

Internationale Standardisierung durch Markt und Recht

Korreferat zu Mathias Schmoeckel/ Roman Michalczyk

Christoph Becker

| | | |
|------|---|-----|
| I. | Markt oder Recht? | 105 |
| II. | Voraussetzungen für Standardisierung | 106 |
| III. | Das Eisenbahnwesen als Beispiel einer Ausprägung von Standardisierungsschüben | 109 |
| IV. | Vier-Phasen-Modell | 110 |
| V. | Modifikation der Stufenbeschreibung? | 112 |

I. Markt oder Recht?

Der von den Referenten *Schmoeckel* und *Michalczyk* gewählte Vortragstitel "Standardisierung durch Markt oder Recht?" nimmt das Thema auf, welches Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät der ersten Tagung ihrer gemeinsamen Veranstaltungsreihe zu den Fragen der Standardisierung gaben. Die Referenten nehmen freilich einen kleinen Eingriff vor. Während im Jahr 2008 das Leitwort "Standardisierung durch Markt und Recht" lautete¹ und so bereits einen Befund in sich barg, treten heute die Referenten mit einer Frage an die Tagenden heran. Freilich beantworten die Vortragenden diese Frage mit einem deutlichen "Ja". Diese Bejahung betrifft nun nicht nur einen der beiden zur Untersuchung gestellten Urheber "Markt" und "Recht", sondern beide Seiten. Die Konjunktion "oder" darf also in der Frage kumulierend aufgefaßt werden, ohne daß der Wahrheitsgehalt der zur Antwort gegebenen Aussage von beobachteter Standardbildung litte (anders wäre es nur, wenn die Frage streng alternativ gestellt wäre, somit das "Ja" auf der einen Seite ein "Ja" auf der anderen Seite ausschloße und ein tatsächlich zweifach positiver Befund insgesamt als "Nein" gewürdigt werden müßte). Kurzum: Sowohl der Markt als auch das Recht erweisen sich in dem Untersuchungsbeispiel des Eisenbahnverkehrs als wechselseitig reagierende Standardbildner.

1 Thomas M.J. Möllers (Hrsg.), Standardisierung durch Markt und Recht, Baden-Baden, 2008.

II. Voraussetzungen für Standardisierung

Im historischen Rückblick scheinen Standardisierungsvorgänge, das heißt ein Regelmäßigwerden oder das Überarbeiten einer Regelmäßigkeit, ihrerseits einem Standard zu unterfallen. Dieser Standard setzt sich aus einigen kritischen Größen zusammen:

1) Es bedarf zunächst eines *Mindestmaßes an personeller Beteiligung*. Das Interesse an Regelausbildung muß verhältnismäßig breit gestreut sein. Wenn viele Marktteilnehmer handeln, müssen viele sich auf ein Regelhaftmachen einlassen wollen. Wenn nur wenige Personen handeln, genügt die Initiative weniger oder eines einzigen. Der Monopolist oder Monopsonist setzt und verwirft Standards nach seinem Gutdünken. Im Oligopol oder im Oligopson sind wenige Stimmen vonnöten, um einem Ruf nach Vereinheitlichung zum Erfolg zu verhelfen. Und wenn es unter den Teilnehmern einen oder wenige von beherrschendem Gewicht gibt, kann sogar in einer Mehr- oder Vielzahl ein Teilnehmer allein oder eine verhältnismäßig geringe Zahl von Teilnehmern die Standardbildung anstoßen und steuern. Gewicht und Kopffzahl müssen also gemeinsam in Relation zur Marktgröße gestellt werden.

2) Erforderlich ist ferner ein *Mindestmaß an räumlicher Betroffenheit*. Dies ist wiederum keine absolute, sondern eine proportionale Voraussetzung, abhängig von der räumlichen Ausdehnung des jeweiligen Marktes. Für einen nur sehr kleinen Teil eines Marktgebietes eine Regelmäßigkeit einzuführen, wird niemand sich aufschwingen mögen - es sei denn, gerade die kleinräumige Standardbildung würde das kleine Gebiet zu einem attraktiven gesonderten Markt machen. Die räumliche Betroffenheit kann durchaus Hoheitsgrenzen überschreiten, wiewohl rechtliche Stützung eines Standards leichter fällt, wenn nur ein einziger Hoheitsträger zuständig sein sollte. Historisches Beispiel für Standards unter nur einer Hoheit sind die in der Stadt an zentraler Stelle (zum Beispiel an der Rathausfassade) angebrachten Längenmaße, welche auf dem örtlichen Markt anzuwenden waren. Historisches Beispiel für hoheitsübergreifende Standards sind Rechnungseinheiten nach bestimmten Münzen ("Gulden rheinisch") und - naturgemäß weiträumig angelegt - in jüngerer Vergangenheit die Entwicklung einheitlicher Transportpaletten².

