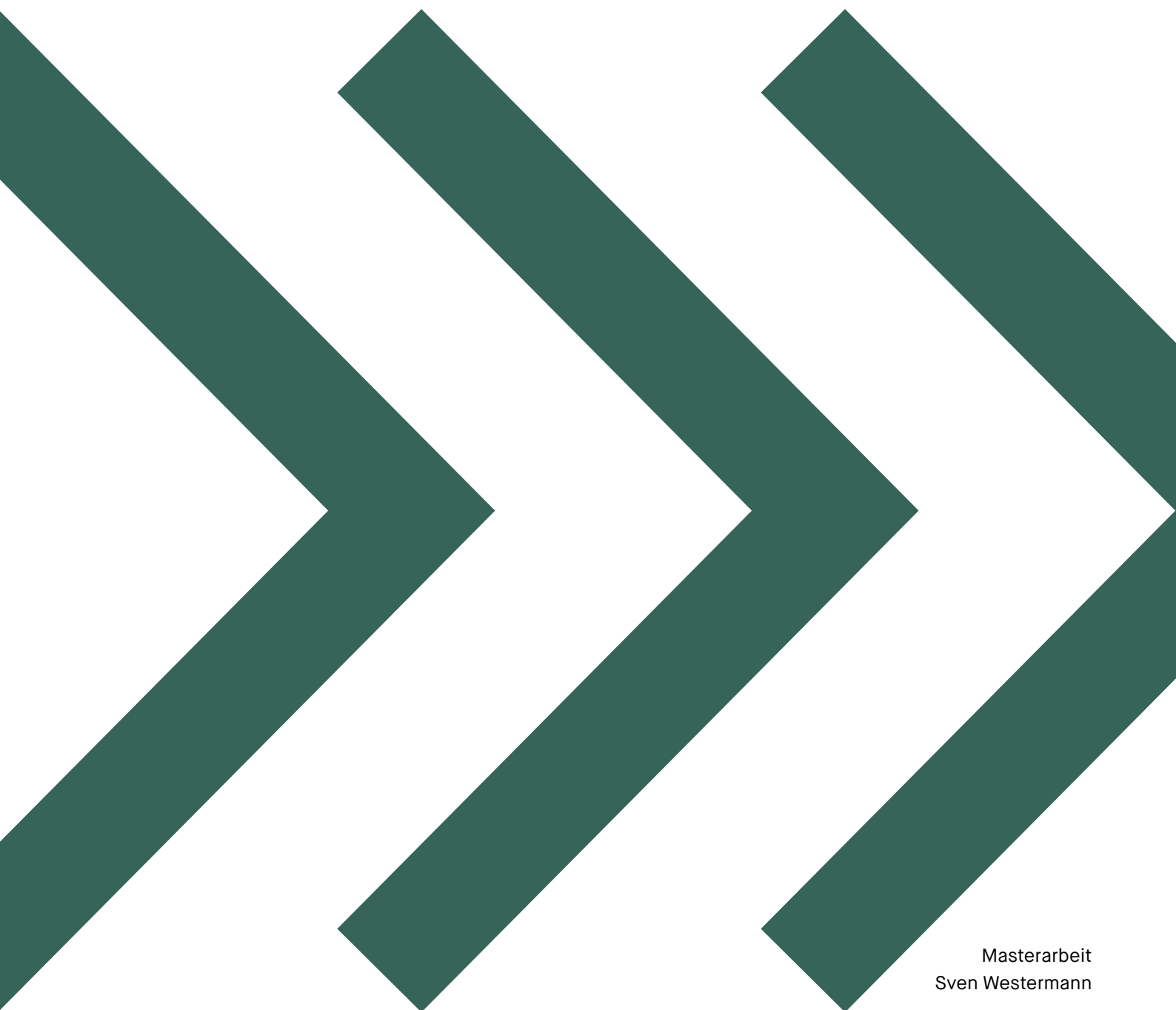


Städtische Mobilitätskulturen im Ruhrgebiet



Masterarbeit
Sven Westermann

Städtische Mobilitätskulturen im Ruhrgebiet

Masterarbeit

Technische Universität Dortmund

Fakultät Raumplanung

Wintersemester 2021

Sven Westermann

Master Raumplanung

Matrikelnummer: 207248

Betreuung

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Dr. rer. pol. Michael Kolocek

Fachgebiet Bodenpolitik, Bodenmanagement, Kommunales Vermessungswesen/
ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

24.11.2021

Hinweis zur gendergerechten Sprache

Um sprachliche Gerechtigkeit gegenüber sozialen Geschlechtern zu üben, empfiehlt die Technische Universität Dortmund die Verwendung des sog. Gender*sterns. Alternativ gestattet sie die Verwendung des Gender:Doppelpunkts (2021: 1). Den Empfehlungen der Universität Rostock hinsichtlich der barrierearmen Verarbeitung von Texten in Sprachausgabeprogrammen folgend, wird in dieser Arbeit der Gender:Doppelpunkt verwendet (o. J.: 2).

Bei Komposita wird jedoch die deutsche Rechtschreibung nach Duden verwendet (z. B. Nachbarschaft statt Nachbar:innenschaft).

Danksagung

Ich bedanke mich bei meinen Betreuern für die freundliche Unterstützung dieses Vorhabens und bei allen Ratgebern für ihre Expertise. Ich danke den Mitarbeiter:innen der Stadtarchive Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen für ihr Entgegenkommen, die ein oder andere Sonderregelung sowie ihre aufgeschlossene und hilfsbereite Art. Meinen Freund:innen und meinem Mann danke ich für ihr starkes Nervenkostüm.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	S. VI
Tabellenverzeichnis	S. VI
Abkürzungsverzeichnis	S. VII

01	EINLEITUNG	S. 8
	1.1 Ziel der Arbeit	S. 10
	1.2 Untersuchungsgegenstand und -raum	S. 10
	1.3 Forschungsfragen	S. 11

02	THEORIE UND STAND DER FORSCHUNG	S. 12
	2.1 Mobilität und Verkehr	S. 13
	2.2 Mobilitätsforschung	S. 14
	2.3 Mobilitätsstile und ihre Unterscheidung von Mobilitätskulturen	S. 14
	2.4 Der Forschungsansatz der Mobilitätskulturen	S. 15
	2.4.1 Notwendigkeit für die Mobilitätskultur als neuem Ansatz	S. 16
	2.4.2 Dimensionen der Mobilitätskulturen	S. 17
	2.4.3 Kritik	S. 21
	2.5 Diskurse in der Mobilitätskultur und dem Lokaljournalismus	S. 22

03	METHODIK UND FORSCHUNGSDESIGN	S. 24
	3.1 Indikatoren gestützte Datenanalyse	S. 26
	3.2 Diskursanalyse	S. 28
	3.2.1 Auswahl der Stichprobe und Einschränkung des Materials	S. 30
	3.2.2 Codieren	S. 30
	3.2.3 Definitionen und Termini	S. 32

04	MOBILITÄTSANGEBOT, -VERHALTEN UND -EINSTELLUNGEN IN DER MEO-REGION: EINE INDIKATORENGESTÜTZTE DATENANALYSE	S. 33
	4.1 Vorstellung Auswahl der Datensets	S. 34
	4.2 Auswertung Datensets – Vergleich und Interpretation	S. 38
	4.2.1 Raumstruktur	S. 39
	4.2.2 Ökonomie	S. 41
	4.2.3 Sozioökonomische Merkmale	S. 42
	4.2.4 Mobilitätsangebot	S. 42
	4.2.5 Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten	S. 44
	4.2.6 Mobilitätsbezogene Wahrnehmung und Bewertung	S. 46
	4.2.7 Image und Kommunikation	S. 47
	4.3 Zwischenfazit	S. 48

05	DISKURSANALYSE	S. 49
	5.1 Auswahl des Korpus	S. 50
	5.1.1 Westdeutsche allgemeine Zeitung	S. 50
	5.1.2 Anzeigenblätter Mülheimer woche, wochenanzeiger oberhausen und essener stadtspiegel	S. 51
	5.2 BeSchreibung der städtischen Diskurse	S. 52
	5.2.1 Mülheim a. d. Ruhr	S. 52
	5.2.2 Essen	S. 58
	5.2.3 oberhausen	S. 67

06	ERGEBNISFAZIT	S. 74
	QUELLENVERZEICHNIS	S. 78
	7.1 Literatur	S. 79
	7.2 Abbildungen	S. 90
	7.3 Tabellen	S. 91

07	DATENKORPUS	S. 92
	Mülheim a. d. Ruhr	S. 93
	Essen	S. 108
	Oberhausen	S. 130
	Überörtlich	S. 149

08	ANHANG	S. 156
	Code Relations – Mülheim a. d. Ruhr	S. 157
	Code Relations – Essen	S. 158
	Code Relations – Oberhausen	S. 159

	Eidesstattliche Versicherung	S. 160
--	-------------------------------------	---------------



Abbildungsverzeichnis

Abb. 01:	Einflussfaktoren auf Mobilitätskultur	S. 17
Abb. 02:	Übersicht Code-Struktur zur Codierung in MAXQDA	S. 31
Abb. 03:	Schwarzplan Oberhausen	S. 40
Abb. 04:	Schwarzplan Mülheim a. d. Ruhr	S. 40
Abb. 05:	Schwarzplan Essen	S. 40
Abb. 06:	Vergleich Modal-Split	S. 45
Abb. 07:	Exemplarischer Zeitungsartikel – Mülheim a. d. R.	S. 52
Abb. 08:	Zeitliche Verteilung von Diskursfragmenten nach Code-Kategorien – Mülheim a. d. Ruhr	S. 54
Abb. 09:	Exemplarischer Zeitungsartikel – Essen	S. 63
Abb. 10:	Exemplarischer Zeitungsartikel – Oberhausen	S. 68
Abb. 11:	Zeitliche Verteilung von Diskursfragmenten nach Code-Kategorien – Oberhausen	S. 69

Tabellenverzeichnis

Tab. 01:	Überblick verwendete Indikatoren und Ergebnisse	S. 37
Tab. 02:	Verwendete Artikel – Mülheim a. d. Ruhr	S. 51
Tab. 03:	Finanzierung – Mülheim a. d. Ruhr	S. 52
Tab. 04:	Auftretende Akteur:innen – Mülheim a. d. Ruhr	S. 53
Tab. 05:	Diskutierte Verkehrsträger – Mülheim a. d. Ruhr	S. 55
Tab. 06:	Erwähnte Themen– Mülheim a. d. Ruhr	S. 55
Tab. 07:	Verwendete Artikel – Essen	S. 57
Tab. 08:	Diskutierte Verkehrsträger – Essen	S. 58
Tab. 09:	Erwähnte Themen – Essen	S. 60
Tab. 10:	Auftretende Akteur:innen – Essen	S. 64
Tab. 11:	Verwendete Artikel – Oberhausen	S. 66
Tab. 12:	Erwähnte Themen – Oberhausen	S. 66
Tab. 13:	Auftretende Akteur:innen – Oberhausen	S. 67
Tab. 14:	Diskutierte Verkehrsträger – Oberhausen	S. 70
Tab. 15:	Finanzierung – Oberhausen	S. 71

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
DA	Diskursanalyse
DUH	Deutsche Umwelthilfe
E./km ²	Einwohner:innen pro Quadratkilometer
EMG	Essener Marketing Gesellschaft
EuZFH	Ein- und Zweifamilienhäuser
FDP	Freie Demokratische Partei
IHK	Industrie- und Handelskammer
INKAR	Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung
MEO	Metropolregion Mülheim an der Ruhr, Essen und Oberhausen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mülheim a. d. R.	Mülheim an der Ruhr
MVG	Mülheimer Verkehrsgesellschaft
MW	Mülheimer Woche
NRZ	Neue Ruhr Zeitung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RS	Radschnellweg
RVR	Regionalverband Ruhr
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
STOAG	Stadtwerke Oberhausen
SuV	Siedlungs- und Verkehrsfläche
UBA	Umweltbundesamt
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation
Ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WAO	Wochen-Anzeiger Oberhausen
WAZ	Westdeutsche Allgemeine Zeitung



01

EINLEITUNG



Mobilität war eines der prägenden Themen des zwanzigsten Jahrhunderts. Die Wende im Verkehr hin zu einer Mobilität, die Nachhaltigkeit und lebenswerte Stadträume ermöglicht, wird eine der wichtigsten Aufgaben des einundzwanzigsten Jahrhunderts sein. Während der Zugang zu Mobilität zu den zivilisatorischen Errungenschaften gehört, machen die Begleiterscheinungen von insbesondere motorisiertem Individualverkehr eine Wende im Verkehr unausweichlich. Die Bedrohungen des menschengemachten Klimawandels, die Stickstoff- und Feinstoffbelastung in urbanen Lebensräumen und der Wunsch nach einer anderen Nutzung von städtischem Raum (Holzapfel 2012: 84; Canzler 2020: 24) bedürfen sowohl eine Antriebs- als auch eine Mobilitätswende (Agora Verkehrswende 2017: 14). Die Ursache dieser Problematiken und damit der entscheidende Ansatzpunkt um diese zu lösen ist der MIV (Motorisierter Individualverkehr) (Götz et al. 2016: 783), dessen Anteile an den Gesamtwegen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuß- und Radverkehrs gesenkt werden müssen (Dalkmann und Brannigan 2007: 8, 10). Hierbei geht es um einen Paradigmenwechsel im Verkehr (Hoor 2021: 172).

Während die Grenzen des Wachstums – unter anderem wegen der Endlichkeit fossiler Energie (vgl. Meadows et al. 2013 [1972]; Meadows und Randers 2012) – seit langem bekannt sind, verlagert sich auch das Bestreben nach einer klimaneutralen Lebensweise über die letzten Jahrzehnte stetig aus der diskursiven Nische in die Mitte des gesellschaftlichen Diskurses. So stieg im Zeitraum zwischen 2016 und 2020 der Anteil derer, die Umwelt- und Klimaschutz als wichtiges Thema für sich benennen, um ein Fünftel an. Die Entwicklung städtischer Räume wurde gar um ein Drittel häufiger als zentral empfunden (UBA 2021). Das Möglichkeitsfenster (WBGU 2011: 101) für eine *Große Transformation* des sozio-technologischen Systems (ebd.: 99f) *Mobilität* scheint so weit offen, wie noch nie. Dennoch gibt es eine „Kluft zwischen Einstellungen und Verhalten“ (ebd.: 81; Canzler 2020: 21), in der moralische Übereinstimmung mit einem gesellschaftlichen Ziel häufig endet, sobald sie die abstrakte Ebene verlässt und unmittelbar (Opportunitäts- u. a.) Kosten verursacht (WBGU 2011: 82). Dabei gibt es hinsichtlich der Notwendigkeit und Dringlichkeit des Vorhabens auf Seiten der Entscheider:innen, die den Wandel steuern sollen, kein Erkenntnisproblem. Jedoch besteht weiterhin ein Problem in der Umsetzung der angezeigten Maßnahmen (Agora Verkehrswende 2017: 32). Auch dort, wo

Politik und Verwaltung (oft vergeblich) versuchen, effizient Einfluss auf das Verhalten ihrer Bürger:innen zu nehmen, sind die Instrumentarien einer herkömmlichen Verkehrsplanung nicht geeignet, das komplexe Gefüge städtischen Mobilitätsverhaltens nachhaltig und in ausreichendem Maße zu beeinflussen. Während klassische Maßnahmen der Ingenieurwissenschaften Verkehrsflüsse begünstigen und Infrastrukturen schaffen, wird zur Gestaltung der Verkehrswende eine holistische Betrachtung benötigt. Diese muss versuchen, die einzelnen Dimensionen, die das beobachtbare Mobilitätsgeschehen einer Stadt konstituieren, möglichst vollständig zu beschreiben und zu begreifen und dabei soziale Faktoren und lokale gesellschaftliche Dynamiken einzubeziehen. Eine solche Betrachtung wird mit dem Ansatz der Mobilitätskulturen unternommen.

1.1 ZIEL DER ARBEIT

Um Hintergrundwissen zu generieren, das zur praktischen Umsetzung von Maßnahmen hinsichtlich einer städtischen Verkehrswende eingesetzt werden kann, werden in der vorliegenden Arbeit drei ausgesuchte lokale Mobilitätskulturen untersucht, die allesamt in der MEO-Region, bestehend aus den namensgebenden Städten Mülheim an der Ruhr, Essen und Oberhausen liegen. Ein genaues Porträt der lokalen Mobilitätskulturen im Verständnis eines holistischen Untersuchungsansatzes zur Erklärung von Mobilitätsverhalten leistet einen wertvollen Beitrag zum Gelingen einer Verkehrswende. Hierbei werden in einem holistischen Ansatz materielle, sozioökonomische und diskursive Faktoren mit Bezug auf die Mobilität einer Stadt sowie politische Programmatik und Planung zusammengeführt. Hierdurch ergibt sich eine Integration von quantitativen und qualitativen Erkenntnissen zu einer neuen Gesamtaussage. Mobilitätskulturen können auf diese Weise Hintergründe teils verborgener Dynamiken aufdecken (Klinger 2017: 21). So kann die Frage nach der Mobilitätskultur unter anderem Ansatzpunkte für die Verschiebung der Anteile des MIV am Modal Split zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbunds (vgl. Beckmann und Witte 2006: 221) liefern.

Auf der Suche nach einem möglichst holistischen Ansatz, der viele relevante Hintergründe erfasst und den Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität steuert, beschäftigen sich Autor:innen seit 15 Jahren mit dem Erklärungsmodell der Mobilitätskulturen (Deffner et al. 2006; Götz und Deffner 2009; Blechschmidt 2011; Götz et al. 2016; Klinger 2017; Hoor 2020). Die vorliegende Arbeit wird auf die Erkenntnisse und Vorgehensweisen der Mobilitätskulturen Bezug nehmen und die Voraussetzungen und Einflussfaktoren von Mobilität in den Städten Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen untersuchen, um durch ihre genauere Erforschung einen Beitrag zur Annäherung an die lokale Mobilitätskultur in dieser Region zu liefern.

1.2 UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND UND -RAUM

Den Untersuchungsraum für diese Masterarbeit stellt die sogenannte MEO-Region dar. Sie umfasst die zugleich namensgebenden Städte Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen. In ihnen leben heute 966.000 Einwohner:innen auf einer Fläche von 379 km². Die Bevölkerungsdichte der MEO-Region übersteigt den Durchschnitt des Ruhrgebiets mit 2.551 Einwohner:innen pro km² um rund das Doppelte. Das Gewicht der MEO-Region im Ballungsraum wird deutlich, wenn man beachtet, dass in diesem Drei-Städte-Verbund auf nur zehn Prozent der zum Ruhrgebiet zählenden Fläche insgesamt 21 Prozent dessen Gesamtbevölkerung lebt. (IHK zu Essen 2021)

Wie das gesamte Ruhrgebiet ist die MEO-Region seit Jahrzehnten stark von den Auswirkungen des industriellen Strukturwandels rund um das Schwinden von Kohle und Stahl betroffen. Prägend ist wie in vielen postindustriellen Ballungsräumen der tertiäre Sektor. Dies zeigt unter anderem der Rückgang des Anteils des primären und sekundären Sektors bei der Zusammensetzung der regionalen Bruttowertschöpfung. Zwischen den Jahren 1980 und 2016 ging diese von 49 Prozent auf 21 Prozent zurück. Bei näherer Betrachtung bilden sich in den drei Städten verschiedene Profile heraus: Essen sticht als Standort für Medien- und Wirtschaftsberatung hervor, Mülheim a. d. Ruhr durch seine Ausprägung im Handelssektor und Oberhausen durch Dienstleistungen in der Industrie- und Gebäudereinigung (ebd.).

