

DNGPS



A-01-2024A

WORKING PAPER



PARTEISPEZIFISCHE DIFFERENZEN IN DER ANSPRACHE VON VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN: EINE ANALYSE SCHRIFTLICHER ANFRAGEN AUS DEUTSCHEN GROSSSTÄDTEN

LAURA BRUNE

UNIVERSITÄT HANNOVER

KOMMUNALPOLITIK

VERKEHRSPOLITIK

ISSUE OWNERSHIP



Herausgeberschaft:

Deutsche Nachwuchsgesellschaft für Politik- und Sozialwissenschaft e.V. (DNGPS)

Ansprechpartner:

Redaktion der DNGPS Working Paper (working-paper@dngps.de)

Institut für Politikwissenschaft

Deutsche Nachwuchsgesellschaft für Politik- und Sozialwissenschaft e. V. (DNGPS)

Schneiderberg 50, 30167 Hannover

Homepage: www.dngps.de

Email: info@dngps.de

Facebook: www.facebook.com/DNGPS

Twitter: <https://twitter.com/DNGPS>

Amtsgerichtsnummer: VR 200767 | Amtsgericht Osnabrück | Ust-Ident. Nummer: 66/270/03787

Bankverbindung: IBAN DE33 2655 0105 1551 1544 36 | BIC NOLADE22XXX | Sparkasse Osnabrück

Verlag:

Verlag Barbara Budrich GmbH, Stauffenbergstr. 7, D-51379 Leverkusen-Opladen

Tel. (+49) (0)2171 79491 50 | Fax (+49) (0)2171 79491 69 | info@budrich.de

<https://budrich.de> | <https://shop.budrich.de>

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;

detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar

© Dieses Werk ist im Verlag Barbara Budrich erschienen und steht unter folgender Creative Commons

Lizenz: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

Verbreitung, Speicherung, Bearbeitung und Vervielfältigung erlaubt, wenn: (a) Urheber-, Rechte- und

Lizenzangaben sowie der Verweis auf Bearbeitung angemessen gemacht werden.



Diese Publikation steht im Open Access-Bereich der Verlagsseite zum kostenlosen Download bereit

(<https://dngps.budrich-journals.de>).

ISSN Online: 2365-3329

Verlag Barbara Budrich GmbH, <https://budrich.de>

PARTEISPEZIFISCHE DIFFERENZEN IN DER ANSPRACHE VON VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN: EINE ANALYSE SCHRIFTLICHER ANFRAGEN AUS DEUTSCHEN GROSSSTÄDTEN

LAURA BRUNE

LEIBNIZ-UNIVERSITÄT HANNOVER

LAURA.BRUNE@STUD.UNI-HANNOVER.DE

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Arbeit untersucht den Einfluss von Parteien auf die Adressierung von Verkehrsteilnehmer*innen auf kommunaler Ebene. Es wird davon ausgegangen, dass Parteien ein Issue Ownership auf bestimmte Bereiche der Verkehrspolitik haben und sich dies durch eine vermehrte Ansprache von bestimmten Verkehrsteilnehmer*innen äußert. Die Datenbasis besteht aus schriftlichen Anfragen aus 35 deutschen Großstädten, die mittels quantitativer Textanalyse kodiert wurden. Zur Beantwortung der Forschungsfrage wurde eine Quasi-Poisson-Regression durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen auf, dass FDP und CDU/CSU öfter Autofahrer*innen und die Grünen öfter Fahrradfahrer*innen ansprechen.

KEYWORDS: **KOMMUNALE VERKEHRSPOLITIK** **QUANTITATIVE TEXTANALYSE**
QUASI-POISSON REGRESSION **ISSUE OWNERSHIP**

PARTY-SPECIFIC IN ADDRESSING AND FAVOURING ROAD USERS: AN ANALYSIS OF WRITTEN ENQUIRY FROM GERMAN MAJOR CITIES

LAURA BRUNE

LEIBNIZ-UNIVERSITÄT HANNOVER

LAURA.BRUNE@STUD.UNI-HANNOVER.DE

ABSTRACT

This study analyses the influence of political parties on the addressing of road users at municipal level. It is assumed that parties have issue ownership in certain areas of transport policy and that this manifests itself in an increased targeting of certain road users. The data basis consists of written enquiries from 35 major German cities, which were coded using quantitative text analysis. A quasi-Poisson regression was carried out to answer the research question. The results show that the FDP and CDU/CSU address car drivers more often and the Greens address cyclists more often.

KEYWORDS: MUNICIPAL TRANSPORT POLICY QUANTITATIVE TEXT ANALYSIS
QUASI-POISSON REGRESSION ISSUE OWNERSHIP

1. EINLEITUNG: PARTEIPOLITISCHE EINFLÜSSE IN DER VERKEHRSPOLITIK DEUTSCHER GROSSSTÄDTE

Die Verkehrspolitik ist ein Feld, das von Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern geprägt ist (Sack et al. 2023). Besonders in Großstädten konkurrieren Verkehrsmittel aufgrund finanzieller Beschränkungen und begrenztem öffentlichen Raum miteinander (Sack et al. 2023: 2). Aus umweltpolitischer Perspektive ist der Verkehrssektor von Bedeutung, da durch ihn ein entscheidender Anteil an Treibhausgasen reduziert werden kann (Klimaschutzbericht 2022). In dieser Arbeit werden Parteien als erklärende Variable betrachtet, da eine Parteipolitisierung in deutschen Großstädten nachgewiesen wurde (Holtmann et al. 2017: 125). Beispielsweise wurde auf Bundesebene für die Grünen und die FDP eine besonders deutliche und konträre Position festgestellt (Sack et al. 2023: 1). Da Kommunen umfangreiche föderale Aufgaben in der Verkehrspolitik innehaben, ist es sinnvoll, die parteipolitischen Positionen auf kommunaler Ebene zu überprüfen (Souris et al. 2023: 53). Schriftliche Anfragen bilden eine Möglichkeit für parteipolitische Schwerpunktsetzungen. Daher lauten die Forschungsfragen dieser Arbeit: *Welche Zielgruppen werden von politischen Parteien in der kommunalen Parlamentskommunikation angesprochen? Oder konkreter: Welche Partei besetzt welchen Verkehrsteilnehmer für sich?*

Die Relevanz der Forschungsfragen ergibt sich aus der bestehenden Forschungslücke. Zwar gibt es auf kommunaler Ebene stellenweise Literatur zur parteipolitischen Ausrichtung im Bereich der Verkehrspolitik, doch diese Arbeit ist die erste, welche schriftliche Anfragen als Datenquelle verwendet. Ferner ist sie die erste, die zur Erklärung des Themas einen methodischen Ansatz aus quantitativer Textanalyse und Quasi-Poisson Regression verwendet. Die Forschungsarbeit überprüft bestehende Erkenntnisse mit neuen Methoden und ist daher innovativ.

Das theoretische Fundament dieser Arbeit basiert darauf, dass Parteien ein Issue Ownership für bestimmte Themen haben. In der Verkehrspolitik zeigt sich dieses Issue Ownership durch die Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen wie Autofahrer*innen oder Fahrradfahrer*innen. Die empirische Analyse stärkt die theoretischen Annahmen. Die Ergebnisse weisen auf parteipolitische Einflüsse in der Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen hin. Die CDU/CSU und die FDP sprechen im Vergleich zu anderen Parteien häufiger Autofahrer*innen an. Die Grünen hingegen fokussieren sich eher auf Fahrradfahrer*innen.