3) Weitere Voraussetzung ist ein *Mindestmaß an empfundenen Hemmnissen*, welche aus bislang herrschenden Unterschieden in der Handhabung erwachsen. In der Regel wird dem Empfinden eines Hemmnisses tatsächlich ein Hemmnis zugrundeliegen. Genügend ist aber auch die bloße Befürchtung von Hemmnissen.

2 Siehe *Monika Dommann*, 08/15, QWERTY, PAL-SECAM, Paletten und MP3: Standards als kulturelle Artefakte, in: Thomas M. J. Möllers (Hrsg.), *Geltung und Faktizität von Standards*, Baden-Baden, 2009, S. 253 ff.

4) Es muß die *tatsächliche Möglichkeit* einer Vereinheitlichung bestehen. Die Standardisierung muß in jeder (technischer, kultureller, gesellschaftlicher, wirtschaftlicher, rechtlicher, psychosozialer, ideologischer, religiöser, ethischer usw.) Hinsicht "machbar" sein, oder es müssen die widerstreitenden Aspekte unterdrückt werden können.

5) Standardisierung geschieht nicht ohne persönliche *Bereitschaft* der kritischen Größe Betroffener zur Homogenisierung oder Umbildung bisheriger Homogenitäten. Das setzt ein Abwägen von Kosten und Nutzen voraus.

In der Abwägung treten die prognostizierten (eventuell blindlings unterstellten) Vor- und Nachteile künftigen unveränderten und künftigen geänderten *Betriebes* einander gegenüber. Standardisierung wird nicht initiieren, wer von den bestehenden Hemmnissen profitiert. Denn sie gewähren vielleicht den Genuß eines vor zudringlichem Wettbewerb geschützten Raumes. Manchmal ist die Verwaltung des Hemmnisses geradezu Existenzgrundlage. So verhielt es sich in der Vergangenheit zum Beispiel, wenn bestimmte Wegabschnitte für den Warentransport zwischen Augsburg und Venedig (Via Claudia) bestimmten Personen zugewiesen waren. Dasselbe galt, wenn vor Einführung des "Euro" als grenzüberschreitend gültigen Zahlungsmittels im Jahre 2002 Geldwechsler an allen europäischen Grenzübergängen ihre Wechselstuben betrieben. Irrationale Motive und irrational gespeiste rationale Erwartungen können allerdings Defizite an Nachweisen materieller Verbesserungsaussichten jederzeit kompensieren. Beispiel dafür ist die Emphase, mit welcher im 19. Jahrhundert Kapitalanleger die doppelte Neuerung von Eisenbahn und Aktiengesellschaft für sich entdeckten und Dramen zwischen "Goldenen Gründerzeiten" und Totalverlust erlebten - Vorkommnisse, die nicht nur die wirtschafts-, sozial-, rechts- oder technikhistorische Fachwelt beschäftigen, sondern in der allgemeinen Öffentlichkeit präsent geblieben sind.³

6) Abzuwägen sind indes nicht nur die Varianten des späteren dauernden Handelns. Vielmehr ist auch der *Übergang* von Belang. Der Anstoß zur erstmaligen Standardisierung oder zur Erneuerung eines Standards folgt aus wirklichem oder zumindest erhofftem besonders günstigen Verhältnis des zur (erstmaligen oder erneuten) einheitlichen Regelung notwendigen Einführungsaufwandes (einschließlich des Abbaus bisheriger Einrichtungen) zu den Kosten einer weiterhin gespaltenen Handhabung. Auch hier darf man aber allfällige Suggestion nicht unterschätzen. Sie kann jedes nüchterne Kalkül überwinden, das eine Änderung der Verhältnisse noch so unrätlich erscheinen läßt.

