

ROMAN MICHALCZYK

Europäische Ursprünge der Regulierung von Wettbewerb

*Rechtsordnung und
Wirtschaftsgeschichte*
1

Mohr Siebeck

Rechtsordnung und Wirtschaftsgeschichte

Herausgegeben von
Albrecht Ritschl, Mathias Schmoeckel,
Frank Schorkopf und Günther Schulz

1



Roman Michalczyk

Europäische Ursprünge der Regulierung von Wettbewerb

Eine rechtshistorische interdisziplinäre Suche
nach einer europäischen Regulierungstradition
am Beispiel der Entwicklung der Eisenbahn
in England, Preußen und den USA

Mohr Siebeck

Roman Michalczyk, geboren 1982; Studium der Rechtswissenschaft in Bonn und Madrid; 2010 Promotion; seit 2009 wissenschaftlicher Mitarbeiter des Verbundprojektes „Gestaltung der Freiheit“ und Rechtsreferendar am Landgericht Bonn.

ISBN 978-3-16-150638-3 / eISBN 978-3-16-160606-9 unveränderte eBook-Ausgabe 2021
ISSN 2191-0014 (Rechtsordnung und Wirtschaftsgeschichte)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2010 Mohr Siebeck Tübingen.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde-Druck in Tübingen auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und gebunden.

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn im Sommersemester 2010 als Dissertation angenommen. Sie entstand im Rahmen des interdisziplinären vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundprojektes „Gestaltung der Freiheit – Regulierung von Wirtschaft zwischen historischer Prägung und Normierung“ (www.regulierungsgeschichte.de).

Mein ganz besonderer Dank gilt meinem Doktorvater Prof. Dr. Mathias Schmoeckel. Er gab nicht nur den entscheidenden Anstoß für die Auseinandersetzung mit dem nachfolgenden Thema, sondern weckte bereits während der Studienzeit mein Interesse für rechts- und wirtschaftshistorische Zusammenhänge. Er stand jederzeit als Ansprechpartner zur Verfügung und half mir dadurch, manche Klippe zu umschiffen. Durch die langjährige Anstellung an seinem Institut und die Aufnahme in das Forschungsprojekt hat er nicht nur die Finanzierung dieser Arbeit, sondern auch Forschungsaufenthalte in England und den USA ermöglicht. Darüber hinaus vermittelte er mir wertvolle Kontakte und Möglichkeiten, die die Fertigstellung dieser Arbeit gefördert haben.

Herzlicher Dank gebührt ebenfalls Herrn Prof. Dr. Matthias Schmidt-Preuß für die Übernahme und rasche Erstattung des Zweitgutachtens, sowie für hilfreiche Kritik und weiterführende Hinweise.

Für überaus konstruktive Kritik im Rahmen des Projektverbundes und die Aufnahme der Arbeit in diese Reihe danke ich zudem Prof. Dr. Albrecht Ritschl, Prof. Dr. Frank Schorkopf und Prof. Dr. Günther Schulz.

Ein besonderer Dank gilt Prof. Dr. Matthias Reimann für die herzliche Betreuung und Unterstützung meiner Forschung an der University of Michigan in Ann Arbor, USA. Ausführliche Diskussionen mit Prof. Bill Novak und Dr. Tim Leunig förderten ebenfalls die Erweiterung meines Blickwinkels und schärften das Problembewusstsein für die Materie. Prof. Dr. Rainer Fremdling gebührt ein ebenso großer Dank für seine Anregungen aus der Sicht jahrelanger Forschung auf dem Gebiet der Eisenbahnökonomie.

Während der Bearbeitungsphase begleiteten mich zudem viele Freunde und Kollegen. Besonders hervorheben möchte ich Dr. Matthias Maetschke, der in der Endphase das Manuskript mühevoll einer kritischen Durchsicht

unterzogen hat und viele wertvolle Hinweise geben konnte. Mira Totseva, Katja Fuder, Cathrin Kronenberg, Meike Kilian, Dr. David von Mayenburg, Dr. Johannes Gsänger, Dr. Boris Gehlen, Johannes Rüberg, Markus Patt, Christian Maurer, Thomas Züll, Niels Krieghoff, Christian-Henner Hentsch danke ich herzlichst für ihre Diskussionsbereitschaft, die eine große Unterstützung bei der Weiterentwicklung einzelner Gedanken darstellte.

Für einen Zuschuss zu den Druckkosten danke ich dem Projektförderer BMBF und dem Projektträger DLR, insbesondere Herrn Dr. Rolf Geserick recht herzlich.

Bei der Deutschen Bahn AG möchte ich mich für die Möglichkeit der Präsentation meiner Arbeit und ihrer Ergebnisse und der damit verbundenen finanziellen Unterstützung der Drucklegung ganz herzlich bedanken.

Besonders hervorzuheben ist die Unterstützung von Tina Reuter und meiner Familie, die mich in allen Hoch- und Tiefphasen dieser Arbeit begleitet haben und jederzeit für mich ansprechbar gewesen sind. Euch gebührt mein größter Dank!

Bonn im September 2010

Roman Michalczyk

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. *England von 1826 bis 1854*..... 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 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

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BLR	Bolton-Leigh Railway Co.
BNetzA	Bundesnetzagentur
BPE	Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft
BT	Board of Trade
c.	Chapter
ch.	Chapter
Co.	Company
Cong.	Congress
FCC	Federal Communications Commission
FTC	Federal Trade Commission
GJR	Great Junction Railway Co.
GStA	Geheimes Staatsarchiv preußischer Kulturbesitz
HT	Hauptteil
ICA	Interstate Commerce Commission
ICC	Interstate Commerce Act
KME	Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft
LBR	London-Birmingham Railway Co.
LGR	London-Greenwich Railway Co.
LME	Leipzig-Magdeburger Eisenbahngesellschaft
LMR	Liverpool-Manchester Railway Co.
LSR	Leeds-Selby Railway Co.
MT	Ministry of Transport
ORR	Office of Rail Regulation
Preuß-GS	Gesetzessammlung für die königlich preußischen Staaten
Q.	Question
Q.B.s	Courts of Queens Bench
Q.B.D.	Courts of Queens Bench Division
RCCA	Railway Clauses Consolidation Act 1845
RCTA	Railway and Canal Traffic Act 1854
REB	Rheinische Eisenbahngesellschaft
Rep.	Report
Rwy	Railway
Ser.	Series
Sp.	Spalte
SRA	Strategic Rail Authority
Stat.	Statute