Die Arbeit gliedert sich in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Im theoretischen Teil werden die Parteipolitisierung der Kommunalpolitik, die Funktion von schriftlichen Anfragen, die Verkehrspolitik und das Konzept des Issue Ownerships beschrieben. Auf Basis dieser theoretischen Überlegungen wird eine übergeordnete Hypothese und daraus vier Erwartungen abgeleitet. Im empirischen Teil erfolgt eine Quasi-Poisson Regression. Die Analyseergebnisse werden abschließend zusammengefasst und diskutiert.

2. THEORETISCHER RAHMEN: KOMMUNALE VERKEHRSPOLITIK UND DIE ROLLE SCHRIFTLICHER ANFRAGEN NACH DEM ISSUE OWNERSHIP

In Großstädten wird die deutsche Kommunalpolitik nicht nur von sachpolitischen, sondern auch von parteipolitischen Erwägungen geprägt. Laut Holtmann et al. (2017: 123-125) konzentrierte sich die Forschung lange darauf, ob in der Kommunalpolitik Sachpolitik oder Parteipolitik dominieren. Mittlerweile besteht jedoch weitgehend Einigkeit unter Wissenschaftler*innen, dass parteipolitische Überlegungen eine zentrale Rolle in der deutschen Kommunalpolitik spielen (Angenendt 2021: 633; Holtmann et al. 2017). Egener und Krapp (2013: 70) sehen Parteipolitik als Resultat gemeindespezifischer Einflüsse. Das bedeutet, dass Parteien auf kommunaler Ebene die parteipolitische Positionierung der Bundes- und Landesparteien annehmen, aber dies immer im Kontext der besonderen Bedürfnisse der Gemeinde geschieht. Als einer dieser spezifischen Einflussfaktoren wird im Forschungsstand die Gemeindegröße identifiziert. Insbesondere in Großstädten ist die parteipolitische Prägung intensiver (Angenendt 2021: 633; Holtmann et al. 2017: 125). Dort orientieren sich die Parteiverbände oftmals stärker an den Bundes- und Landesverbänden der jeweiligen Parteien und ihren Wahlprogrammen (Naßmacher/Naßmacher 1999). Die kommunale Parteilandschaft ähnelt daher der nationalen. Wegschaidt et al. (2022: 755) betonen, dass sich zwar die Ausrichtungen der Parteivorstände in Großstädten mit jenen der Bundes- und Landesverbänden ähneln, aber dennoch Unterschiede existieren. Somit kann kommunale Politik in Großstädten als nationale Parteipolitik mit sachpolitischen und lokalen Akzenten verstanden werden.

Die Theorie des Issue Ownerships beschreibt im traditionellen Forschungsstand, dass der Parteienwettkampf über das selektive Betonen der eigenen Themen, um einen elektoralen Vorteil zu erhalten, verläuft (Budge/Farlie 1983; Petrocik 1996; Spoon et al. 2014). Wenn eine Partei mit einem bestimmten Thema in Verbindung gebracht wird, dann besitzt sie auf dieses Thema ein Issue Ownership (Budge/Farlie 1983). Bei der Übertragung des Konzeptes auf die Parteienforschung wird untersucht, wie Parteien versuchen Themen für sich zu besetzen und die Themen anderer Parteien für sich neu zu besetzen (Walgrave et al. 2015: 778). Hieraus ergibt sich, dass Parteien bestimmte Themen öfter ansprechen als andere Parteien.

Verkehrspolitik gilt als konfliktreich und dynamisch (Sack et al. 2023: 2). Sie zielt darauf ab, den Transport von Personen und Gütern zu regeln (Sack et al. 2023). Ein zentraler Aspekt dabei ist die Abhängigkeit von den Infrastrukturen der verschiedenen Verkehrsträger (Sack et al. 2023). Aufgrund begrenzter physischer und finanzieller Ressourcen führt diese Abhängigkeit zu Konfliktpotenzialen (Sack et al. 2023).

Das Politikfeld zeichnet sich durch eine Vielzahl von Akteuren aus, wobei alle verkehrsbezogene Entwicklungen gezielt beeinflussen können (Schwedes et al. 2007: 138). Es lassen sich grundsätzlich Entscheidungsträger, die auf rechtlicher Grundlage handeln, und Einflussträger, die durch ihre Machtposition wirken, unterscheiden (Schwedes et al. 2007: 138). Besonders hervorzuheben sind hier Parteien als Einflussträger (Schwedes et al. 2007). Diese

gelten als besonders maßgebend, weil sie viele Möglichkeiten der Einflussnahme haben, beispielsweise die Besetzung von Staatsämtern und die Einwirkung auf Sachfragen der Regierung und Parlamente (Schwedes et al. 2007: 142). Da die schriftliche Anfrage ein Mittel zur Einflussnahme ist, können Parteien ihren Einfluss in der Verkehrspolitik durch schriftliche Anfragen festigen.

Diese Annahme kann auch auf die kommunale Verkehrspolitik übertragen werden, da die Umsetzung der Verkehrspolitik im deutschen Föderalismus auf mehreren Ebenen stattfindet (Sack et al. 2023: 3). Dabei müssen die kommunalen Gebietskörperschaften verkehrspolitische Entscheidungen teils eigenverantwortlich, teils im Auftrag der Länder, treffen (Schwedes et al. 2007: 140). Insbesondere auf kommunaler Ebene besteht ein umfangreicher Gestaltungsspielraum in der Verkehrspolitik (Gross 2016: 340). Egner und Krapp (2013: 79) weisen durch Umfragen der Statistischen Landesämter nach, dass die Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen eine hohe Bedeutung bei Ratsmitgliedern hat. Dabei bemerken die Autoren, dass es starke Unterschiede in der Bewertung der Bereiche nach Parteien gibt (Egner/Krapp 2013: 81). Dieser Umstand unterstreicht die hohe Relevanz der Verkehrspolitik im Kontext der Kommunalpolitik.

Es ist anzunehmen, dass Parteien in schriftlichen Anfragen bestimmte Verkehrsteilnehmer*innen öfter ansprechen. Gemäß der Theorie des Issue Ownership können Parteien auf kommunaler Ebene in der Verkehrspolitik Themen u.a. durch schriftliche Anfragen für sich besetzen. Einige Parteien werden mit bestimmten Themen in der Verkehrspolitik assoziiert. Diese Themen können über spezifische Verkehrsteilnehmer*innen definiert werden. Daher ist ein Einfluss von Parteizugehörigkeit auf die Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen zu vermuten. Schriftliche Anfragen ermöglichen es, bestimmte Themen in den Fokus zu rücken und mehr Aufmerksamkeit auf ein bestimmtes Issue zu legen. Daher ist die übergeordnete Hypothese dieser Forschungsarbeit: *Parteien sprechen bestimmte Verkehrsteilnehmer*innen durch schriftliche Anfragen an.*

Aufgrund der Mehrebenenvernetzung im deutschen föderalen System konzentriert sich diese Arbeit auf fünf Parteien, die sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene vertreten sind und klar erkennbare verkehrspolitische Profile aufweisen: CDU/CSU, FDP, Grüne, Linke und AfD. Lokale Parteien wurden aus diesen Gründen sowie aufgrund der mangelnden Vergleichbarkeit ausgeschlossen. Zur Herleitung der Erwartungen wird auf den Literaturstand und den Bundestagswahlprogramme 2021 von der FDP, der CDU/CSU, den Grünen, den Linken und der AfD zurückgegriffen. Laut Sack et al. (2023: 1) besteht insbesondere innerhalb der Ampelkoalition im Bereich der Verkehrspolitik eine erhebliche Diskrepanz zwischen den Grünen und der FDP.

