

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis.....	IX
Abbildungsverzeichnis.....	XI
Abkürzungsverzeichnis	XIII
1. Einführung	1
2. Historische Grundlagen	7
2.1. Die Entwicklung der niederländischen Eisenbahnen bis 1890	7
2.1.1. Die Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappij (HSM).....	7
2.1.2. Die Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS).....	9
2.1.3. Die Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS).....	11
2.1.4. Die Zeit der aufkommenden Konkurrenz.....	13
2.1.5. Die Enquête-Kommission von 1881.....	18
2.2. Die Neuordnung der niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1890 unter Einbeziehung des verordneten Mitbetriebes auf einzelnen Strecken	20
2.2.1. Die vertraglichen Bestimmungen	21
2.2.2. Die Entwicklung der SS und der HSM nach der Neuordnung	28
2.3. Die Diskussion um die neue Betriebsform der niederländischen Eisenbahnen	29
2.3.1. Tarife	30
2.3.2. Betriebskosten.....	32
2.3.3. Erhöhung der Zugfrequenzen	34
2.3.4. Sicherheit.....	34
2.3.5. Finanzielle Interessen des Staates	35
2.3.6. Erhöhung der Zahl der Beamte und des Einflusses der Politik bei Verstaatlichung.....	36

2.4. Die Betriebszusammenlegung im Jahre 1917	37
3. Theoretische Grundlagen	39
3.1. Wohlfahrtsökonomische Grundlagen	39
3.2. Marktversagen	42
3.3. Externe Effekte	45
3.4. Ruinöse Konkurrenz	46
3.5. Das natürliche Monopol	48
3.5.1. Definition	48
3.5.2. Bisherige Untersuchungen zum natürlichen Monopol im Eisenbahnwesen	51
3.5.3. Möglichkeiten staatlicher Regulierungen	56
3.5.4. Theorie der „contestable markets“	58
3.6. Zusammenfassung und Ausblick auf die folgenden Ab- schnitte	62
4. Beförderungstarife	65
4.1. Durchschnittstarife	65
4.1.1. Durchschnittstarife im Personenverkehr	65
4.1.2. Durchschnittstarife im Güterverkehr	68
4.2. Tariffdifferenzierung	69
5. Allgemeine Kostenstrukturen	73
5.1. Kostenfunktionen der Gesellschaften	73
5.1.1. Modell	73
5.1.1.1. Berechnung der Gesamtkosten	74
5.1.1.2. Wahl der Outputvariablen	78
5.1.1.3. Berücksichtigung des technischen Fort- schritts	81
5.1.2. Ergebnisse	85

5.2. Analyse der Ursachen für die „economies of density“	87
5.2.1. Modell	89
5.2.2. Ergebnisse	92
5.3. Getrennte Betrachtung von Personen- und Güterverkehr	95
5.3.1. Modell	95
5.3.2. Ergebnisse	97
5.4. Zwischenergebnis	98
6. Spezielle Analyse der Wettbewerbsstrecken	101
6.1. Auslastung der Züge	101
6.1.1. Auslastung auf den Wettbewerbsstrecken	103
6.1.1.1. Methode	103
6.1.1.2. Ergebnisse	106
6.1.2. Auslastung unter Berücksichtigung von tatsächli- chem und potentielltem Wettbewerb	111
6.1.2.1. Methode	111
6.1.2.2. Ergebnisse	112
6.2. Entwicklung der Verkehrsdichte	115
6.2.1. Methode	116
6.2.2. Ergebnisse	117
6.3. Marktanteile	119
6.3.1. Methode	120
6.3.2. Ergebnisse	122
6.4. Zwischenergebnis	125
7. Qualität und Verkehrssicherheit	127
7.1. Verspätungen auf den Wettbewerbsstrecken	128
7.1.1. Methode	129
7.1.1.1. Berücksichtigung der Schwankungen der Verspätungen zwischen den Jahren	131

7.1.1.2. Berücksichtigung der Unterschiedlichkeit des Verkehrs in den Regionen.....	132
7.1.1.3. Gewichtung der Datensätze.....	133
7.1.2. Ergebnisse.....	133
7.2. Sicherheit.....	138
7.2.1. Analyse der Unfallhäufigkeit.....	139
7.2.1.1. Methode.....	139
7.2.1.2. Ergebnisse.....	140
7.2.2. Analyse des Zustandes der Infrastrukturanlagen.....	144
7.2.2.1. Methode.....	144
7.2.2.2. Ergebnisse.....	144
7.2.3. Analyse des Zustandes des rollenden Materials.....	146
7.2.3.1. Methode.....	146
7.2.3.2. Ergebnisse.....	146
7.3. Zwischenergebnis.....	148
8. Staatliche Gewinnbeteiligung.....	151
8.1. Das Averch-Johnson-Modell.....	152
8.2. Grundlagen der Analyse.....	154
8.3. Methode.....	160
8.4. Ergebnisse.....	163
8.4.1. Der Produktionsfaktor Kapital.....	163
8.4.2. Der Produktionsfaktor Arbeit.....	168
8.4.3. Änderung der Produktionsstruktur.....	170
9. Zusammenfassung.....	173
Literaturverzeichnis.....	179
Anhänge.....	201