Sten. Ber.	Stenographische Berichte des Preußischen Abgeordneten-
Preuß. Abgh	hauses
U.S.	United States Supreme Court
VDEV	Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen

§ 1 Einleitung

„The supposition again of a free competition of carriers on the same railway is practically little else than absurd.“¹

A. Regulierung – eine neue Rechtsfrage?

Gleichlaufend zum Prozess der Liberalisierung der vormalig staatlich geführten Netzindustrien (Energie, Telekommunikation, Eisenbahn, Post) seit den 1970er Jahren in Europa rückte die Regulierung in den Mittelpunkt der wissenschaftlichen und politischen Diskussion.² Die damit grundlegend verbundene Idee war und ist, die ehemaligen Staatsmonopolisten zu privatisieren und sie einem durch Regulierung geschaffenen Wettbewerb auf einem privatwirtschaftlichen Markt zuzuführen und den Missbrauch ihrer bestehenden Monopolstellung zu verhindern.³ Ziel der Regulierung sollte ihre eigene Abschaffung durch einen funktionierenden Wettbewerb sein, der ein effizientes Angebot von Diensten zu niedrigen Endkundenpreisen garantieren soll.⁴

Um dieses Ziel zu verwirklichen, wurden auf nationaler Ebene in Europa entsprechende rechtliche Grundlagen und Regulierungsbehörden geschaffen. Parallel hierzu setzte in Europa auch die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Materie Regulierung ein.⁵ Insbesondere auf ökonomischer, juristischer und politikwissenschaftlicher Ebene wurden Theorien entworfen und Grundlagen für ein Regulierungsregime geschaffen. Die weitere Genese führte in Europa zur Herausbildung einer eigenständigen wissenschaftlichen Disziplin, die in Form des Regulierungsrechts beispielsweise als eigenständige Rechtsmaterie im öffentlichen Recht als Regulierungsverwaltungsrecht oder

¹ Lord Denman in R. v. The London and South Western Rwy Co, 1 Q.B. 558 [1842], S. 579.

² Vgl. *Kleinsteuber*, Staatsintervention; Müller/Vogelsang, Regulierung, S. 5.

³ Vgl. *Bullinger*, Regulierung, S. 1355.

⁴ *Danwitz*, Regulierung, S. 978 f.

⁵ Vgl. beispw. die Ergebnisse eines Arbeitskreises zur staatlichen Regulierung des Wissenschaftszentrums in Berlin von 1979 in *Müller/Vogelsang*, Regulierung, S. 5.

Wirtschaftsverwaltungsrecht betitelt wird.⁶ Eine ähnliche Entwicklung ist auch in den anderen Wissenschaften zu beobachten.⁷

In diesem Zusammenhang stellt sich jedoch die Frage, ob diese Materie auch gleichsam eine neue ist, die sich erst mit der dargestellten Entwicklung herausgebildet hat.⁸ Überwiegend ist dabei den verschiedenen wissenschaftlichen Ansätzen gemein, dass sie sich nur mit der jeweils gegenwärtigen Problemstellung auseinandersetzen, um Lösungen für eine praktische Anwendung und Umsetzung zu erarbeiten. Dabei ist eine maßgebliche Prägung durch die US-amerikanische Regulierungsliteratur und -praxis festzustellen, deren Konzepte als Vorgabe und Ausgangspunkt des wissenschaftlichen Diskurses gewählt werden.⁹ Erstmals mit Beginn der Liberalisierung des Telekommunikationssektors in Deutschland 1988 griff man dabei auf die Anleihen des US-amerikanischen Rechts zurück.¹⁰ Auf praktischer Seite richtet sich die Einrichtung der BNetzA (ehemals RegTP) 1998 in Deutschland oder des ORR/SRA 2004/2001 in England nach dem Vorbild der amerikanischen Regulierungsbehörden, wie beispielsweise der ICC, FCC, FTC, etc.¹¹

Auf mögliche eigene europäische Entwicklungsstränge wurde und wird bei der Entwicklung der Regulierungsregime nicht eingegangen.¹² Der oftmals privatwirtschaftliche Betrieb der Netzindustrien vor der staatlichen Übernahme und Monopolisierung Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts, wie beispielsweise auf dem Energie- und Schienensektor, blieb dabei größtenteils unbeachtet.

Unter dieser Prämisse drängt sich die Frage nach dem status-quo vor den 1980er Jahren und eigenen europäischen Entwicklungslinien von Regulierung auf. Der Eisenbahnsektor bietet sich hierbei als besonders gutes Beispiel an. Dieser Sektor wurde sowohl in England als auch in Preußen zu Beginn des 19. Jahrhunderts ausschließlich von privaten Gesellschaften betrieben und unterlag zunächst dem freien Wettbewerb. Es lag somit prima-facie ein Zustand vor, wie er nach der Liberalisierung und Reprivatisierung in Europa wieder erreicht werden soll. Schnell stellte sich jedoch heraus, dass Wettbewerb aufgrund der Eigenschaften eines natürlichen Monopols nicht funktionierte, sondern zu Missbrauch der Marktstellung und Diskriminierung der

⁶ Bullinger, Regulierung, S. 1355; Danwitz, Regulierung, S. 985.

⁷ Vgl. Eberle, Regulierungsbehörden, S. 1 ff. für das Gebiet der Politikwissenschaft.

⁸ So zumindest Masing, Regulierungsverwaltung, D 191, These 3.

⁹ Bullinger, Regulierung, S. 1358; Danwitz, Regulierung, S. 978; Riesen, Eisenbahnregulierung, S. 13 ff.; Schorkorpf, Regulierung, S. 22.

¹⁰ Bullinger, Regulierung, S. 1356.

¹¹ Badlwin/McCruden, Regulation, S. 19 ff.; Bullinger, Regulierung, S. 1356; Eberle, Regulierungsbehörden, S. 7 m.w.N.; Majone weist 2001 noch auf den Vorbildcharakter der US-amerikanischen Entwicklung der ICC und FTIC hin und die Anlehnung daran in Europa, Regulatory Legitimacy, S. 252 ff.

¹² Näher dazu unter Einleitung C. Forschungsstand.

