Grenzkostenpreisen	36
3. Der Nulltarif als Sonderfall der Grenzkostenpreisbildung	38
4. Defizitausgleich und Grenzkostenpreisbildung	
- Lösungsansätze in kritischer Sicht	39
5. Der Nahverkehrsclub nach Steffens	41
6. Exkurs: Durchschnitts- anstelle von Grenzkostenpreisen	42
b. Preisbildung aus positiver Sicht	
- Zur Praxis politisch bestimmter Preise im ÖPNV	43
c. Preisbildung im ÖPNV aus präskriptiver Sicht	
- Kritische Analyse neuerer Tarifmodelle	46

Inhalt	Seite
II. Alternativen der externen Finanzierung	51
a. Methodische Vorüberlegungen zur Beurteilung von Konzepten der Außenfinanzierung	51
1. Das Äquivalenzprinzip als Minimalforderung	52
2. Zum ökonomischen und politischen Verbundprinzip als Voraussetzung für Effizienz im ÖPNV	52
3. Die Neue Analytik der Steuerwirkungen - Analytischer Rahmen zur Beurteilung von öffentlichen Abgaben	53
b. Erweiterung bestehender Finanzierungsquellen - eine kritische Analyse	54
1. Investitionen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes . . .	54
2. Betriebsfinanzierung in kritischer Analyse	58
i. Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen	58
ii. Interne Subventionierung im Querverbundunternehmen	59
iii. Probleme der Defizitabdeckung aus dem allgemeinen Haushalt	61
c. Erschliessung neuer Finanzierungsquellen durch Abgaben indirekter Nutznießer	62
1. Nahverkehrsabgabe	63
i. Begriff und Wesen einer Nahverkehrsabgabe	63
ii. Die Nahverkehrsabgabe im System der öffentlichen Einnahmen	65
iii. Gestaltungsalternativen einer Nahverkehrsabgabe	66
α. Grundstückseigentum als Anknüpfungspunkt	66
β. Zur Arbeitgeberabgabe nach französischem Vorbild	68
χ. Das Einwohnermodell	69
δ. PKW-Halter als Abgabepflichtige	70
iv. Wirkungen des Einwohnermodells	72
v. Politische Akzeptanz der Nahverkehrsabgabe	74
vi. Zwischenergebnis	75
2. Road Pricing - ein Modell zur optimalen Allokation des Straßenraumes . . .	76
i. Das allokationstheoretische Grundmodell	76
ii. Probleme der praktischen Implementierung	79
iii. Das erwartete Wirkungsgeflecht	82
iv. Erfahrungen mit Road Pricing im Ausland	85
v. Road pricing in der Demokratie - Politische Ursachen des Scheiterns	87
vi. Zusammenfassende Würdigung	90

Inhalt	Seite
3. Knappheitsgerechte Parkpreise	91
i. Bestimmung von Parkpreisen aus wohlfahrtsökonomischer Sicht	91
ii. Grenzen des Grundmodells der optimalen Allokation von Parkraum	92
iii. Wirkungserwartungen	94
iv. Politische Aspekte der Einführung knappheitsgerechter Parkpreise	95
v. Abschließende Thesen	95
B. Deregulierung im ÖPNV	
- Ansätze zur Verringerung des Zuschußbedarfes	96
I. Privates versus öffentliches Leistungsangebot im ÖPNV	96
II. Schaffung von Marktbedingungen als Wettbewerb im Markt	98
a. Chancen einer Marktöffnung	98
b. Risiken einer Marktöffnung	99
c. Bewertung der Marktliberalisierung im ÖPNV	101
III. Ausschreibungen von Leistungen als Wettbewerb um den Markt	101
a. Vorteile von Ausschreibungsverfahren im ÖPNV	102
b. Sind der Ausschreibung von Leistungen Grenzen gesetzt?	102
c. Anwendungsbereich von Ausschreibungsverfahren	104
IV. Der Kontrollwettbewerb nach Kruse	
- Ein innovativer Vorschlag zur Deregulierung	104
V. Politische Widerstände gegen Deregulierungsschritte	105
C. Finanzierungsalternativen für den ÖPNV im graphischen Überblick	107

Vierter Teil:

Empirisch fundierte Überlegungen zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe für die Stadt Erlangen

A. Einführende Bemerkungen zur Situation des ÖPNV in Erlangen	109
I. Die Erlanger Stadtwerke AG	109
II. Zur Rolle der Stadt Erlangen	110
III. Erlangen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	111

