

Inhaltsverzeichnis

0	Einleitung	17	
0.1	<i>Das theoretische Konzept des Münchner Projekts</i>		
	„Politik der Verstärkung“	17	
0.1.1	Zum Begriff des Politischen	17	
0.1.2	Politik und politisches System	17	
0.1.3	Rationalität politischen Wahlhandelns im geschichtlichen Prozeß	18	
0.1.4	Politik als analytischer Prozeß	21	
0.1.5	Bezugsrahmen und Auswahl des Untersuchungsobjektes	22	
0.2	<i>Entwicklung des Falls Massenverkehr</i>	26	
0.2.1	Der erste Analyseteil	28	
0.2.2	Der zweite Analyseteil	28	
0.2.3	Der dritte Analyseteil	29	
Erster Analyseteil:			
Vom Münchner Trassenstreit bis zur Erreichung eines Massenverkehrssystems			31
1-2	<i>Deskription und Zwischenanalysen</i>	33	
1.0	(Deskription): <i>Übersicht</i>	33	
1.0.1	Örtliche Gegebenheiten	33	
1.0.2	Ausgangslage	34	
1.1	(Deskription): <i>Erste Problemannahmen durch die städtische Verwaltung</i>	36	
1.1.1	Entwürfe zu Generalplänen zum Straßen- verkehr	36	
1.1.2	Konzepte zum öffentlichen Verkehr	38	
1.1.3	Die S-Bahn-Projekte der Deutschen Bundes- bahn	39	
1.1.4	Der Beginn des Trassenkonflikts	40	
2.1	(<i>Zwischenanalyse</i>): <i>Problemannahmen und Handlungs- ziele im Auseinandersetzungsprozeß bis 1960</i>	53	
2.1.1	Die Deutsche Bundesbahn	53	
2.1.1.1	Kontext	53	
2.1.1.2	Problemannahme im Münchner Raum	54	
2.1.1.3	Die Handlungsziele	55	

2.1.2	Die Stadt München	57
2.1.2.1	Kontext	57
2.1.2.2	Problemannahme	58
2.1.2.3	Handelsziele	58
2.1.3	Handelsziele des Freistaates	62
2.1.4	Handelsziele des Bundes	63
1.2	(Deskription): <i>Die Fortsetzung des Trassenkonflikts:</i> Anpassung der politischen Führungsgruppe der Stadt an wachsende Handlungszwänge	65
1.2.1	Die Planungen im Bereich des Hauptbahnhofs ..	71
1.2.2	Die städtische Alternativ-Planung im Bereich der Ost-West-Trassen	72
1.2.2.1	Zu Projekt „A“	73
1.2.2.2	Zu Projekt „B“	75
1.2.2.3	Einsetzung von Kommissionen	77
1.2.3	Die Versuche zur Einbeziehung von Bund und Land in die Finanzierung der Münchner Ver- kehrsprojekte	78
1.2.4	Die Massenverkehrskonzeption als Teil der Münchner Planungen zur gesamten Stadtent- wicklung	78
1.2.5	Die politische Legitimierung administrativer Stadtplanung	86
1.2.6	Die Entscheidung des Münchner Stadtrates ...	96
2.2	(Zwischenanalyse): Auswertung der Zielvorstellungen bis 1963.	99
2.2.1	Die Bundesbahn	99
2.2.1.1	Kontext	99
2.2.1.2	Ziele der Bundesbahn im Münchner Verkehr ..	99
2.2.2	Freistaat Bayern	100
2.2.3	Bund	101
2.2.4	Stadt München	
1.3	<i>Weiterer Verlauf des Auseinandersetzungsprozesses bis zum abschließenden Ergebnis:</i> Bau eines Massenverkehr- systems im Großraum München als Gemeinschaftsauf-	
2.2.4.1	Zielvorstellungen	102
2.2.4.2	Entwicklungsplanung	103
2.2.4.3	Inhalt des Stadtentwicklungsplanes	104