Marktteilnehmer führte.¹³ In diesem Szenario mussten der englische und der preußische Staat daher tätig werden, um einen funktionierenden Markt zu gewährleisten. Diese Reaktion könnte eine mögliche Form von Regulierung gewesen sein, wenn man die zunächst nicht erfolgte Verstaatlichung und eine nicht praktizierbare *laissez-faire*¹⁴ Haltung des Staates ausschließt. Die Entwicklung des Eisenbahnsektors in England und Preußen zu Beginn des 19. Jahrhunderts soll daher zur Ausgangsposition der Untersuchung gemacht werden.

Die vorliegende Arbeit soll zur Klärung der übergeordneten Frage beitragen, ob Europa auf eine eigene Tradition von Regulierung zurückblicken kann oder ob die heutigen, weiterentwickelten Konzepte genuin US-amerikanische sind.¹⁵ In den USA entwickelte sich die Regulierung auf Bundesebene seit den 1880er Jahren ausgehend vom Schienensektor und wurde bis zur Gegenwart weiterentwickelt. Es ist deswegen in diesem Zusammenhang zu erörtern, ob dies eine eigenständige Entwicklung darstellte oder Einflüsse der europäischen Entwicklung zu erkennen sind. Ließen sich diese identifizieren, könnte die Frage nach einer eigenen europäischen Regulierungstradition positiv beantwortet werden.

B. These

Zur Erforschung der aufgeworfenen Frage sollen der Untersuchung folgende Thesen voran gestellt werden, deren einzelne Bestandteile im Folgenden erläutert werden:

1. Mit heutigen Regulierungsbestimmungen vergleichbare normative Instrumente existierten bereits in England und Preußen des 19. Jahrhunderts und fußen auf dem ökonomischen Konzept der Schaffung eines funktionsfähigen Wettbewerbs und der Verhinderung des Missbrauchs von Marktmacht im Rahmen eines natürlichen Monopols, so dass in beiden Staaten eine Idee der Regulierung zu identifizieren ist und eine europäische Regulierungstradition besteht.

¹³ Zum Begriff des natürlichen Monopols, → § 1 A.II.2.a) These.

¹⁴ Abgeleitet vom frz. „*Laissez faire et laissez passer*“ stellt hier eine Bezeichnung für den Wirtschaftsliberalismus dar, welcher sich auf das Prinzip des freien Handels gründet; zurückverfolgt bis zum April 1751 in einer französischen Zeitschrift, wo diese Phrase erstmals verwendet wurde, *Kittrell*, *Laissez-Faire*, S. 610; näher dazu *Oncken*, *Laissez Faire*, S. 1 ff.; *Taylor*, *State Intervention*, S. 11 ff.

¹⁵ Der Problemaufriss erfolgt an dieser Stelle nur holzschnittartig und soll nicht vermitteln, dass US-amerikanische Regulierungskonzepte unisono übernommen wurden. Eine Anpassung an die europäischen Vorgaben hat selbstverständlich stattgefunden, so dass mittlerweile von einer eigenständigen Entwicklung gesprochen werden kann.

2. Eine Durchsetzung der Instrumente erfolgte jedoch weder in Preußen noch in England, sondern erst in den USA ab 1887 nach einer teilweisen Übernahme des Konzepts.

Grundlage der folgenden Arbeit ist die Untersuchung von möglichen Regulierungsinstrumenten, deren Durchsetzung und sich dahinter verbergenden Konzepten im Rahmen des von der klassischen Ökonomie als natürlichem Monopol eingestuftem Eisenbahnsektors im 19. Jahrhundert in England, Preußen und den USA.¹⁶ Dabei soll, wie in den Thesen bereits angedeutet, nicht nur eine Erforschung eines Regulierungskonzepts, sondern auch dessen praktische Durchsetzung untersucht werden, um ein vollständiges Bild zu gewinnen. Zunächst bedarf es dazu einer Erläuterung der Begriffe des natürlichen Monopols und der Regulierung, um diese modernen, analytischen Begriffe im Rahmen einer historischen Untersuchung verwenden zu können.¹⁷

C. Erläuterung zu Begriffen

I. Vorbemerkung zur Verwendung analytischer Begriffe

Eine Verwendung der analytischen Begriffe des natürlichen Monopols und der Regulierung im Rahmen einer historischen Untersuchung ist Voraussetzung, um einen Einstieg in den Untersuchungsgegenstand und dessen Darstellung zu ermöglichen.¹⁸ Eine unmittelbare Anwendung der Begriffe unter Zugrundelegung des heutigen Begriffsverständnisses kann jedoch nicht erfolgen.¹⁹ Die Begriffe werden zu Beginn des 19. Jahrhunderts in den Quellen teilweise verwendet, sind jedoch inhaltlich nicht näher spezifiziert. Aus diesem Grund scheidet auch eine Begriffsgeschichte als methodisches Mittel zur Erforschung von Regulierungskonzepten aus.²⁰

Die Verwendung und inhaltliche Bestimmung der beiden Begriffe soll vielmehr dazu dienen, Merkmale festzulegen, die eine präzise Eingrenzung

¹⁶ Noch bis in die 1980er Jahre wurden die Netzindustrien generell als natürliche Monopole angesehen. In den Bereichen Energie und Telekommunikation hat sich diese Sichtweise allerdings seitdem schrittweise verändert, *Böske*, Ökonomie, S. 14.

¹⁷ Zum Problem der Anwendbarkeit von analytischen Begriffen auf die historische Untersuchung vgl. *Willoweit*, Verfassungsgeschichte, S. 2 ff.

¹⁸ Vgl. *Koselleck*, Begriffsgeschichten, S. 368.

¹⁹ *Willoweit* beschreibt dieses Problem vor dem Hintergrund der Verwendung des Begriffs „Verfassung“ und der historischen Analyse, Verfassungsgeschichte, S. 2 ff.; s.a. *Koselleck*, Begriffsgeschichten, S. 365 ff.; Die Notwendigkeit der inhaltlichen Bestimmung solcher analytischen Begriffe im Rahmen der Geschichtsforschung belegt das achtbändige Lexikon von *Werner Conze/ Otto Brunner/ Reinhart Koselleck*, Geschichtliche Grundbegriffe, Stuttgart 1972–1997.