Die MEO-Region bietet zudem den Gebietszuschnitt für viele Organisationen und Verbände. Hierzu gehören die Innenhandelskammer sowie die aus dem europäischen Sozialfonds geförderte Regionalagentur MEO. Letztere begleitet den Strukturwandel in der Region, die als eine von sechzehn Regionalagenturen die Projektträgerschaft für Wirtschafts- und Arbeitsmarktprojekte innehat (NRW Regionalagentur MEO 2021). Dies zeigt zum einen die Charakterisierung der MEO-Region als langfristig vom Strukturwandel betroffenen Raum und weist zum anderen darauf hin, dass die Region als räumliche Größe eine mittlerweile etablierte Einheit bei der Administration, Gestaltung sowie Vermarktung dieses Raums ist.

1.3 FORSCHUNGSFRAGEN

Im Sinne einer zuvor erläuterten Einordnung in den Kontext des Transformationsvorhabens Verkehrswende wird in dieser Arbeit nach den Eigenschaften der Mobilitätskulturen in den MEO-Städten gefragt. Gemäß dem Selbstverständnis der Mobilitätskulturenforschung, dient die Beschreibung der jeweiligen Situation einer problemorientierten Annäherung an die örtlichen Diskussionen und Defizite rund um Mobilität, aus denen Handlungsempfehlungen an die Praxis erwachsen. Der Fokus liegt hierbei aus Gründen der Bearbeitbarkeit lediglich auf einzelnen Dimensionen der Mobilitätskultur, deren Auswahl im weiteren Verlauf der Arbeit dargestellt wird.

Vorerst lassen sich aus der Herangehensweise der Mobilitätskulturentheorie und aus ersten Erkenntnissen zum Untersuchungsraum folgende Fragen ableiten, welche das Erkenntnisinteresse dieser Arbeit strukturieren sollen:

- Durch welche Eigenschaften zeichnen sich die Mobilitätskulturen in Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen aus und durch welche Faktoren lässt sich dies jeweils erklären?
- Worin unterscheiden sich die Mobilitätskulturen in den drei untersuchten Städten oder gibt es gebietsübergreifend eine homogene Mobilitätskultur bzw. ein an allen drei Orten gleichförmiges Set an Mobilitätskulturen?



02

**THEORIE UND
STAND DER FORSCHUNG**



Im Folgenden wird ein Überblick über Aspekte von Mobilität und Verkehr gegeben. Entwicklungen, welche die Relevanz der Forschungsfrage stützen und als Hintergrund für die theoretische Einführung des Modells der Mobilitätskulturen in dieser Arbeit dienen, werden aufgezeigt. Anschließend wird die Genese der Mobilitätsforschung umrissen und das Modell der Mobilitätskulturen eingeführt. Abschließend werden in diesem Kapitel Grundlagen zur Rolle von Lokalzeitungen bei der städtischen Meinungsbildung erschlossen und so die anschließende Diskursanalyse vorbereitet.

2.1 MOBILITÄT UND VERKEHR

Der allgemeine Anstieg der Verfügbarkeit von Mobilität hat neue Lebensentwürfe möglich gemacht – insbesondere durch die Massenmotorisierung der Nachkriegszeit (Kopper 2002: 57f). Lange Arbeitswege waren plötzlich zu bewältigen und prägten die Entwicklung der Arbeitswelt und den Arbeitsalltag der Menschen. Auch im privaten Alltag wurde mit der Verfügbarkeit von Mobilität der Bewegungsradius größer: Tagesabläufe, die rein logistisch vorher nicht möglich waren, passten nun in die Zeitspanne eines Tages. Erledigungen wie das Transportieren von Kindern, deren Aufwachen nun zu einem immer größeren Teil außerhalb des heimischen Grundstücks stattfand, wurden erst durch einen individuellen Mobilitätsanstieg auch für Klientel außerhalb der urbanen Zentren möglich. Auch das Freizeitverhalten wurde durch die Möglichkeit der bequemen und spontanen, kleinräumigen Ortsveränderung immer vielfältiger.

Auf die Ära der Massenmotorisierung – die global gesehen je nach Industrialisierungsgrad gerade erst ihren Siegeszug feiert – folgte die Ära des erschwinglichen Massentransports (ebd.: 61). Dieser ermöglichte insbesondere Frauen, die bis dahin noch überwiegend für Haus und Familie verantwortlich waren, sowie Kindern und Jugendlichen einen größeren Alltagsradius (vgl. Metz 2013: 267) und führte sie immer mehr aus ihrem damals üblicherweise mit maximal einem Kraftfahrzeug ausgestatteten Zuhause heraus.

Neben der Massenmotorisierung und einem anwachsenden Bewusstsein für einen modernen ÖPNV als gesamtgesellschaftliche Aufgabe, war vor allem auch der häufig besonders auto-gerechte sowie infrastrukturfreundliche Wiederaufbau der kriegszerstörten deutschen Städte ein Faktor dafür, Wege im städtischen Alltag überwindbarer zu machen (Düwel und Gutschow 2013; Kopper 2002).

2.2 MOBILITÄTSFORSCHUNG

Beim Betrachten der Mobilitätsforschung muss hinsichtlich angrenzender Disziplinen begrifflich unterschieden werden: Der Bereich Infrastrukturplanung beschäftigt sich mit Netzen und anderen physischen Ressourcen. Verkehrsforschung und -planung beschäftigt sich mit dem Aufkommen an Bewegungen innerhalb eines Raums. Die Mobilitätsforschung und -planung hingegen stellt die subjektive Möglichkeit der Raumveränderung in den Mittelpunkt (Schwedes et al. 2018: 5). Analog dazu ist Mobilitätsmanagement eine Dimension der Planung, welche sich dabei direkt an das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung richtet (Hoor 2020: 13). Die Mobilitätsforschung ist wiederum die Erforschung dieser subjektiven Muster. Hierbei wird sich von anderen Mobilitätsbegriffen, wie den verschiedenen Dimensionen sozialer Mobilität Berger 2001 mit Seiten (Berger 2001: 595–603), abgegrenzt.

Dem gegenüber steht die klassische Verkehrsplanung, die sich nachfrageorientiert versteht. Es wird in Prognosen versucht, Verkehr in seiner Menge, seinen Ursprungs- und Zielorten sowie seinem Verlauf vorherzusagen. Verkehr wird hierbei als numerisch fassbare Zahl verstanden, welche die Größe des uniformen Flusses an abzuwickelnden Bewegungen über bestehende oder zu planende Infrastruktur beschreibt. Das Ziel ist es also eine Verkehrsinfrastruktur, welche den gemessenen oder prognostizierten Verkehrsflüssen gewachsen ist, für eine reibungslose Abwicklung zur Verfügung zu stellen. Der klassische Ansatz der Verkehrsplanung hat somit wenig gestaltenden Anspruch. Den Herausforderungen heutiger Zeit und dem Wunsch danach, Mobilität neu zu formieren, wird dieser Ansatz nicht gerecht und greift in seinen Ansichten zu kurz (Götz et al. 2016: 784; Hoor 2021: 173).

So waren Betrachtungen der Verkehrsforschung lange durch eine defizitäre Berücksichtigung von Erkenntnissen aus den Sozialwissenschaften geprägt (Götz et al. 2016: 781f). Erst durch Ansätze der interdisziplinären Verkehrsforschung, wurden zu objektiven Faktoren zusätzlich subjektive herangezogen (Scheiner und Holz-Rau 2007: 488). Unter anderem aus der Erkenntnis dieses Makels heraus entstand der Ansatz der Mobilitätskulturen aus dem Jahr 2006 (Deffner et al.). Während der praktische Mehrwert dieses neuen Modells immer wieder kritischer Prüfung unterzogen wird (u.a. Götz et al. 2016: 800), findet der Grundgedanke einer holistischen Betrachtungsweise bis heute entschlossene Anhänger (Hoor 2020: 33). Besonderen Auftrieb bekamen neue, integrative Ansätze unter dem Aspekt der Verkehrswendeforschung (vgl. Agora Verkehrswende 2017).

2.3 MOBILITÄTSSTILE UND IHRE UNTERSCHIEDUNG VON MOBILITÄTSKULTUREN

Die in ihrer Vorgehensweise in der Ethnologie verhaftete Lebensstilforschung ermöglicht es der Mobilitätsforschung, Einstellungsmuster herauszuarbeiten, die faktisch auf das gelebte Mobilitätsverhalten Einfluss nehmen. Oft als subjektiv und weich attribuiert, wurden sie in der

wissenschaftlichen Betrachtung lange vernachlässigt (Götz et al. 2016: 786). Die Mobilitätsstilforschung fragt u. a. nach den Wechselwirkungen von Wohnstandortpräferenz und Mobilitätsverhalten. So beeinflusst „der Lebensort (...) die Lebensweise; gleichzeitig ist der Lebensort aber auch Ausdruck individueller Lebenswünsche“ (Holz-Rau 1997: 83, zitiert nach ebd.).

Bei der Betrachtung von Untersuchungen zu Mobilitätsstilen zeigt sich, dass persönliche Präferenzen und Umstände die Wanderungsentscheidung stärker prägen als die Standortausstattung. So ist belegbar, dass Wanderungsziele stärker von Lebenslage, als von inneren Einstellungen abhängen. Der ÖPNV stellt als Kategorie keine durchgehend starke Einflussgröße dar: Er wird nicht auf perspektivischen Nutzen für die Bewältigung einer möglichen Lebensplanung gedacht, sondern lediglich aus der aktuellen Lebensrealität heraus. Hierdurch kommt die Würdigung einer guten ÖPNV-Anbindung und -versorgung bei der Abwägungsentscheidung *Standortwahl* zu kurz. Hier kann von einem durch Kurzfristigkeit geprägten Handeln gesprochen werden, dass mitunter zu Lock-In-Effekten hinsichtlich der eigenen Mobilitätsausstattung, beispielsweise durch die Anschaffung eines eigenen Pkw, führt. (Beckmann und Witte 2006: 219)

Geprägt durch ihre qualitativ konnotierte Orientierung, droht Mobilitätsstilen und -kulturen die Verwechslung. Zwar lassen sich beide innerhalb der Mobilitätsforschung im Bereich der Mobilitätsbewertung (Schwedes et al. 2018: 45) einordnen, da sie die Kontextualisierung von subjektiven Entscheidungen zum Ziel haben. Während Mobilitätskulturen sich aus einem Vielklang aus materiellen und sozioökonomischen Merkmalen einer Stadt sowie den politischen und diskursiven Prozessen zusammensetzen, stellen Mobilitätsstile die Subsummierung der individuellen Lebensstil- und Mobilitätseinstellungen dar und fügen sich als etabliertes Konzept in das umfassendere Konstrukt der Mobilitätskulturen ein.

2.4 DER FORSCHUNGSANSATZ DER MOBILITÄTSKULTUREN

Im Jahr 2006 prägten Jutta Deffner et al. mit ihrem Bericht „Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur“ einen neuen Begriff und begründeten einen integrativen Ansatz zur Betrachtung von Mobilität. Mit dem Satz „Mobilitätskultur meint die Ganzheit der auf Beweglichkeit bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen“ (Deffner et al. 2006: 4) beginnen die Autor:innen ihre Definition des Begriffs. Die Analyse von Mobilitätskulturen zielt dabei auf eine Rekonstruktion der Wirkungszusammenhänge der verschiedenen räumlichen, sozialen und politischen Elemente und Dynamiken städtischer Mobilität ab, um ein Eingreifen in deren Dynamiken entsprechend definierter Ziele zu ermöglichen (ebd.: 14). Dabei wird die jeweilige Einzigartigkeit von Mobilitätskulturen betont (Hoor 2020: 21). Die Analyse schließt dabei sowohl die Verkehrsinfrastruktur und Stadtgestaltung als auch die „Leitbilder, verkehrspolitische Diskurse, Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und die dahinter stehenden [sic] Mobilität und Lebensstilorientierungen (...)“ (Götz und Deffner 2009: 40f) ein.

Das Konzept der Mobilitätskultur hat mit dem Ansatz der Mobilitätsstile gemein, dass sie eine Trennung zwischen *harten* und *weichen* Faktoren vermeiden und die Sinnhaftigkeit ihrer getrennten Untersuchung negieren (Klinger et al. 2013: 20), da „die Bedeutungen, die den Dingen gegeben werden, Bestandteile dieser Dinge und des Umgangs mit ihnen sind“ (Deffner et al. 2006: 14). Dennoch müssen harte und weiche Faktoren innerhalb einer Analyse zunächst

getrennt analysiert werden, um im Anschluss in ihrer Wirkung gemeinsam untersucht werden zu können (Götz und Deffner 2009: 42f). Dabei ist Mobilitätskultur kein normativer Begriff, sondern funktioniert relational. Er arbeitet verschiedene Verhaltensweisen heraus und bietet durch nähere Betrachtung Erkenntnisse zu ihrer jeweils möglichen Transformation. Die *Kultur* der Mobilität ist somit kein Zielwert im Sinne einer anzustrebenden Kultivierung oder eine zu überschreitende Schwelle, sondern, lässt sich als eine Vielzahl von Ist-Zuständen beschreiben (Götz et al. 2016: 793). Nichtsdestoweniger können im weiteren Vorgehen Forderungen an die Eigenschaften, beziehungsweise die weitere Entwicklung einer evaluierten Mobilitätskultur gestellt werden (Hoor 2020: 30).

Hinsichtlich des Maßstabs wird der Einsatz des Mobilitätskulturen-Ansatzes auf städtischer Ebene verortet, wobei nicht abschließend geklärt ist, ob diese tatsächlich die ideale räumliche Ebene für den Einsatz dieses Modells darstellt (Götz et al. 2016: 800). Als Argument für die städtische Verortung wird unter anderem angeführt, dass die Entscheidungsfindung und die formalisierte Verantwortung, zum Beispiel für die Verkehrsinfrastruktur, welche eine Dimension der Mobilitätskultur darstellt, auf kommunaler Ebene liegen (Klinger et al. 2013: 21). Die Mobilitätskulturforschung hat analog dazu das Ziel, Wirkungsweisen auf in der Kommune stattfindende Mobilität zu untersuchen und so die Städte dazu zu befähigen, eine durch das Leitbild der Nachhaltigkeit geprägte Mobilitätswende einzuleiten (Götz et al. 2016: 793). Zum methodischen Vorgehen wird dabei empfohlen, entweder eine historische Ableitung der Mobilitätskultur zu unternehmen oder mit einer aktuellen Betrachtung einen Vergleich zu den Kulturen in anderen Städten anzustellen (Klinger et al. 2013: 21; Hoor 2021: 187).

2.4.1 NOTWENDIGKEIT FÜR DIE MOBILITÄTSKULTUR ALS NEUEM ANSATZ

Der Begriff Mobilitätskultur finden vor allem dann Einsatz, wenn neue, holistische Versuche zur Erklärung von Verkehrsverhalten unternommen werden. Die damalige wie heutige Relevanz leitet sich aus den sich zuspitzenden gesamtgesellschaftlichen Krisen sowie dem mittlerweile anerkannten Wissen ab, dass bisherige Mittel der Verkehrsforschung und -planung zu kurz greifen. Eine Verhaltensänderung auf Seiten der Anwender:innen ist für eine Transformation (WBGU 2011: 87) der Mobilität notwendig. Verkehrlichen Krisen kann nicht länger allein mit den Mitteln der Ingenieurwissenschaften begegnet werden, bzw. weitere Schritte in Planung, Politik und Verwaltung nicht allein aus ihnen abgeleitet werden. So gilt es beim Individuum anzusetzen und die individuellen Entscheidungen zu verstehen, die Verkehr induzieren, um zu versuchen, diese anschließend gewinnbringend zu beeinflussen (Götz et al. 2016: 783; Hoor 2020: 33). Hierzu gehören auch augenscheinliche Irrationalitäten, die durchaus Teil eines sozial bedingten und weit verbreiteten Habitus sein können (Reinemann 2007: 55).

Während die Verkehrswissenschaft sich lange soziologisch geprägten Forschungsansätzen wenig zugänglich zeigte (vgl. Holzapfel 2012: 5; vgl. Schwedes 2021: 55), wurde in den Sozialwissenschaften der Begriff der Mobilität lange prädominant als Terminus für sozialen Aufstieg oder räumliche Wanderungsbewegungen verstanden (vgl. u. a. Alisch und Dangschat 1996). So gewann Mobilität als alltägliche Verhaltensform in der deutschen Sozialwissenschaftslandschaft erst im Zuge der Nachhaltigkeitsdebatten an Relevanz (Götz et al. 2016: 783). Zwischen diesen beiden Entitäten ist die Mobilitätskultur positioniert, die ihre Relevanz in einer neuen

Ausprägung eines integrierten Ansatzes begründet (ebd.: 797). Dabei ist der Erkenntnisgewinn durch Betrachtungen im Sinne der Mobilitätskultur niemals Selbstzweck, sondern beabsichtigt durch die Problemorientierung des Ansatzes immer die praktische Intervention (ebd.: 783f).

2.4.2 DIMENSIONEN DER MOBILITÄTSKULTUREN

Mobilitätskultur wird als Ansatz, der „[die] komplexe Interdependenz infrastruktureller, baulicher, diskursiver, sozialer, soziokultureller und handlungsbezogener Faktoren“ (Götz et al. 2016: 783) untersucht, beschrieben. Um die Annahmen der Mobilitätskultur weiter zu operationalisieren, wurden Deffner et al. sechs Dimensionen identifiziert, die auf den Gegenstand Mobilitätskultur einwirken und zudem miteinander interagieren (s. Abb.01).

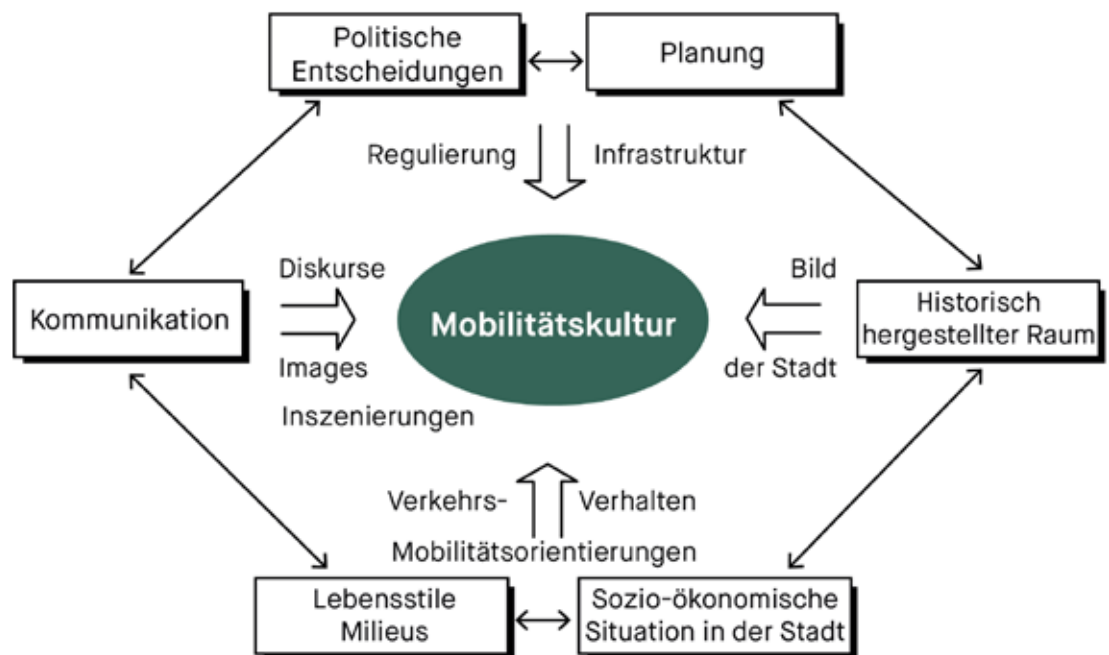


Abb. 01: Einflussfaktoren auf Mobilitätskultur

2.4.2.1 VERKEHRSANGEBOT

Das Verkehrsangebot wird auch als „materialisierte Form kultureller Präferenzen“ (Klinger et al. 2013: 20) gesehen. Hiermit ist gemeint, dass das tatsächliche Verkehrsangebot einer Stadt bereits Ausdruck und Dokumentation eines gewachsenen Common Sense darüber ist, welche Bedeutung eine Stadtgesellschaft einer Mobilitätsform oder Mobilität im Allgemeinen beimisst. Diese Dimension umfasst die Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur, aber hinsichtlich der Ausgestaltung von Angeboten auch den Faktor der lokalen Regulierung von Mobilität. Die Ausprägung des Verkehrsangebots lässt sich zum einen an den vorhandenen Netzen etc. ablesen, zum anderen am messbaren Zuspruch in Form von Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels (ebd.: 23f).