Durch das Parteiprogramm der FDP wird deutlich, dass sie den motorisierten Individualverkehr für sich besetzen möchten. Souris et al. (2023: 52-53) heben in ihrer Analyse der verkehrspolitischen Positionierung der Partei die Ablehnung pauschaler Fahrverbote für Verbrennungsmotoren und eines allgemeinen Tempolimits hervor (FDP 2021). Zudem strebt die

FDP an, den Autoverkehr zu fördern, etwa durch eine Herabsetzung des Mindestalters für das begleitete Fahren auf 16 Jahre und die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder (FDP 2021: 29). Während sie die E-Mobilität generell unterstützen möchten, lehnen sie Subventionen in diesem Bereich ab (FDP 2021: 28). In ihrem Parteiprogramm betonen sie die Bedeutung von Umweltschutz als Antrieb für Innovation (FDP 2021: 60). Diese Technologieoffenheit bezieht sich allerdings hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr. Die Sicherheit im Radverkehr möchte die Partei insgesamt verbessern und "umfassend berücksichtigen" (FDP 2021: 29). Dies unterscheidet sich von der Position der Grünen, die eine Gleichberechtigung des Radverkehrs anstreben (Bündnis90/Die Grünen 2021: 32). Generell zeigt die Analyse der Parteiprogramme, dass die FDP den Schwerpunkt auf den Autoverkehr legt. Dies führt zu der folgenden Erwartung:

*E1: Wenn eine schriftliche Anfrage von der FDP gestellt wird, dann ist es im Vergleich zu anderen Parteien wahrscheinlicher, dass Autofahrer*innen angesprochen werden.*

Ähnlich zur FDP kann auch bei der CDU/CSU ein Fokus auf den motorisierten Individualverkehr erkannt werden. So möchte die Partei am „verkehrspolitischen Status-Quo“ (Sack et al. 2023: 7) festhalten. Die Förderung des Autoverkehrs beinhaltet die Ablehnung eines generellen Tempolimits und einem Dieselfahrverbot, sowie die Förderung von Elektroautos (CDU 2021; Souris et al. 2023). Zwar möchten sie generell die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ausbauen – auch für den öffentlichen Nahverkehr oder den Radverkehr – aber hierbei ist ein deutlicher Schwerpunkt auf den motorisierten Individualverkehr zu erkennen (CDU 2021). Diesen Standpunkt vertritt die Union nicht nur auf Bundesebene, sondern auch auf kommunaler Ebene. So setzt sich die CDU zum Beispiel in Berlin für den Weiterbau der A100 ein (Niedermayer 2023). Daraus ergeben sich folgende Erwartung:

*E2: Wenn eine schriftliche Anfrage von der CDU/CSU gestellt wird, dann ist es im Vergleich zu anderen Parteien wahrscheinlicher, dass Autofahrer*innen angesprochen werden.*

Auch die AfD setzt ein starkes verkehrspolitisches Profil auf den motorisierten Individualverkehr. Hierbei ist für sie insbesondere wichtig, dass die Freiheit im Verkehr erhalten bleibt (Sack et al. 2023). Daher richten sie sich gegen alle Maßnahmen, welche den Autoverkehr einschränken könnten (AfD 2021; Sack et al. 2023). Hierzu gehören ein generelles Tempolimit, Dieselfahrverbote und Umweltspuren (AfD 2021: 188-189). Ebenfalls positioniert sich die AfD in ihrem Bundesparteiprogramm gegen Fahrverbote für Motorradfahrer*innen (AfD 2021: 188). Allgemein „unterstützt und fördert [die AfD] den motorisierten Individualverkehr“ (AfD 2021: 188). Dazu gehört, dass sie den Ausbau bzw. die Sanierung von Brücken und Autobahnen fördern möchte. Dies gilt sowohl für ländliche als auch urbane Gebiete, so ist ein weiteres

verkehrspolitisches Ziel der Partei, der Ausbau von Parkplätzen in Städten. Zudem möchte die Partei die Autoindustrie fördern und lehnt umweltpolitische Eingriffe der EU streng ab (AfD 2021: 190-191)

*E3: Wenn eine schriftliche Anfrage von der AfD gestellt wird, dann ist es im Vergleich zu anderen Parteien wahrscheinlicher, dass Autofahrer*innen angesprochen werden.*

Dagegen möchten die Grünen den Vorrang des motorisierten Individualverkehrs verringern und stattdessen den Fahrrad- und Fußverkehr stärker fördern (Bündnis90/Die Grünen 2021; Sack et al. 2023: 7). Die Mobilitätswende nimmt im Parteiprogramm der Grünen einen zentralen Platz ein (Bündnis90/Die Grünen 2021; Sack et al. 2023: 1). Dies liegt daran, dass sie traditionell eine Partei mit dem Issue Ownership auf der Umweltpolitik ist (Engler/Zohlhöfer 2022: 81). Sie beabsichtigen, den Radverkehr durch ein umfassend ausgebauten Fahrradnetz zu stärken (Bündnis90/Die Grünen 2021). Des Weiteren fordern sie auch, dass das Straßenrecht an die Bedürfnisse von Fahrradfahrer*innen angepasst wird und sie somit gleichberechtigt werden (Bündnis90/Die Grünen 2021: 32). Weiter betonen sie den Ausbau des Fern- und Nahverkehrs bei geringen Kosten für die Bürger*innen (Bündnis90/Die Grünen 2021: 29). Hingegen fordern sie die Einschränkung des Individualverkehrs mittels Verbrennungsmotor und die Einführung eines allgemeinen Tempolimits (Souris et al. 2023; Thiele et al. 2018). Zusammengefasst favorisieren die Grünen nachhaltige Verkehrsformen wie etwa den Radverkehr und versuchen dieses Issue für sich zu besetzen. Daraus leitet sich folgende Erwartung ab:

*E4: Wenn eine schriftliche Anfrage von der Partei Bündnis90/die Grünen gestellt wird, dann ist es im Vergleich zu anderen Parteien wahrscheinlicher, dass Radfahrer*innen angesprochen werden.*

Auch die Linke verfügt über ein parteipolitisches Profil im Bereich der Verkehrspolitik. Bei ihnen liegt der Fokus auf einer sozialen Verkehrspolitik (Souris et al. 2023: 51-52). Einige Forderungen von ihnen sind autofreie Innenstädte und sicherer Radverkehr (Souris et al. 2023). Ebenfalls einen großen Raum nimmt die Forderung nach einem besser ausgebauten und kostengünstigen öffentlichen Nahverkehr ein (Linke 2021: 12). Auf kommunaler Ebene möchte die Linke auch einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr, wie z.B. in Erfurt (Gehrke/Groß 2023). Hieraus ergibt sich die letzte Erwartung:

E5: Wenn eine schriftliche Anfrage von den Linken gestellt wird, dann ist es im Vergleich zu anderen Parteien wahrscheinlicher, dass der öffentliche Nahverkehr angesprochen wird.