²⁰ Zur Begriffsgeschichte s. *Jordan*, Methoden, S. 123 ff.; *Koselleck*, Begriffsgeschichten; ders., Semantik; Zur Begriffsgeschichte der Regulierung s. *Schmoeckel*, Regulierung.

und Spezifizierung des Untersuchungsgegenstandes und der Thesen erlauben. Die Analyse und die Herausarbeitung von Einzelaspekten soll mit Hilfe dieser Begriffe zu einem Gesamtergebnis zusammengeführt werden.²¹ Die Bestimmung des Begriffs des natürlichen Monopols schafft einen Ausgangspunkt für die Untersuchung. Die Präzisierung des Regulierungsbegriffs dient zur Erarbeitung eines Prüfschemas, das zum Maßstab der Untersuchung der Normen wird und die Identifizierung eines Konzepts ermöglicht.²²

II. „Natürliches Monopol“

Zunächst soll beleuchtet werden, welche besonderen Voraussetzungen das Sachproblem des natürlichen Monopols im Rahmen des Eisenbahnsektors für die nachfolgende Untersuchung bildet. Der Begriff leitet zum einen in die Problemstellung ein und stellt gleichzeitig das tertium comparationis zwischen England, Preußen und den USA dar. Problematisch ist, dass dieser Begriff erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts von der aufkommenden Nationalökonomie als terminus technicus verwendet wurde.²³ Eine technische Verwendung des Begriffs kann somit für die Zeit davor strenggenommen nicht erfolgen. Andererseits lässt sich ein Problembewusstsein der später als natürliches Monopol bezeichneten Marktsituation schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts auffinden. Sofern dieses Deckungsgleich mit dem heutigen Verständnis ist, lässt sich auch der erst später spezifisch verwendete Begriff für die vorliegende Untersuchung verwenden. Dies soll in zwei Schritten nachgewiesen werden.

In einem ersten Schritt wird dazu das ökonomische Konzept des natürlichen Monopols nach gegenwärtigem Verständnis am Beispiel der Eisenbahn näher bestimmt. Im zweiten Schritt wird demonstriert, dass das mit diesem Begriff beschriebene ökonomische Sachproblem bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts erkannt wurde.

Der Begriff setzt sich aus den Elementen „Monopol“ und dessen Charakterisierung als „natürlich“ zusammen. Als Monopol wird eine Marktsituation bezeichnet, in der für ein ökonomisches Gut nur ein Anbieter oder ein Nach-

²¹ Schulze beschreibt dies als Bildung eines Idealtypus, „*der eine Vermittlungsfunktion zwischen der Analyse des Einzelnen und der generalisierenden Erkenntnis darstellt.*“, *Schulze, Neuere Geschichte*, S. 233.

²² Vgl. dazu *Koselleck, Begriffsgeschichten*, S. 368.

²³ Der Ursprung des Begriffes wird auf den Nationalökonom John Stuart Mill (1806–1873) zurückgeführt, der 1848 erstmals begründen konnte, dass ein Monopol nicht nur durch rechtliche Umstände, sondern auch durch natürliche Gegebenheiten eines Marktes entstehen kann, vgl. *Mill, Principles*, I, ch. XIV, §§ 13 f. Als ökonomischer terminus technicus wird der Begriff jedoch erst seit 1880 verwendet, *Windisch, Privatisierung*, S. 38 ff.

frager existiert.²⁴ Ein solches Monopol kann durch diverse Marktsituationen hervorgerufen werden. Im Fall der Eisenbahn kann es beispielsweise dadurch entstehen, dass eine Eisenbahngesellschaft einen Streckenabschnitt exklusiv bedient, weil es keine weiteren Interessenten gibt oder der Staat der Gesellschaft ein Ausschließlichkeitsrecht verliehen hat. Diese Form eines allgemeinen Monopols bildet aber noch kein Alleinstellungsmerkmal, welches den Markt der Eisenbahn hinreichend von anderen Märkten abgrenzen würde. Die genannten Beispiele sind von der Marktsituation oder der staatlichen Politik abhängig, variable Faktoren, die nicht zwingend vorliegen müssen.

Erst die technische Besonderheit der Netzgebundenheit der Eisenbahn sorgt dafür, dass das Monopol als ein natürliches charakterisiert wird. Diese Charakterisierung resultiert aus einer Besonderheit der Eisenbahn selbst, die auf dem Markt als statischer Faktor immer unabhängig vom Verhalten des Staates oder der Marktteilnehmer vorliegt. Ein natürliches Monopol liegt vor, wenn die Versorgung der gesamten Marktnachfrage am kostengünstigsten durch einen einzigen Anbieter erfolgt. Begründet wird dies durch die sogenannten *versunkenen Kosten* (sunk costs), die beim Bau der Eisenbahn entstehen. Diese fallen an, gleichgültig ob die Bahn später den Betrieb aufnimmt oder nicht, beziehungsweise jemals Gewinn erwirtschaftet oder nicht.²⁵ Aus ökonomischer Sicht ist es daher überflüssig, diese Investitionen zweimal zu tätigen und den gesamten Verkehr durch zwei Anbieter teilen zu müssen, da die Nachfrage sich nicht mit dem Bau einer weiteren Strecke verdoppelt, sondern gleichbleibt. Es muss so das doppelte Kapital aufgewendet werden, um das gleiche Transportvolumen zu bewältigen. War und ist es daher ökonomisch nicht sinnvoll, eine zweite Trasse zu bauen, muss zumindest ein Wettbewerb auf der Strecke bestehen, um den volkswirtschaftlich erwünschten Wettbewerb auf der Angebotsseite zu gewährleisten oder den Missbrauch der Stellung durch den Monopolisten zu verhindern.²⁶ Die Folge des Fehlens mehrerer Anbieter ist ansonsten, dass der Monopolanbieter durch Verknappung des Angebots bei gleichzeitiger Verringerung seiner Kosten den Preis erhöhen und so seine Monopolrente auf Kosten der Leistungsabnehmer steigern kann.²⁷

²⁴ Zurückgeführt wird der Begriff auf Aristoteles, der ihn erstmals verwendete und diese Form der Marktsituation beschrieb, s. *Aristoteles*, Politik, I, 11 in: Joseph A. Schumpeter, (Elizabeth B. Schumpeter, Hg.), Geschichte der ökonomischen Analyse. Erster Teilband, Göttingen 1965. S. 101.

²⁵ *Berringer*, Regulierung, S. 30; *Ernert*, Zugangsregulierung, S. 12 f.; *Foster*, Privatisierung, S. 17 ff.; *Hedderich*, Desintegration, S. 21–42; *Müller/Vogelsang*, Regulierung, S. 36; *Windisch*, Privatisierung, S. 41; *Dietrich*, Wettbewerb, S. 82; *Posner*, Natural Monopoly, S. 1; *Starkie*, British Rail, S. 225.