2.4.2.2 STADTGESTALT

Zur Stadtgestalt gehören verschiedene Faktoren rund um die *Größe* einer Stadt. Hierunter wird die Einwohnerzahl verstanden, wobei diese Kennziffer national wie auch international ein kaum brauchbarer Indikator für zu erwartende Mobilitätsausprägungen einer Stadt ist. Als deutlich geeigneter erweisen sich Indikatoren der Dichte. (ebd.: 19) Die Stadtgestalt gehört zu den persistenten Einflussfaktoren der Mobilitätskultur und ist nicht kurzfristig beeinflussbar (ebd.: 21). In Verbindung mit Angeboten und Tarifen des ÖV (Öffentlicher Verkehr) haben Stadtgröße und Dichte direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. So resultiert eine große Dichte in kürzeren Wegen, einem geringeren Besitz und einer geringeren Nutzung von Pkws sowie einem größeren Wegeanteil des ÖPNV. Diese Dynamik bezieht sich vor allem auf größere Städte und städtisch geprägte Räume (Nobis und Kuhnimhof 2018: 25–47).

Zudem gehört die Topographie zu den Eigenschaften einer Stadt, die auf Mobilität Einfluss nehmen. So können Nachhaltigkeitseinstellungen und einer dem Fahrrad gegenüber positiven Einstellung große Gefälle im Gelände einer Stadt entgegenstehen, welche die Benutzung des Rads beschwerlicher machen. Auf den Zusammenhang der Topographie einer Stadt und dem Wegeanteil von Fahrrädern weist die Literatur wiederholt hin (Goetzke und Rave 2011: 429) (Gericke et al. 2021: 20). Im Zusammenhang mit der Veränderung von Mobilität in Städten geht es darüber hinaus auch immer um (Verkehrs-)Raumaufteilung. Während der Zuschnitt von Verkehrsflächen im städtischen Raum als Erklärgröße für Mobilitätskulturen heranzuziehen ist, ist er zugleich auch immer Objekt von Zielwerten hin zu mehr Fläche für den Umweltverbund, aber auch zu mehr Raum für Begegnungszonen in urbanen Zentren und Quartieren.

2.4.2.3 VERKEHRSWAHRNEHMUNG UND -VERHALTEN

Bei Deffner et al. werden das Verkehrsverhalten und die Mobilitätsorientierung als Resultat aus Lebensstilen und Milieuzugehörigkeit sowie der sozioökonomischen Gesamtsituation einer Stadt verstanden. Analog zu der später folgenden indikatorengestützten Analyse dieser Arbeit werden diese beiden Dimensionen aufgetrennt. Dieses Unterkapitel wird gemäß der Ausrichtung der vorgenannten Analyse in seiner Benennung angepasst, da sich in der nachfolgenden Analyse (Kap. 4) neben sozioökonomische Kennziffern vor allem Einstellungen zu Mobilität und Mobilitätsverhalten gewidmet wird.

Innere Einstellungen formen das beobachtbare Verkehrsverhalten. In vielen Fällen spiegelt das Verkehrsverhalten die Verkehrswahrnehmung: Wer besonderen Wert auf Umweltschutz legt, greift häufiger zum Fahrrad (Klinger et al. 2013: 20). Dennoch gibt es genügend Fälle, in denen das Gegenteil der Fall ist, zum Beispiel in Ermangelung von Alternativen (Currie und Senbergs 2007: 21f; Currie und Delbosc 2011). Nichtsdestoweniger ist die Verkehrsmittelwahl, gemessen durch den Modal Split eine zentrale Größe, die sowohl Auskunft über die Stadtgestalt, sozioökonomische Dynamiken als auch über innere Einstellungen gibt (Klinger et al. 2013: 23). Während gewisse Teile dieses Komplexes durch Handlungen und Gegenständlichkeit geprägt sichtbar sind, liegen viele der Überzeugungen und noch tiefer verankert grundlegende Glaubenssätze im Verborgenen und können nur implizit beobachtet werden Ein Großteil der auf Einstellungen beruhenden Handlungen erfolgt unbewusst oder implizit (Hoor 2021: 186). Da diese Elemente nicht (explizit) im offen ausgetragenen Diskurs repräsentiert werden, ist eine genauere Untersuchung von gesellschaftlichen Artefakten notwendig. Diese verhaltensprägenden

Elemente können über ihre ggf. indirekte Dokumentation in Diskursen über eine Diskursanalyse dechiffriert werden, können aber auch in anderen Dimensionen unter der Zuhilfenahme der richtigen Methode abgeleitet werden.

Hintergrund der Verkehrsmittelwahl ist in den überwiegenden Fällen die Einstellung zum Verkehrsmittel, welche wiederum eng an Lebensstilentscheidungen geknüpft ist. Die Bedeutung und Funktion von Lebens- und Mobilitätsstilen wurde bereits (Kap. 2.2.1) im vorherigen Kapitel ausgeführt. Anzumerken bleibt, dass auch Lebensstile zu den persistenten Faktoren der Mobilitätskultur gehören, auf die kein kurzfristiger Zugriff herrscht (Klinger et al. 2013: 21). Zu den Mustern, die zu Entscheidungen der Verkehrsmittelwahl führen, gehört zudem die kollektive subjektive Wahrnehmung von Mobilität. Gemeinschaftlich empfunden, kann diese in lokalen Konventionen münden (ebd.: 20; Klinger 2017: 24). Durch Gesellschaft und Umfeld kann sich eine Mobilitätsform oder ein Verkehrsträger mit Motiven wie Status und Prestige aufladen, wobei die Ausgestaltung und die Inhalte dieses Prozesses je nach Peer-Group sehr unterschiedlich ausfallen können (Kopnina und Williams 2012: 121f).

2.4.2.4 SOZIOÖKONOMIE

Unter Sozioökonomie werden Wechselwirkungen zwischen Gesellschaft und wirtschaftlichem Leben und den sie konstituierenden Einzelgrößen verstanden (Maurer 2018: 1). Sozioökonomische und demographische Daten können als strukturelle Faktoren für die Ausprägung von Mobilitätsstilen und damit auch Mobilitätskulturen verstanden werden (Klinger et al. 2013: 20). Hierzu zählen Aspekte wie private Haushaltseinkommen oder Arbeitslosigkeit. Eine private wirtschaftlich angespannte Lage kann zum Beispiel zur Mobilitätsverlagerung des Einzelnen auf den ÖPNV führen, wenn sich dieser als günstiger erweist (ebd.: 19f).

2.4.2.5 POLITIK UND PLANUNG

Die Betrachtung von Politik und Planung wird im weiteren Verlauf der Arbeit nicht mit expliziten Methoden verfolgt. Allerdings kann erwartet werden, dass im Verlauf der Diskursanalyse Politik und Planung, beziehungsweise Verwaltung gehäuft auftreten und Gegenstand diskursiver Handlungen sein werden. Aus diesen beiden Gründen wird der theoretischen Betrachtung dieser beiden Dimensionen im Sinne der Mobilitätskultur besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Politik und Planung ist die maßgeblich räumliche Bezugsebene für die städtische. Folglich werden die kommunale Selbstverwaltung, die Verwaltung und Auftrag nehmende Planer:innen und ihre Arbeit betrachtet. Wenn über Planung gesprochen wird, ist v. a. die Integrative Verkehrsplanung gemeint, da klassischer Verkehrsplanung (vgl. Kap. 2.3.1) die notwendige normative Ebene und das Werkzeug und gemäß inhärenter Maßstäbe der Spielraum zur demokratischen, diskursiven Aushandlung von Zielen und Lösungswegen fehlt (Schweddes 2021: 56).

Verkehrspolitik beschreibt klassischerweise einen Politikbereich, dessen Selbstverständnis es lange war, vor allem einen reibungslosen und effizienten Ablauf des Verkehrsgeschehens zu ermöglichen und hatte zumeist den MIV als Ausgangspunkt ihres Denkens (Daubitz 2021: 77). Mobilitätspolitik kann dabei als Koordination der Teilhabe am Feld der Mobilität verstanden werden (ebd.: 78–83) und formuliert ein Alternativprogramm. Während in den Debatten

früherer Jahrzehnte noch der erleichterte Zugang zum eigenen Automobil als *sozial* betrachtet wurde (Holzapfel 2012: 76), muss eine zeitgemäße Mobilitätspolitik einen anderen barrierearmen Zugang zu Mobilität bieten. Hierzu benötigt es eine Politik, die dem Individuum Mobilität ermöglichen möchte und Mobilitätspolitik als Daseinsvorsorge begreift und sie damit ein Stück weit vor dem unmittelbaren Zugriff durch die Marktlogik schützt (Daubitz 2021: 95)

Die demokratische Legitimation und die transparente Kommunikation der Leitbilder, an denen sich mobilitätsbezogene Entscheidungen orientieren, ist Grundlage für eine Akzeptanz von Mobilitätsvorhaben (Schwedes 2021: 56f; Daubitz 2021: 94). Unter Bezugnahme auf die Tatsache, dass die praxisbezogene Komponente des Mobilitätskulturenansatzes zu einem beachtlichen Teil auf die Verhaltensänderung der Bürger:innen abzielt, ist die Schaffung von Akzeptanz, die über bloße Toleranz hinaus geht, unerlässlich. Hieraus ergibt sich abermals die zentrale Rolle der Integrativen Verkehrsplanung für diesen Ansatz. Dem gegenüber steht ein in den vergangenen Jahrzehnten durch neoliberale Tendenzen allgemein abgeschmolzener politischer Gestaltungsanspruch im Bereich des ÖPNV (Schwedes 2021: 57), der auch den Austausch zwischen Politik und Verwaltung prägt. Dieses Leitbild führt zu einer Argumentation in Richtung einer Kostenneutralität öffentlicher Dienstleistungen und beschränkt die Phantasie bei der Gestaltung der Verkehrswende (ebd.: 57f).

Ungesehen eines im internationalen Vergleichs hohem Maße an Transparenz, fremdeln Bürger:innen nicht selten mit Entscheidungswegen ihrer Kommunalverwaltung. Ein aus Konfrontation erwachsenes gegenseitiges Misstrauen führt zu einem Spannungsverhältnis und Abwehrreflexen auf beiden Seiten (ebd.: 59). Das angesprochene Bestreben, durch Transparenz und Kommunikation die eigene Bevölkerung für transformative Vorhaben zu gewinnen, ist daher – dem Zeitgeist geschuldet – mit einer Hypothek belastet. Eine ähnliche Trennlinie verläuft zwischen Bürger:innen und Politik: Aufgrund fehlenden Vertrauens in eine angemessene Repräsentation nehmen viele Bürger:innen ihr Glück durch Bündnisse und Initiativen selbst in die Hand (ebd.) und kehren so Gestaltungsprozesse der Stadtgesellschaft teilweise um. Nichtsdestoweniger kann angesichts der immensen lokalen, nationalen wie internationalen Herausforderungen, die sich aus Mobilität und Verkehr ergeben, die Lösung nicht in einem Bottom-Up-Vorgehen liegen; so braucht es für eine effektive Wende in den vorgenannten Bereichen zweifelsohne ein koordiniertes politisches Vorgehen (Daubitz 2021: 96), welches wiederum den Herausforderungen durch hinreichenden Gestaltungswillen auch tatsächlich gerecht werden muss.

Je nach Feld gestalten Politik und Verwaltung bereits mit sichtlichem Erfolg. So zeigen sich immer klarer messbare Erfolge im Bereich der Radverkehrsförderungen (Hoor 2021: 173). Förder- und Regulierungsrahmen, durch die sich Politik und Verwaltung konkret auf Mobilitätskultur auswirken, sind demnach bei einer vollständigen Betrachtung von Mobilitätskulturen eine zentrale Dimension, vor allem, wenn praktische Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

2.4.2.6 DISKURSE

Während sich der Ansatz der Mobilitätskultur den Forderungen nach Praxisbezug, sowie Umsetzbar- und Operationalisierbarkeit stellen muss, läuft er währenddessen Gefahr, die Komplexität der Aushandlungsprozesse zu verschweigen (Hoor 2020: 10). Eine besondere Bedeutung kommt einer stärkeren Betonung der Dimension *Städtischer Mobilitätsdiskurs* zu, welche daher in dieser Arbeit intensiver betrachtet wird.

Wie in der generellen Diskurstheorie ist auch bei der Betrachtung von Diskursen als Dimension der Mobilitätskultur davon auszugehen, dass sie an der Konstituierung des Gegenstandes mitwirken, statt ihn zu dokumentieren. Wie zu Mobilität kommuniziert wird, prägt den lokalen Umgang mit ihr. Deffner et al. (2006) nähern sich in ihrem Bericht auch den Diskursen der Städte an, zu denen Fallstudien erstellt wurden. Für die Stadt Zürich wird konstatiert, dass der Begriff Mobilitätskultur fester Bestandteil des örtlichen Diskurses sei und die Bürger:innen aktiv an der Meinungsbildung mitwirken (ebd.: 64). Für die Stadt Freiburg im Breisgau heißt es, dass es „ein tatsächlich diskursives Klima zwischen (sachkundiger) Bevölkerung und Planung“ gebe (ebd.: 44). Die Beschreibungen umreißen die Gesamtheit derer, die am Diskurs partizipieren, beziehungsweise portraituren die jeweiligen Bürgergesellschaften in ihrer Haltung zum Thema Mobilität. Darüber hinaus ist der Stand der Forschung zu dieser Dimension der Mobilitätskulturen weniger ausgeprägt als zu anderen.

2.4.3 KRITIK

Das Konzept der Mobilitätskulturen hat seit seinem Erscheinen große Resonanz erregt, aber auch viel Kritik erfahren. Dies führte nicht zuletzt zu einer starken Weiterentwicklung der ursprünglichen Annahmen und Betrachtungsweisen (Götz et al. 2016: 783). So ist die Stärke des Mobilitätsbegriffs, einen holistischen Ansatz zu verfolgen, seinen Kritiker:innen zugleich die größte Schwäche: Man mache sich, durch die Verwendung des Kultur-Begriffs, verdächtig, beim Versuch alles zu erklären, nichts zu erklären (Laclau 2007: 15, zitiert nach ebd.: 798f). Auch sei die Gefahr groß, Sachverhalte durch sich selbst zu bestimmen. Einen hohen MIV-Anteil lokal damit zu begründen, dass Autofahren nun einmal Ortskultur sei, ist ein wenig befriedigender Zirkelschluss. Als Konsequenz daraus wird abgeleitet, dass in der Darstellung von Untersuchungsergebnissen zur Mobilitätskultur die Trennung von Explanans und Explanandum, also der Erklärung und dem zu Erklärenden, besonders klar kommuniziert werden müsse (ebd.).

Ein weiterer Kritikpunkt ist ebenfalls mit der Verwendung des Kulturbegriffs verknüpft. So heißt es, der Ansatz unternehme eine unzulässige Homogenisierung, welche Gegensätze und politischen Konflikt weichzeichne und hinter einem künstlich erschaffenen Konsens vereine (Mitchell 1993: 103, 108, zitiert nach ebd.: 799). Dagegen kann eine eingehende Untersuchung des lokalen Diskurses und der Erhalt der Eigenständigkeit dieser Ergebnisse dieser Dimension der Mobilitätskultur helfen, im späteren Verlauf ein genaueres Gesamtbild zu erstellen. Auch der Versuch, die Ergebnisse einer Städteanalyse durch Cluster greifbarer und somit für praxisorientierte Betrachter:innen interessanter zu machen, läuft Gefahr, durch Zusammenlegen nur selten wirklich homogener Objekte (Klinger et al. 2013: 22), eine Gleichmacherei von Städten, die nur wenig gemein haben, zu betreiben. Folglich würde die Aussagekraft eines Modells oder einer Untersuchung geschwächt. In der Praxis sieht sich das Modell der Kritik ausgesetzt, dass das System zur Handhabung vereinfacht werden müsste. Zudem stehe noch aus, inwieweit der Ansatz tatsächlich mit dem Ansatz sozial-ökologischer und sozio-technischer Regime zu kombinieren sei (Götz et al. 2016: 800), um weitere Analogien zur Sichtweise der Transformationswissenschaften für Vorhaben wie die Verkehrswende abzuleiten.

Das Modell der Mobilitätskultur ist ferner der Kritik ausgesetzt, durch seine eurozentristischen Grundannahmen international nicht übertragbar zu sein. Beispielsweise in Regionen wie dem globalen Süden, in denen Planung rigideren ökonomischen Zwängen unterliegt (vgl. Watson

2009), spielen durch den eingeschränkten Handlungsrahmen gesellschaftliche Präferenzen eine untergeordnete Rolle oder bleiben gänzlich unberücksichtigt (Götz et al. 2016: 798). So bieten Beispiele anderer Weltregionen in den Erklärungsmustern der Mobilitätskultur wenig Vergleichspotential. Zudem ist zu beanstanden, dass der Begriff meist nicht genau definiert wird (ebd.: 792). Die Wurzel des Problems liegt hierbei in der bereits unklaren Besetzung des Begriffs *Mobilität*, der den Ausgangspunkt der Mobilitätskultur stellt (Hoor 2021: 167).

2.5 DISKURSE IN DER MOBILITÄTSKULTUR UND DEM LOKALJOURNALISMUS

Diskurse als gesellschaftliche Praxis können Verständnis, beispielsweise für Neuerungen, fördern. Dieser Mechanismus lässt sich historisch bei anderen größeren Veränderungen im Bereich von Verkehr und Mobilität belegen (Agora Verkehrswende 2017: 91). Diskurs kann somit nicht nur als Quelle zur Generierung von Wissen über Mobilitätskulturen angesehen werden, sondern auch als eigene Dynamik mit dem Potential, positiv auf Mobilitätskulturen einzuwirken. So ist auch die Untersuchung eines Diskurses kein Erkenntniszweck, da der Diskurs durch seine Beschaffenheit Auswirkungen auf das nachgelagerte Handeln hat und unmittelbaren Einfluss auf die erlebbare Realität nimmt. Somit ist er ein untrennbarer Teil dieser (ebd.: 36). Die Relevanz des Diskurses für praktische Themen des Alltags besteht insbesondere in seiner Wirkmacht auf die Dynamiken der ihnen zugrundeliegenden Aushandlungsprozesse. So üben Diskurse „Macht aus, da sie Wissen transportieren, das kollektives und individuelles Bewusstsein speist. Dieses zustande kommende Wissen ist die Grundlage für individuelles und kollektives Handeln und die Gestaltung von Wirklichkeit“ (Jäger 2001: 87). Wie auch Diskurse können sich Mobilitätskulturen lokal wie überlokal überkreuzen, auf anderem Wege miteinander interagieren oder auch parallel zueinander existieren (Hoor 2021: 169). So wird auch die Mobilitätskultur selbst als Feld der Aushandlung und des Streits um Hegemonien verstanden. Aus Kultur wird so ein Kulturkampf, an dessen Ende aber auch verheißungsvoll ein Kulturwandel stehen kann (ebd.: 170ff).