3. METHODISCHES VORGEHEN: DATENBASIS UND OPERATIONALISIERUNG

Zur Messung des Issue Ownerships stehen zwei Hauptinstrumente zur Verfügung. Zum einen kann man Surveydaten heranziehen (z.B. Petrocik 1996; Yu/Hsu 2019; Wagner/Zeglovits 2014). Wobei die Wahrnehmung der Parteienkompetenz oft mit der Wahlentscheidung und den politischen Überzeugungen der Befragten korreliert (Walgrave et al. 2015). Zum anderen kann das Konzept durch die Analyse von Dokumenten, wie Wahlprogrammen oder schriftlichen Anfragen, gemessen werden. Allerdings kann bei dieser Methode nicht mit Sicherheit festgestellt werden, ob die Themensetzung der Partei auch bei den Bürger*innen eine entsprechende Assoziation hervorruft (Walgrave et al. 2015). Beide Ansätze bringen daher ihre eigenen Limitationen mit sich.

Eine mögliche Messung des Issue Ownership ist die Analyse schriftliche Anfragen. Als parlamentarisches Mittel ist die schriftliche Anfrage vergleichbar mit der kleinen Anfrage auf Bundes- und Landesebene. Sie wird im Gemeinderat gestellt und ist in den jeweiligen Geschäftsordnungen oder Kommunalverfassungen der Bundesländer verankert (Deutscher Bundestag: Wissenschaftliche Dienste 2017). Der grundsätzliche Mechanismus der schriftlichen Anfrage ist in allen Bundesländern ähnlich: Eine Frage wird von einem oder mehreren Gemeinde- bzw. Stadtratsmitgliedern gestellt und muss von dem*der Bürgermeister*in, der Verwaltung oder dem Gemeindevorstand beantwortet werden. Die spezifischen Regelungen variieren je nach Bundesland, insbesondere hinsichtlich der Anspruchsberechtigten, des Anspruchsgegenstandes oder des Verfahrens für den Zugriff auf Akten (Deutscher Bundestag: Wissenschaftliche Dienste 2017). Ein Beispiel für dieses parlamentarische Mittel bietet diese schriftliche Anfrage.

„Stuttgart ist Deutschlands Stauhauptstadt Nummer 1, so sehen es zumindest Fachzeitschriften und Fachgutachten. Der Verkehr wird laut unserer Wahrnehmung tatsächlich immer zähfließender. Neben einer optimierten Verkehrsleitzentrale, besseren Ampelschaltungen, sollten Straßenbaumaßnahmen so schnell als möglich fertiggestellt werden. Auffällig ist eine Baustelle an der Heilbronner Straße, Ecke Wolframstraße.

Die Abbiegespur Richtung Bürgerhospital ist seit Monaten gesperrt, sehr auffällig hat die Bauunternehmung auf den Mittelstreifen mehrere Flaggen als Werbeträger platziert. Es ist nicht nachvollziehbar, weswegen dort eine Werbeanlage platziert ist.

Daher fragen wir:

1. Was gedenkt die Verwaltung zu unternehmen, um Bauzeiten an Straßen zu minimieren?
2. Wann wird die Baustelle Heilbronner Straße, Ecke Wolframstraße fertig?
3. Sind die Flaggen im Mittelstreifen der Heilbronner Straße als Werbeflächen tatsächlich genehmigt?.“

Tabelle 1 (siehe Anhang) bietet einen Überblick über die Regelungen zur schriftlichen Anfrage anhand von Auszügen der Gemeindeordnungen der Bundesländer, welche in der Fallauswahl dieser Arbeit beinhaltet sind. Hierbei ist Bayern das einzige Flächenland, das keine expliziten Bestimmungen zu schriftlichen Anfragen aufweist (Deutscher Bundestag: Wissenschaftliche Dienste 2017). Ebenfalls eine Ausnahme stellt die Stadt Bremerhaven dar, die über eine eigene Kommunalverfassung verfügt, in der die Rolle der schriftlichen Anfragen explizit

geregelt ist. Trotz dieser Unterschiede eignen sich schriftliche Anfragen als politisches Dokument zur Erfassung des Issue Ownership.

Laut einer Klassifizierung von Hünermund (2018) erfüllen kleine Anfragen verschiedene Funktionen: die Thematisierungsfunktion, die Kontrollfunktion und die Repräsentationsfunktion. Die Thematisierungsfunktion betrifft das Bestreben von Oppositionsparteien, ihren eigenen Themen Beachtung zu verschaffen und die Aufmerksamkeit der Regierung auf diese Themen zu lenken (Hünermund 2018: 473). Bei der Kontrollfunktion handelt es sich um den Ansatz der Opposition, Anfragen bezüglich der Finanzen, einzelnen Behörden und deren Mitarbeiter*innen im Rat zu stellen (Hünermund 2018). Die Repräsentationsfunktion, wie von Hünermund (2018) definiert, betrifft primär die Vertretung eines Wahlkreises durch einzelne Bundestagsabgeordnete. In der Literatur wird die Kontrollfunktion der kleinen Anfragen vor allem für die Oppositionsparteien hervorgehoben (Bereswill et al. 2021). Zwar gibt es zu den Funktionen von schriftlichen Anfragen auf kommunaler Ebene keinen fundierten Forschungsstand, aber auf Grund der Funktion als parlamentarisches Mittel im Gemeinderat, sowie der erhöhten kommunalen Parteipolitisierung und der Annäherung an das nationale Parteiensystem können die Erkenntnisse über die Funktionen von Anfragen auf Bundes- und Landesebene auch auf die kommunale Ebene übertragen werden. Dies ist besonders relevant für Großstädte, die durch eine ausgeprägte Parteipolitisierung gekennzeichnet sind (Holtmann 2013: 130-134). Somit können schriftliche Anfragen in Großstädten in Anlehnung an die Klassifizierung von Hünermund (2018) analysiert werden.

Auf Grund ihrer Thematisierungsfunktion stellt die schriftliche Anfrage ein geeignetes Mittel dar, um das Konzept des Issue Ownership zu untersuchen. Durch sie lässt sich die Haltung einer Partei zu einem bestimmten Thema beleuchten, und es können Rückschlüsse über die Assoziation zwischen der Partei und dem jeweiligen Thema gezogen werden. Im Forschungsstand gibt es Hinweise darauf, dass eine Verknüpfung zwischen Issue Ownership und der Nutzung von Fragen und Anfragen in nationalen Parlamenten existiert, insbesondere bei Oppositionsparteien wurde dieser Zusammenhang belegt (Green-Pedersen 2010). Das Potential der schriftlichen Anfrage, ein Thema durch ein offizielles politisches Dokument zu setzen, unterstreicht ihre Eignung für die Erfassung des Issue Ownership in verschiedenen politischen Bereichen.