²⁶ Sehr anschaulich bereits 1886 *Ulrich*, Eisenbahntarifwesen, S. 12 f.; Ein entsprechendes Rechenbeispiel dazu liefert auch *Lehr*, Eisenbahntarifwesen, S. 42.

²⁷ *Eisner*, Regulatory Policy, S. 5.

Das natürliche Monopol beschreibt somit eine Marktsituation die durch die Eigenschaft des Marktes selbst hervorgerufen wird und nicht veränderbar ist und sich deshalb in allen drei Staaten als Vergleichspunkt anbietet. Diese Situation bringt den Staat in ein Dilemma, wie es beispielweise der Jurist und Ökonom Ben Depoorter für die Gegenwart beschreibt:

„The concept of natural monopoly presents a challenging public policy dilemma. On the one hand a natural monopoly implies that efficiency in production would be better served if a single firm supplies the entire market. On the other hand, in the absence of any competition the monopoly holder will be tempted to exploit his natural monopoly power in order to maximize its profits.“²⁸

Depoorter verdeutlicht die beiden Pole, zwischen denen der Staat einen Ausgleich schaffen muss, um einerseits nicht das Wachstum des Marktes zu unterdrücken und andererseits die Forderung von überhöhten Monopolpreisen zu verhindern. Folgende historischen Beispiele sollen verdeutlichen, dass das von Depoorter beschriebene Dilemma und die mit dem Begriff des natürlichen Monopols beschriebene ökonomische Problemlage bereits zu Beginn der Eisenbahntwicklung in England und Preußen erkannt wurde.

Eine Monopolstellung erhielten die Eisenbahngesellschaften in England und Preußen durch die staatliche Konzessionierung, die zunächst den exklusiven Bau und Betrieb der Strecke garantierte. Wie gezeigt, stellt dies aber einen variablen Einfluss auf den Markt dar, der nicht zwingend ein staatliches Eingreifen erforderlich macht. Die Besonderheit und die Folgen der Eigenschaft als natürliches Monopol wurde in beiden Staaten jedoch ebenfalls identifiziert.

Die englischen und preußischen Eisenbahngesellschaften hatten sich seit 1826 stark entwickelt und schnell war den Mitgliedern der Parlamente bzw. Regierungen klar geworden, dass ihnen aufgrund des einheitlichen Betriebes von Netz und Beförderung durch die jeweilige Bahngesellschaft ein Beförderungsmonopol erwachsen war.²⁹ Ein Wettbewerb auf der Strecke wurde 1844 ebenfalls aus Gründen der Sicherheit für nicht praktikabel gehalten und eine Monopolstellung daher für unausweichlich angesehen.

Auf die Besonderheiten des natürlichen Monopols geht Charles Alexander Saunders (1794–1867)³⁰, Geschäftsführer der Great Western Railway Company, vor einem Untersuchungsausschuss im Parlament 1844 gezielt ein:

²⁸ Depoorter, Regulation, S. 498.

²⁹ Third Report from the Select Committee on Railway Communication, 14. Mai 1840, S. 4; Auch der spätere Premierminister Robert Peel Jr. (1788–1850) erkannte dies bereits 1840 vor dem Unterhaus: „No one was more adverse to any general interference with the employment of capital than he was; but it was impossible to deny that the railways were a practical monopoly.“ Hansard 3rd ser., Vol. 55 (1840), Sp. 909.

³⁰ * 1797, † 19. September 1864 in London, war seit 1833 bis zu seinem Tode Geschäftsführer der Great Western Railway Company.

„... you will not do any real and essential service by requiring a second application of an enormous sum of money to make a second line in competition with it; ...the result will be that you will have expended twice the capital, instead of the single capital, and the two parties at last must come to terms, and then must draw from the public as a remunerations for the capital that has been so expended a larger sum than would have been required for the smaller expenditure.“³¹

Auch wenn Saunders vermutlich die Interessen seiner Gesellschaft vertritt, beschreibt er sehr treffend, warum eine zweite Streckenführung ökonomisch gerade keinen Sinn macht. Der Aufwand des doppelten Kapitals für die Bedienung der gleichen Transportmenge führte seiner Ansicht und Erfahrung nach nur zu Absprachen und einer Refinanzierung der Kosten über den Beförderungspreis. Diese Vorstellung beschreibt das Sachproblem sehr präzise und impliziert das Verständnis eines natürlichen Monopols bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts, wenn auch der *terminus technicus* noch nicht verwendet wird.

Welche Probleme aus dieser Monopolstellung resultieren konnten, zeigt ein Fall, der 1842 vor dem höchsten englischen Gericht, dem Courts of Queens Bench, verhandelt wurde.³² Der vorsitzende Richter stellt in seiner Urteilsbegründung die Frage, welche Möglichkeit der Staat habe, durch staatlichen Eingriff in den Markt Wettbewerb unter den verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu schaffen und den Missbrauch der natürlichen Monopolstellung zu verhindern. In diesem Fall hatte das Gericht darüber zu entscheiden, ob die London & South Western Railway Company³³ gegen die ihr in ihrer Konzession³⁴ vorgeschriebenen Auflagen zur Zulassung anderer Eisenbahnerunternehmen auf der eigenen Strecke verstieß. Es war Aufgabe des Gerichts zu erörtern, ob gegen die durch das Parlament verordnete Öffnungsklausel zur Schaffung von Wettbewerb durch das Unternehmen verstoßen wurde. Es wurde hier erstmals gerichtlich erörtert, ob sich die Vorgaben des Parlaments auch in der Praxis umsetzen ließen. Ein Verständnis für die Besonderheiten und Problemstellung des natürlichen Monopols ist in England daher bereits zu Beginn des Eisenbahnzeitalters zu erkennen.

Auch in Preußen waren sich die Mitglieder des Staatsministeriums 1837 bereits bewusst, dass die Eisenbahngesellschaften durch die Konzessionierung ein Monopol erhielten.³⁵ Der rheinische Unternehmer und zu diesem Zeit-

³¹ Fifth Report from the Select Committee on Railways, 24 Mai 1844, Q. 4159.

³² Näheres zur britischen Gerichtsverfassung in *Bernstorff*, Einführung, S. 20 ff.; Manchester, Legal History, S. 84 ff.

³³ 1 Q.B. 558, R. v. London & South Western Railway Company [1842].

³⁴ Vgl. sec. 172, 4 & 5 W 4. c. 88 (London & South Western Railway Act, 1834).