Für die Berichterstattung auf städtischer Ebene sind Lokalzeitungen erste Ansprechpartner:innen. In den letzten Jahrzehnten war die Entwicklung der Lokalzeitungen von großen Umstrukturierungen durch Sparkurse, Verlagszusammenlegungen und Personalabbau geprägt (Puls 2013: 33). Überregionale oder internationale Meldungen werden daher häufig von Serviceredaktionen und Presseagenturen verfasst und in verschiedenen Publikationen wortgleich abgedruckt, wodurch Vielfalt und Qualität in der Berichterstattung abnehmen (Schäfer-Hock 2018: 187). Das namensgebendes Alleinstellungsmerkmal von Lokalzeitungen, das Lokale, kann zumeist nicht durch überregionale Medien substituiert werden, da diese nicht dezidiert über Themen aus der Stadt oder Stadtteilen berichten, insbesondere abseits der Millionenmetropolen (Wolf 2013: 127, 131). So wird die Kontrolle politischen Handelns durch die Presse, die sogenannte vierte Gewalt, auf kommunaler Ebene in der Regel ausschließlich von Lokalzeitungen übernommen (ebd.: 132). Durch ihre Berichterstattung tragen sie zur politischen Meinungsbildung bei und stützten so die repräsentative Demokratie als Aushandlungsraum von Gestaltungsprozessen (Merkel 2013: 246). Zudem bestehe eine unveränderte Wichtigkeit von Lokalzeitungen, da sie einer breiten Schicht kulturelle Teilhabe und Partizipation am städtischen Diskurs ermöglichen (Pöttker 2013: 10). Aufgrund der durch die digitalen und sozialen Medien veränderte Erwartungshaltung der Leser:innen in ihrer Konsumentenstellung, werden Lokalzeitungen interaktiver (Wolf 2013: 134), was sich durch das Abhalten von Leserforen oder Lesermeinungsseiten ausdrücken kann. Hierdurch wird die Lokalzeitung über die integrative

Funktion ihrer Berichterstattung für die Stadtgesellschaft hinaus zur Diskursplattform, Lokaljournalist:innen zu Personen, die Diskurse lenken und zu ihnen einladen (Sehl 2013: 97). Zur Beobachtung städtischer diskursiver Handlungen zu Mobilität, wie sie bereits bei Deffner et al. vorkommen (2006: 64), sind Lokalzeitungen als eine Art zentrale Sammelstelle der Erzählungen über städtisches Geschehen eine gute Ausgangsposition.



03

METHODIK UND FORSCHUNGSDESIGN



Das Ziel dieser Arbeit ist die Erforschung der Mobilitätskulturen nach dem Verständnis von Deffner et al. (2006), bei der sich diese aus sechs verschiedenen Dimensionen zusammensetzen und so ein Gesamtbild qualitativer und quantitativer Aussagen bieten. Die Einbindung sowohl qualitativer als auch quantitativer Erkenntnisse ist wichtig, um dem durch einen holistischen Ansatz geprägten Grundgedanken der Mobilitätskulturforschung zu entsprechen. Nichtsdestoweniger beschränkt sich diese Arbeit auf ein qualitatives Forschungsdesign, da in diesem Bereich die größte Forschungslücke hinsichtlich der Frage nach der Beschaffenheit der einzelnen konstituierenden Elemente der Mobilitätskultur und der Einflussnahme auf sie vermutet wird. Das Erkenntnisinteresse liegt hierbei im Feld der städtischen Diskurse zu Mobilität und was diese weiterführend zu den Mobilitätseinstellungen und ihrer Entstehung beitragen können. Auch aufgrund des im Rahmen dieser Arbeit leistbaren Umfangs wird sich auf die Untersuchung der diskursiven Ebene spezialisiert. Im Zentrum des Vorgehens steht eine Diskursanalyse auf Grundlage von Lokalzeitungsartikeln aus den Untersuchungsstädten. In Anlehnung an die Wissenssoziologische Diskursanalyse nach Keller und die Kritische Diskursanalyse nach Jäger werden Diskurse auf ihren Beitrag zur Generierung gesellschaftlich akzeptierten Wissens und auf dominante Motive, welche Diskurse hegemonial prägen können, hin untersucht. Zudem wird genauer analysiert, welche Akteur:innen regelmäßig in Erscheinung treten und welchen Einfluss sie auf das diskursive Geschehen nehmen, beziehungsweise zu nehmen versuchen.

Um die Forschungsfrage im Rahmen dieser Untersuchung bearbeiten zu können, muss das potentiell immens umfangreiche Material limitiert werden. Hierzu bieten verschiedene diskursanalytische Vorgehensweisen Ansätze und forschungstheoretische Erkenntnisse, welche die Reduktion des Forschungsumfangs erlauben. Die Stichproben erstrecken sich über den Zeitraum eines Jahres und werden aus der jeweiligen Ortsausgabe einer lokal marktdominierenden Tageszeitung erhoben sowie in zwei Fällen durch Artikel eines lokal wöchentlich erscheinenden Anzeigenblatts erweitert. Die Eingrenzung der thematischen Relevanz, welche den Selektionsprozess der Erhebung leitet, wird vor Beginn des Samplings getroffen.

Um die Forschungsfrage im Rahmen dieser Untersuchung bearbeiten zu können, muss das potentiell immens umfangreiche Material limitiert werden. Hierzu bieten verschiedene diskursanalytische Vorgehensweisen Ansätze und forschungstheoretische Erkenntnisse, welche die Reduktion des Forschungsumfangs erlauben. Die Stichproben erstrecken sich über den Zeitraum eines Jahres und werden aus der jeweiligen Ortsausgabe einer lokal marktdominierenden Tageszeitung erhoben sowie in zwei Fällen durch Artikel eines lokal wöchentlich erscheinenden Anzeigenblatts erweitert. Die Eingrenzung der thematischen Relevanz, welche den Selektionsprozess der Erhebung leitet, wird vor Beginn des Samplings getroffen. Beim erhobenen Material handelt es sich um physische Zeitungsbände, die in den jeweiligen Stadtarchiven der Untersuchungsstädte fotografisch katalogisiert wurden, da es keinen Quellenzugang zum Material in digitaler Form gibt. Die Fotografien dienen als Grundlage der Arbeit in der qualitativen Analyse-Software MAXQDA.

Um Ergebnisse der Diskursanalyse genauer in den Gesamtzusammenhang der Mobilitätskultur einordnen zu können, werden Datenreihen zu Indikatoren der Sozio-Ökonomie, der ökonomischen und baulichen Beschaffenheit der untersuchten Städte, ihrer infrastrukturellen Ausstattung und den Einstellungen und subjektiven Empfindungen ihrer Bürger:innen hinsichtlich Mobilität ausgewertet. Diese Daten beinhalten bereits qualitative und quantitative Informationen zu einzelnen Dimensionen von Mobilitätskulturen und korrespondieren womöglich mit den Beobachtungen aus der anzustellenden Diskursanalyse. Daher werden die Erkenntnisse der indikatorengestützten Analyse im späteren Verlauf mit den Ergebnissen der Diskursanalyse zusammengeführt und mit dem aktuellen Forschungsstand abgeglichen. Das Ziel ist eine Annäherung an die Gesamtheit der Einflüsse auf die lokalen Mobilitätskulturen, deren Unvollständigkeit sowohl mit dem Umfang der vorliegenden Arbeit als auch mit dem theoretisch nicht abschließend operationalisierten Ansatz der Mobilitätskulturen begründet und ausdrücklich betont wird. So werden des Weiteren die Dimensionen der Politik und der Verwaltung des Mobilitätskulturenmodells in dieser Arbeit nicht eigenständig untersucht und drücken sich lediglich latent über die erhobenen Materialien aus, insbesondere in der Dokumentation von politischem und Verwaltungshandeln in der lokaljournalistischen Arbeit.

3.1 INDIKATORENGESTÜTZTE DATENANALYSE

Um sich möglichst vielen Dimensionen der Mobilitätskultur (ebd.: 16) zu nähern und die Ergebnisse der Diskursanalyse in einem breiteren Zusammenhang deuten zu können, wird zunächst eine indikatorengestützte Analyse (Autorengruppe Bildungsberichterstattung 2012: 2) angestellt. Bei den ausgewählten Indikatoren wird sich an bereits publizierten Arbeiten mit quantifizierendem Anteil rund um das Thema Mobilitätskulturen angelehnt. Als Indikatoren verstanden werden hierbei Messgrößen, mit denen versucht wird, komplexe und schwer operationalisierbare Sachverhalte zugänglich zu machen (Müller und Wiggering 2004: 5). Ihre Eignung misst sich daran, ob sie hinsichtlich des Sachbezugs relevant und betreffend der zeitlichen und räumlichen Bezüge passend sind. Den Indikatoren, also die zur Erklärung herangezogenen Kenngrößen, steht das durch sie abzubildende Indikandum gegenüber. Sie sind nicht universell, sondern erhalten ihren Aussagewert erst durch das in Bezug setzen zu Sachverhalten, über die sie Auskunft erteilen sollen (ebd.: 10).

Die indikatoren-gestützte Analyse ist ein über Disziplinen hinweg etablierter Weg der systematischen Gegenüberstellung und Interpretation von Daten, die aus verschiedenen Bereichen kommen und weder einer einzigen Studie oder Studienreihe noch der eigenen Erhebung entstammen (Autorengruppe Bildungsberichterstattung 2012: 2). Die Zuordnung der Indikatoren zu dem Sachverhalt, den sie erklären sollen, erfolgt zum einen entlang von Wirkungszusammenhängen, die unmittelbar aus veröffentlichter Forschung zu den jeweiligen Themen hervorgehen, zum anderen von Annahmen der Person, welche diese Zuordnung vornimmt. Sie ist durch subjektive Wertvorstellungen eingefärbt (Verma und Raghubanshi 2018: 284). Auch ihre Gliederung in sinnzusammenhängende Gruppen verläuft einerseits entlang der Wirkzusammenhänge, welche die Literatur nachweist und andererseits aus eigenen Wertungen, Annahmen und Taxierungen (Lehner 2011: 56f). Die Auswahl der Faktoren und die ableitbaren Aussagen, für die sie stehen, werden im Analysekapitel vorgestellt.

Im Verlauf der Arbeit werden zuerst die Werte der Indikatoren für alle drei Städte nebeneinandergestellt, um sie dann miteinander in Beziehung zu setzen. Zur besseren Lesbarkeit wird die Auswertung direkt im Anschluss an die Präsentation der Ergebnisse zu den einzelnen Indikatoren angeschlossen und so die relationale Beschreibung von Charakteristika und ihre anschließende Interpretation miteinander verwebt.

Da Erklärungen zur Mobilitätskultur in der Regel nur relational Aussagekraft haben (Götz et al. 2016: 793) und es sich bei dem Untersuchungsraum um drei benachbarte Städte mit angenommener Ähnlichkeit handelt, wird im Anschluss auf die Kennzahlen einer Vergleichsstadt eingegangen. Wie beschrieben wird im ersten Arbeitsschritt der Evaluation eine ergebnisoffene beschreibende Annäherung vollzogen. Trotz aller Problemorientierung wird beim Ansatz der Mobilitätskulturen wiederholt betont, dass es sich um die Erfassung von Kulturen und nicht um den Prozess einer Kultivierung eines anzustrebenden Ziels handelt (ebd.). Da nicht das normierende Werten im Mittelpunkt steht, ist ein auf Kontrast ausgelegtes Beispiel, das lediglich den Idealzustand markieren soll, an dieser Stelle ungeeignet. Daher wird auf die Betrachtung von Good Practices verzichtet und ein Ansatz gewählt, der Graustufen zulässt und die untersuchten Städte in ihren Eigenschaften dem Test einer exemplarischen Normalität unterzieht.

Zudem wird auf das Heranziehen des bundesdeutschen Durchschnitts für die Einordnung ausdrücklich verzichtet, da sich aus der Einbeziehung der Werte des ländlichen Raums bei der Durchschnittsbildung ein eher kleinstädtisches Bild ergibt. Dieser Effekt wird vor allem bei den Indikatoren der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, dem Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, sowie dem Anteil des primären Sektors an der Bruttowertschöpfung deutlich. Hierdurch ist ein Durchschnittswert für eine weiterführende Einordnung der Werte der MEO-Städte hinsichtlich eines Erkenntnisinteresses an ihren Mobilitätskulturen unbrauchbar. Da Städte komplexe Gefüge darstellen, kann es eine stereotype deutsche Durchschnittsstadt ohne statistische Ausreißer in einzelnen Kategorien nicht geben. So läuft auch ein gemittelter Durchschnittswert aus Städten der gleichen Größenkohorte Gefahr, der Untersuchung eine zusätzliche und unnötige Simplifizierung zuzufügen.

Analog dazu wurde ausweichend auf den Städtevergleich Städte in Bewegung (Agora Verkehrswende 2020) zurückgegriffen und eine Gruppe aus sechs Städten mit Ähnlichkeit hinsichtlich der Fläche und Einwohnerzahl (150.000 bis 550.000 Einwohner:innen) ausgewählt. Anschließend wurde aus den für diese Arbeit als relevant betrachteten und über die Indikatoren zur Raum- und Stadtentwicklung (INKAR 2020) verfügbaren Werten der ausgewählten

Städte ein Mittelwert gebildet. Die Städte mit der größten Nähe zum Durchschnittswert wurden markiert und die Trefferzahl aufsummiert. Durch dieses Vorgehen verdichtete sich der Eindruck, dass die Stadt Kassel unter den betrachteten Städten, die am besten geeignete Stadt zur vergleichenden Einordnung innerhalb der indikatorengestützten Datenanalyse darstellte (s. Anhang). Trotz der Orientierung an einer grundsätzlichen Nähe zu den Werten der MEO-Städte liefert eine anderweitig gelegene Stadt mit ihren individuellen Besonderheiten weiteren relationalen Kontext für diesen Untersuchungsabschnitt.

In der Analyse der Indikatoren wird auf eine Faktorisierung verzichtet. Aufgrund des geringen Umfangs der Datenreihe, die nur aus drei, mit Vergleichsstadt respektive vier, Städten besteht, ist es nicht Ziel der Untersuchung Cluster (vgl. Klinger et al. 2013, Klinger 2017: 96–99) aus den dargestellten Ergebnissen abzulesen.

Den verkehrswissenschaftlichen Gegenstand der untersuchten Bewegungen stellen Binnenverkehre, also der Verkehr, der innerhalb eines Stadtgebiets stattfindet, und Ziel- und Quellverkehre, die Schluss- oder Ausgangspunkt im Stadtgebiet haben, dar. Für einige numerische Werte wie den Modal Split wird sich in dieser Untersuchung ausschließlich auf den Binnenverkehr bezogen. Durchgangsverkehre und Tangential- und Außenverkehre werden hingegen nicht betrachtet. (vgl. Gericke et al. 2021) Grund hierfür ist die Konzentration auf die städtische Mobilität. Hinsichtlich Mobilität als Einstellungsmuster und als soziale Handlung ist diese Einschränkung sinnvoll, auch wenn das mit überörtlichen Destinationen verbundene Verkehrsaufkommen an einem konkreten räumlichen Ort zur Raumkonkurrenz beiträgt und so auch die Debatte und das Erleben um Binnenverkehre beeinflusst.

Zahlen, die für diese Analysen aus Haushaltsbefragungen der jeweiligen Städte entnommen wurden, haben hierbei den Vorteil, dass die erhaltenen Rückläufer der Befragung an die tatsächliche demographische und sozioökonomische Struktur der Stadt angepasst umgerechnet wurden, um eine ungleiche Verteilung von Responsivität in der Bevölkerung zu nivellieren. Ob eine verzerrte Ausgangslage in diesen Bereichen die Vergleichbarkeit zwischen den drei untersuchten Städten erschwert, lässt sich anhand der zuvor aufgeführten Daten überprüfen.

3.2 DISKURSANALYSE

Wie zuvor erwähnt orientiert sich das Vorgehen in der Diskursanalyse an Reiner Kellers Arbeit zur Wissenssoziologischen Diskursanalyse (vgl. 2001) und an Ausführungen Siegfried Jägers (vgl. 2001; Jäger und Zimmermann 2010). Die praktische Bedeutung der Diskursanalyse liegt darin, Strategien und weitere im Diskurs verborgene Effekte zu entschlüsseln und aufzuzeigen, um dadurch Veränderung, erst des diskursiven Rahmens und später über das Handeln in der physischen Realität, zu ermöglichen (vgl. Jäger und Zimmermann 2010: 24, 81). In der Diskursanalyse gibt es verschiedene vorformulierte Abfolgen von Untersuchungsschritten, bei denen es aber nicht notwendig ist, ihnen detailgenau zu folgen (ebd.: 38). So findet sich wiederholt die Bezeichnung der Überschau von Arbeitsweisen der Diskursanalyse als Werkzeugkasten (ebd.; Keller et al. 2001: 16). Diese Arbeit orientiert sich zum einen an der Wissenssoziologischen Diskursanalyse, in der das Generieren von Wissen innerhalb einer Gesellschaft als sozialer Prozess verstanden wird. Die Diskursanalyse will dabei erforschen, wie dieses Wissen produziert wird. Außerdem wird – in rudimentärer Weise – die bewusste Einflussnahme durch Akteur:innen des lokalen Diskurses auf diesen untersucht, wofür Definitionen von

Beziehungen, Hierarchien und Begrifflichkeiten aus der Schule der Kritischen Diskursanalyse entnommen werden. Die genaue Durchführung der Arbeitsschritte erfolgt in einem auf den Untersuchungsgegenstand angepassten Verfahren, das nachfolgend beschrieben wird. Die aus der angegebenen Literatur dargestellten Sichtweisen leiten und strukturieren dabei sowohl den Forschungsprozess, die Kategorienbildung und die Evaluation der Untersuchungsergebnisse. Außerdem wird innerhalb dieser Arbeit ein Begriffskanon etabliert, auf den im weiteren Verlauf der Arbeit zurückgegriffen werden kann. Die Auswertung der erhobenen Zeitungsartikel wird mit der Software MaxQDA durchgeführt.