Für diese Analyse wurden Daten aus einer quantitativen Textanalyse von dem Datensatz des DFG-Forschungsprojekts „Repräsentation und Ungleichheit in der kommunalen Politik“ (Projektnummer 427545338, Grant-Nummern: GR 5526/1-1 und NY 123/1-1) verwendet (Gross et al. 2022). Dieses Projekt generierte mittels Web-Scraping aus Ratsinformationssystemen von 35 Großstädten über 22.000 schriftliche Anfragen. Die erfassten Anfragen stammen aus einem Zeitraum zwischen den Jahren 2011 und 2021. In einem weiteren Schritt wurden 6.000 dieser Anfragen mittels manueller Textanalyse aufbereitet. Die Anfragen wurden von zwölf Studierenden kodiert. Jede*r Student*in kodierte hierbei 1.000 schriftliche Anfragen, wodurch

gewährleistet wurde, dass sämtliche Anfragen in einer doppelten Kodierung erfasst wurden. Bei Abweichungen in den Kodierungen wurde eine zufällig ausgewählte Kodierung verwendet. Die Kodierung erfolgte nach einem zuvor festgelegten Kodierleitfaden¹. Dieser wurde in einem Forschungslehreseminar entwickelt.

Die Operationalisierung der unabhängigen Variable erfolgte über die manuelle Kodierung. Hierbei wurde die Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen in jeglicher Form erfasst. Die Ansprache der Verkehrsteilnehmer*innen umfasste auch die reine Erwähnung, selbst wenn der Kern der Anfrage ein anderes Thema war. Auch indirekte Erwähnungen reichen für eine Kodierung aus. Ein Beispiel für eine Kodierung zur Ansprache von Autofahrer*innen wäre dieser Auszug aus der obigen Anfrage: „Der Verkehr wird laut unserer Wahrnehmung tatsächlich immer zähfließender. Neben einer optimierten Verkehrsleitzentrale, besseren Ampelschaltungen, sollten Straßenbaumaßnahmen so schnell als möglich fertiggestellt werden.“. Die Operationalisierung der abhängigen Variable erfolgte direkt anhand der Parteizugehörigkeit, welche im Datensatz vermerkt war. Für die weiteren Analysen wurden die Parteien FDP, SPD, CDU, AfD, die Grünen und die Linken binär kodiert. Wenn mehrere Parteien eine Anfrage stellten, dann wurde sie im Datensatz für jede beteiligte Partei individuell verzeichnete. Als weitere Variable wurde die Städtegröße verwendet, da diese in der Literatur als zentrale Variable zur Erklärung von Parteipolitisierung herausgearbeitet wurde (Holtmann 2013: 130-134). Zudem beeinflusst die Größe der Städte ihre Infrastruktur. Hierbei wurden das obere und das untere Terzil der Einwohnerzahl verwendet. Die Daten hierfür stammen aus einer Erhebung des Deutschen Städtetages (Deutscher Städtetag 2021). Es ist wichtig anzumerken, dass die Qualität der weiteren Analysen eng mit der Genauigkeit der manuellen Kodierung zusammenhängt.

Zur Prüfung der Intercoder-Reliabilität wurde Krippendorfs Alpha berechnet. Es misst den Grad der gemeinsamen Zustimmung zwischen zwei oder mehr Codern (Krippendorff 2011: 1). Bei der Ansprache von Autofahrer*innen liegt die Intercoder-Reliabilität, gemessen durch Krippendorfs Alpha, bei 0,8, für Fahrradfahrer*innen bei 0,67 und bei den zwei zugrunde liegenden Variablen für den öffentlichen Nahverkehr bei 0,72 und 0,66. Ab 0,4 kann von einer moderaten Zustimmung, ab 0,6 von einer substantiellen Zustimmung und ab 0,8 von einer beinahe perfekten Zustimmung gesprochen werden (Hughes 2021: 7). Für alle Variablen liegt eine hohe Intercoder-Reliabilität vor.

Für die Auswahl des Regressionsverfahrens mussten zunächst die Modellannahmen geprüft werden. Die Daten zur Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen wurden als Zähldaten identifiziert. Zähldaten sind die Anzahl definierter Ereignisse in einem bestimmten Intervall (Plan 2014). Sie sind immer positive ganze Zahlen und können einer Poisson-Verteilung folgen (Plan 2014). Dabei wird angenommen, dass der Mittelwert und die Varianz gleich sind (Winter/Bürkner 2021). Für die Daten zur Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen trifft dies jedoch nicht zu, da

¹ Der Kodierleitfaden kann auf Anfrage bereitgestellt werden. An der Entwicklung des Kodierleitfadens waren Christina Büntemeyer, Göttling, Andrea, Johannes Kühling und weitere Studierende beteiligt.

eine Überdispersion vorliegt. Mit Durchschnitt-Varianz-Beziehungsgrafiken wurde ermittelt, dass eine Quasi-Poisson Regression die geeignetste Analyse ist.

4. ANALYSEERGEBNISSE: EINFLUSS VON DEN PARTEIEN IN DER ANSPRACHE UND BEGÜNSTIGUNG VON VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN

Die Abbildung 1 zeigt die prozentualen Anteile der schriftlichen Anfragen nach Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen und Partei von den gesamten Anfragen einer Partei zu allen Verkehrsteilnehmer*innen. Generell ist zu erkennen, dass der öffentliche Nahverkehr am häufigsten angesprochen wird. Zudem sind für jedes Verkehrsmittel parteispezifische Unterschiede zu erkennen. Die Grünen adressieren besonders häufig in ihren schriftlichen Anfragen Fahrradfahrer*innen. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der schriftlichen Anfragen über Autofahrer*innen bei der FDP, gefolgt von der CDU/CSU, der SPD und der AfD am höchsten. Bei