³⁵ GStA Rep. 89 (2.2.1), Nr. 29592, Bl. 72 ff.; dies wird allerdings hier noch als Privilegium bezeichnet.

punkt preußischer Finanzminister David Hansemann (1790–1864)³⁶ sah die davon ausgehende Gefahr in seiner Denkschrift von 1848 *„die Erwerbung und den Bau von Eisenbahnen betreffend“*, welche er parallel zu einem Gesetzesentwurf *„über die Erwerbung der von Aktiengesellschaften gebauten oder noch im Bau begriffenen Eisenbahnen, und die Beschaffung der dazu, sowie zur Herstellung einiger anderer Eisenbahnen, namentlich der Ostbahn, erforderlichen Geldmittel“* den Abgeordneten gegenüber veröffentlichte, um sie von seinem Staatsbahnprojekt zu überzeugen.³⁷ Der Nationalökonom Otto Michaelis (1826–1890)³⁸ konstatierte 1857 ebenfalls, dass *„diese Konkurrenz, welche dem natürlichen Monopol ein Ende macht, ... sich viel langsamer oder auch gar nicht“* finden wird.³⁹ Er sah allerdings die freie Konkurrenz als einziges Heilmittel und forderte eine völlige Abstinenz des Staates.⁴⁰

Die tatsächliche Auswirkung dieses Problems lässt sich an einem Vorgang aus dem Jahre 1852 beschreiben, der den damaligen preußischen Handelsminister August von der Heydt (1801–1874)⁴¹ beschäftigte. Um den Preis für Kohle aus preußischen Revieren zur englischen Kohle konkurrenzfähig zu machen, führte von der Heydt 1849 den Transport von Kohle per Eisenbahn zum sogenannten Einpfennigtarif ein, um so die Transportkosten möglichst gering zu halten.⁴² Der mangelnde Wettbewerb auf den preußischen Strecken hatte zu einer ineffizienten Entwicklung des Kohlentransport und überhöhten Preisen geführt. Die Niederschlesisch-Märkische und die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft merkten allerdings schnell, dass sich ein Transport zu solchen Konditionen für sie nicht lohnenswert erbringen ließ und verweigerten in der Folge die Berechnung des billigen Tarifes. Hier zeigte sich deutlich die Folge mangelnden Wettbewerbs im preußischen Eisenbahnsystem. Allerdings übernahm der preußische Staat kurze Zeit später den Betrieb und die Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und konnte so ungehindert den Tarif wieder einführen. Lediglich die Oberschlesische Eisenbahn blieb stur. Von der Heydt wusste sich in dieser Situation nicht anders zu helfen, als § 27 des PrEG zu bemühen, welcher drei Jahre nach Eröffnung der Bahn auch anderen Transportunternehmern die Nutzung der Strecke gegen Entrichtung eines staatlich festzulegenden Bahngeldes erlaubte.⁴³ Mit dieser

³⁶ * 12. Juli 1790 in Finkenwerder bei Hamburg; † 4. August 1864 in Schlangenbad, war Kaufmann, Bankier und zwischen 1848/49 preußischer Finanzminister.

³⁷ Zitiert nach Klee, Eisenbahngeschichte, S. 115. S.a. Bracht, Eisenbahnen, S.99.

³⁸ * 12. September 1826 in Lübecke; † 8. Dezember 1890 in Berlin, war Politiker, Journalist und Nationalökonom.

³⁹ Michaelis, Schriften, I, S. 29.

⁴⁰ A.a.O., S. 29.

⁴¹ * 15. Februar 1801 in Elberfeld; † 13. Juni 1874 in Berlin, war Bankier und preußischer Handels- und Finanzminister.

⁴² Klee, Eisenbahngeschichte, S. 125 ff.

⁴³ Preuß-GS, 1838, S. 505.

Vorschrift drohte von der Heydt durch zwei Erlasse vom 15. und 29. August 1851 der Oberschlesischen Bahn, dass er der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die Benutzung der Schienenstrecken der Oberschlesischen Bahn gemäß § 27 PrEG gestatten werde, wenn diese nicht den geforderten Tarif verlange.⁴⁴

Entstammt die technische Verwendung des Begriffes des natürlichen Monopols einer späteren wissenschaftlichen Entwicklung, lässt sich jedoch in der Entstehungsphase der Eisenbahnen eine Beschäftigung mit diesem Sachproblem erkennen. Die Eigenschaft des natürlichen Monopols ist daher das nötige Alleinstellungsmerkmal, welches die Eisenbahn und die Netzsektoren im Allgemeinen von den übrigen Wirtschaftssektoren abgrenzt und eine gesonderte Untersuchung ermöglicht. Konnte der Wettbewerb den Markt nicht stimulieren und war ein staatlicher Betrieb nicht gewollt, mussten die Staaten eine Alternative finden, damit sich das natürliche Monopol nicht negativ auf den Markt und die wirtschaftliche Entwicklung auswirkte.

Es folgt somit eine Untersuchung der Lösung des Monopolproblems anhand der rechtshistorischen Quellenlage zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiet der Eisenbahn in den bezeichneten Staaten.

III. Regulierungsbegriff und Regulierungstheorien

Zur Annäherung an die Untersuchung der These ist eine Auseinandersetzung mit dem Regulierungsbegriff und dessen inhaltlicher Ausgestaltung unerlässlich. Die Untersuchung wird dadurch inhaltlich eingegrenzt und zu hinreichend erforschten Gebieten abgegrenzt. Die Problematik einer Verwendung des Begriffes im historischen Kontext wird noch durch dessen Unschärfe und allgemeine Verwendung erschwert. Eine Herleitung des Begriffes oder eine umfangreiche Untersuchung seines Ursprungs kann und soll aber von dieser Arbeit nicht geleistet werden.⁴⁵ Es erfolgt lediglich eine analytische Verwendung des Begriffes zur Präzisierung der Darstellung.

Der Begriff der Regulierung wird in der Wissenschaft und Praxis weder einheitlich verwendet noch definiert.⁴⁶ Vor allem im anglo-amerikanischen Sprachraum wird der Begriff *regulation* nicht fachspezifisch, sondern oftmals allgemein im Sinne von „Regelung“ oder „regeln“ verwendet.⁴⁷ In den Natur- und Sozialwissenschaften wird der Begriff sehr allgemein und unspezifisch als kontrollierte Einwirkung auf gegebene Ordnungen oder Vorgänge ver-

⁴⁴ Martini, Einpfennigtarif 1890, S. 539.

