

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	V
Inhaltsverzeichnis .....	VII
Abkürzungsverzeichnis.....	XI

## § 1 Einleitung..... 1

A. Regulierung – eine neue Rechtsfrage? .....	1
B. These.....	3
C. Erläuterung zu Begriffen .....	4
I. Vorbemerkung zur Verwendung analytischer Begriffe.....	4
II. „Natürliches Monopol“ .....	5
III. Regulierungsbegriff und Regulierungstheorien .....	10
D. Thematische, regionale und zeitliche Eingrenzung der Untersuchung .....	15
I. Thematische Begrenzung.....	15
II. Regionale Begrenzung.....	17
III. Zeitliche Begrenzung .....	20
E. Methodische Überlegungen .....	24
F. Forschungsstand und Quellenbericht.....	28
I. Forschungsstand .....	28
1. Vorbemerkung.....	28
2. Rechtsgeschichte in England und Preußen .....	29
3. Wirtschafts- und Politikgeschichte England/Preußen.....	30
4. Rezeptionsvorgang in den USA.....	33
II. Quellenbericht .....	34
G. Gang der Untersuchung.....	36

## § 2 Hauptteil..... 39

A. <i>England von 1826 bis 1854</i> .....	40
I. Vorbemerkung .....	40
II. Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen.....	41

III. Problemlage.....	46
1. Vorbemerkung und kurze Einführung in die Eisenbahnentwicklung .....	46
2. Problemlage – die Schaffung von Wettbewerb und Verhinderung der Ausnutzung der Monopolstellung.....	48
IV. Juristische Lösung.....	51
1. Regulierungsinstrumente bis zum englischen Railway Clauses Act von 1845 .....	51
a) Vorbemerkung .....	51
b) Einordnung der Besonderheit der Private Railway Acts .....	52
c) Die Idee des Wettbewerbs auf einer Strecke und Verhinderung des Missbrauchs der Marktstellung bis 1845.....	59
aa) Trennung von Netz und Betrieb .....	59
aaa) Erste Indizien anhand eines normativen Vergleiches.....	59
bbb) Ursprung der Regelung.....	62
ccc) Die Diskussion im Parlament und Modifikation der Idee.....	64
bb) Konkurrenz durch andere Gesellschaften durch Erlaubnis der Mitbenutzung gegen Entrichtung des Bahngeldes.....	69
aaa) Umsetzung in den Konzessionen bis 1845 .....	69
bbb) Konzeptioneller Hintergrund der Regelung.....	71
cc) Preisbestimmung und der Versuch von 1844/45.....	75
aaa) Unmittelbare Einwirkung auf den Markt durch Festsetzung von Höchsttarifen .....	75
bbb) Motive zur Einführung der Regelung .....	78
ccc) Gladstone's Vorstoß von 1844/45 und die Verstärkung der Missbrauchskontrolle .....	80
dd) Weitere Entwicklung und Bewertung der Regelungen im Parlament und der Regierung.....	84
d) Die Idee des Wettbewerbs durch konkurrierende Strecken.....	88
2. Fazit.....	89
V. Institutionelle Voraussetzungen der Durchsetzung und Scheitern in der Praxis.....	90
1. Vorbemerkung .....	90
2. Mangelnde institutionelle Zuständigkeit zur Durchsetzung der Regelungen.....	91
a) Keine Zuständigkeit der Exekutive bis 1840 .....	91
b) Erste Vorstöße auf parlamentarischer Ebene zur Schaffung einer Behörde .....	93
c) Die Etablierung einer eigenständigen Behörde ab 1844.....	95
3. Gerichtliche Durchsetzbarkeit der Bestimmungen .....	99

4. Kritik an den Regelungen und weitere Gründe für das Scheitern in der Praxis nach 1845 .....	103
a) Tarife/Bahngeld .....	103
b) Mitbenutzung .....	107
c) Praktische und technische Gründe des Scheiterns der Durchsetzung.....	109
5. Vereinbarkeit des Konzepts und der Instrumente mit der liberalen Wirtschaftspolitik.....	111
VI. Zwischenergebnis .....	116
<i>B. Preußen von 1836 bis 1878 im Vergleich mit England.....</i>	119
I. Vorbemerkung .....	119
II. Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen im Vergleich mit England .....	120
III. Problemlage.....	125
1. Vorbemerkung und Entwicklung der Eisenbahn im Vergleich zu England.....	125
2. Problemlage .....	129
IV. Juristische Lösung.....	130
1. Regulierungsinstrumente im Preußischen Gesetz über Eisenbahnunternehmungen von 3. November 1838 .....	130
a) Vorbemerkung .....	130
b) Entstehung, Ausführung und Zuständigkeiten des Gesetzes ...	131
aa) Konzessionierung und Entstehung des PrEG.....	133
bb) Zuständigkeit im preußischen Staatsaufbau .....	138
c) Die Idee des Wettbewerbs auf einer Strecke und Verhinderung des Missbrauchs der Marktstellung im PrEG ...	141
aa) Vorbemerkung.....	141
bb) Trennung von Netz und Betrieb.....	141
cc) Konkurrenz durch andere Eisenbahngesellschaften durch Gestattung der Mitbenutzung.....	146
aaa) Zwei Alternativen der Mitbenutzung .....	146
bbb) Genese der Bestimmungen und konzeptioneller Hintergrund .....	147
ccc) Erweiterte Mitbenutzung für anschließende Unternehmen .....	151
ddd) Das Prinzip der Konkurrenz auf der Strecke .....	153
dd) Preis- und Tarifbestimmung .....	158
aaa) Tarifkontrolle zwischen Gesellschaft und Leistungsabnehmer .....	158
bbb) Tarifkontrolle zwischen den Gesellschaften.....	163