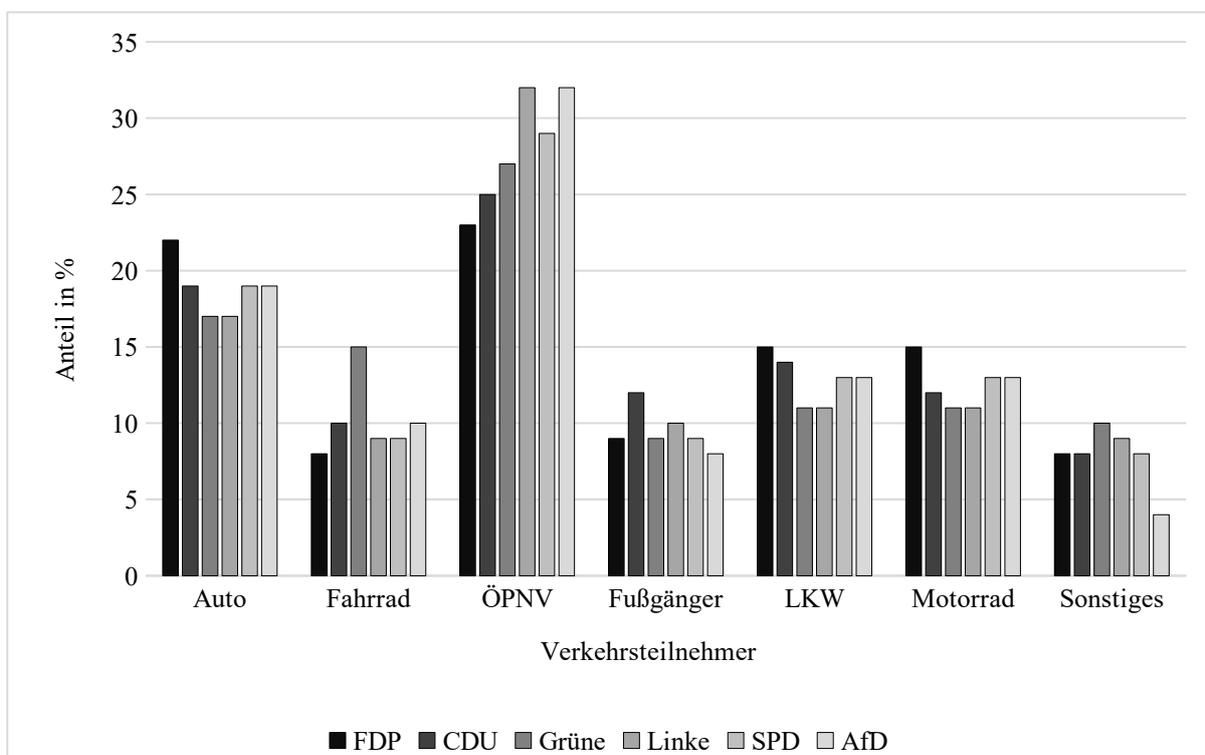


Abbildung 1: Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen nach Partei

dem ÖPNV wird der höchste Anteil an Anfragen von den Linken und der AfD gestellt.

Tabelle 2 zeigt die Ergebnisse der Quasi-Poisson Regression. Es sind die marginalen Effekte, die Standardfehler und die Signifikanz zu sehen. Die marginalen Effekte geben durch das Vorzeichen die Richtung des Effektes an. Außerdem gibt der Wert Aufschluss darüber, wie sich die Wahrscheinlichkeit zur Ansprache von Verkehrsteilnehmern ändert. Es liegt ein signifikanter Effekt von der Anfragestellung durch die FDP auf die Ansprache von Autofahrer*innen vor: Hier steigt die Wahrscheinlichkeit einer Ansprache von Autofahrer*innen um 0,0299. Auch liegt ein signifikanter Effekt von der Anfragestellung durch die Union auf die Ansprache von

Autofahrer*innen vor. Wenn eine Anfrage von der Union gestellt wird, dann steigt die Wahrscheinlichkeit um 0,0263. Bei der Stellung einer Anfrage durch die Grünen zeigt sich ein signifikanter Effekt auf die Ansprache von Fahrradfahrer*innen: Eine Anfrage thematisiert mit einer Wahrscheinlichkeit von 0,0347 häufiger Fahrradfahrer*innen im Vergleich zu den anderen Parteien, wenn sie von den Grünen stammt. Für die Linken und die AfD lässt sich kein signifikanter Effekt erkennen. Zusammengefasst zeigt die Quasi-Poisson Regression, dass sowohl die Anfragenstellung durch die FDP und CDU/CSU einen positiven Effekt auf die Ansprache von Autofahrer*innen, als auch die Anfragenstellung durch die Grünen einen positiven Effekt auf die Ansprache von Fahrradfahrer*innen hat.

Tabelle 2: Ergebnisse der Quasi-Poisson Regression

Partei	ÖPNV	Auto	Fußgänger	Fahrrad
AfD	0,0023 (0,0184)	0,0017 (0,018)	-0,0104 (0,0144)	0,0005 (0,0134)
CDU/CSU	0,0205 * (0,0104)	0,0263 ** (0,0097)	0,03 *** (0,0072)	0,0144 (0,0075)
FDP	0,003 (0,0122)	0,0299 ** (0,0109)	-0,0101 (0,0086)	-0,0082 (0,0093)
Große Großstadt	-0,011 (0,0093)	-0,0252 ** (0,0093)	-0,024 ** (0,007)	-0,0014 (0,0067)
Kleine Großstadt	-0,0163 (0,0103)	-0,0012 (0,0095)	-0,0142 (0,0072)	-0,0031 (0,0073)
Grüne	0,0166 (0,0113)	0,018 (0,0108)	0,0078 (0,0081)	0,0347 *** (0,0072)
Linke	0,0133 (0,0113)	0,0036 (0,0114)	0,004 (0,0084)	-0,0009 (0,0087)
SPD	0,0355 ** (0,0113)	0,0409 *** (0,0107)	0,0059 (0,0086)	0,0077 (0,0085)

$p < 0,001$ ***, $p < 0,01$ **, $p < 0,05$ *

Es liegen zudem weitere signifikante Werte vor. Neben den Effekten von der Anfragenstellung durch die FDP und die Union auf die Ansprache von Autofahrer*innen, liegen auch signifikante Werte für die SPD und die Variable große Großstadt vor. Im Vergleich zu allen signifikanten Effekten ist jener ausgehend von der SPD mit einem Wert von 0,0409 am höchsten. Zudem liegt

ein signifikant negativer Effekt von großen Großstädten auf die Ansprache von Autofahrer*innen vor. Dies bedeutet, wenn die Anfrage aus einer großen Großstadt kommt, sinkt die Wahrscheinlichkeit der Ansprache von Autofahrer*innen um 0,0252. Auch für den Effekt von großer Großstadt auf die Ansprache von Fußgänger*innen lässt sich Ähnliches feststellen. Hierbei sinkt die Wahrscheinlichkeit einer Ansprache von Fußgänger*innen um 0,024. Des Weiteren wird durch eine Anfragestellung der CDU/CSU die Ansprache von Fußgänger*innen beeinflusst. Es liegt ein signifikant positiver Effekt vor. Wenn eine schriftliche Anfrage von der CDU oder der CSU gestellt wird, ist es somit um 0,03 wahrscheinlicher, dass eine Anfrage Fußgänger*innen benennt. Für den ÖPNV lässt sich festhalten, dass bei der Antragstellung durch die SPD und die Union ein signifikanter Effekt vorliegt. Wenn eine Anfrage durch die SPD gestellt wird, so ist es mit 0,0355 wahrscheinlicher, dass sie den öffentlichen Nahverkehr anspricht. Der Effekt durch die CDU/CSU ist mit 0,0263 etwas geringer. Für die Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen ergibt sich insgesamt ein komplexeres Bild, insbesondere bei der SPD und CDU/CSU.

5. FAZIT UND FORSCHUNGSPERSPEKTIVEN

Die empirischen Ergebnisse decken sich mit den theoretischen Annahmen, dass Parteien bestimmte Verkehrsteilnehmer*innen eher ansprechen. Durch die grafische Darstellung wird für alle Erwartungen ein schwacher Zusammenhang angedeutet. Mittels der Quasi-Poisson Regression konnten die Erwartungen 1 bis 3 bestätigt werden. Das heißt, dass es einen positiven Effekt durch die Anfragestellung von der FDP und der CDU/CSU auf die Ansprache von Autofahrer*innen und von den Grünen auf die Ansprache von Fahrradfahrer*innen gibt. Für einen Effekt von der Anfragestellung durch die Linken auf die Ansprache von öffentlichem Nahverkehr konnte keine Signifikanz nachgewiesen werden. Daher müssen die Erwartungen 4 und 5 verworfen werden. Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass Parteien über ihre schriftlichen Anfragen das Thema der Verkehrspolitik besetzen können. Hierbei kann die Thematisierungsfunktion als erklärender Mechanismus herangezogen werden. Allerdings kann dies nicht für alle das gesamte Parteienspektrum bestätigt werden. Somit wurde eingeschränkt nachgewiesen, dass Parteien auf kommunaler Ebene versuchen bestimmte Themengebiete für sich zu besetzen. Damit kann die Theorie des Issue Ownership teilweise auch auf die Kommunalpolitik in deutschen Großstädten im Bereich der Verkehrspolitik übertragen werden.