1.3	(Deskription): <i>Weiterer Verlauf des Auseinandersetzungsprozesses bis zum abschließenden Ergebnis: Bau eines Massenverkehrssystems im Großraum München als Gemeinschaftsaufgabe von Stadt, Bundesbahn, Land und Bund</i>	106
1.3.1	Der Planungsforgang der Bahnprojekte	106
1.3.1.1	Von der Tiefbahn zur U-Bahn	106
1.3.1.2	Von der S-Bahn zur V-Bahn	107
1.3.2	Die Finanzierungsverhandlungen zwischen Stadt, Bundesbahn, Land und Bund	108
1.3.2.1	Die Finanzierung der städtischen U-Bahn	109
1.3.2.2	Die Finanzierung der V-Bahn	110
2.3	(Zwischenanalyse): <i>der Zielvorstellungen bis 1965</i>	116
2.3.1	Stadt München	116
2.3.2	Bundesbahn	118
2.3.3	Freistaat Bayern	119
2.3.4	Parteien, Interessengruppen	120
2.3.5	Bund	121
1.4	<i>Summe der Prozeßergebnisse</i>	123
1.5	<i>Ausblick auf die tatsächlich folgende Entwicklung</i>	125
3-5	<i>Analyse des Auseinandersetzungsprozesses</i>	129
3	<i>Prozedurale Merkmale</i>	130
3.1	<i>Ort der Problemhandhabung im politischen System</i>	130
3.2	<i>Kognitive Aspekte des politischen Planungsprozesses</i> ...	130
3.3	<i>Problemhandhabung als multiorganisatorische Auseinandersetzungsprozeß</i>	138
3.4	<i>Konstanz und Wandel der Zielvorstellungen</i>	140
4	<i>Zur Struktur des politischen Auseinandersetzungsprozesses</i> ..	142
4.1	<i>Konfliktverhalten zwischen Kooperation, Machtanwendung und Verhandeln, Anpassung und Diktat</i>	142
4.2	<i>Das Fehlen autoritativer Konfliktentscheidungen Dritter</i> .	145
4.3	<i>Wahrnehmungsort zwischenorganisatorischer Problemzusammenhänge im analytischen Phasenprozeß und Möglichkeiten ihrer Verarbeitung</i>	147
4.3.1	Das institutionelle Modell und das Konzept „synoptischer Planung“	147
4.3.2	Die multiorganisatorische Auseinandersetzung als Konfliktplanungsprozeß	149
5	<i>Inhaltliche Politikanalyse</i>	152

5.1	<i>Das Münchner Ergebnis in der engeren Problematik des Stadtverkehrs</i>	152
5.1.1	Der Wandel von Prioritäten: vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehrsmittel	152
5.1.1.1	Praktische Unmöglichkeit der „autogerechten Stadt“	155
5.1.1.2	Folgekosten der Bundesverkehrspolitik in den Städten	156
5.1.1.3	Neue Ziele für eine politisch abgeschriebene Organisation	157
5.2	<i>Das Münchner Ergebnis der Förderung des öffentlichen Verkehrs unter den Aspekten der Sanierung</i>	164
5.2.1	Kennzeichen der Münchner öffentlichen Verkehrsbedienung	167
5.2.2	Der spezielle Konfliktgehalt einer „verfehlten“ S-Bahn-Konzeption	170
5.2.3	Rückwirkungen quantitativer Kapazitätsvermehrung im öffentlichen Verkehr: verstärkte Zunahme des Gesamtverkehrsvolumens	180
5.3	<i>Massenverkehrssystem und städtische Entwicklung</i>	181
5.3.1	Zur Münchner Stadtentwicklung 1960–70 ...	181
5.3.1.1	Wachstumsdaten	181
5.3.1.2.1	Die Problematik der „Kerngebiete“	183
5.3.1.2.2	Der „Originalitätsverlust“ der Münchner Innenstadt	184
5.3.1.2.3	Fortdauer der Münchner Wohnungsnot	185
5.3.1.2.4	Städtebauliche Planungsziele und reale Entwicklung	186
5.3.1.2.5	Bodenpreisentwicklung und Privatisierung von Planungsgewinnen	187
5.3.1.2.6	Wachstumsentwicklung unter Verschlechterung qualitativer Lebensentwicklung	188
5.3.2	Zusammenfassung: Die Münchner Entwicklung im Lichte von Großstadtkritik und -politik	189
5.3.3	Der Anteil des Massenverkehrssystem in der Entwicklung	194
5.3.3.1	Überwindung städtischer Entwicklungsschranken	195
5.3.3.2	Massenverkehrssystem als Entwicklungsfaktor .	196