ccc) Konzeptioneller Hintergrund der Regelungen und die Rolle des VDEV.....	166
d) Konkurrenz neben der Strecke.....	168
e) Rezeption aus England.....	170
2. Fazit.....	173
V. Institutionelle Voraussetzungen der Durchsetzung und Scheitern in der Praxis.....	176
1. Vorbemerkung .....	176
2. Institutionelle Zuständigkeit zur Durchsetzung und entgegenstehende politische Interessen.....	176
a) Zunächst kein staatliches Interesse an der Durchsetzung der Normen.....	176
b) Die Ära August von der Heydts.....	178
c) Die liberale Ära von Graf Itzenplitz .....	183
d) Politische Abkehr vom Wettbewerb und Verstaatlichung.....	186
3. Gerichtliche Durchsetzbarkeit der Regelungen .....	187
4. Kritik an den Regelungen und Scheitern in der Praxis .....	189
a) Trennung Netz und Betrieb.....	189
b) Tarife/Bahngeld .....	190
c) Mitbenutzung .....	194
5. Vereinbarkeit des Konzepts und der Instrumente mit der liberalen Wirtschaftspolitik.....	197
VI. Zwischenergebnis .....	202
VII. Vergleich England / Preußen.....	204
1. Vergleich der Regulierungskonzepte und -instrumente.....	204
2. Vergleich der institutionellen Voraussetzungen zur Durchsetzung der Regelungen und der Gründe des Scheiterns in der Praxis .....	207
 C. USA von 1887 bis 1920.....	210
I. Vorbemerkung .....	210
II. Rahmenbedingungen, Ausgangssituation und Problemlage .....	211
1. Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen.....	211
2. Ausgangssituation und Problemlage auf Bundesebene.....	213
III. Regulierung der Eisenbahn in den USA ab 1887.....	217
1. Entstehungsgeschichte des ICA und der ICC .....	217
2. Vergleichbare Regelungen zu England und Preußen und deren Durchsetzung .....	220
a) Der Interstate Commerce Act von 1887 und die Gesetzesänderungen bis 1920 .....	220
aa) Regelungen zur Preisbestimmung.....	220
bb) Konzeptioneller Hintergrund der Preisbestimmungsregel.....	226

cc) Die simultane Einrichtung der ICC als zuständige Behörde .....	229
dd) Durchsetzung der Regulierungsinstrumente .....	231
ee) Zwischenergebnis.....	234
b) Hepburn Act 1906.....	236
aa) Preisfestsetzungsbefugnis.....	236
bb) Sec. 5 und die Mittel zur Durchsetzung auf exekutiver und judikativer Ebene .....	239
cc) Auswirkungen der neuen Befugnisse auf die praktische Umsetzung.....	243
c) Mann-Elkins Act 1910 .....	246
aa) Erweiterung der Tarifsetzungsbefugnis und deren Durchsetzbarkeit .....	246
bb) Beeinträchtigung der Durchsetzung durch den Bundes-/Einzelstaatenkonflikt .....	247
cc) Der Commerce Court .....	248
d) Transportation Act 1920 und die Weiterentwicklung des Regulierungskonzepts .....	250
e) Fazit.....	254
IV. Vergleich zu England und Preußen – Woher stammt das Konzept? .....	256
1. Vorbemerkung .....	256
2. Keine Entwicklung eines neuen Konzepts .....	257
3. Übernahme eines bestehenden Konzepts .....	259
a) Normativer Vergleich .....	259
b) Quellenvergleich.....	262
4. Zwischenergebnis.....	268
 § 3 Ergebnis und Ausblick auf die gegenwärtige Situation .....	271
A. Ergebnis – Was bedeuten die Ergebnisse für die Erforschung der Geschichte der Regulierung? .....	271
B. Ausblick auf die gegenwärtige Situation.....	277
I. Aktuelle Regulierungsbestimmungen/ -instrumente .....	277
II. Deutschland .....	278
III. Vereinigtes Königreich .....	279
 Quellen- und Literaturverzeichnis .....	281
 Personen- und Sachregister.....	299