Trotz dessen besteht weiterer Forschungsbedarf im Bereich der kommunalen Verkehrspolitik. Obwohl die vorliegende Untersuchung Einsichten in die Ansprache von Verkehrsteilnehmer*innen in deutschen Großstädten liefert, sind die Ergebnisse nicht uneingeschränkt auf den gesamten Bereich der deutschen Kommunalpolitik übertragbar. Es wäre daher empfehlenswert, die Untersuchung auf eine größere Anzahl von Kommunen auszudehnen, um ein differenzierteres Bild der Verkehrspolitik auch in kleinen und mittleren Gemeinden zu erhalten. Des Weiteren konnten nicht alle schriftlichen Anfragen aus dem

Datensatz kodiert werden. Für zukünftige Studien könnte es von Vorteil sein, den Datenbestand durch manuelle quantitative Textanalyse zu ergänzen oder mittels automatisierter Textanalyse zu vervollständigen. Dies würde potenziell tiefere Einblicke in parteipolitische Überlegungen innerhalb der kommunalen Verkehrspolitik ermöglichen.

Es ist wichtig zu berücksichtigen, dass es neben der Parteizugehörigkeit weitere erklärende Variablen gibt. Dies liegt zum einen daran, dass es in der deutschen Kommunalpolitik, trotz einer zunehmenden Angleichung des Parteiensystems an das nationale Parteiensystem, weiterhin lokale Differenzen gibt. Zum anderen ist dies darin begründet, dass das Feld der Verkehrspolitik besonders komplex ist. Weitere Einflussfaktoren sind die Städtegröße und der Regierungsstatus. Obwohl der erste Einflussfaktor bereits untersucht wurde, ist es unerlässlich, in weiteren Forschungen beide Einflussfaktoren genauer zu betrachten.

LITERATURVERZEICHNIS

- AfD. (2021). Deutschland. Aber normal. Programm der Alternative für Deutschland für die Wahl zum 20. Deutschen Bundestag. Abrufbar unter:
https://www.afd.de/wp-content/uploads/2021/06/20210611_AfD_Programm_2021.pdf
- Angenendt, M. (2021). Rage against the party machine? Wählergemeinschaften als Alternative im kommunalpolitischen Wettbewerb. *Zeitschrift für Politikwissenschaft*, 31(4), 627–641.
<https://doi.org/10.1007/s41358-021-00301-3>
- Bereswill, M., Ehler, G., & Neuber, A. (2021). Feindselige Anfragen: Die Nutzung eines parlamentarischen Instruments zur Diskreditierung der Geschlechterforschung. In A. Henninger, D. Bergold-Caldwell, S. Grenz, B. Grubner, H. Krüger-Kirn, S. Maurer, M. Näser-Lather, & S. Beaufäys (Hrsg.), *Mobilisierungen gegen Feminismus und 'Gender'* (1. Aufl., S. 108–122). Verlag Barbara Budrich. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv1pzk2gk.9>
- Budge, I., & Farlie, D. J. (1983). *Explaining and Predicting Elections: Issue Effects and Party Strategies in Twenty-Three Democracies*.
- Bündnis90/Die Grünen. (2021). Deutschland. Alles drin. Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2021.
- CDU. (o. J.). *Das Programm für Stabilität und Erneuerung. Gemeinsam für ein modernes Deutschland*.
- Deutscher Bundestag: Wissenschaftliche Dienste. (2017). Sachstand: Zum Fragerecht von Gemeinderatsmitgliedern. Abrufbar unter:
<https://www.bundestag.de/resource/blob/546628/17fba5a41f80ccf5fae345d16e0b5507/wd-3-238-17-pdf-data.pdf>
- Die Linke. (2021). *Zeit zu handeln! Für soziale Sicherheit, Frieden und Klimagerechtigkeit. Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2021*.
- Egner, B., & Krapp, M.-C. (2013). Parteien in der Kommunalpolitik. In B. Egner, M.-C. Krapp, & H. Heinelt, *Das deutsche Gemeinderatsmitglied* (S. 69–82). Springer Fachmedien Wiesbaden.
https://doi.org/10.1007/978-3-531-94361-9_4
- Engler, F., & Zohlnhöfer, R. (2022). Wettbewerb um Wählerstimmen, Klimakrise und die Corona-Pandemie. Parteienwettbewerb und Regierungshandeln in der 19. Wahlperiode. In R. Zohlnhöfer & F. Engler (Hrsg.), *Das Ende der Merkel-Jahre: Eine Bilanz der Regierung Merkel 2018-2021* (S. 69–99). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-38002-1_4
- FDP. (2021). *Nie gab es mehr zu tun. Wahlprogramm der Freien Demokraten*.
- Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31(8), 1257–1274.
[https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)
- Gehrke, M., & Groß, S. (2023). *Fahrscheinfrei im ÖPNV – Eine Alternative für Großstädte? - Ein Maßnahmenortiment und die Realisierbarkeit in Berlin (IVP-Discussion Paper) [IVP-Discussion Paper]*. Technische Universität Berlin, Fachbereich Integrierte Verkehrsplanung.
<https://doi.org/10.26128/2023.48>
- Green-Pedersen, C. (2010). Bringing Parties Into Parliament: The Development of Parliamentary Activities in Western Europe. *Party Politics*, 16(3), 347–369.
<https://doi.org/10.1177/1354068809341057>