⁴⁵ Vgl. zum Regulierungsbegriff *Kleinsteuber*; Staatsintervention, S. 183 ff.; *Schmoeckel*, Regulierung, Rn. 1 ff.

⁴⁶ Vgl. a. *Danwitz*, Regulierung, S. 977.

⁴⁷ *Schmoeckel*, Regulierung, Rn. 7, zeigt dies sowohl für den englischen als auch deutschen Sprachraum.

Personen- und Sachregister

- Abgeordnetenhaus, preußisches 122 f.
145, 155, 182, 184
- Act
- Hepburn 223, 236 ff., 246, 252
 - Interstate Commerce 20, 211, 217 ff., 220 ff., 251, 254
 - Mann-Elkins 246 ff., 252
 - Private 34, 53 ff., 109
 - Railway and Canal Traffic 1854 83 ff., 260 ff.
 - Railway Clauses Consolidation 1845 51 ff., 60 ff., 68 ff., 74, 83, 101, 110, 260 ff.
 - Railway Regulation 1840 94
 - Railway Regulation 1842 95
 - Railway Regulation 1844 78, 80, 83, 261
 - Public 34, 47, 54–58, 74, 81, 126, 132, 275
 - Transportation 250 ff.
- Adams, Charles F. Jr. 215, 267
- ADHGB 189
- AEG 19, 287 f.
- Alleinbenutzungsklausel 153, 192
- Alvensleben, Albrecht von 135, 139,
149 f., 165, 202, 272
- Auflagen 8, 50, 105
- Bahngeld 9, 19, 35, 51, 69 ff., 101,
103 ff., 132, 142, 146 ff. 153 ff.,
160 ff., 168, 171, 174 f., 177, 179,
187 f., 190 ff., 195 ff., 199, 206 f. 279
- Bedingungen, allgemeine 136
- Beförderungstarife, s. Tarif
- Begriff, analytischer 12, 26, 41 ff.
- Begriffsgeschichte 4
- Bentham, Jeremy 42, 113
- Bill 47, 53 ff.
- Board of Trade 30, 35, 44, 50, 58, 73 f.,
81 f., 84, 88, 90 ff., 99, 208, 223, 274
- Bodelschwingh, Carl von 139, 182
- British Rail 48, 279
- Bundesnetzagentur, BNetzA 2, 279
- Camphausen, Ludolf 143 f., 149, 154,
165 f., 171
- Chaussee, s. Mautstraße
- Circuit Court 232, 249
- Cohn, Gustav 200
- Common Carrier 227
- Common Law 77 f., 213, 220 f., 259 f.
- Court of Queen's Bench 51
- Daseinsvorsorge, s. Wohl, öffentliches
- Diskriminierung von Wettbewerbern 119
- Durchsetzung
- der Normen/ Regulierungsbestimmungen 25 f., 31, 36, 44, 81 ff., 90 ff., 109 ff., 176 ff., 207 ff., 220 ff., 231 ff., 239 ff., 247 ff.
 - gerichtliche 99 ff.
- Einpfennigtarif 9, 180 f.
- Eisenbahn
- abgabe 132, 167, 180
 - Gesellschaft, anschließende 146
 - kommisariat 179, 195 f.
 - konzession 44, 47 f., 59, 77, 93, 102, 118, 133, 136, 265
 - lobby 29, 209
 - rat 187
- Eisenbahngesellschaft
- Berlin-Postdamer- 126, 135, 164
 - Bolton-Leigh 59 f.
 - Great Junction 60, 66 ff. 75, 99, 107
 - Great Western 7, 48, 49, 52, 233
 - Köln-Mindener- 127, 162, 195 f.
 - Leeds-Selby 59, 108
 - Leipzig-Magdeburger 135 f., 149 f., 164 f.

- Liverpool-Manchester 60, 65, 67, 75, 155, 161
- London & Birmingham 52, 59 f., 65 f., 69, 74 f., 77, 89
- London-Greenwich 60
- London & South Western 100
- Niederschlesisch-Märkische 9 f., 125, 181
- Northern & Eastern 96
- Oberschlesische- 9 f., 128, 162, 181
- Rheinische 128, 133, 154, 158, 171 f., 177, 196
- Essential Facilities 278
- Equality Clause 83, 260

- Fair Return, s. Rendite
- Fusion 45, 47, 75, 81 f., 107 ff., 263, 273

- Gebühren 60, 63 ff., 77, 80, 100, 104 f.
- Genehmigungsvorbehalt bzgl. der Tarife 147, 160, 166, 174, 190, 206
- Gerichtsverfahren 211, 225, 241
- Gesellschaft, regulierte 17
- Gewaltenteilung, Verstoß gegen die 237 f.
- Gladstone, William Ewart 30, 50, 80 ff., 87, 104, 110, 116, 204, 206, 267, 272

- Hadley, Arthur T. 118, 259, 264
- Handelsamt, preußisches 124, 139 f., 176 f., 192, 207, 230, 275
- Handelsministerium, preußisches 126, 138–147, 173, 179–202, 207, 242
- Hansemann, David 9, 141, 161 ff., 166, 169, 172, 177 f., 190, 193, 195, 203, 208
- Harkort, Friedrich 170
- Hepburn Act, s. Act
- Heydt, August von der 9 f., 140, 178–183, 188, 195, 198, 208
- Hudson, George 82

- Ideengeschichte 25
- ICA, s. Interstate Commerce Act
- ICC, s. Interstate Commerce Commission
- Industrialisierung, s. Industrielle Revolution
- Industrielle Revolution 15, 31, 40 f., 121, 125, 194, 197, 203 f.,
- Institutionengeschichte 26
- Interstate Commerce Act, s. Act
- Interstate Commerce Commission 220–256
- invisible hand 42
- Itzenplitz, Heinrich Graf von 183–186

- just and reasonable 221, 223, 225, 244, 252, 259, 265

- Kanal, s. Kanalwesen
- Kanalwesen 43 ff., 59, 61 ff., 70, 111, 117, 121 f., 129, 154, 189, 202, 204 f., 262, 271 f.
- Kompetenz
 - Durchsetzungs- 118
 - exekutive 238
 - Gesetzgebungs-, der Bundes- und Einzelstaaten 131, 247 ff.
 - Kongress USA 212, 215 f., 220, 225 f., 229 ff., 234, 236 ff., 240 f., 248, 250, 259 ff., 268, 276
- Konkurrenz
 - neben der Strecke 88 ff., 170 ff.
 - Prinzip der 153–158
 - ruinöse 218, 227, 255, 257, 275
- Konkurrenzstrecke, s. Konkurrenz
- Kontrolle, staatliche 48, 81 f., 116, 158, 163, 193, 253, 266
- Konzessionierung, s. Konzessionierungsverfahren
- Konzessionierungsverfahren 52–59, 133–138, 109
- Kooperation, kollusive, s. Zusammenarbeit