5.3.3.3	Massenverkehr und ökonomischer Verdrängungs- prozeß	197
5.3.3.4	Heutige Massenverkehrsmittel und die Struk- turpolitik der Verdichtung	199
5.3.3.5	Zur Ökonomie städtischer Verdichtung	200
5.3.3.6	Die ökonomische Verteilungsaspekte	202
5.4	<i>Zusammenfassung</i>	203

Zweiter Analyseteil:**Die Perlach-Variante****Alternativplanung der Verwaltung am Beispiel der Verkehrs-**

anbindung eines neuen Stadtteils	207
0 Übersicht	209
0.1 <i>Vorbemerkung</i>	209
0.2 <i>Inhaltsskizze, Zielvorstellungen in der Perlach-Variante</i> ..	211
0.2.1 Hauptunterschiede der Verkehrsbedienung ...	211
0.2.2 Prozeßverlauf	211
0.2.3 Die Verknüpfung maßgeblicher Zielvorstel-	
lungen	214
0.2.3.1 Die Sicherung des gemeinschaftlichen Ver-	
kehrsausbaus nach 1972	214
0.2.3.2 Die relative finanzielle Beteiligung der vier	
Partner an der Verkehrserschließung Perlachs .	214
0.2.3.3 Verknüpfung der Perlach-Varianten mit dem	
Issue des Münchner Verkehrslandes	215
0.2.3.4 Interdependenzen im Verkehrssystem	216
0.2.3.5 Konfliktgehalt und Konfliktlösung	216
1.0-	
2.3 <i>Darstellung des Planungsprozesses</i>	219
1.0.1 <i>Vorbemerkung zur Organisation der Münchner</i>	
<i>Verwaltung</i>	219
1.1 <i>Der Problemstand 1967</i>	220
1.2 <i>Aufbringung der Alternative durch den OB und erste</i>	
<i>Problembehandlung in der Stadtverwaltung</i>	221
1.3 <i>Kenntnisnahme des Stadtrates von Änderungen der</i>	
<i>generellen Netzlinienplanung</i>	227
1.4 <i>Die Ergebnisse der verwaltungsinternen Hauptprüfung</i> ..	228
1.5 <i>Zwischenstand: Die Aussichten der Stadt auf Mitwirkung</i>	
<i>von Bund, Land und Bundesbahn in öffentlichem Ver-</i>	
<i>kehrsausbau und Verkehrsbetrieb ab 1972</i>	233
1.6 <i>Behandlung der Perlach-Alternative im Stadtrat</i>	235
1.7 <i>Das Verfahren unter den „Verbundpartnern“</i>	236
1.7.1 <i>Einleitung und Initiative der Stadt zum</i>	
<i>Verfahren</i>	236
1.7.2 <i>Stellungnahme der Bundesbahn zum Betriebs-</i>	
<i>programm</i>	237