3 Daher auch ein Thema für die heutige Selbstdarstellung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in ihrer Kundenzeitschrift: *Olaf Krohn*, Goldene Gründerzeiten, in: mobil. Das Magazin der Deutschen Bahn, 2010, Heft 9, S. 46 ff.

Wo jedoch weder sicher vorhersehbar noch naiv oder euphorisch "gefühl" die Vorteile der Standardbildung deutlich überwiegen, wird die Standardbildung unterbleiben. Nur ganz leichte Verbesserungen zu erzielen, bietet keinen genügenden Anreiz. Die Beharrungskraft des Überkommenen ("Pfadabhängigkeit") kann kaum überschätzt werden. Noch heute nehmen in Deutschland Rechtsprechung und Rechtswissenschaft eine gemäß § 138 BGB unstatthafte Übervorteilung an, wenn in einem gegenseitigen Vertrag die eine Seite (aufgrund gewisser Unterlegenheitsumstände) weniger als die Hälfte dessen erzielt, was gewöhnlich in vergleichbaren Verträgen zu erzielen ist, das heißt, wenn sie mehr als das Doppelte des Üblichen leistet.⁴ Dies entspricht immer noch genau einer Regelung des spätantiken römischen Rechts⁵, welches, in den Rechtsschulen des hohen und des späten Mittelalters wissenschaftlich erschlossen, in Europa als gemeines Recht (*ius commune*) rezipiert, aber von den nationalen Kodifikationen seit dem Ende des 18. Jahrhunderts verdrängt wurde. Die Verfasser des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches vom Jahr 1896 hatten sich ausdrücklich von der römischen Regelung abgewandt. Theorie und Praxis orientieren sich indessen nach wie vor an dem in der Spätantike festgelegten Grenzwert.

7) Schließlich läßt sich bei Standardisierungen als Regelmäßigkeit beobachten, daß verschiedene *Phasen* von Fortschritt und Stillstand durchlaufen werden. Dies liegt an ständiger kritischer Neubeurteilung der zuvor genannten Aspekte durch die Zeitgenossen. Die Phasenabfolge steht im Mittelpunkt des Vortrages von *Mathias Schmoeckel* und *Roman Michalczyk*.

8) Bei manchen (bei weitem nicht bei allen) Standardisierungen finden sich außerdem geordnete - also ihrerseits standardisierte - Vorgehensweisen zur Regelfindung. Wo der Gesetzgeber den Standard bildet, liegt dies auf der Hand. Es wird schlicht das für die Gesetzgebung in der Verfassung des Staates und in zugehörigen Geschäftsordnungen vorgesehene Verfahren einzuhalten sein. Aber auch Standardbildner, denen keine verfassungsmäßige Hoheitsmacht zukommt, geben sich zuweilen Strukturen und Reglements. So werden seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Konditionen für Ausschreibung, Vergabe und Durchführung von Bauaufträgen der öffentlichen Hand⁶ von einem Ausschuß gebildet und fortgeschrieben, der sich aus Vertretern der öffentlichen Hand und Vertretern der Bauwirtschaft zusammensetzt

4 Siehe nur *Ellenberger*, in: *Palandt*, Bürgerliches Gesetzbuch, 70. Auflage, München, 2011, § 138 BGB, Rdn. 27 (betreffend allgemeine Regelung der Sittenwidrigkeit in § 138 Abs. 1 BGB) und 67 (betreffend Wucher nach § 138 Abs. 2 BGB).

5 Zwei Erlasse der Kaiser Diokletian und Maximian vom Ende des 3. Jahrhunderts, wiedergegeben im Jahre 534 in *Codex Justinianus* 4.44.2 und 4.44.8. Dazu *Max Kaser/ Rolf Knütel*, *römisches Privatrecht*, 19. Auflage, München, 2008, § 41 Rdn. 14; *Christoph Becker*, *Die Lehre von der laesio enormis in der Sicht der heutigen Wucherproblematik. Ausgewogenheit als Vertragsinhalt und § 138 BGB*, Köln/Berlin/Bonn/München, 1993.

