

# 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<br>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 Eisenbahntwicklung .....  | 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<br>in der Praxis nach 1845 .....               | 103 |
| a) Tarife/Bahngeld .....  | 103 |
| b) Mitbenutzung .....   | 107 |
| c) Praktische und technische Gründe des Scheiterns der<br>Durchsetzung.....                                     | 109 |
| 5. Vereinbarkeit des Konzepts und der Instrumente mit der<br>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<br>Vergleich mit England .....                          | 120 |
| III. Problemlage.....   | 125 |
| 1. Vorbemerkung und Entwicklung der Eisenbahn im Vergleich<br>zu England.....                                   | 125 |
| 2. Problemlage .....  | 129 |
| IV. Juristische Lösung.....   | 130 |
| 1. Regulierungsinstrumente im Preußischen Gesetz über<br>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<br>Verhinderung des Missbrauchs der Marktstellung im PrEG ... | 141 |
| aa) Vorbemerkung.....   | 141 |
| bb) Trennung von Netz und Betrieb.....  | 141 |
| cc) Konkurrenz durch andere Eisenbahngesellschaften durch<br>Gestattung der Mitbenutzung.....                   | 146 |
| aaa) Zwei Alternativen der Mitbenutzung .....   | 146 |
| bbb) Genese der Bestimmungen und konzeptioneller<br>Hintergrund .....   | 147 |
| ccc) Erweiterte Mitbenutzung für anschließende<br>Unternehmen .....   | 151 |
| ddd) Das Prinzip der Konkurrenz auf der Strecke .....   | 153 |
| dd) Preis- und Tarifbestimmung .....  | 158 |
| aaa) Tarifkontrolle zwischen Gesellschaft und<br>Leistungsabnehmer .....  | 158 |
| bbb) Tarifkontrolle zwischen den Gesellschaften.....  | 163 |

|   |     |
|---|-----|
| ccc) Konzeptioneller Hintergrund der Regelungen<br>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<br>in der Praxis.....   | 176 |
| 1. Vorbemerkung .....   | 176 |
| 2. Institutionelle Zuständigkeit zur Durchsetzung und<br>entgegenstehende politische Interessen.....                                      | 176 |
| a) Zunächst kein staatliches Interesse an der Durchsetzung<br>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<br>liberalen Wirtschaftspolitik.....  | 197 |
| VI. Zwischenergebnis .....  | 202 |
| VII. Vergleich England / Preußen.....   | 204 |
| 1. Vergleich der Regulierungskonzepte und -instrumente.....   | 204 |
| 2. Vergleich der institutionellen Voraussetzungen<br>zur Durchsetzung der Regelungen und der Gründe<br>des Scheiterns in der Praxis ..... | 207 |
| <br>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<br>Durchsetzung .....  | 220 |
| a) Der Interstate Commerce Act von 1887 und die<br>Gesetzesänderungen bis 1920 .....  | 220 |
| aa) Regelungen zur Preisbestimmung.....   | 220 |
| bb) Konzeptioneller Hintergrund der Preisbestimmungsregel.....  | 226 |

|  |     |
|--|-----|
| cc) Die simultane Einrichtung der ICC als zuständige<br>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<br>und judikativer Ebene .....               | 239 |
| cc) Auswirkungen der neuen Befugnisse auf die praktische<br>Umsetzung.....                             | 243 |
| c) Mann-Elkins Act 1910 .....  | 246 |
| aa) Erweiterung der Tarifsetzungsbefugnis und deren<br>Durchsetzbarkeit .....                          | 246 |
| bb) Beeinträchtigung der Durchsetzung durch den<br>Bundes-/Einzelstaatenkonflikt .....                 | 247 |
| cc) Der Commerce Court .....   | 248 |
| d) Transportation Act 1920 und die Weiterentwicklung des<br>Regulierungskonzepts .....                 | 250 |
| e) Fazit.....  | 254 |
| IV. Vergleich zu England und Preußen – Woher stammt das<br>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 |
| <br>§ 3 Ergebnis und Ausblick auf die gegenwärtige Situation .....                                     | 271 |
| A. Ergebnis – Was bedeuten die Ergebnisse für die Erforschung der<br>Geschichte der Regulierung? ..... | 271 |
| B. Ausblick auf die gegenwärtige Situation.....  | 277 |
| I. Aktuelle Regulierungsbestimmungen/ -instrumente .....   | 277 |
| II. Deutschland .....  | 278 |
| III. Vereinigtes Königreich .....  | 279 |
| <br>Quellen- und Literaturverzeichnis .....  | 281 |
| <br>Personen- und Sachregister.....  | 299 |