

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	XV
<b>I. Einleitung</b> .....	1 >
<b>II. Größe und Struktur des Verkehrswesens in der Bundesrepublik</b> .....	5 >
<b>III. Die Regulierung des deutschen Verkehrswesens im Überblick</b> .....	13 >
<b>IV. Folgen der Verkehrsmarktregulierung in der Bundesrepublik</b> .....	21
1. Eisenbahnverkehr .....	<del>21</del>
2. Güterkraftverkehr .....	39
3. Binnenschifffahrt .....	44
4. Straßenpersonenverkehr mit Bussen und Straßenbahnen .....	44
5. Taxenverkehr .....	46
6. Luftverkehr .....	47 >
<b>V. Rechtfertigungsanalyse: Wohlfahrtsökonomische Hypothesen zur Erklärung der Regulierung der Verkehrsmärkte</b> .....	51
1. Normative versus polit-ökonomische Ansätze .....	51
2. Pareto-Optimum versus funktionsfähiger Wettbewerb ..	52
3. Die Lehre von den Besonderheiten des Verkehrswesens .....	56
a. <i>Das Argument des natürlichen Monopols</i> .....	59 X
b. <i>Ruinöse Konkurrenz im Verkehrswesen</i> .....	77
c. <i>Externe Effekte im Verkehrswesen</i> .....	95 X
d. <i>Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung</i> .....	104
<b>VI. Rentseeking im deutschen Verkehrswesen</b> .....	112 X

1. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen als Beginn staatlichen Rentseekings .....	114
<i>a. Verstaatlichung aus Effizienzgründen .....</i>	121
<i>b. Verstaatlichung aus staatspolitischen Gründen .....</i>	123
<i>c. Verstaatlichung aus redistributiven Motiven .....</i>	126
<i>d. Verstaatlichung aus fiskalischen Gründen .....</i>	131
2. Die Regulierung der intermodalen Konkurrenz .....	136
3. Der Zusammenbruch des alten Rechtssystems und die Reregulierung des Verkehrswesens in der Bundesrepublik .....	140
<i>a. Die Verkehrsordnungsgesetze der fünfziger Jahre ...</i>	140
<i>b. Gründe für die Reregulierung der Verkehrsmärkte nach 1945 .....</i>	144
<i>c. Was steht hinter der Tendenz zur Reregulierung? ...</i>	158
<i>d. Abschließende Bewertung der Reregulierung nach 1945 .....</i>	172

## VII. Erfahrungen mit entregulierten Transportmärkten im Ausland .....

1. Zur Frage der Übertragbarkeit der Erfahrungen .....	174
2. Beispiele von Deregulierungsexperimenten aus dem Ausland .....	176
<i>a. Straßengüterverkehr in Kanada .....</i>	177
<i>b. Straßengüterverkehr in Australien .....</i>	183
<i>c. Straßengüterverkehr in den USA .....</i>	186
<i>d. Straßengüterverkehr im Vereinigten Königreich .....</i>	192
<i>e. Straßengüterverkehr in der Schweiz .....</i>	194
<i>f. Busverkehr im Vereinigten Königreich .....</i>	197
<i>g. Luftverkehr in den USA .....</i>	202
3. Abschließende Würdigung .....	215

## VIII. Ansatzpunkte für eine Deregulierung des deutschen Verkehrswesens vor dem Hintergrund der Verwirklichung des europäischen Binnenmarkts .....