- Labouchère, Henry de 86, 92
- laissez-faire, s. Liberalismus
- Lasker, Eduard 184 f.
- legal transfer, s. Rechtstransfer
- legal transplant, s. Rechtstransfer
- Liberalismus 3, 42, 45 f., 81, 111–117, 198, 201, 211, 267

- Mann-Elkins-Act, s. Act
- Marktmacht 3, 45, 78 f., 81, 84, 87, 117, 173, 179, 208, 216, 226 f., 244 f., 247, 253, 257 f., 261, 268, 272 f., 275 f., 277
- Marktmachtmissbrauch, s. Marktmacht
- Mautstraßen 121 f., 129, 131 f., 134, 138 f., 148 f., 163, 173, 194, 202 f.

- Maybach, Albert von 140
 McCulloch, John Ramsay 82, 114
 Merkantilismus 21, 40 f., 112, 121
 Mevissen, Gustav von 172
 Michaelis, Otto 122, 145, 156, 182, 185, 194, 198
 Mill, John Stuart 43, 113 ff.
 Missbrauch der Marktmacht s. Markt-
 machtmisbrauch
 Mitbenutzung der Strecke 69–75, 107 ff.,
 146–157, 194–197, 216
 Monarchie
 – konstitutionelle 178
 – parlamentarische 123
 Monopol,
 – Gebiets- 48, 50
 – natürliches 5 ff. 15, 49, 64, 89, 133,
 203, 215, 262
 – Strecken- 99, 145
 – preise 7, 68, 89, 175, 213 f.
 Monopolstellung 48–61
 monopoly, s. Monopol
 Morrison, James 71, 78, 82 f., 110, 116,
 152, 195, 204, 262, 272

 Nagler, Friedrich von 132, 137, 153, 197
 Nationalökonomie 5, 155, 184
 Netzbetreiber 65, 69, 75 ff., 142, 148,
 157, 160 f., 166, 189, 274
 Netzgesellschaft, s. Netzbetreiber
 Network Rail 279

 Office of the Rail Regulator, ORR 2, 279
 Oligopol 214
 Ostbahn 9, 126, 129

 Peel, Robert 82, 87, 92, 113, 272
 Pooling Agreements, s. Preisabsprachen
 Preis
 – absprachen 105 f., 108, 214, 219, 230
 – bestimmung 75–88, 103–107, 158–176,
 190–194
 Private Act s. Act
 Private Bill Legislation, s. Konzessionie-
 rungsverfahren
 Public Act, s. Act

 Quellenvergleich England, Preußen USA
 262–268

 Railroads, s. Eisenbahn
 Railtrack, s. Network Rail
 Railway Act
 – Bolton-Leigh- 59 f.
 – Great-Junction- 60
 – Greenwich- 60
 – Leeds-Selby- 59
 – Liverpool-Manchester- 60
 – London & Birmingham- 51, 74
 Railway Company, s. Eisenbahngesell-
 schaft
 Railway Department 44, 58, 73, 81, 84,
 94–98, 103, 107, 124, 208, 259, 276
 Railway Mania 88
 rate of return, s. Rendite
 reasonable, s. just and reasonable
 Rechtsschutz 106, 276
 Rechtstransfer 24, 27 f., 120, 203, 217,
 255 f., 268, 275
 Reform, Stein-Hardenbergsche 120, 122
 Regulated Industries 20
 regulation, s. Regulierung
 Regulierung
 – Entgelt-, s. Preisbestimmung
 – Preis-, s. Preisbestimmung
 – Zugangs-, s. Mitbenutzung
 Regulierungs-
 – begriff 10–15
 – behörde, unabhängige 98, 238, 243,
 258, 279
 – konzept 4, 13, 111, 115, 117, 157, 166,
 204–207, 250–254, 265, 268
 – theorien 10–15
 – tradition 3, 173, 175, 203, 271, 277
 Regulierungsverwaltungsrecht 1
 Rendite 76, 80, 102, 155, 159, 166, 190,
 204, 206, 212, 221, 246 f., 251
 Richtlinie 278 f.
 Rother, Christian 126, 131 f., 134 f., 139,
 149 f., 164, 176, 202, 272
 Royal Commission on Railways, s. Unter-
 suchungsausschuss

 Saunders, Charles Alexander 7 f., 49
 Sax, Emil 156, 201
 Select Committee, s. Untersuchungsaus-
 schuss
 Sicherheit, öffentliche 106
 Smith, Adam 11, 40 ff., 112, 121, 211

- Staatsministerium, preußisches 123, 134–142, 152, 160, 166
 Staatsrat, preußischer 137 f., 152, 155, 157, 165
 Staatsschuldenedikt 126
 Stein, Lorenz von 193, 201
 Stephenson, Robert 18, 52, 75, 172
 Sterne, Simon 265 f.
 Strousberg, Bethel Henry 184 f., 267
 Supreme Court 220–250
 System, gemischtes 125
- Tarif 78 f., 84, 99, 158 ff., 168, 174, 206, 208, 226
 – maßstab, s. just and reasonable
 – maximum 97, 220, 236 f.
 – setzungskompetenz 168, 220, 246 f., 252
 Transportanbieter 64 ff., 166, 213
 Transportation Act, s. Act
 Trennung Netz und Betrieb 59–69, 141–146, 189
- Turnpike Roads, s. Mautstraßen
 Überprüfung, juristische 243
 Untersuchungsausschuss 7, 34, 47, 58, 86, 91, 109
- Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 166–168, 188, 191, 196
 Verhältnis Eisenbahnen Staat 13, 262
 Verstaatlichung 108 f., 120, 127
 Verwaltungsgrundsätze, liberale 150
- Wegzoll 70
 Wettbewerb 48 ff., 59 ff., 88 f., 141 ff., 186 ff.
 - als-ob- 76, 194
 Wirtschaftsverwaltungsrecht 2
 Wohl, öffentliches 12
- Zusammenarbeit, kollusive 192
 Zusammenschluss, kartellähnlicher 218