- Gross, M. (2016). Schwarz-Grün in deutschen Großstädten: Koalitionsvereinbarungen. In M. Gross (Hrsg.), *Koalitionsbildungsprozesse auf kommunaler Ebene: Schwarz-Grün in deutschen Großstädten* (S. 337–366). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-12266-9_7
- Holtmann, E. (2013). Parteien auf der kommunalen Ebene. In O. Niedermayer (Hrsg.), *Handbuch Parteienforschung* (S. 791–815). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18932-1_28
- Holtmann, E., Rademacher, C., & Reiser, M. (2017). *Kommunalpolitik: Eine Einführung*. Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-94096-0>
- Hughes, J. (2021). *krippendorffsalpha: An R Package for Measuring Agreement Using Krippendorff's Alpha Coefficient* (arXiv:2103.12170). arXiv. <http://arxiv.org/abs/2103.12170>
- Hünermund, S. (2018). Kleine Anfragen im Deutschen Bundestag. Zu den Funktionen des Frageinstruments am Beispiel der 17. Wahlperiode. *Zeitschrift für Parlamentsfragen*, 49(3), 455–476. <https://doi.org/10.5771/0340-1758-2018-3-455>
- Klimaschutzbericht 2022. (2022).
- Krippendorff, K. (2011). Computing Krippendorff's Alpha-Reliability. 43. Abrufbar unter: <https://repository.upenn.edu/handle/20.500.14332/2089>
- Laak, D. van. (2018). *Alles im Fluss: Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*. S. Fischer Verlag.
- Mayntz, R., Hughes, T. P., & Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung (Hrsg.). (1988). *The development of large technical systems*. Campus-Verl. [u.a.].
- Naßmacher, H., & Naßmacher, K.-H. (1999). *Kommunalpolitik in Deutschland*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-322-86676-9>
- Niedermayer, O. (2023). Die Berliner Abgeordnetenhauswahlen vom 26. September 2021 und vom 12. Februar 2023: Von Rot-Rot-Grün über Rot-Grün-Rot zu Schwarz-Rot. *Zeitschrift für Parlamentsfragen*, 54(2), 223–252. <https://doi.org/10.5771/0340-1758-2023-2-223>
- Oberreuter, H., Patzelt, W. J., Sebaldt, M., Kranenpohl, U., Gast, H., Nerb, T., & Zeitler, B. (Hrsg.). (2007). *Res publica semper reformanda: Wissenschaft und politische Bildung im Dienste des Gemeinwohls: Festschrift für Heinrich Oberreuter zum 65. Geburtstag* (1. Aufl.). VS, Verlag für Sozialwissenschaften.
- Petrocik, J. R. (1996). Issue Ownership in Presidential Elections, with a 1980 Case Study. *American Journal of Political Science*, 40(3), 825–850. <https://doi.org/10.2307/2111797>
- Plan, E. (2014). Modeling and Simulation of Count Data. *CPT: Pharmacometrics & Systems Pharmacology*, 3(8), 129. <https://doi.org/10.1038/psp.2014.27>
- Robertson, D. B. (1976). *A theory of party competition*. J. Wiley.
- Sack, D., Straßheim, H., & Zimmermann, K. (2023). Policy-Forschung und Mobilitätswissenschaft. Begegnungen. In D. Sack, H. Straßheim, & K. Zimmermann (Hrsg.), *Renaissance der Verkehrspolitik: Politik- und mobilitätswissenschaftliche Perspektiven* (S. 1–16). Springer Fachmedien. https://doi.org/10.1007/978-3-658-38832-4_1
- Schmidt, U. (2009). *Parlamentarischer Beratungsdienst*.

- Schwedes, O., Canzler, W., & Knie, A. (Hrsg.). (2007). VS Verlag für Sozialwissenschaften.
<https://doi.org/10.1007/978-3-531-90337-8>
- Souris, A., Stecker, C., & Jungjohann, A. (2023). Tempolimit, Bußgelder und Verkehrswende: Parteipolitik und Blockademacht im Bundesrat. In *Renaissance der Verkehrspolitik* (S. 49–75). Springer VS, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-38832-4_3
- Spoon, J.-J., Hobolt, S. B., & de Vries, C. E. (2014). Going green: Explaining issue competition on the environment. *European Journal of Political Research*, 53(2), 363–380.
<https://doi.org/10.1111/1475-6765.12032>
- Thiele, J., Hartung, U., & Tosun, J. (2018). Wer steuert die Verkehrswende? Eine Analyse von Parteipositionen und Regierungshandeln. *Z. Umweltpolit. Umweltr*, 41, 356–384.
- Walgrave, S., Tresch, A., & Lefevere, J. (2015). The Conceptualisation and Measurement of Issue Ownership. *West European Politics*, 38(4), 778–796.
<https://doi.org/10.1080/01402382.2015.1039381>
- Wegschaider, K., Gross, M., & Schmid, S. (2022). Studying politics at the local level in Germany: A tale of missing data. *Zeitschrift Für Vergleichende Politikwissenschaft*, 16(4), 753–768.
<https://doi.org/10.1007/s12286-022-00551-7>
- Winter, B., & Bürkner, P.-C. (2021). Poisson regression for linguists: A tutorial introduction to modelling count data with brms. *Language and Linguistics Compass*, 15(11), e12439.
<https://doi.org/10.1111/lnc3.12439>

ANHANG

Tabelle 1: Auszüge der Gemeindeordnungen der untersuchten Bundesländer/Städte

Verwaltungs- einheit	Gemeindeordnung	Auszug
Niedersachsen	§ 58 Abs. 4 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz	„Sie kann zu diesem Zweck vom Hauptausschuss und von der Hauptverwaltungsbeamtin oder dem Hauptverwaltungsbeamten die erforderlichen Auskünfte verlangen.“
Nordrhein- Westfalen	§ 55 Abs. 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen	„Der Bürgermeister ist verpflichtet, einem Ratsmitglied auf Verlangen Auskunft zu erteilen oder zu einem Tagesordnungspunkt Stellung zu nehmen. In Angelegenheiten einer Bezirksvertretung ist dessen Mitglied in gleicher Weise berechtigt und der Bürgermeister verpflichtet.“
Rheinland-Pfalz	§ 33 Abs. 3-5 Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz	„Jedes Ratsmitglied kann schriftliche oder in einer Sitzung des Gemeinderats mündliche Anfragen über einzelne Angelegenheiten im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 an den Bürgermeister richten, die binnen angemessener Frist zu beantworten sind. Das Nähere ist in der Geschäftsordnung zu regeln.“
Sachsen	§ 28 Abs. 5-7 Sächsische Gemeindeordnung	„Jeder Gemeinderat kann an den Bürgermeister schriftliche oder in einer Sitzung des Gemeinderats mündliche Anfragen über einzelne Angelegenheiten der Gemeinde richten, die binnen angemessener Frist, die grundsätzlich vier Wochen beträgt, zu beantworten sind. Das Nähere ist in der Geschäftsordnung zu regeln.“
Sachsen-Anhalt	§ 45 Abs. 6-8 Kommunalverfassungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt	„Jedes ehrenamtliche Mitglied der Vertretung kann an den Hauptverwaltungsbeamten schriftliche oder in einer Sitzung der Vertretung mündliche Anfragen über einzelne Angelegenheiten der Kommune und ihrer Verwaltung richten, die innerhalb einer angemessenen Frist zu beantworten sind. Das Nähere regelt die Geschäftsordnung.“

Gemeindeordnung	Auszug
§ 30 Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein	„Einzelnen Gemeindevertreterinnen oder -vertretern hat die Bürgermeisterin oder der Bürgermeister in allen Selbstverwaltungsangelegenheiten und zu allen Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung auf Verlangen Auskunft zu erteilen und Akteneinsicht zu gewähren.“
§ 22 Abs. 3 Thüringer Kommunalordnung	„Der Gemeinderat hat das Recht und auf Verlangen eines Viertels seiner Mitglieder die Pflicht, vom Bürgermeister in diesen Angelegenheiten Auskunft zu fordern und Akteneinsicht durch von ihm damit beauftragte Ausschüsse oder bestimmte Gemeinderatsmitglieder zu nehmen.“
§ 3 Abs. 1 Satzung der Landeshauptstadt München	"Der Zugang zu Informationen wird auf Antrag gewährt. Der Antrag kann schriftlich oder in elektronischer Form gestellt werden. Der Darlegung eines rechtlichen Interesses oder einer Begründung des Antrags bedarf es nicht."

Verwaltungsein-
heit

Schleswig-Holstein

Thüringen

München