1. Güterverkehr .....	219	X
a. Preiswettbewerb .....	219	X
b. Freier Marktzugang und Kapazitätsderegulierung ..	221	X
2. Personenverkehr .....	228	
a. Taxenverkehr .....	228	
b. Personenverkehr mit Omnibussen .....	230	
c. Eisenbahnverkehr .....	231	X
d. Luftverkehr .....	235	X
<b>IX. Wettbewerb im Schienennetz der Eisenbahn als weitestgehende Deregulierungsoption .....</b>	<b>243</b>	
1. Die Trennung von Fahrweg und Betrieb als Vorbedingung für Wettbewerb im Schienennetz .....	244	X
2. Wettbewerb im Schienennetz und die Trennung von Fahrweg und Betrieb bei der Eisenbahn in der Diskussion über eine Sanierung der DB .....	248	
a. Vorschläge des Prüfungsberichts der Brand-Kommission 1960 .....	248	
b. Die Diskussion der siebziger Jahre .....	253	
3. Die Trennung von Fahrweg und Betrieb — Technische Durchführbarkeit und ökonomische Relevanz .....	257	
a. Definition der Trennungsstelle zwischen Netz- und Betriebsbereich .....	258	
b. Verbundvorteile und steigender Koordinationsbedarf als Hinderungsgrund für eine reale Trennung? .....	262	X
c. Mögliche Vorteile einer Trennung von Fahrweg und Betrieb .....	278	X
4. Ist Wettbewerb im Schienennetz möglich und vorteilhaft? .....	286	
a. Theoretische Grundlagen und empirische Ergebnisse .....	286	X
b. Praktische Möglichkeiten der Zulassung von Wettbewerb im Schienennetz .....	293	X

5. Chancen zur Einführung von Wettbewerb im Schienennetz .....	310
<b>X. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen: Möglichkeiten der Deregulierung im Rahmen des europäischen Binnenmarkts .....</b>	<b>313</b>
1. Spielräume zur Deregulierung im Verkehrswesen .....	313
2. Chancen zur Deregulierung im Rahmen des europäischen Binnenmarkts .....	319
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>324</b>

## Verzeichnis der Tabellen und Übersicht

Tabelle 1 — Ausgewählte volkswirtschaftliche Kennziffern für den Verkehrsbereich nach Verkehrsträgern 1960–1989 . . . . .	6
Tabelle 2 — Personenverkehr — Verkehrsaufkommen der Verkehrsträger 1960–1989 . . . . .	7
Tabelle 3 — Personenverkehr — Verkehrsleistungen der Verkehrsträger 1960–1989 . . . . .	8
Tabelle 4 — Güterverkehr — Verkehrsaufkommen der Verkehrsträger 1960–1989 . . . . .	10
Tabelle 5 — Güterverkehr — Verkehrsleistungen der Verkehrsträger 1960–1989 . . . . .	11
Tabelle 6 — Entwicklung des Werkverkehrs und des gewerblichen Güterkraftverkehrs 1960–1989 . . . . .	12
Tabelle 7 — Anzahl der Konzessionen im Straßengüterfernverkehr 1960–1986 . . . . .	18
Tabelle 8 — Leistungen des Bundes an die DB nach Arten sowie Jahresfehlbeträge der DB 1960–1989 . . . . .	23
Tabelle 9 — Kostenstruktur der DB sowie Kostendeckungsgrade 1986 . . . . .	26
Tabelle 10 — Index der Bruttomonatsverdienste der Angestellten in der Industrie und im Handel und der Bruttowochenverdienste der Arbeiter in der Industrie im Vergleich zur DB 1957–1989 . . . . .	28
Tabelle 11 — Zur Produktivitätsentwicklung bei der DB 1960–1989 . . . . .	31
Tabelle 12 — Streckenstillegungen der DB 1956–1988 . . . . .	33
Tabelle 13 — Technische Produktivitätskennziffern nationaler Eisenbahngesellschaften 1982, 1984 und 1986 . . . . .	36
Tabelle 14 — Produktivitätskennziffern für die DB und ausgewählte regionale Eisenbahngesellschaften 1984 . . . . .	37
Tabelle 15 — Knappheitspreise für Konzessionen im Güterkraftverkehr . . . . .	40
Tabelle 16 — Knappheitspreise für Konzessionen im Taxenwesen . . . . .	46

Tabelle 17 — Überschüsse der preußischen Staatsbahnen und deren Anteil am preußischen Staatshaushalt 1882–1914 . . . . .	119
Tabelle 18 — Überschüsse der Königlich-Preußischen Staatsbahnen in Relation zum Anlagekapital 1854–1879/80 . . . . .	134
Tabelle 19 — Unfälle im Linienluftverkehr der USA 1974–1985 . . . . .	214
Übersicht — Staatliche Regulierungen im Verkehrswesen . . . . .	14