Das Erkenntnisinteresse der Diskursanalyse ist dabei vor allem auf die Dynamiken, die zur Herausbildung von Mobilitätseinstellungen beitragen, gerichtet. So wird versucht, sich der Frage nach den Eigenschaften dieses Entstehungsprozesses (Keller 2001: 113) zu nähern. Des Weiteren werden die Diskurse auf vorhandene dominante Bilder und Meinungen untersucht, auch Topoi genannt. Ein Topos gibt „Aufschluss über die üblichen und verbreiteten Denkweisen, (...) die mit Wahrheit oder Logik nichts zu tun haben“ müssen (Jäger und Zimmermann 2010: 119). Topoi können in der Diskursanalyse durch Äußerungen in den Textfragmenten des Archivs wahrgenommen werden und repräsentieren einen „Bestandteil diskursiven Wissens“ (Wengeler 2017: 165, zitiert nach ebd.). Sie werden im Alltagsdiskurs selten hinterfragt und sind daher besonders wirkmächtig. Gerade in der durch Alltags- und Gewohnheitshandlungen dominierten Mobilität kann dieser Sachverhalt starke Auswirkungen haben und durch eingeprägte subjektive Überzeugungen beispielsweise die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Ebenfalls im Fokus der Untersuchung steht das Verhalten von Akteur:innen innerhalb des Mobilitätsdiskurses und aus welchen Bereichen sich diese Akteur:innen zusammensetzen, da Personen und Institutionen im Ringen um die Deutungshoheit in einem Diskursgeschehen Anteil nehmen. Diskurse sind grundsätzlich „überindividuell und überinstitutionell“ (ebd.: 44) geprägt und alle Personen einer Gesellschaft tragen zu einem Diskurs bei. Das Ergebnis wird aber nicht durch einzelne Personen oder eine einzelne Gruppe bestimmt (Jäger 2001: 86). Nichtsdestoweniger können Personen, die als gesellschaftliche Autoritäten begriffen werden und denen besondere Expertise oder Vertrauenswürdigkeit zugesprochen wird, in besonderem Maß in den Diskurs eingreifen. (Jäger und Zimmermann 2010: 44)

Dies trifft auch auf auflagenstarke oder mit gesellschaftlicher Autorität ausgestattete Medien zu. Zudem steht Letzteren durch die eigene Reichweite das Instrument zur Verfügung, den Diskurs durch Kontinuität zu beeinflussen. (ebd.) Daher soll auch die Begleitung und Gestaltung des Diskurses durch die Zeitungen auf Auffälligkeiten hin untersucht werden. Hinzu kommt das Interesse an der direkten Informationsentnahme zu den Mobilitätseinstellungen an sich, die in einer Stadtgesellschaft zum Ausdruck kommen.

Die Untersuchung der ausgewählten Stichprobe wird als Rekonstruktion und Zusammenfassung gesellschaftlicher Beobachtungen unter spezifischen Gesichtspunkten (Keller 2001: 127) verstanden. Die Verhandlung einzelner Unterthemen eines Diskurses verläuft in abgrenzbaren Diskurssträngen, die zusammen einem größeren Gesamtdiskurs angehören. Während der Untersuchung sollen die verwobenen Diskursstränge eines gesamtgesellschaftlichen Diskurses entwirrt werden um so einer möglichst vollständigen Abbildung des Diskurses näherzukommen (Jäger und Zimmermann 2010: 59). Für den Zweck dieser Arbeit handelt es sich dabei

um Stadtgesellschaften (vgl. Berking 2013). Hierzu gehören idealtypisch Menschen mit einem Lebensmittelpunkt in der jeweils untersuchten Stadt sowie auch Eigentümer:innen von Geschäften, Firmen oder Einpendler:innen.

3.2.1 AUSWAHL DER STICHPROBE UND EINSCHRÄNKUNG DES MATERIALS

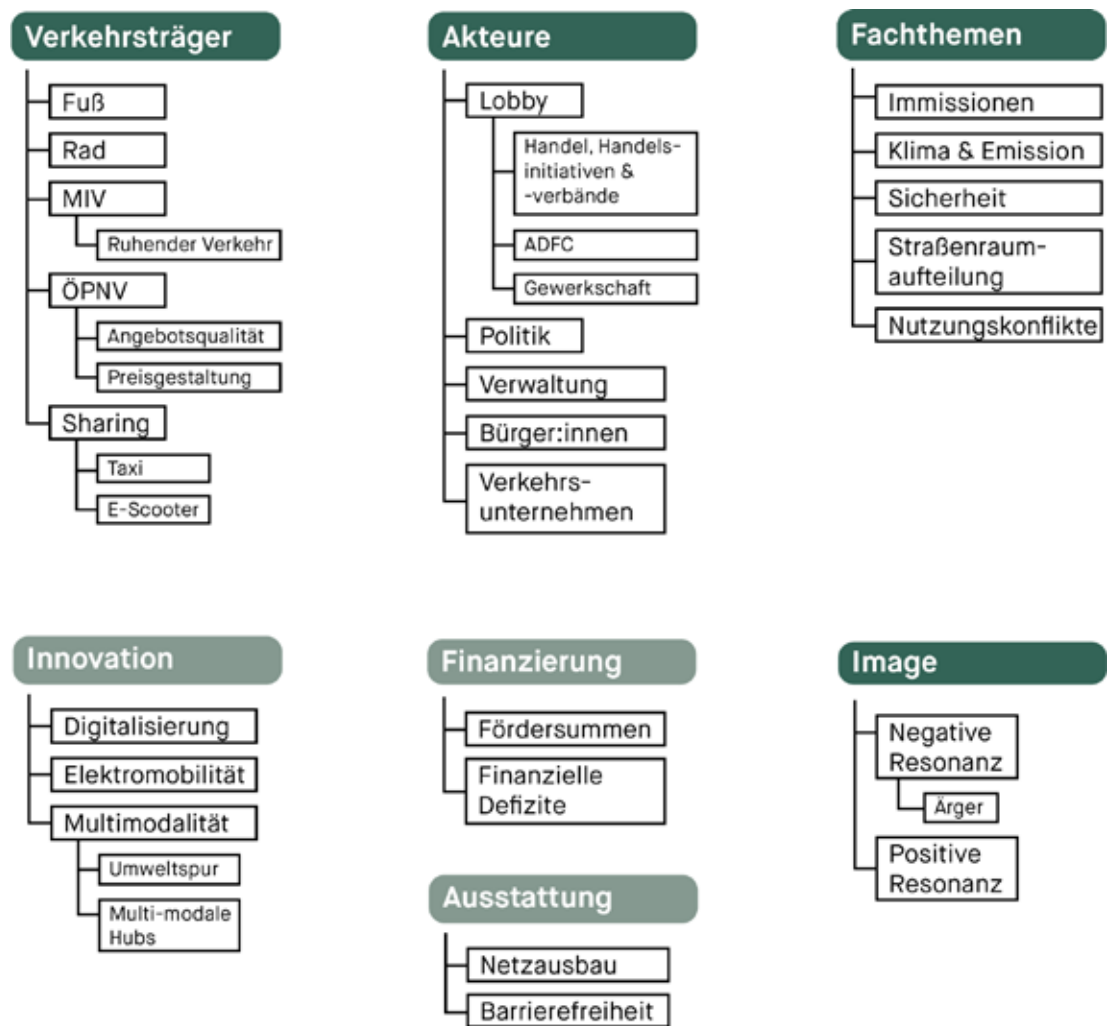
Während das Vorgehen in der Diskursanalyse viele Freiheiten bietet, muss jede getroffene Einschränkung nachvollziehbar begründet werden (Keller 2001: 136). Die Auswahl, welche die zeitliche Eingrenzung der Stichprobe vorgibt, wurde in einem explorativen Verfahren auf Grundlage des Materials getroffen. Es wurden stichprobenhaft mehrere vorstrukturierende Untersuchungen angestellt, bei denen jeweils der gleiche Erscheinungsmonat mehrerer Publikationen in den untersuchten Städten betrachtet wurde, um einen vergleichbaren Eindruck zu gewinnen. Bei dem Ziel der Einschränkung des Materials wird in der Literatur unter anderem die Orientierung an Diskursereignissen vorgeschlagen (ebd.: 137f). In der hier angestellten Untersuchung steht der Vergleich dreier Diskurse in drei benachbarten Städten im Vordergrund. Bei der Stichprobe der Voruntersuchung wurde kein in jüngerer Vergangenheit liegendes Mobilitäts-Diskursereignis gefunden, welches alle drei Städte auf ähnliche Weise betroffen hätte oder in ähnlicher Intensität auf den lokalen Diskurs eingewirkt hat. Mit dem letztendlich ausgewählten Untersuchungsjahr 2019 wird sich – unter Ausschluss der COVID-19 geprägten Jahre 2020 und 2021, in denen Mobilität atypisch diskutiert wurde – für ein möglichst aktuelles und hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Städte ansonsten willkürliches Jahr entschieden. Es werden auch Texte in die Stichprobe miteinbezogen, die sich in den untersuchten Lokalzeitungen thematisch auf städtische Mobilität beziehen, aber der regionalen oder überregionalen Berichterstattung zuzurechnen sind. Lokale, nicht journalistisch tätige Akteur:innen beziehen sich in ihren Beiträgen auch auf Themen, die außerhalb des eigenen Stadtgebiets liegen und verweben diese teilweise mit Diskursen, die außerhalb des Untersuchungsraums geführt werden. Die Tageszeitung, als eine Art praktisches Zentralorgan stadtpolitischen Austauschs, führt diese Diskurse in ihren Ausgaben berichtend zusammen. Ob mit der Stichprobe bereits eine diskursive Sättigung (ebd.: 138), welche die forschungstheoretische Legitimation zum Abschluss einer Erhebung gibt, erreicht wird, ist bereits im Vorwege in Zweifel zu ziehen, sodass diese Arbeit vielmehr einen eröffnenden Überblick für weitere Beschäftigung bietet.

3.2.2 CODIEREN

Es erfolgt eine Vorstrukturierung durch Auswerten und iteratives Clustern der in der jeweiligen Stichprobe behandelten Themen. In der Qualitative-Analyse-Software MaxQDA wird im Verfahren des Offenes Codierens induktiv vorgegangen (Rädiker und Kuckartz 2019: 70). Hierbei werden beim Codieren Aussagen einer Kategorie und darauffolgend eventuell Subkategorien zugeordnet. Eine Aufstellung der verwendeten Codes sowie eine Liste der transkribierten Artikel sind im Anhang zu finden.

Die letztlich vorläufige Codestruktur (vgl. Rädiker und Kuckartz 2019: 68) wird durch weitere, dem Erkenntnisinteresse dienliche Gegenstände und Attribute ergänzt. Durch die vorstrukturierende Wirkung für die weitere Durchführung der Analyse, kommt der Bildung der Kategorien zentrale Bedeutung zu (ebd.: 70), da im weiteren Verlauf durch die entwickelte Struktur eine

Blickverengung stattfindet (Miles et al. 2013: 6f). Mit dem Instrument des Smart-Coding-Tools (Rädiker und Kuckartz 2019: 121ff) werden im Nachgang einzelne Kategorien dahingehend überprüft, ob sie mit weiteren Begriffen codiert werden sollen.



■ = Umfasst zusätzliche Artikel, die der Obergruppe zugeordnet wurden

Abb. 02: Übersicht Code-Struktur zur Codierung in MAXQDA

3.2.3 DEFINITIONEN UND TERMINI

Um sicher mit dem Werkzeug der Diskursanalyse arbeiten zu können, muss sich auf einen Kanon von Termini geeinigt werden. Nicht selten arbeitet die Diskursanalyse mit doppelt besetzten und im Alltag abweichend benutzten Begriffen, weswegen sich zur Vermeidung von Missverständnissen und der Austauschbarkeit von Aussagen an einen etablierten Kanon gehalten werden sollte.

Die für die Untersuchung ausgewählten Medien werden in Textsorten eingeteilt. Dieser Vorgang soll eine schnellere Annäherung an den Gegenstand ermöglichen und ihre Einordnung zur Nachvollziehbarkeit der Analyse beitragen. Unter Textsorten versteht man die Eigenschaften eines Textes hinsichtlich seiner Textoberfläche, seines institutionellen Rahmens und seiner weiteren Eigenschaften in Aufbau und Stil, die ihn von anderen Schriftwerken abgrenzen (Jäger und Zimmermann 2010: 118).

Den Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit bilden Artikel aus lokaljournalistischer Berichterstattung. Ein einzelner Artikel würde allgemeinsprachlich als Text bezeichnet und als in sich abgeschlossen betrachtet werden. Während die Wissenssoziologische Diskursanalyse diesem Sprachgebrauch folgt (Keller 2001: 137), betrachtet die Kritische Diskursanalyse den Textbegriff als unklar und ersetzt ihn direkt durch den Begriff des Diskurses, da Texte letztendlich in einem Gesamtdiskurs verankert sind (Jäger und Zimmermann 2010: 118). Von größerer Relevanz in der Diskursanalyse ist daher der Begriff Diskursfragment. Unter ihm versteht man einen „(...) thematisch einheitlichen Text oder Textteil“ (ebd.: 39f). Ein Artikel kann demnach mehrere Diskursfragmente enthalten, sobald er mehrere Aspekte adressiert. Diskursfragmente, die sich nicht unmittelbar auf den Kern einer Untersuchungsfrage, beziehungsweise des untersuchten Gegenstands beziehen, können trotzdem relevante Hinweise auf Verwebungen im Diskurs geben. Ob ein Diskursfragment in der Analyse Berücksichtigung findet, ist daher beim Anstellen einer Diskursanalyse Abwägungsstand (ebd.). Wenn ein Text von vornherein mehrere Themen bespricht, wird von einer Diskursstrangverschränkung gesprochen (Jäger 2001: 97f).



04

**MOBILITÄTSANGEBOT,
-VERHALTEN UND
-EINSTELLUNGEN
IN DER MEO-REGION:
EINE INDIKATORENGESTÜTZTE
DATENANALYSE**



Zur besseren Einordnung der untersuchten Diskurse und zur generellen Annäherung an die Ausgangslage, hinsichtlich Mobilität in den drei untersuchten Städten, werden Datensets verglichen. Die Auswahl der Indikatoren schließt an die Dimensionen der Mobilitätskultur nach Deffner et al. (2006) an. Hierbei wird sich an die Herangehensweise von Klinger et al. (2013) angelehnt. Viele der Indikatoren des dort unternommenen Städtevergleichs werden ebenfalls für diese Arbeit herangezogen, mit aktuellen Daten versehen und durch – auf die Fragestellung der Mobilitätskulturen als sinnvoll erachtete – Indikatoren ergänzt. Insbesondere Aspekte der Sharing-Mobilität, sowie der Faktor des Studierendenanteils kommen zum Tragen. Welche erklärende Wirkung sich durch welche Indikatoren versprochen wird und durch welche theoretischen und empirischen Erkenntnisse diese Annahmen zu stützen sind, wird im Folgenden erläutert.

4.1 VORSTELLUNG AUSWAHL DER DATENSETS

Bei der Auswahl der Datensets stützt sich diese Arbeit auf Klinger et al. (vgl. 2013). Modifikationen wurden dabei wie folgt vorgenommen: Im Bereich Stadtgestalt wird der Indikator „Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern“ aufgenommen, um über die bloße Struktur der Stadt (vgl. Siedlungsdichte) hinaus mögliche Unterschiede miteinzubeziehen. Zudem wird ein historischer Überblick gewagt, der die Kriegszerstörung abbildet. In der Schwere der Kriegszerstörung wird im Zusammenhang mit dem autogerechten Wiederaufbau von Städten ein potentieller Einflussfaktor von Mobilitätskultur gesehen (Bernhardt 2017: 531, 534). Die bekannten Größen *Einwohnerzahl*, *Siedlungsdichte* und *Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche* werden übernommen. Hinzu kommt zur Einbindung der jeweiligen Gebietsgröße die Einwohnerdichte.

Da in der späteren Untersuchung des Diskurses in zahlreichen Textfragmenten das Thema der Finanzierung von im Diskursraum stehenden Mobilitätsvorhaben behandelt wird, werden Daten hinsichtlich der ökonomischen Struktur in den Datensatz mit aufgenommen. Hierzu gehören die Verteilung der Bruttowertschöpfung auf die verschiedenen Wirtschaftssektoren und die Haushaltsschuld der jeweiligen Kommune. Die hier festgestellten Werte lassen zwar keine direkten Rückschlüsse auf die jeweilige Mobilitätskultur zu, liefern aber Hintergrund zu beobachtbaren Phänomenen und können beispielsweise erklären, warum der Ton einer Debatte, die in der Diskursanalyse untersucht wird, auf eine bestimmte Art und Weise gesetzt wird.

In Anlehnung an Klinger et al. (2013), sowie an Deffner et al. (2006) werden Zahlen und Daten der Sozioökonomie aufgenommen. Unter dieser Rubrik sind nachfolgend die Arbeitslosenquote, der Anteil der Menschen im Rentenalter an der Gesamtbevölkerung und das Medianeinkommen angegeben. Sozioökonomie stellt bei Deffner eine der sechs Dimensionen der Mobilitätskultur dar. Zudem wird der Anteil der Studierenden an den Bewohner:innen einer Stadt erhoben. Die demographische und sozioökonomische Struktur dieser Personengruppe wirkt sich auf ihren Mobilitätsstil aus, der sich wiederum, insbesondere in studentisch geprägten Städten, auf die örtliche Mobilitätskultur auswirkt (Buba et al. 2010: 112f, zitiert nach Witte 2012: 19).

Als das Mobilitätsangebot werden die zur Verfügung stehende bauliche Infrastruktur, aber auch Taktzahlen und die Preisgestaltung verstanden. Neben der Raumstruktur ist es vor allem das Verkehrsangebot, das im Zusammenspiel mit dem individuellen Verkehrsverhalten die Nachfrage nach Mobilitätsformen steuert (Sommer et al. 2016: 500). Über die Betrachtung der durchschnittlichen Distanz bis zur nächsten ÖPNV-Haltestelle für Anwohner:innen, die absolute Länge der Gesamtheit aller städtischen ÖPNV-Linien und dem Jahrespreis für eine ÖPNV-Zeitkarte mit Gültigkeit für das eigene Stadtgebiet, wird sich der Evaluation des jeweiligen Mobilitätsangebots angenähert. Im Fall von Zeitkarten im ÖPNV kommt es bei räumlich dispersen Vergleichen oft zu einer fehlenden Vergleichbarkeit der festgestellten Beträge. Unterschiedliche Gemeindegrößen führen zu einem veränderten Umfang der bereitgestellten Dienstleistungen, z. B. dadurch, dass das Liniennetz kleiner ausfällt und somit der erworbene Zugang nur für ein kleines Mobilitätsangebot gilt. In diesem Fall wurden dennoch die Zahlen der drei benachbarten MEO-Städte erhoben, um einen nahezu einheitlichen Tarif als Hintergrund für mögliche spätere Deutungen zu dokumentieren. Außerdem wird mit dem Einbeziehen der Zahl der Straßenverkehrsunfälle pro 100 000 Einwohner:innen auf die Straßenverkehrssicherheit abgezielt. Diese kann zum einen Auskunft über die Mobilitätskultur im Sinne der gelebten Rücksichtnahme unter Verkehrsteilnehmer:innen geben, zum anderen kann gerade in größeren Städten mit geringer Unfallzahl auf Maßnahmen wie sichere Wegführung und großzügige Fahrbahnaufteilung zugunsten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen Aufschluss gegeben werden.