B. Nahverkehrsabgabe für die Stadt Erlangen	112
I. Nutzenerfassung für alternative Varianten der Nahverkehrsabgabe	112
II. Das Einwohnermodell als Form der Nahverkehrsabgabe	
- Empirische Analyse eines differenzierenden Modells	113
a. Ziel der empirischen Analyse	113
b. Methodische Vorgehensweise	114
c. Grundmodell einer differenzierenden Nahverkehrsabgabe für die Stadt Erlangen	115
1. Der Einzugsbereich als Bemessungsgrundlage	115
i. Ermittlung	115
ii. Methodische Bedenken	116
2. Mindeststandard der Bedienungshäufigkeit als Bemessungsgrundlage	117
i. Zur Berechnung	117
ii. Kritische Diskussion	120
3. Beitragszahler einer Nahverkehrsabgabe	124
i. Eruiierung der Abgabepflichtigen mit Hilfe der Gebietsgliederung	124
ii. Kritische Anmerkungen zur Vorgehensweise	125
4. Finanzierungswirkung einer Nahverkehrsabgabe	125
i. Die Höhe der Nahverkehrsabgabe im Verhältnis zum Jahresfehlbetrag	125
ii. Beurteilung der Finanzierung unter Effizienzgesichtspunkten	127
d. Kritische Würdigung der ermittelten Ergebnisse	128
e. Weiterführende Überlegungen	130
f. Das differenzierende Einwohnermodell als Form der Nahverkehrsabgabe	
- Ein Fazit	131

Fünfter Teil:**Zusammenfassende Bewertung der vorgestellten Ansätze**

A. Eine Rekapitulation der Grundgedanken in Thesen	132
B. Fazit der Analyse	133
C. Abschließende Anmerkungen	134

Verzeichnis der Schaubilder im Text	VII
Verzeichnis der Schaubilder im Anhang	VIII
Abkürzungsverzeichnis	IX

Anhang	X
Literaturverzeichnis	XXXII

VERZEICHNIS DER SCHAUBILDER IM TEXT

Inhalt	Seite
Abbildungen:	
Abb. 1 Methodischer Aufbau der Analyse	5
Abb. 2 Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG	11
Abb. 3 Entwicklung der Verluste in den VöV-Unternehmen	15
Abb. 4 Unternehmensformen im ÖPNV	17
Abb. 5 Vergleichende Wirkungsanalyse objektgebundener Subventionen und subjektgebundener Transfers	27
Abb. 6 Grundmodell der Grenzkostenpreisbildung	35
Abb. 7 Neue Analytik der Steuerwirkungen - Ressourcenverzehr und Wohlfahrtsverluste	54
Abb. 8 Grundmodell zur optimalen Allokation des Straßenraums	77
Abb. 9 Road Pricing Erhebungsmethoden	80
Abb. 10 Ökonomische Bestimmung des optimalen Parkpreises	91
Abb. 11 Finanzierungsalternativen im Überblick	108
Abb. 12 Im Stadtgebiet Erlangens verkehrende ÖPNV-Linien	118
Abb. 13 Vereinfachende Annahmen bei der Ermittlung eines Mindeststandards .	121
Abb. 14 Linien- bzw. Kreisverbindung im städtischen Verkehr	122
Tabellen:	
Tab. 1 Definierte Mindeststandards	120
Tab. 2 Zusammenfassung der einzelnen Berechnungen	131

VERZEICHNIS DER SCHAUBILDER IM ANHANG

Inhalt	Seite
--------	-------

Abbildungen:

Abb. A1	Kostendeckungsgrad im ÖPNV im internationalen Vergleich	XI
Abb. A2	Die Entwicklung der Bundesförderung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden	XII
Abb. A3	Aufteilung der Fördermittel für den ÖPNV nach GVFG 1988	XV
Abb. A4	Aufwandsstruktur der VöV - Unternehmen 1989	XV
Abb. A5	Bestand an PKW's in der BRD 1950-1991	XVI
Abb. A6	Statistische Bezirke der Stadt Erlangen	XVII

Tabellen:

Tab. T1	Bedienungshäufigkeit der einzelnen Haltestellen im Stadtgebiet	XVIII
Tab. T2	Haltestellen im Stadtgebiet Erlangen: Lage und erfüllter Mindeststandard	XXVI
Tab. T3	Ermittlung von Abgabepflichtigen der Einwohnerabgabe	XXIX