6 Nämlich die "VOB", das heißt die Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen, früher Verdingungsordnung für Bauleistungen genannt.

und nach bestimmten Verfahrensweisen vorgeht. Weitere Beispiele sind der internationale Zusammenschluß von Postverwaltungen im Weltpostverein, der für die Vereinheitlichung des internationalen Postverkehrs sorgt,⁷ sowie das parlamentarischen Gepflogenheiten entsprechende Verfahren, das sich der Weltärztebund (World Medical Association, Ferney-Voltaire bei Genf) für die Entwicklung von Verhaltensregeln der Ärzteschaft gegeben hat.

III. Das Eisenbahnwesen als Beispiel einer Ausprägung von Standardisierungsschüben

Schmoeckel und *Michalczyk* analysieren in ihrem Vortrag zwei auf das allerengste miteinander verbundene Entwicklungen. Im Vordergrund steht die Entwicklung von Trägerschaften und Verantwortlichkeiten vom Beginn des mitteleuropäischen Eisenbahnwesens an. Dahinter steht aber gleichzeitig die Bildung von Verbänden eigener Rechtspersönlichkeit überhaupt, zunächst nach Konzession und später allein durch privatautonomen Akt (in Verbindung nur noch mit einer Registration).

Hauptstrang der Analyse ist die Ermittlung abgrenzbarer Entwicklungsstufen des Eisenbahnwesens. Die Vortragenden stellen vier Phasen fest, in denen je eigene Kennzeichen einer Standardisierung der Eisenbahn im Sinne innerer Durchdringung und Geschlossenheit hervortreten. Bei sehr hoher Abstraktion bemerkt man in der Zählfolge der Schritte eine Übereinstimmung mit der Entwicklung des europäischen Rechts überhaupt. Das Mittelalter erlebte zunächst eine spontane, unreglementierte Rezeption des wissenschaftlich neu aufbereiteten römischen Rechts als ein gemeines Recht (ungefähr die Jahre 1100 bis 1500 umfassend). Eine zweite Phase war die Existenz des gemeinen Rechts in ausdrücklicher gesetzlicher Ausstattung mit universeller Geltungskraft (ungefähr 1500 bis 1800)⁸ bei andauernder Behauptung örtlicher und regionaler Rechtsüberlieferung und Rechtsschöpfung⁹. Eine dritte Phase ist von der Zerteilung des europäischen Rechtsraums in die nationalstaatlichen Kodifikationen geprägt (ungefähr 1800 bis zum Ende des 20. Jahrhunderts). Die vierte, ge-

7 Dazu *Miloš Vec*, Die Bindungswirkung von Standards aus rechtsgeschichtlicher Perspektive. Globale Normsetzung und Normimplementation am Beispiel des Weltpostvereins von 1878, in: Thomas M.J. Möllers (Hrsg.), *Geltung und Faktizität von Standards*, Baden-Baden, 2009, S. 221 ff.

8 Insbesondere in Art. 3 der Reichskammergerichtsordnung vom Jahre 1495, worin der Amtseid der Kammerrichter geregelt ist. Der Eid hielt die Richter dazu an, nach "des Reichs gemeinem rechten" zu urteilen. Ausgabe: *Heinz Angermeier* (Bearbeiter), *Deutsche Reichstagsakten unter Maximilian I.*, Fünfter Band. Reichstag von Worms 1495, Band I, Teil 1. Akten, Urkunden und Korrespondenzen, Göttingen, 1981, S. 383 ff.

9 Schlagworthaft komprimiert lautete die ständige Frage, wieviel kaiserliches Recht (das ist neben dem Reichsgesetz das gemeine Recht) örtlich eindringen soll. Zu dieser Fragestellung *Albrecht Cordes*, *Kaiserliches Recht und Lübeck*, in: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*, 89 [2009], S. 123 ff., 129.

genwärtige Phase besteht in den wachsenden Anstrengungen, im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Union europäische Rechtseinheit wiederzugewinnen (seit dem Ende des 20. Jahrhunderts). Wenn sich im Vergleich der inhaltlich vollkommen unterschiedlichen Gegenstände Schubhaftigkeit der Entwicklung nicht als singulär für ein einziges menschliches Handlungsfeld herausstellt, so gibt das zur Frage nach möglichen Regelmäßigkeiten im Regelmäßigwerden Anlaß.

