

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
Vorbemerkung	15
1. <i>Themenstellung und Untersuchungsbereich</i>	17
2. <i>Kompetenzstruktur und Organisation der Bundesfernstraßenplanung</i> ..	25
2.1. Die Bundesauftragsverwaltung	25
2.2. Die Organisation der Bundesfernstraßenplanung	27
2.2.1. Das Bundesverkehrsministerium	27
2.2.2. Die Verwaltungsstruktur in den Ländern	31
3. <i>Fernstraßenplanung als sektorale Expansionsstrategie: Der erste und zweite Ausbauplan</i>	35
3.0. Einleitung	35
3.1. Die Straßengeneralplanung	36
3.2. Die Straßenobjektplanung	37
3.3. Das Ineinandergreifen von Generalplanung und Objektplanung	39
3.4. Der erste Ausbauplan 1957–1970	41
3.4.1. Zur Funktion und Steuerungswirksamkeit des ersten Ausbauplans ..	43
3.5. Der zweite Ausbauplan 1971–1985	44
3.5.1. Zur Funktion und Steuerungswirksamkeit des zweiten Ausbauplans ..	46
4. <i>Fernstraßenplanung unter finanziellen und legitimatorischen Zwängen: Die Revision des zweiten Ausbauplans 1976–1985</i>	52
4.1. Der veränderte politische und planerische Kontext	52
(1) Finanzielle Restriktionen	
(2) Inhaltliche Kritik	
4.2. Die Methodik der Revision	56
4.3. Die Durchführung der Revision	58
4.3.1. Die Wirksamkeit des Bewertungsverfahrens	58
4.3.2. Die Überhangstrategie	59
4.3.3. Der Austausch zwischen den Dringlichkeitsstufen	60
4.3.4. Die Verteilung zusätzlicher Finanzmittel	61
4.3.5. Die abschließende Beratung im Bundestag	62
4.4. Zur Funktion und Steuerungswirksamkeit der Revision des Ausbauplans	63
4.4.1. Anspruchslegitimierung	64
(1) Wissenschaftliche Reputation	
(2) Symbiose mit der Raumordnung	
(3) Die symbolische Rolle des Umweltschutzes	

4.4.2.	Erhöhung der sektoralpolitischen Effizienz	68
	(1) Reduzierung des Bedarfsvolumens	
	(2) Ökonomisierung der Fernstraßenplanung	
	(3) Inhaltliche Steuerungswirksamkeit	
4.5.	Die Verteilung der Bundesfernstraßenmittel auf die Länder 1950–1975	75
4.5.1.	Die langfristige Entwicklung der Länderanteile	76
4.5.2.	Ein „föderalistisches“ Verteilungsmuster der Fernstraßenmittel	80
5.	<i>Die Implementation der Fernstraßenplanung</i>	86
5.1.	Der Haushaltsplan	86
	(1) Haushaltsaufstellung	
	(2) Haushaltsvollzug	
	(3) Vollzugssteuerung	
5.2.	Die Verschärfung der Implementationsprobleme	92
	(1) Planungswiderstände	
	(2) Überlastung der Planungsorganisation	
	(3) Investitionsstau/Projektstau/Haushaltsreste	
5.3.	Auswirkungen der Implementationsprobleme auf die Programmplanung des BMV	96
	(1) Vergrößerung des Maßnahmenvolumens	
	(2) Neuorientierung: Modernisierung statt Neubau	
	(3) Neuorientierung: Mehr Umweltschutz	
5.4.	Der Einfluß von Konjunkturprogrammen auf die Implementation der Fernstraßenplanung	100
6.	<i>Zentrale Steuerung und Problemlösungseffektivität in der Fernstraßenplanung</i>	106
6.1.	Zusammenfassung der empirischen Ergebnisse	106
6.2.	Gründe für die geringen Einflußmöglichkeiten des Bundes	108
6.2.1.	Institutionelle Trennung von Programmentwicklung und Implementation	109
6.2.2.	Interessenstruktur der Länder	109
6.2.3.	Komplexität des Planungsprozesses	111
6.3.	Problemlösungseffektivität	114
6.3.1.	Koordination der Netzplanung	114
6.3.2.	Allokationseffizienz	115
6.3.3.	Wirtschaftlichkeit	117
7.	<i>Grenzen zentralstaatlicher Infrastrukturpolitik</i>	123
7.1.	Gemeinsame Infrastrukturplanung von Bund und Ländern	123
	(1) Eingriffsverzicht des Bundes	
	(2) Schematisierung der Finanzverteilung	
	(3) Entscheidungssegmentierung	

7.2.	Die Macht- und Abhängigkeitsstruktur in der Bund/Länder-Infrastrukturplanung	127
7.2.1.	Komplexität der Problembearbeitungsprozesse	128
	(1) Fernstraßenplanung	
	(2) Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen	
7.2.2.	Multilateralisierung der Handlungssysteme	134
	Exkurs: Finanzmittel des Bundes als Machtressourcen der Länder ..	138
7.3.	Alternative Strategien	139
	(1) Ressourcensteigerung	
	(2) Funktionsentlastung	
	Literaturverzeichnis	149
	Abkürzungsverzeichnis	156