1.7.3	Das von der Bundesbahn erstellte Vorprojekt der S-Bahn-Erschließung	238
1.7.4	Ergänzungsfragen der Stadt an die Bundesbahn	239
1.8	<i>Die Initiative der Stadt zu Finanzierungsverhandlungen</i> .	242
1.9	<i>„Persönlicher Vorschlag eines Referenten“: U-Bahn-Anschluß des Großflughafens München II</i>	246
2.0	<i>Zur Streitfrage des Bahnhofs U 1/8 im Bereich Hauptbahnhof/Karlsplatz</i>	248
2.1	<i>Endgültige Problemlösung unter Einbezug des Bundesverkehrsministeriums</i>	250
2.1.1	Kontext der Entscheidungssituation im Thoma-Ausschuß	252
2.1.2	Sachbehandlung im Thoma-Ausschuß	253
2.2	<i>Ratifizierung des Ergebnisses durch den Stadtrat</i>	258
2.3	<i>Weitere Ergebnisse</i>	259
3.0	<i>Analyse des Auseinandersetzungsprozesses</i>	262
3.0.1	Vorbemerkung	262
3.1	<i>Charakterisierung als Problemlösungsprozeß</i>	262
3.1.1	Der Aspekt der Kognition	262
3.1.2	Das Element des Konflikts	264
3.1.3	Lehr- und Lernleistungen in einem kontinuierlichen Prozeß	265
3.2	<i>Das Modell administrativen Problemlösungsverhaltens</i> ...	266
3.2.1	Von der Routineentscheidung zur Reproblematisierung	266
3.2.2	Politische Planung als reiner Verwaltungsprozeß	268
3.2.3	Zur Organisation des Planungsprozesses	269
3.2.3.1	Die Phase der städtischen „Hauptprüfung“ ...	269
3.2.3.2	Die Problembehandlung der „Verbund-Gremien“	271
3.2.3.3	Problemlösung der Thoma-Kommission	273
3.2.4	Planungsprozeß und Reproblematisierung ...	275

3.2.4.1	Kennzeichen der deduktiven Ziel-Maßnahme- planung	275
3.2.4.2	Repolitisierte Planung	277
3.2.4.3	Charakteristiken des Konfliktplanungs- prozesses	280
3.2.4.4	Probleme der Objektivierung	280
3.3	<i>Der Perlachprozeß als Rationalisierungsstrategie</i>	281
3.3.1	Erhöhung der Intelligenz administrativer Problemlösung	281
3.3.2	Unüberwundene Schranken der Rationalität administrativer Politik	283
3.3.2.1	Vorherrschen der Ausgleichsinteressen unter den Organisationen des politischen Systems ..	283
3.3.2.2	Vorherrschen quantifizierbarer Problemberei- che	283
3.3.2.3	Nichtgebrauch vorhandener Programme	285
3.3.2.4	Finanz-Föderalismus ohne programmseitige Koordination	285
3.3.2.5	Die drei Generationen öffentlicher Planung und ihre immanenten Schranken	287
4	<i>Zusammenfassung der Ergebnisse</i>	292
4.4	<i>Verwertung der Ergebnisse für weiterführende Fragen</i> ...	296

Dritter Analyseteil:**Institutionelle Neubildungen aus dem Konfliktprozeß des**

Massenverkehrs	299
0 Vorbemerkung	301
1.0 <i>Äußere Beschreibung der beiden Gesellschaften</i>	302
1.1 <i>Die Münchner Tunnelgesellschaft mbH (MTG)</i>	302
1.1.1 Gesellschaftszweck	302
1.1.2 Organe der Gesellschaft	302
1.1.2.1 Die Geschäftsführer	302
1.1.2.2 Der Aufsichtsrat	302
1.1.2.3 Die Gesellschafterversammlung	303
1.2 <i>Der Münchner Verkehrsverbund mbH (MVV)</i>	303
1.2.1 Der Grundvertrag	305
1.2.2 Der Verbundvertrag	309
1.2.3 Organisationsvertrag	313
1.2.4 Einnahmenaufteilungsvertrag	314
2.0 <i>Strukturanalyse</i>	315
2.0.1 Problemrahmen	315
2.1 <i>MTG und MVV im Zusammenhang der Regionalisierungs-</i> <i>bestrebungen</i>	315
2.2 <i>MTG und MVV als Strategien der Rationalisierung</i>	321
2.2.1 Die Münchner Tunnel-Gesellschaft	321
2.2.2 Der Münchner Verkehrsverband	324
2.3 <i>Bürokratisierung von Politik durch institutionelle Neu-</i> <i>bildung</i>	330
2.3.1 Die administrative und die politische GmbH	330
2.3.2 Die politische GmbH in der Praxis	331
2.3.2.1 Der Auseinandersetzungprozeß um die Münchner Verbundtarife	331
2.3.2.2 Der Einfluß der Verbundinstanz im politischen Prozeß	333
2.3.3 Hypothesen über den Fall hinaus	337