

## Gliederung

1.	Vorwort, Gliederung und Dank	I
2.	Einführung in die Thematik	1
2.1	Warum Wettbewerb im ÖPNV?	1
2.2	Unregulierter und kontrollierter Wettbewerb	2
2.3	Methodik	3
3.	Wer wagt gewinnt – ÖPNV ( <i>kollektiv trafik</i> ) in Dänemark	5
3.0	ÖPNV in Dänemark	5
3.1	Die historischen Grundlagen	7
3.2	Das „Dänische Modell“	9
3.3	Die Beteiligten	10
3.3.1	Die Verkehrsgesellschaften ( <i>trafiksekskaber</i> )	10
3.3.2	Die Verkehrsgesellschaft für die Agglomeratin Kopenhagen (HT)	12
3.3.3	Eine Verkehrsgesellschaft im ländlichen Raum (BAT)	16
3.3.4	Die großen Unternehmen	19
3.3.5	Der privatisierte Staatsbusbetrieb (Combus)	21
3.4	Erfolgskriterien des dänischen Modells	22
3.4.0	Ausschreibungen bei HT	22
3.4.1	Ausschreibungen bei BAT	24
3.4.2	Kein entscheidendes Kriterium: Der Preis	25
3.4.3	Die Qualität des Angebotes	26
3.4.4	Angebotskoordination und Fahrplangestaltung	35
3.4.5	Losbildung	38
3.4.6	Die Situation des Personals	39
3.4.7	Übernahme von Fahrzeugen und Betriebsanlagen	41
3.4.8	Die Vertragsdauer	41
3.4.9	Der Übergang vom alten System in den Wettbewerb	42
3.4.10	Faktoren des Umweltschutzes	42
3.4.11	Meinung des Verfassers	43
3.5	Die rechtliche Situation	44
3.5.1	Nahverkehrsgesetze für Kopenhagen und die Provinz	44
3.5.2	Das HT-Gesetz	46
3.5.3	Das ÖPNV-Gesetz	47
3.5.4	Das Busgesetz	47
3.5.5	Standardunternehmerverträge – Vorgänger des Wettbewerbs	48
3.6	Neuere Entwicklungen	49
3.6.1	Vereinfachung und Integration (HT)	49
3.6.2	Partnerschaft auf Gegenseitigkeit (BAT)	50
3.7	Ergebnisse und Auswirkungen des „Dänischen Modells“	52
3.7.1	Finanzielle Situation	52
3.7.2	Neue Fahrzeuge	57
3.7.3	Durchgehend gute Qualität	59
3.7.4	Anzahl der Fahrgäste	61
3.7.5	Halb so viele Unternehmen	64
3.7.6	Die Arbeitsbedingungen des Personals	68
3.8	Meinungen aus Dänemark – Expertenbefragung	69

3.8.1	Die Befragung	69
3.8.2	Der Fragebogen	70
3.8.3	Situationsanalyse	71
3.8.4	Meinungen der dänischen Experten	80
3.9	Prognose und Handlungsempfehlungen	83
3.9.1	Prognose	83
3.9.2	Handlungsempfehlungen	85
<b>4.</b>	<b>Die EU und das „Dänische Modell“</b>	<b>87</b>
4.1	Bisherige Europäische Rechtsgrundlagen	87
4.2	Eine neue Verordnung	88
4.3	Kurzbeschreibung der geplanten Verordnung	89
4.4	Das Dänische Modell und die Ideen der EU-Kommission	90
4.5	Die Europäische Union und der Wettbewerb in Deutschland	90
<b>5.</b>	<b>Warten auf den Wettbewerb - ÖPNV in Deutschland</b>	<b>92</b>
5.0	ÖPNV in Deutschland	92
5.0.1	Niedriger Modal-Split im deutschen Nahverkehr	92
5.0.2	Zahlen – Daten – Fakten	93
5.1	Die historischen Grundlagen	95
5.2	Deutscher ÖPNV im Wettbewerb	97
5.2.1	Die ersten Diskussionen zum Thema Wettbewerb	97
5.2.2	Welche Art Wettbewerb wird es in Deutschland geben?	98
5.2.3	Der Wettbewerb in Deutschland hat bereits begonnen	99
5.3	Die Beteiligten – öffentliche und private Verkehrsunternehmen	100
5.3.1	Die Struktur der Nahverkehrsbranche in Deutschland	100
5.3.2	Das Selbstverständnis öffentlicher Unternehmen	101
5.3.3	Die besseren Unternehmen – öffentlich oder privat?	103
5.4	Argumente im Streit um den Wettbewerb	105
5.4.1	Kosten für die Allgemeinheit	105
5.4.2	Qualität im ÖPNV	106
5.4.3	Fairness im Wettbewerb	108
5.4.4	Die Situation des Personals	109
5.4.5	Unternehmenskonzentration	111
5.4.6	Die Frage der Übergangszeit	112
5.5	Die rechtliche Situation	114
5.5.1	Das erneuerte Personenbeförderungsgesetz von 1996	114
5.5.2	Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit	115
5.5.3	Das Verhältnis von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen	119
5.5.4	Wirtschaftliche Betätigung der Kommunen	121
5.5.5	Ausreichende Verkehrsbedienung	123
5.5.6	Daseinsvorsorge	124
5.5.7	Besitzstandsklausel	126
5.6	Beispiele für Wettbewerb im deutschen ÖPNV	127
5.6.1	SPNV in Mecklenburg-Vorpommern	127
5.6.2	ÖPNV im Kreis Kleve	128
5.6.3	Regiegesellschaft in Frankfurt am Main	130
5.6.4	Connex: Ein französisches Verkehrsunternehmen	132
5.6.5	Arriva: Ein britisches Verkehrsunternehmen	135
5.6.7	Konzernbildungen in Deutschland	137
5.7	Ergebnisse der Bewertung der ÖPNV-Situation in Deutschland	139
5.7.1	Ist der Rechtsrahmen geeignet den ÖPNV zu stärken?	139

5.7.2	Bringt der Wettbewerb Verbesserungen?	140
5.8	Experteninterviews	144
5.8.1	Die Befragung	145
5.8.2	Der Fragebogen	145
5.8.3	Situationsanalyse	147
5.8.4	Meinungen der deutschen Experten	157
5.9	Handlungsempfehlungen	159
5.9.1	Nötige Reform des Rechtsrahmens	160
5.9.2	Empfehlungen an die Aufgabenträger im Wettbewerb	164
5.9.3	Strategien für die Verkehrsunternehmen im Wettbewerb	169
<b>6.</b>	<b>Dänemark und Deutschland im Vergleich</b>	<b>177</b>
6.1	Kann das „Dänische Modell“ Vorbild sein?	177
6.2	Ist die deutsche Skepsis begründet?	182
6.3	Ausgangssituation in beiden Ländern	186
<b>7.</b>	<b>Prognose und Fazit</b>	<b>191</b>
7.1	Prognose	191
7.2	Fazit	195
<b>8.</b>	<b>Anhang</b>	<b>200</b>
8.1	Übersetzungen	200
8.2	Abkürzungen	202
8.3	Literatur	204
8.3.1	Aufsätze	204
8.3.2	Bücher	215
8.3.3	Grauliteratur	217
8.3.4	Amtsblätter	223
8.3.5	Broschüren	224
8.3.6	Internet	224
8.4	Zusammenfassungen (D, DK, GB)	226