Zudem wird ein eigener Schwerpunkt auf die Sharing-Kultur gelegt. Diese wird seit der Neuauflage aus dem Jahr 2017 neu in der Mobilitätsumfragereihe des zuständigen Bundesministeriums (Mobilität in Deutschland) behandelt und hat in den vergangenen Jahren interessante Impulse erfahren: Neben Carsharing in stationären und Free-Floating-Modellen nimmt auch die Verbreitung von verschiedenen Bikesharing-Modellen zu. In beiden Segmenten steigt die Anzahl des Angebots an. Zudem kommt mit dem Untersuchungsjahr 2019 die Neuzulassung des E-Scooter-Verleihs auf deutschen Straßen hinzu. Der beobachtbare Zeitpunkt eines Markteintritts und der Ausbau des lokalen Angebots lassen auf die Annahmen von Marktanalysten schließen: Dem Standort und seinen Bewohner:innen wird eine Affinität hinsichtlich

Mobilitäts-Innovationen zugeschrieben. Für das Erkenntnisinteresse Mobilitätskultur kann der Zuspruch zu neuen Formen der Multimodalität eine Aussage über Mobilitätsstile treffen und ein Anzeichen für die Bereitschaft zu MIV-unabhängiger Mobilität, oder zumindest zum Verzicht auf einen Privat-Pkw im eigenen Haushalt sein. So ermittelte die Unternehmensberatung BCG vier zentrale Eigenschaften von Städten, die für die Entscheidung zum lokalen Markteinstieg eines E-Scooter-Anbieters sprechen: Eine hohe Bevölkerungsdichte, Fahrradfreundlichkeit, stabiles Wetter und ein großer Anteil junger Menschen an der Bevölkerung (Rose et al. 2020). Wenn diese Annahmen belastbar sind und eine stabile Korrelation zwischen vorgenannten Attributen vorliegen, könnte über das Evaluieren des Interesses von E-Scooter-Anbietern an einer Stadt bereits auf mehrere für den Gegenstand der Mobilitätskultur sehr interessante Einzelindikatoren geschlossen werden, beziehungsweise hierzu Vorannahmen strukturiert werden.

Anders als im Cluster-generierenden Städtevergleich Klingers et al. (vgl. 2013) stehen lediglich drei, statt über 40, Städte im Mittelpunkt der anzustellenden Untersuchung. Aus diesem Fokus abgeleitet soll diese Arbeit eine breitere Übersicht über die einzelnen Dimensionen der Mobilitätskultur bieten. Daher werden in den Datensatz, insbesondere im Bereich der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens, zusätzliche Indikatoren aufgenommen. Dadurch soll durch die Betrachtung der für die Mobilitätskultur relevanten Elemente ein genaueres Portraitieren der Städte ermöglicht werden.

Für den Bereich *Verkehrsnachfrage/Mobilitätsverhalten* wird unter anderem die Anzahl der Wege pro Person und Tag betrachtet. Die in Haushaltsbefragungen erhobenen Daten unterscheiden hierbei nach mobilen und immobilen Personen. Letztere haben am Stichtag der Untersuchung das Haus nicht verlassen, beziehungsweise sich durch Ortsabwesenheit nicht innerhalb des Stadtgebiets fortbewegt, was laut Selbstauskunft zumeist durch fehlenden Anlass oder Aufgaben im eigenen Heim begründet ist (Stadt Essen 2020). Die Anzahl der immobilen Personen kann dem Indikator „Außer-Haus-Anteil“ entnommen werden. Zu den Indikatoren *Wege pro Person* und *Außer-Haus-Anteil* gibt es allerdings auch Stimmen, die fordern, sie dem Bereich des Verkehrs und nicht dem der Mobilität zurechnen: Die bloße Zahl der Bewegungen oder auch die Tatsache, ob das Haus verlassen wird oder nicht, seien nicht zwingend Ausdruck einer begrüßenswerten Mobilität im Sinne gesellschaftlicher Teilhabe oder eines aktiven Lebensstils. Vielmehr seien – von durch Gentrifizierungsprozesse (vgl. Alisch und Dangschat 1996: 95; vgl. Eckardt 2018: 29) induzierten Wohnortverlagerungen – zusätzliche Wege notwendig, die weder als freiwillig, noch als Zugewinn angesehen werden können (Schwedde 2021: 70f). Da diese Arbeit zuvorderst die ergebnisoffene Beschreibung der allgemeinen Mobilitätskultur zum Ziel hat und Wegehäufigkeit somit weder positiv noch negativ normiert wird, werden die vorher genannten Werte dennoch in die Untersuchung aufgenommen, die kritischen Einordnungen aber erst bei einer späteren Auswertung berücksichtigt.

Wie bereits bei Klinger et al. werden die Indikatoren *Motorisierungsrate* und *Pkw-Dichte* einbezogen. Hinzu kommt die Zahl der Pkw-Ausstattung, welche die Zahl der Pkw pro Haushalt misst. Diese Zahlen korrespondieren mit Wohlstand. Jedoch fällt in Teilen der Bevölkerung der Hang zum Automobil trotz vergleichbarer finanzieller Ausstattung unterschiedlich aus, weswegen bei diesen beiden Indikatoren zusätzlich von einem Aussagewert gegenüber Einstellungsmustern ausgegangen wird (Klinger et al. 2013: 23).

Indikator	Beschreibung	Mülheim	Essen	Oberhausen	Kassel	Quellen	Jahr
RAUMSTRUKTUR							
Bevölkerung	Zahl der Einwohner:innen	170.444	579.954	208.974	205.481	MEO=Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen, K=Stadt Kassel	MEO=2021, K=2019
Einwohnerdichte	Zahl der Einwohner:innen p. km ² Gemeindefläche	876	2774	2743	1880	INKAR	2017
Siedlungsdichte	Zahl der Einwohner:innen p. km ² Siedlungs- und Verkehrsfläche	3377	4134	3725	3079	INKAR	2017
Siedlungs- und Verkehrsfläche	Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche am Gemeindegebiet	55,6 %	67,1 %	73,6 %	61 %	INKAR	2017
Ein- und Zweifamilienhäuser	Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser am gesamten Gebäudebestand	65,2 %	55,1 %	62,7 %	64,4 %	INKAR	2017
Wohnungen in EuZFH	Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäuser am gesamten Wohnungsbestand	28,4 %	19,5 %	28,1 %	24,3 %	INKAR	2017
Kriegszerstörung Wohnungen	Anteil der zerstörten Wohnungen zu Ende des 2. WK	20-30 %	50-60 %	< 20 %	70-80 %	Bode, Volker	1995
Kriegszerstörung Innenstadt	Anteil der zerstörten Innenstadtbauung zu Ende des 2. WK	70-80 %	> 80 %		> 80 %	Bode, Volker	1995
ÖKONOMIE							
Primärer Sektor	Anteil des primären Sektor an der Bruttowertschöpfung	0 %	0,1 %	0 %	0,1 %	INKAR	2017
Sekundärer Sektor	Anteil des sekundären Sektor an der Bruttowertschöpfung	25,9 %	19,6 %	25,8 %	25,1 %	INKAR	2017
Tertiärer Sektor	Anteil des tertiären Sektor an der Bruttowertschöpfung	74,1 %	80,4 %	74,2 %	74,8 %	INKAR	2017
Kommunale Schuld	Verschuldung im Kernhaushalt zum 30.06.2019 in Tsd. €	9491	5725	8916	2008	Statistische Ämter des Bundes und der Länder	2019
SOZIOÖKONOMISCHEN MERKMALE							
Arbeitslosenquote	Anteil der Arbeitslosen an der erwerbsfähigen Bevölkerung	8,0 %	11,4 %	10,8 %	8,2 %	INKAR	2017
Senior:innen	Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung	23,7 %	21,5 %	21,7 %	19,5 %	INKAR	2017
Medianeinkommen	Anteil der Medianeinkommen der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten in €	3523	3451	3272	3397	INKAR	2017
Studierendenanteil	Anteil der Studierenden an der Gesamtbevölkerung	2,8 %	4,3 %	0 %	12,2 %	M=HS Ruhr West, E=UDE K=Agora Verkehrswende	M,K=2020, E=2021
MOBILITÄTSANGEBOT							
Haltestellen-Erreichbarkeit	Durchschnittliche Luftliniendistanz zur nächsten ÖPNV-Haltestelle in m	201	208	171	190	INKAR	2017
Linienlänge	Länge aller betriebenen ÖPNV-Linien in km	351	780	595	/	M,E=Ruhrbahn, O=STOAG	M,E=2020, O=2019
Jahresticket ÖPNV	Kosten für ein Jahresticket im ÖPNV in € für das eigene Stadtgebiet	843,48	843,48	805,2	540	M,E=Ruhrbahn, K=KVG	2021
Car-Sharing-Dichte	Anzahl der Car-Sharing-Autos pro 100 000 Einwohner:innen	5	11	2	56	Bundesverband Carsharing	2019
Bikesharing-Dichte	Anzahl der Bike-Sharing-Räder pro 100 000 Einwohner:innen	120	103	144	195	MEO=Nextbike, M=DB Connect, eigene Berechnung	2021
E-Scooter-Dichte	Anzahl der Sharing-E-Scooter auf 100 000 Einwohner:innen	276	293	191 ¹	584	M=MifK e.V., E=Stadt Essen, O=Evo, K=Küster, Stefanie	M,E,O,K=2021
Straßensicherheit	Straßenverkehrsunfälle pro 100 000 Einwohner:innen	332	359	372	595	INKAR	2017
VERKEHRSNACHFRAGE / MOBILITÄTSVERHALTEN							
Wege	Wege pro Person und Tag	3	3,2	3	3,7	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=SrV 2018	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2018
Außer-Haus-Anteil	Anteil der mobilen Personen an der Gesamtbevölkerung	86,3 %	88 %	82,3 %	92,2 %	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=SrV 2018, O=STOAG	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2018
MIV-Anteil	Anteil des MIV am Modal Split der Binnenverkehre	57 %	51 %	52,2 %	46,9 %	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=Agora Verkehrswende (2020)	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2020
Umweltverbund-Anteil	Anteil des Umweltverbunds am Modal Split der Binnenverkehre	43 %	49 %	47,8 %	53,1 %	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=Agora Verkehrswende (2020)	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2020
ÖPNV-Zeitkarten-Quote	Anteil der Besitzer:innen einer ÖPNV-Zeitkarte an der Gesamtbevölkerung	25 %	31 %	22 %	46,4 %	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=Agora Verkehrswende (2020)	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2020
Pkw-Ausstattung	Anzahl der Pkw pro Haushalt	1,4	1,2	1,16	0,84	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=SrV 2018	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2018
Pkw-Dichte	Anzahl der Pkw in Stück pro 1000 Einwohner:innen	534	484	510	433	INKAR	2017
Führerscheinquote	Anteil der Volljährigen mit Führerschein an der volljährigen Gesamtbevölkerung	88 %	90 %	81,9 %	/	HHB Mülheim, HHB Essen, HHB Oberhausen	M=2019, E=2018-2019, O=2014
Fahrradlosigkeit	Anteil der Haushalte ohne Fahrrad an der Anzahl der Gesamthaushalte	29 %	27 %	29 %	31,8 % ²	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=SrV 2018	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2018
Pkwlosigkeit	Anteil der Haushalte ohne Pkw an der Anzahl der Gesamthaushalte	10 %	17 %	22 %	27,3 %	M=HHB Mülheim, E=HHB Essen, O=HHB Oberhausen, K=Agora Verkehrswende (2020)	M=2019, E=2018-2019, O=2014, K=2020
MOBILITÄTSBEZOGENE WAHRNEHMUNG UND BEWERTUNG							
Spaß am Radfahren	Zustimmungswert im ADFC-Fahrradklima-Index zur Aussage: "Radfahren mach Spaß"	3,6	3,8	3,3	4,1	ADFC	2018, 2020
Radfahr-Popularität	Zustimmungswert im ADFC-Fahrradklima-Index zur Aussage: "Alle fahren Rad"	3,55	3,95	3,3	3,9	ADFC	2018, 2020
Gegenwärtige Fahrradförderung	Zustimmungswert im ADFC-Fahrradklima-Index zur Aussage: dazu, dass in jüngster Zeit besonders viel für das Fahrrad getan wurde	3,65	3,6	3,75	4,05	ADFC	2018, 2020
IMAGE UND KOMMUNIKATION							
Fremdenverkehrs-Übernachtungen	Übernachtungen im Fremdenverkehr pro Einwohner:in	1,1	2,5	2,3	5,1	INKAR	2017
Fremdenverkehrs-Verweildauer	Quote der Gästeübernachtungen zu Gästeankünften	1,8	2	2	1,8	INKAR	2015

¹ Hierbei handelt es sich um sitzbare E-Roller, nicht um E-Scooter

² Nicht nach Haushalten

Die umgesetzte Mobilität durch Verkehrsmittelwahl wird mit den Anteilen des MIV und des Umweltverbunds (Zimmermann 1986) im Modal Split deutlich. Die Einstellung gegenüber bestimmten Verkehrsmitteln schlägt sich unter anderem darin nieder, dass der private Zugang zu einem Exemplar dieses Verkehrsmittels sichergestellt wird, entweder durch Besitz oder durch gemeinschaftliche Benutzung im häuslichen Umfeld. Für den Fall des Rad- und Automobilverkehrs geben die Indikatoren *Fahrradlosigkeit nach Haushalten* und *Pkw-losigkeit nach Haushalten* darüber Auskunft, in wie vielen Haushalten nach eigener Aussage kein Zugriff auf das jeweilige Verkehrsmittel besteht. Im Falle des Pkw steht die hier genannte Zahl der Zahl der Pkw pro Haushalt gegenüber. Die Angabe von Haushalten ohne Pkw dokumentiert allerdings eine absolute Zahl, die einen ergänzenden Eindruck vermittelt, da es sich bei der Zahl von Pkw nach Haushalten nur um einen Durchschnittswert handelt. Beim ÖPNV hingegen wird das Bemühen zum Zugang zum Verkehrsmittel über die Zahl der Bürger:innen mit ÖPNV-Abonnement abgebildet. Zugänglichkeit stellt beim MIV auch die legale Berechtigung zum Führen eines Fahrzeugs im Sinne eines Führerscheins dar. Dieser Aspekt wird über die Führerscheinquote abgebildet und gibt auch Auskunft darüber, ob der Erwerb des Führerscheins in der betreffenden Stadt immer noch eine Selbstverständlichkeit darstellt. Auch wenn der MIV ohne Führerschein als Mitfahrer:in mitbenutzt werden kann, ist die Frage nach der Fahrerlaubnis für diese Untersuchung daher besonders relevant.

Zu den Einstellungen gegenüber dem Thema *Mobilität* gehören auch zwei Aspekte der subjektiv gemessenen Fahrradfreundlichkeit mittels zweier Indikatoren, die bereits bei Klinger et al. (2013: 24) verwendet werden: Durch die Abfrage der stadtspezifischen Zustimmungswerte zu den Aussagen „Radfahren macht Spaß“ und „Alle fahren Rad“ wird überprüft, ob Radfahren lokal nicht lediglich als sportives Hobby oder überwiegend einer bestimmten Altersgruppe vorbehalten angesehen wird. Im Hinblick auf kommunale Maßnahmen der Mobilität und der im Anschluss an dieses Kapitel zu unternehmenden Diskursanalyse wird zudem der Grad gemessen, zu dem in der eigenen Stadt eine „aktive Fahrradförderung in jüngster Zeit“ wahrgenommen wurde. Wertende Aussagen, die aus diesen subjektiven Eindrücken der Bürger:innen hervorgehen, lassen sich zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls in die Analyse des Diskurses einordnen.

Um einen Kontext zum Image und eventuell zur Selbstsicht einer Stadt zu erhalten, werden Übernachtungszahlen des Fremdenverkehrs in die Betrachtung einbezogen. An dieser Stelle experimentiert die Untersuchung damit, ob sich aus der Wahrnehmung überörtlicher Relevanz ein Selbstbewusstsein der Bürger:innen für ihre Stadt ablesen lässt, das insbesondere bei Innovationen, welche größere Investitionen voraussetzen, den öffentlichen Diskurs unterstützend formen kann.

4.2 AUSWERTUNG DATENSETS – VERGLEICH UND INTERPRETATION

Nachfolgend werden die festgestellten Zahlen und Daten zu den zuvor eingeführten Indikatoren vorgestellt. Während der Darstellung wird bereits auf erste Gemeinsamkeiten und Unterschiede hingewiesen und diese werden in einem ersten Schritt erklärt und eingeordnet. Daran schließt sich die Darstellung der Gesamtregion und einzelner auffälliger Einzeldaten zu einer bundesdeutschen Vergleichsstadt an.

4.2.1 RAUMSTRUKTUR

Unter den drei MEO-Städten ist Essen mit 579.594 Einwohner:innen mit Abstand die bevölkerungsreichste und zudem die zweitgrößte Stadt des Ruhrgebiets. Oberhausen folgt mit 208.974 Einwohner:innen und besitzt damit weniger als die Hälfte der Einwohner:innen Essens. Mülheim a. d. Ruhr ist mit 170.444 Einwohner:innen nur wenig kleiner als Oberhausen. Weiter auseinander reichen die Zahlen hingegen bei der Betrachtung der Einwohnerdichten. In Mülheim a. d. Ruhr verteilen sich gerade einmal 876 Einwohner:innen auf einen Quadratkilometer, während Essen und Oberhausen mit 2774 und 2743 E./km² jeweils einen mehr als dreifachen Wert nachweisen können. Bei der Siedlungsdichte liegen alle drei Städte wieder dichter beieinander: Essen führt hier den Wert der Einwohner:innen pro km² Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV) mit einem Wert von 4134,4 an, Oberhausen und Mülheim a. d. Ruhr folgen in nahezu gleichmäßigen Abständen mit 3724,8 und 3377,3 E./km² SuV. Bei der Betrachtung des Anteils der SuV am gesamten Gemeindegebiet erklärt sich der geringere Wert Mülheims a. d. R. in der Einwohnerdichte gegenüber den anderen beiden MEO-Städten: Während Oberhausens Stadtgebiet zu 73,6 Prozent durch SuV belegt ist und Essen mit 67,1 Prozent nachfolgt, sind in Mülheim a. d. Ruhr gerade einmal 55,6 Prozent des Stadtgebiets als Siedlungs- oder als Verkehrsfläche ausgewiesen. (INKAR 2020)

Bei der Betrachtung der Schwarzpläne (Abb. 03–05) der drei Städte bestätigt sich der statistisch erfasste Eindruck zur Siedlungsstruktur durch den offensichtlich großen Anteil der Täler und Moore am Stadtgebiet im Süden, Südwesten wie Südosten Mülheims a. d. Ruhr. Periphere Grünflächen fallen in Essen mit den Stadtteilen Schuir, Heidhausen und Fischlaken und auf Oberhausener Stadtgebiet mit dem Hiesfelder Wald in absoluten Zahlen und im Verhältnis zum übrigen Stadtgebiet geringer aus, was zu höheren Dichtewerten führt.

Der Wert der Siedlungsdichte korrespondiert eng mit dem Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser, sowie dem Anteil der Wohnungen am Gesamtwohnungsbestand, die sich auf Ein- und Zweifamilienhäuser (EuZFH) verteilen. Demzufolge hat die Stadt mit der größten Siedlungsdichte auch den geringsten Anteil an aufgelockerter Siedlungsstruktur, also Ein- und Zweifamilienhäusern. Gleiches gilt für die Verteilung der Wohnungen auf diesen Bautyp. So sind in Essen mit 55,1 Prozent EuZFH-Anteil und 19,5 Prozent Anteil der Gesamtwohnungen in ebensolchen beide Werte am geringsten. Beim Anteil der EuZFH folgen Oberhausen und Mülheim a. d. Ruhr mit 62,7 Prozent und 65,2 Prozent. Während bei diesem Wert zwischen Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen immerhin ein Unterschied von drei Prozentpunkten besteht, liegen die beiden kleineren MEO-Städte beim Anteil der Wohnungen in EuZFH am Gesamtbestand mit 28,1 Prozent (Oberhausen) und 28,4 Prozent (Mülheim a. d. Ruhr) nahezu gleich auf, was auf eine zumindest graduell unterschiedliche Verteilung der Wohnungen hinweist, sodass in Proportion ein kleinerer Bestand an Mehrfamilienhäusern eine größere Zahl an Wohnungen beherbergt. Da wo Stadt dicht ist, ist sie in Mülheim a. d. Ruhr in Beziehung zu Oberhausen also noch etwas dichter.