IV. Vier-Phasen-Modell

Die Standardisierungsschübe des Eisenbahnwesens sind mindestens überhaupt, das heißt als der abstrakte Befund einer Mehrschrittigkeit, kennzeichnend für das Phänomen Standardisierung¹⁰ Möglicherweise läßt sich aber auch speziell in ihrer Viererzahl eine Regelmäßigkeit für das Erreichen eines bestimmten Zustandes finden. Eine derartige Abfolge könnte sich aus typischen Pendelbewegungen zwischen mehr privatautonomem oder dezentralem Fortschreiten und mehr hoheitlicher und tendenziell mehr zentraler oder raumübergreifender Lenkung oder gar hoheitlichem (zunehmend zentralem oder raumübergreifendem) Vorantreiben der Entwicklungen ergeben.

1) Eine erste Phase machen *Schmoeckel* und *Michalczyk* in der privaten Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs mit Neigung zur Monopolbildung aus. Die Monopolisierung folgt allenfalls mittelbar aus natürlichen Gegebenheiten; unmittelbar hängt sie mit dem Institut der Konzessionierung zusammen, also mit einer vom Gedanken einer guten Versorgung der Gesellschaft mit dem fraglichen Gut geleiteten hoheitlichen Zuteilung des Handlungsspielraums. Die Vergangenheit ist reich an Beispielen für eine derartige Verknüpfung privaten und öffentlichen Handelns, namentlich im Transportwesen (Rottwesen auf der Route Augsburg-Italien; Zuweisung bestimmter Beförderungsabschnitte in der Rheinschiffahrt; Vergabe von Fahrlehen; Beleihung des Hauses Thurn und Taxis mit der Reichspost), aber auch bei anderen Gütern (hervorstechend die zünftige Bindung des Handwerks). Dazu gehört auch regelmäßig die - teils mit großer Heftigkeit geführte - Auseinandersetzung um ein Auflösen der Monopole. Hier ist aus der Frühen Neuzeit der Monopolstreit der Augsburger Kaufmannschaft mit dem (von Konkurrenten und ihren Städten zum Handeln aufgeforderten) Reich um Beschränkungen der marktbeherrschenden Handelsaktivitäten zu nennen. Es ging um Einführung einer Höchstzahl von 3 auswärtigen Niederlassungen und die Begrenzung des Kapitals ("Hauptgut") auf 50.000 Gulden. Schlichtend wirkten insbesondere ein Gutachten und Vermittlungsanstrengungen Konrad Peutingers mit dem Gedanken, daß der gemeine Nutzen nicht notwendig unter dem

10 Siehe oben II. 7).

privaten Vorteil leiden müsse.¹¹ Wendet man den Blick auf das Eisenbahnwesen zurück, fällt allerdings auch der Befund ins Auge, daß nicht zwingend das Konzessionsystem am Beginn der Entwicklung steht, sondern in anderen Ländern von Anfang an eine staatliche Trägerschaft.

2) Die zweite Phase in der Entwicklung des Eisenbahnwesens beschreiben die beiden Referenten mit der Hoffnung, in der Verstaatlichung die wahrgenommenen Mißstände privater Eisenbahnwirtschaft zu überwinden. Der Staat beteiligt sich an der Tarifbildung und tritt als Garant für wirtschaftliche Stabilität auf. Auch für hoheitliche Einflußnahme in verschiedensten Graden einschließlich staatlicher Trägerschaft gibt die Geschichte unzählige Beispiele von antiken Höchstpreisedikten eines Diokletian bis hin zu den staatlichen strukturverändernden Lenkungs- und Beteiligungsmaßnahmen in modernen Kohle-, Werft-, Bau- und Bankenkrisen.

3) Eine dritte Phase markiert das staatliche Anliegen zentraler, das heißt über die Grenzen der Gliedstaaten hinausreichender, großräumiger wirtschaftlicher Steuerung. Zugleich ist Kennzeichen dieser Phase das Bestreben, die Eisenbahn aus allzuenger Umklammerung durch die Mechanismen staatlicher Administration teilweise zu lösen. Dieses aus prinzipiell konfligierenden Zielen zusammengefügte Anliegen wird in der Lösung sichtbar, die Reichsbahn als eine zwar öffentliche, aber nicht unmittelbar in die staatliche Verwaltung und Haushaltsführung eingebundene Einrichtung zu gründen. Besonders aufschlußreich erscheinen hier Fragen danach, wer zeitgenössisch das Anliegen mit welchen Begründungen formulierte und sich dabei als entweder Interesseneinwirkungen (aus Wirtschaftskreisen, aus Kommunen, aus dem Militär usw.) ausgesetzt zeigt oder selbst als Repräsentant eines Interessenkreises auszumachen ist. Konsequenter wird nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Bundesbahn als ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen eingerichtet. Sie, wie schon die Reichsbahn, hat Zwecke der Daseinsvorsorge zu erfüllen, bildet ein Unternehmen der auf das gemeine Wohl ausgerichteten Wirtschaft.