Die auch heute dichtere und in der jüngeren Historie bedeutsamere Stadt Essen hatte durch herausgestellte wirtschaftliche und versorgungsstrategische Bedeutung besonders unter Kriegszerstörungen zu leiden (Bode 1995: 18). In den Jahren 1939–45 wurden 50–60 Prozent des dortigen Wohnungsbestandes zerstört, die Innenstadt traf eine Kriegszerstörung von mehr als 80 Prozent. Der Anteil der zerstörten Wohnungen fiel in Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen mit 20–30 Prozent und unter 20 Prozent zueinander vergleichbar aus. Die Zerstörung der



Abb. 03: Schwarzplan Oberhausen

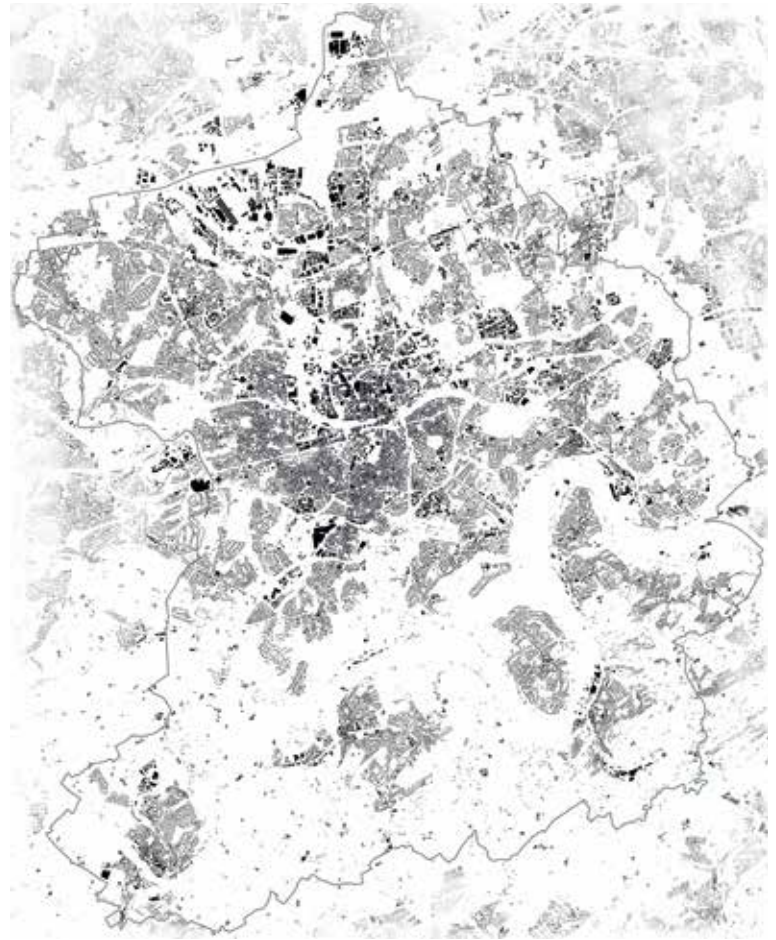


Abb. 05: Schwarzplan Essen



Abb. 04: Schwarzplan Mülheim a. d. Ruhr

Innenstadt fiel in Mülheim a. d. Ruhr mit 70–80 Prozent wie in Essen heftig und ebenfalls für das Ruhrgebiet überdurchschnittlich aus (ebd.). Der Wert der Innenstadtzerstörung ist für Oberhausen nicht messbar. Die Stadt wurde erst durch einen Gemeindegemeinschaftszusammenschluss der alten Städte Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld im Rahmen einer Neuordnung 1929 zur heutigen kreisfreien Stadt Oberhausen zusammengeschlossen (Stadt Oberhausen 2018). Der privat-regionalwirtschaftlich und weniger siedlungsstrukturell motivierte Zusammenschluss (Langer 2010: 214f) hat bis heute drei erkennbare historisch gewachsene Zentren. Das Zusammenwachsen dieser Zentren war 1929 noch weit weniger vorangeschritten als es das heute ist und macht die Messung einer dezidierten Innenstadtzerstörung im Zeitraum 1939–45 abschließend nicht möglich. Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass historisch nicht nur Kriegszerstörung, sondern vor allem auch das Erbe der Industrialisierung die jeweiligen Stadtbilder und Raumstrukturen gliedert (Prosek 2016: 87f) und bis heute Erreichbarkeiten innerhalb des Ruhrgebiets, beispielsweise durch eine starke Ost-West-Orientierung der Bahnlinien, prägt.

Im Kontrast zu den Untersuchungsstädten weist die nordhessische Vergleichsstadt Kassel leichte raumstrukturelle Unterschiede auf. Während die Siedlungs- und Verkehrsdichte mit 3078,8 E./km² noch geringer als in Mülheim a. d. Ruhr ausfällt, ist der Anteil der SuV am Gemeindegebiet erst, nach Mülheim a. d. Ruhr, am zweitniedrigsten. Während der Anteil der EuZFH am Gesamtgebäudebestand mit 64,4 Prozent ähnlich hoch wie in Mülheim a. d. Ruhr und deutlich niedriger als in Essen ist, liegt der Anteil der Wohnungen in EuZFH in Kassel mit 24,3 Prozent ziemlich genau in der Mitte, zwischen dem Wert Essens und denen aus Oberhausen und Mülheim a. d. Ruhr. Hieraus wird deutlich, dass die Siedlungsdichte nicht zwingend mit der Wohnungsbautypologie korrespondieren muss, beziehungsweise unterschiedlich stark korrespondiert. Dies kann an der Abwesenheit großer zusammenhängender Gewerbe- und Industrieflächen, sowie Verkehrsflächen liegen, die generell in die Berechnung SuV eingehen (UBA 2021a). Der dann einer Bevölkerungszahl als kleinerer Teiler gegenüberstehende Wert erzeugt so eine minimal höhere Dichte. Da eine hohe Siedlungsdichte eine kompakte Stadt mit kurzen Wegen suggeriert, kann der Wert ohne die Betrachtung der Verteilung der Wohnungen auf verschiedene städtebauliche Typologien gegebenenfalls einen Kurzgriff verursachen.

Bemerkenswert ist jedoch der hohe Grad der Kriegszerstörung. Die Zerstörung am gesamten Wohnungsbestand liegt mit 70–80 Prozent über dem Wert von Essen (Bode 1995: 18), bei der Innenstadtzerstörung zu Ende des Krieges erreicht Kassel den gleichen Wert wie Essen und liegt somit leicht vor Mülheim a. d. Ruhr. Kassel ist, wie weite Teile des Ruhrgebiets, als autogerechte Stadt bekannt (Stadt Kassel 2019b). Hier setzen sich die Folgen des modernistischen Wiederaufbaus besonders kriegszerstörter Städte im städtebaulichen Erbe fort. Auf mögliche Konsequenzen daraus wird unter anderem bei der Betrachtung des Modal Split geachtet werden müssen.

4.2.2 ÖKONOMIE

Die Betrachtung der Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftssektoren birgt wenig Überraschungen. In allen MEO-Städten bewegt sich der durch die Landwirtschaft erbrachte Anteil zwischen 0,0 und gerundet 0,1 Prozent. Bei der Verteilung auf den industriellen und den Dienstleistungssektor befinden sich Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen nahezu gleich auf (25,9 Prozent zu 74,1 Prozent, bzw. 25,8 Prozent zu 74,2 Prozent). Essens tertiärer Sektor ist mit einem Anteil von 80,4 Prozent im Vergleich leicht stärker ausgeprägt, was sich mit der Prägung als große Großstadt (vgl. BBSR 2020) erklären lässt. 19,6 Prozent der Bruttowertschöpfung entfallen in Essen auf den sekundären Sektor.

Die Kommunale Verschuldung, gemessen als Verschuldung im Kernhaushalt wird in Euro pro Einwohner angegeben. Hier lasten im Jahr 2019 umgerechnet 9491 € auf jede:r Mülheimer:in und 8916 € auf jede:r Oberhausener:in. Essens Verschuldung im Kernhaushalt beläuft sich im gleichen Jahr auf 5725 € pro Einwohner:in. Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen belegen damit in der Pro-Kopf-Verschuldung bundesweit die Plätze zwei und drei. Auch wenn die Pro-Kopf-Verschuldung in Essen im Verhältnis deutlich geringer erscheinen mag, belegt die Stadt bundesweit den zehnten Rang in dieser Statistik und ist zudem die einzige große Großstadt unter den 25 ersten dieser Rangliste (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021). Auf den MEO-Städten lastet eine, wie auf dem Ruhrgebiet im Allgemeinen, eine u. a. dem Strukturwandel zuzurechnende bemerkenswerte städtische Gesamtschuld (RVR 2019: 2f).

Für Kassel gestaltet sich die Verteilung der Bruttowertschöpfung ähnlich wie für Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen. Anders als in diesen beiden Städten fällt die kommunale Pro-Kopf-Veranschuldung in Kassel mit nur 2008 € aus und liegt damit nur bei einem Viertel des Betrages der beiden kleineren MEO-Städte (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021)

4.2.3 SOZIOÖKONOMISCHE MERKMALE

Die Arbeitslosenquote lag 2017 in Mülheim a. d. Ruhr mit 8 Prozent am niedrigsten. Oberhausen und Essen folgen mit 10,8 Prozent und 11,4 Prozent mit leicht höheren Werten nach. Beim Anteil der Alterskohorte 65+ an der Gesamtbevölkerung liegen Essen mit 21,5 Prozent und Oberhausen mit 21,7 Prozent nahezu gleich auf. Mülheim a. d. Ruhr hat mit 23,7 Prozent einen leicht höheren Anteil an Senior:innen in der Stadtbevölkerung. Das Medianeinkommen, welches das um Ausreißer bereinigt gemittelte Pro-Kopf-Einkommen darstellt, liegt in Mülheim a. d. Ruhr mit 3523 € am höchsten. Essen folgt mit 3451 €, während Oberhausen mit 3272 € im Medianeinkommen einen leichten Rückstand hinter den anderen beiden MEO-Städten aufweist. (INKAR 2020)

Wenn nicht von der Kommune zur Verfügung gestellt, ist es oft schwierig mit einigermaßen seriösen Zahlen zu Studierendenanteilen an der Bevölkerung einer Stadt zu arbeiten, da die Zahl der Studierenden, die wohnhaft sind, nicht bekannt ist. Wenn eine Stadt eine oder mehrere Hochschulen beherbergt, wird in diesen Fällen oft mit der Zahl der eingeschriebenen Studierenden gearbeitet, die aber nicht deckungsgleich mit denen in der Stadt lebenden und gemeldeten Studierenden ist. Abseits dieser Problematik ist nichtsdestoweniger ein Einfluss der Studierenden auf die Mobilitätskultur durch die Interaktion mit der Stadtgesellschaft und der tagtäglichen Teilnahme an Mobilitätshandlungen innerhalb des Stadtgebiets zu erwarten. Für diese Untersuchung wird Mülheim a. d. Ruhr ein Studierendenanteil von 2,8 Prozent an der Gesamtbevölkerung zugeschrieben. Die Zahl stützt sich auf die Immatrikulierten an der Hochschule West Ruhr in Mülheim a. d. Ruhr (HS Ruhr West 2020). Die Universität Duisburg-Essen teilt sich namensgebend auf zwei Standorte auf, wie sich die Zahl der 41 941 Studierenden verteilt (UDE 2021), ist dabei unklar. Da es noch weitere Hochschulen in Essen gibt wird mit der groben Schätzung von 30 000 Studierenden gerechnet, wodurch sich ein Studierendenanteil von 4,31 Prozent ergibt. Für Oberhausen gab es auf diese Vorgehensweise keine Studierenden zu verzeichnen. Ein studentischer Einfluss für die MEO-Städte kann daher am ehesten in Essen vermutet werden.

Beim Vergleich mit Kassel stechen außer dem Studierendenanteil keine sozioökonomischen Werte hervor. Die Arbeitslosenquote liegt mit 8,2 Prozent auf dem Niveau von Mülheim a. d. Ruhr und damit niedriger als in den urban geprägten Städten Essen und Oberhausen. Das Medianeinkommen reiht sich zwischen die sich ebenfalls recht ähnlichen Werte der MEO-Städte ein. Lediglich der Senior:innen-Anteil liegt mit 19,5 Prozent gut zwei Prozentpunkte niedriger als in den Untersuchungsstädten. (INKAR 2020) Der in Relation geringere Anteil der Senior:innen an der Bevölkerung mag mit dem signifikant höheren Studierendenanteil zusammenhängen, der für Kassel bei 12,17 Prozent liegt (Agora Verkehrswende 2020).

4.2.4 MOBILITÄTSANGEBOT

Die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV ist in Mülheim a. d. Ruhr und Essen ähnlich situiert: Die durchschnittliche Luftliniendistanz liegt bei 201 beziehungsweise 208 Metern. Oberhausen erreicht hier sogar einen noch besseren Wert von 171 Metern durchschnittlicher Distanz (INKAR 2020). Ist die Haltestelle erreicht, steht den Fahrgästen der MEO-Region in Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen ein Liniennetz von 351 Kilometern, 780 Kilometern (Ruhrbahn 2020) beziehungsweise 595 Kilometern (STOAG o. J.) Länge zur Verfügung. Die ÖPNV-Zeitkarte für das jeweilige Stadtgebiet ist bei den Verkehrsbetrieben Ruhrbahn (Mülheim a. d. Ruhr und Essen) und STOAG (Oberhausen) ähnlich teuer: In Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen kostet ein Jahresabonnement 805,20 €, während in Essen 843,48 € gezahlt werden muss. Alle drei Angebote sind in die Tarifstruktur des VRR eingebettet. Der Preisunterschied für Essen geht aus einer höheren Einstufung innerhalb der gleichen Kategorie hervor, da das Stadtgebiet größer ist. Ein Jahresabonnement der Ruhrbahn inkludiert zudem in Kooperation mit nextbike eine kostenlose Nutzung des metropolradruhrs in der ersten halben Stunde (Ruhrbahn o. J.).

Das Carsharing-Angebot fällt für das Ruhrgebiet hingegen spärlich aus. In Essen befinden sich laut Bundesverband Carsharing für über eine halbe Millionen Menschen gerade einmal 66 Carsharing-Autos, Free-Floating und stationsgebundene Angebote zusammengezählt. Dies ergibt elf Carsharing-Automobile auf 100 000 Einwohner:innen. Mülheim a. d. Ruhr folgt mit fünf Autos pro 100 000 Einwohner:innen, Oberhausen mit gerade einmal 2 Autos pro 100 000 Einwohner:innen (Bundesverband CarSharing 2019).

Bei den Leihrädern ist der europäische Marktführer nextbike (nextbike 2021b) mit seinem Angebot metropolradruhr stadtbildprägender Verleiher von Fahrrädern im stationsgebundenen Sharing-System in den MEO-Städten. Durch ihn verteilen sich auf Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen je ca. 200 (Mülheim a. d. R.) (nextbike. Fahrradverleih in Mülheim a. d. Ruhr), 600 (Essen) (nextbike. Fahrradverleih in Essen) bzw. 300 Räder (Oberhausen) (nextbike. Fahrradverleih in Oberhausen). In Oberhausen gibt es zudem ein Angebot aus dem Programm Call-a-Bike, das von einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn betrieben wird. Dort werden an lediglich einer Station vier Räder zur Ausleihe angeboten, die über einen Account in dem bundesweit verteilt angebotenen Programm zugänglich sind (DB Connect 2021). In Essen gibt es zusätzlich lediglich eine nennenswerte Alternative, die allerdings touristischer Natur ist und Mobilität am für Naherholung regional bedeutsamen Baldeneysee bietet (Fahrradverleih am Baldeneysee o. J.).

Auch E-Scooter im Sharing-System haben sich mittlerweile nach anfänglicher Verzögerung (vgl. civity 2019) auch in den meisten Städten des westlichen Ruhrgebiets etabliert. In der Literatur werden für E-Scooter mitunter synonym die Begriffe E-Tretroller, E-Leihroller, oder Leihroller verwendet (Agora Verkehrswende 2019). Um Verwechslungen zu vermeiden, wird von E-Scootern gesprochen, wenn elektrifizierte Tretroller gemeint sind und von E-Roller bei elektrisch angetriebenen, helm- und führerscheinpflichtigen Rollern. In Essen sind mittlerweile 1700 E-Scooter von drei Anbietern im Betrieb. Der Betrieb läuft seit 2019. In Mülheim a. d. Ruhr findet man erst seit März 2021 E-Scooter, die in durch die Stadt eingerichteten Zonen abgestellt werden müssen, was so die stationsungebundene Benutzung ordnen sollen (Vollmer 2021). In Oberhausen werden hingegen 400 E-Roller im Free Floating-Sharingsystem über eine Tochterfirma der Oberhausener Stadtwerke angeboten (evo 2021). E-Scooter gibt es im Stadtgebiet nicht.

Hinsichtlich der Straßensicherheit ist Mobilität in Mülheim a. d. Ruhr am angenehmsten. Dort passieren 331,6 Straßenverkehrsunfälle auf 100 000 Einwohner:innen. In Essen sind es bereits 358,6 Unfälle, während Oberhausen mit 372,2 Unfällen den schlechtesten Wert erreicht. (INKAR 2020)

Beim Vergleich der MEO-Städte mit der Vergleichsstadt Kassel gibt es hinsichtlich des ÖPNV keine nennenswerten Unterschiede. Die Haltestellenerreichbarkeit ist ähnlich gelagert, für das Liniennetz konnten leider keine Zahlen gefunden werden. Die Abweichung beim Jahrespreis für eine ÖPNV-Zeitkarte kann vor allem mit dem unterschiedlich zugeschnittenen Angebot, welches durch die verschiedenen Tickets abgedeckt ist, erklärt werden. Hinsichtlich der Sharing-Mobilität sind jedoch große Unterschiede zu beobachten. Für eine ähnliche Anzahl an Einwohner:innen wie sie Oberhausen hat, kann Kassel 56 Sharing-Autos vorweisen, während es in Oberhausen zwei sind (Bundesverband CarSharing 2019). Städte, die bei der Messung dieses Werts die vorderen Ränge belegen, weisen nicht selten einen zehnfachen Wert und mehr im Verhältnis zu den Zahlen der MEO-Städte auf. Dabei handelt es sich zumeist um große Großstädte oder Studierendenstädte in einer Einwohnergrößenordnung, die mit der von Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen vergleichbar ist. Hinsichtlich der E-Scooter-Dichte ergibt sich ein ähnliches Bild: Die Zahl der Scooter pro Einwohner:innen ist gegenüber Mülheim a. d. Ruhr und Essen doppelt so hoch, gegenüber Oberhausen, wo lediglich E-Roller verkehren, dreimal so hoch (Küster 2021). Auch bei der Leihrad-Quote weist Kassel einen 35–90 Prozent höheren Bestand auf. Gegenteilig ist die Hierarchie verteilt, wenn man auf die Verkehrssicherheit schaut. Hier hat die nordhessische Stadt mit 595 Unfällen auf 100 000 Einwohner:innen eine bis zu 80 Prozent höhere Inzidenz als die MEO-Städte, deren Werte sich in dieser Statistik ähneln (INKAR 2020).