4) Die (aktuelle) vierte Phase der sogenannten Privatisierung schließlich enthält immer noch Züge der Gemeinwirtschaftlichkeit. Sie haften der Bahn ohne Rücksicht auf die gewählte Rechtsform an, da ihre über eineinhalb Jahrhunderte gewachsene organisatorische und sächliche Ausstattung ein natürliches Monopol bildet. Dieses Monopol kann allenfalls durch künstliche Aufgabenteilung (Trennung des Verkehrs

11 *Katharina von Ciriacy-Wantrup*, Familien- und erbrechtliche Gestaltung von Unternehmen der Renaissance, Berlin, 2007, S. 100 f.; *Mark Häberlein*, Brüder, Freunde und Betrüger. Soziale Beziehungen, Normen und Konflikte in der Augsburger Kaufmannschaft um die Mitte des 16. Jahrhunderts, Berlin, 1998, S. 30. Siehe zu den Strukturen der Handelsgesellschaften auch *Mark Häberlein*, Frühneuzeitliche Handelsgesellschaften zwischen Markt und Recht, in: Thomas M. J. Möllers (Hrsg), Vielfalt und Einheit, Baden-Baden, 2008, S. 127 ff.

auf der Schiene vom Unterhalt des nicht sinnvoll vervielfältigbaren Schienennetzes) zugunsten einer Konkurrenz von Anbietern aufgefächert werden. Dabei ist noch keine zufriedenstellende Lösung für die langfristige Aufgabe in Sicht, eine Privatisierung der rentablen (privates Kapital anziehenden) Verkehre ohne den Effekt ausschließlicher Sozialisierung der Lasten der Daseinsvorsorge (Grundausrüstung; defizitanfällige Verkehre) zu bewältigen.

V. Modifikation der Stufenbeschreibung?

Möglicherweise wird man die von den Referenten bislang beobachteten vier Phasen als vorerst nur drei Phasen zu zählen haben, bei denen eine Phase aus zwei Teilschritten besteht. Die von den Referenten als Phasen 2 und 3 gekennzeichneten Entwicklungsstufen haben im Hinblick auf die staatliche Gestaltung enge Verwandtschaft. Sie lassen sich zu einer einzigen zweiten Phase - durchaus mit einer Binneneinteilung (als Phasenabschnitte 2.a und 2.b) - zusammenfassen. Gleichwohl wird sich mit großer Wahrscheinlichkeit (Ansätze zeigen sich national und international) eine vierte Phase zumindest in der öffentlichen Diskussion, vielleicht auch in der Verwirklichung bilden, welche mit Rückverstaatlichung zu bezeichnen sein wird.

Der Vergleich mit den vier Entwicklungsschritten des europäischen Rechts¹² wäre dann nicht nur ein numerischer, sondern im Gedankenspiel auch ein inhaltlich vollständiger: Die zunächst spontane Rezeption des römischen Rechts entspräche der privaten Anfangsphase des Eisenbahnwesens. Die (räumlich übergreifend wirkende) gesetzliche Feststellung des gemeinen Rechts hätte ihr Ebenbild in der staatlichen Durchdringung der Eisenbahn. Ihre Privatisierung läge gleichauf mit der Aufgabe des gemeinen Rechts zugunsten der (dezentralen) Vielzahl nationalstaatlicher (freilich naturgemäß ihrerseits hoheitlich geformter) Gesetzbücher. Die Idee der Rückverstaatlichung der Bahn schließlich entspräche der seit dem Ende des 20. Jahrhunderts Gestalt annehmenden Idee eines neuen einheitlichen europäischen Zivilgesetzbuches.

12 Oben zu III.