4.2.5 VERKEHRSNACHFRAGE UND MOBILITÄTSVERHALTEN

Eine bekannte Methode, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten von Bürger:innen in Erfahrung zu bringen, sind Haushaltsbefragungen. Nicht zuletzt wegen des großen Aufwands, werden sie lediglich in langfristigen Abständen – zum Teil mit einer Pause von sieben bis zehn Jahre oder mehr – durchgeführt. So kann es passieren, dass man bei unglücklicher Auswahl des Zeitpunkts einer Untersuchung auf Daten zugreifen muss, die bereits mehrere Jahre alt sind. Die für diese Arbeit zur Verfügung stehenden Zahlen für Mülheim a. d. Ruhr sind im Jahr 2019 erhoben worden, für Essen im Jahr 2018, mit einer partiellen Nacherhebung im Jahr 2019. Die Werte für Oberhausen sind bereits aus dem Jahr 2014.

Mobilität in ihrer Grundsätzlichkeit wird durch die Indikatoren Wege pro Person und Tag und durch den Außer-Haus-Anteil abgefragt. In Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen werden pro Tag im Durchschnitt drei Wege gemacht, in Essen 3,2 (Stadt Essen 2020). Der Anteil derer, die am Stichtag der jeweiligen Befragung das Haus verlassen haben, liegt in Oberhausen mit 82,3 Prozent am geringsten (Stadt Oberhausen 2015), gefolgt von Mülheim a. d. Ruhr mit deutlich höheren 86,3 Prozent (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020) und Essen mit einem Wert von 88 Prozent (Stadt Essen 2020). Der Modal Split weist anschließend auf die Verkehrsmittelwahl hin. Hierbei weist die Stadt mit der höchsten Pkw-Dichte auch den größten Anteil an MIV im Modal Split auf: In Mülheim a. d. Ruhr werden 62 Prozent der Wege mit dem Pkw, Motorrad o. ä. erledigt, 38 Prozent mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020). In Oberhausen benutzen die Einwohner:innen für 57,1 Prozent der Wege Automobil und Co., für 42,9 Prozent den Umweltverbund (Stadt Oberhausen 2015). In Essen hat der MIV lediglich einen Anteil von 55 Prozent am gesamten Wegeaufkommen, 45 Prozent werden mit dem Rad, Bahn und Bus oder zu Fuß erledigt (Stadt Essen 2020).

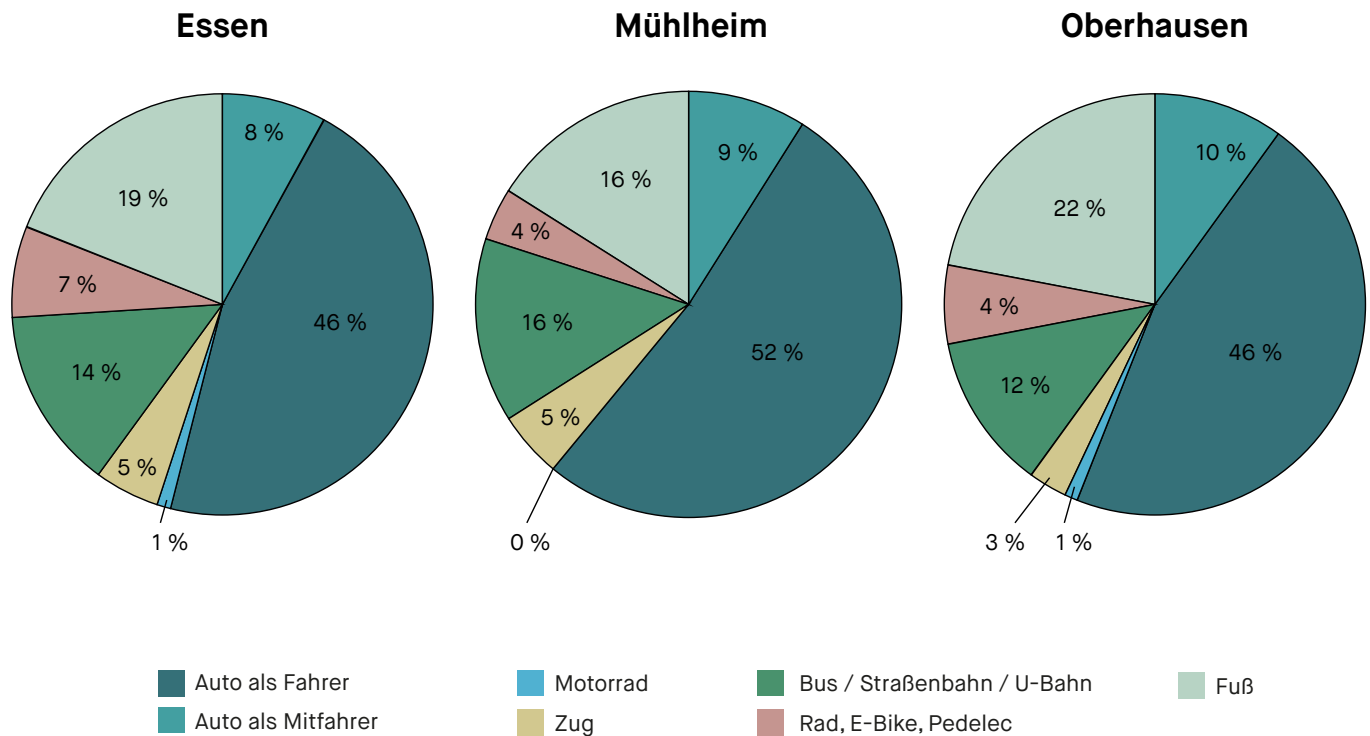


Abb. 06: Vergleich Modal-Split

Der Stellenwert des Autos in einer Stadt kann unter anderem an der Zahl der Pkw pro Haushalt gemessen werden. In Oberhausen befinden sich gemittelt 1,16 Pkw in den Haushalten (Stadt Oberhausen 2015), in Essen sind es 1,2 Pkw (Stadt Essen 2020). Mülheim a. d. Ruhr hat einen im Vergleich deutlich größeren Bestand pro Haushalt, nämlich 1,4 Pkw (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020). Die Dichte der Pkw auf 100 000 Einwohner:innen wird für Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen auf 534, 484, bzw. 510 und beziffert (INKAR 2020).

Der Stellenwert des Autos in einer Stadt kann unter anderem an der Zahl der Pkw pro Haushalt gemessen werden. In Oberhausen befinden sich gemittelt 1,16 Pkw in den Haushalten (Stadt Oberhausen 2015), in Essen sind es 1,2 Pkw (Stadt Essen 2020). Mülheim a. d. Ruhr hat einen im Vergleich deutlich größeren Bestand pro Haushalt, nämlich 1,4 Pkw (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020). Die Dichte der Pkw auf 100 000 Einwohner:innen wird für Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen auf 534, 484, bzw. 510 und beziffert (INKAR 2020).

Auch ist es lohnend, näher nach der Ausstattung zur Mobilität in den Haushalten zu fragen: In Mülheim a. d. Ruhr (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020) sowie in Oberhausen (Stadt Oberhausen 2015) geben 29 Prozent der Haushalte an, als gesamter Haushalt kein Fahrrad zu besitzen. In Essen sind es mit 27 Prozent etwas weniger (Stadt Essen 2020). Bei der Ausstattung mit Pkw zeigt sich ein stärker divergierendes Bild: Während in Oberhausen ganze 22 Prozent der Haushalte keinen eigenen Pkw besitzen (Stadt Oberhausen 2015), sind es in Essen 17 Prozent (Stadt Essen 2020) und in Mülheim a. d. Ruhr lediglich 10 Prozent (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020), die zu Hause auf keinen Pkw zugreifen können. Die Zahlen der Pkw-Verfügbarkeit korrelieren mit den Zahlen der städtischen Führerscheinquote. So besitzen in Essen 90 (Stadt Essen 2020) und in Mülheim a. d. Ruhr 88 Prozent (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020) der volljährigen Personen einen Führerschein, während es in Oberhausen nur 81,9 Prozent der Erwachsenen

sind (Stadt Oberhausen 2015). Für den ÖPNV kann die Frage nach der Verfügbarkeit im Sinne des Zugangs beantwortet werden. So wird die Zahl der Personen mit ÖPNV-Zeitkarte angegeben, wobei hier nicht Haushalte die Bezugsgröße zur Bildung der Quote sind. In Oberhausen besitzen 22 Prozent der in den Haushaltsbefragungen interviewten Menschen eine Zeitkarte für den Stadtverkehr (ebd.), in Mülheim a. d. Ruhr sind es 25 Prozent (Stadt Mülheim an der Ruhr 2020). In Essen sind es hingegen 31 Prozent (Stadt Essen 2020), was aber auch mit der höheren Studierendenzahl in der Stadt zusammenhängt. Unter den Studierenden Essens besitzen 88 Prozent eine Zeitkarte für den ÖPNV, während in den Gruppen der Schüler und der Auszubildenden mit 59 und 57 Prozent ebenfalls hohe Anteile zu verzeichnen sind (ebd.: 40).

Während die Werte der drei MEO-Städte sich relativ ähneln, wird vor allem in diesem Abschnitt deutlich, wie sehr sich Kassel von ihnen unterscheidet. In der ÖPNV-Zeitkarten-Quote liegt Kassel mit 46,4 % (Gericke et al. 2021) weit an der Spitze dieses Vergleichs. Ebenso verhält es sich mit dem Außer-Haus-Anteil von 92,2 % (Gericke et al. 2021). Bei den Werten der Pkw-Dichte und -Ausstattung liegt Kassel mit 433 Pkw auf 1000 Einwohner:innen (INKAR 2017) und 0,84 Pkw pro Haushalt (Gericke et al. 2021) auf dem letzten Platz dieses Vergleichs, bei den Quoten zur Fahrrad- als auch Pkwlosigkeit (Agora Verkehrswende 2020).

Die Quote der fahrradlosen Haushalte ergibt ein gleichmäßiges Bild, während die Unterschiede beim Wert für die Versorgung mit Pkw weit auseinandergehen. Hier ist die Interpretation vor dem Hintergrund bereits vorgestellter Kennzahlen erforderlich. So ist der Anteil der Wege durch den Umweltverbund in Essen höher als in Oberhausen, obwohl Essen eine bessere Pkw-Verfügbarkeit aufweist. Dies spricht im Falle Essens für einen dicht ausgebauten Nahverkehr mit hoher Taktung, wie er für eine große Großstadt typisch ist.

Auf den bei Klinger (2013) geführten Indikator „Zufriedenheit im ÖPNV kann“ leider in diesem Zusammenhang nicht zugegriffen werden, beziehungsweise wurde sich aus Gründen der Aktualität der verfügbaren Daten dagegen entschieden. Die verwendeten, bereits zum Zeitpunkt der dortigen Studie veraltet scheinenden, Werte aus dem Jahr 2005 entstammen aus der nicht fortgeführten Studie Perspektive Deutschland. An der aktuell fortgeführten Marktforschungsumfrage ÖPNV-Kundenzufriedenheitsbarometer des Instituts Kantar (Kantar 2021) haben weder die STOAG noch die Ruhrbahn teilgenommen (Speich, persönliche Kommunikation, 28. Oktober 2021), sodass auch dort keine Werte in Erfahrung zu bringen sind.

4.2.6 MOBILITÄTSBEZOGENE WAHRNEHMUNG UND BEWERTUNG

Die Zufriedenheit mit dem Fahrrad kann hingegen angegeben werden. Aus der numerisch erfassten individuellen Zustimmung zu den Aussagen „Radfahren macht Spaß“ und „Alle fahren Rad“ für das eigene Stadtgebiet wurden aus den Zahlen für 2018 und 2020 jeweils Mittelwerte gebildet, um die Stimmung für das Jahr 2019 nachzubilden. Den Oberhausener:innen macht nach eigener Aussage das Radfahren vergleichsweise Spaß. Bei der Bewertung in Schulnoten von 1 bis 6 absteigend ergibt sich ein Zustimmungswert von 3,3 (ADFC 2019d: 1; ADFC-ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 2). Mülheim und Essen folgen mit schlechteren Werten von 3,6 (ADFC 2019c: 1; ADFC-ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 3) und 3,8 (ADFC 2019a: 1; ADFC-ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 1) nach. Der Aussage, dass Radfahren ein weit verbreitetes Phänomen und kein Partikularinteresse ist, geben die Oberhausener:innen den Wert 3,3 (ADFC 2019d: 1; ADFC-ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 2), was auch bei dieser Frage das beste Ergebnis der

MEO-Städte darstellt. Mülheims Einwohner:innen stimmen dieser Aussage mit einem Durchschnittswert von 3,55 (ADFC. ADFC Fahrradklima-Test 2018: 1; ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 3) zu, während in Essen ein abfallender Wert von 3,95 (ADFC. ADFC Fahrradklima-Test 2018: 1; ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 1) gemessen wird, was die Tendenzen der vorangegangenen Aussagen weiter verfestigt.

Um im Vorwege bereits auf eventuell in der Diskursanalyse betrachtete Mobilitätsmaßnahmen in den MEO-Städten abzustellen, wird zusätzlich der Wert der Zustimmung zu der Aussage, dass in jüngster Zeit Maßnahmen der Fahrradförderung wahrnehmbar gewesen seien, aufgenommen. Auch hier wurden aus den Zahlen der Reports für 2018 und 2020 Mittelwerte gebildet. Hier fällt Essen hingegen positiv auf und weist mit 3,6 (ADFC. ADFC Fahrradklima-Test 2018: 5; ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 3) einen leicht besseren Wert als Mülheim (3,65) (ADFC. ADFC Fahrradklima-Test 2018: 1; ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 2) und Oberhausen (3,75) (ADFC. ADFC Fahrradklima-Test 2018: 1; ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 1) auf. Bei der genaueren Betrachtung der für den gebildeten Mittelwert herangezogenen Zahlen muss auf eine große Amplitude der gemessenen Werte für die Stadt Essen für die Jahre 2018 und 2020 hingewiesen werden. In nur zwei Jahren verbessert sich die Wahrnehmung von neu umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmen für den Radverkehr von 4,0 (ADFC 2019a: 1) um 0,8 Punkte auf 3,2 (ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 1), wodurch Essen innerhalb von zwei Jahren von Schlusslicht der MEO-Städte in dieser Kategorie sowohl in der neuen Messung als auch im Zweijahresmittel ist. Von einer Veränderung der Messmethode als Erklärungsansatz ist nicht auszugehen, da der Wert in Mülheim und Oberhausen mit einer Amplitude von je nur 0,1 Punkten stabil erscheint. Auf größere Maßnahmen für den Radverkehr in Essen wird im weiteren Verlauf der Arbeit ergo zu achten sein.

Ebenfalls interessant erscheint in diesem Zusammenhang der Vergleich zu der Stadt Kassel. Denn hier – anders den MEO-Städten – ist eine deutlich niedrigere Zustimmung im ADFC-Fahrradklima-Test zu erkennen. Die Aussage „Radfahren macht Spaß“ wurde nur mit einer 4,1 bewertet, die Aussage „Alle fahren Rad“ mit einer 3,9 (ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 1), vergleichbar mit der Stadt Essen. Des Weiteren trifft die Aussage, dass für viel für das Fahrrad getan wurde, nur auf einen Zustimmungswert von 4,05 (ADFC. ADFC-Fahrradklima-Test 2020: 1). Dies ist vor dem Hintergrund des Modal-Splits mit einem deutlich geringeren MIV-Anteil (46,9 %) sowie einem höheren Umweltverbund-Anteil (53,1 %) im Vergleich zu den MEO-Städten interessant. Auch soll an dieser Stelle auf eine mögliche Korrelation zu den signifikant höheren Straßenverkehrsunfällen sowie der höheren Fahrradlosigkeitsquote hingewiesen werden. Ein Zusammenhang ist hier wahrscheinlich, soll aber an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden.

4.2.7 IMAGE UND KOMMUNIKATION

Um herauszufinden, ob die MEO-Städte als touristische Domizile wahrgenommen werden können, sind die Zahlen der Fremdenverkehrsübernachtungen hinzugenommen worden. Die Verweildauer liegt in allen Städten ähnlich: In Essen liegt die durchschnittliche Dauer des Aufenthalts bei 2 Nächten, in Oberhausen ebenfalls. In Mülheim bleiben Gäste in Unterbringungsbetrieben im Schnitt 1,8 Nächte. Deutlichere Unterschiede gibt es bei der Anzahl der Übernachtungen pro Einwohner: Oberhausen folgt mit 2,3 knapp hinter Essen, das unter den drei MEO-Städten mit 2,5 Nächten pro Einwohner die meisten Übernachtungen aufweisen. Die

eigene Einwohnerzahl berücksichtigend wird die deutliche Überlegenheit Essens bei der absoluten Zahl der Übernachtungen deutlich, was unter anderem im UNESCO-Weltkulturerbe und dem Status als Messestadt begründet ist. Im Vergleich liegt Kassel mit 4,8 Übernachtungen p. E. deutlich über den für die MEO-Städte gemessenen Werten, was sich durch die Lage in der touristisch gut vermarkteten Region der Kasseler Berge liegt. Die Übernachtungsdauer gestaltete sich im Durchschnitt allerdings nicht länger als bei den anderen in dieser Arbeit untersuchten Städten (INKAR 2020). Zwischenfazit

4.3 ZWISCHENFAZIT

Die indikatorengestützte Analyse dient der näheren Betrachtung und einem Erfassen der Charakteristika der Städte des abgesteckten Untersuchungsraums. Viel der bis zu diesem Punkt möglichen Interpretationsleistung ist bereits begleitend zur Analyse erfolgt. Es sollen jedoch im Rahmen dieses Zwischenfazits zentrale Erkenntnisgewinne zusammenfassend hervorgehoben werden.

Während die Herausforderungen und Potentiale Mülheims a. d. Ruhr, Essens und Oberhausens den Erkenntnissen dieser Untersuchung folgernd ähnlich gelagert sind, kann sich Essen in einigen Punkte von seinen beiden westlichen Nachbarn absetzen. Beispielsweise durch die dichtere Besiedlung können Infrastrukturen effizienter betrieben und auch die Schulden des kommunalen Kernhaushalts lagern auf den Schultern einer weitaus größeren Gruppe. Auch trägt die dichtere Besiedlung zu einem geringeren MIV-Anteil bei einer gleichzeitig höheren Anzahl an zurückgelegten Wegen und einer höheren ÖPNV-Zeitkarten-Quote bei. Gleichzeitig wird an der Stadt Essen deutlich, dass kein zwingender Zusammenhang zwischen einem erhöhten Anteil an Radfahrenden einer Stadt und den Zufriedenheitswerten hinsichtlich des Radfahrens in der Stadt besteht.

Mülheim a. d. Ruhr kristallisierte sich in dieser Analyse als ein Ort heraus, an dem ein Zusammenhang zwischen einer geringeren Bevölkerungs- als auch städtebaulichen Dichte sowie dem erhöhten MIV-Anteil am Modal-Split besteht. Weiter können ein erhöhter Seniorenanteil sowie der erhöhte MIV-Gebrauch Aufschluss darüber geben, dass Mülheim durch seine vielen Freiflächen insgesamt, soweit dies einer Großstadt möglich scheint, landschaftlicher geprägt ist oder sich durch demographische Zusammensetzung und räumlicher Entzerrung „landschaftlicher gefühlt“ werden mag.

In diesem Abschnitt fällt zu Oberhausen eine Korrelation zwischen dem Medianeinkommen, da hinter den beiden anderen MEO-Städten zurückfällt, und der niedrigen Quote derer, die einen Führerschein besitzen oder einen Pkw im Haushalt haben, auf. Der Erwerb und die Haltung eines Pkw, sowie der Erwerb eines Führerscheins sind beides kostenintensive Unternehmungen. Zwar korreliert eine geringere Pkw-Verfügbarkeit unweigerlich mit dem Modal Split, nicht zwangsläufig ist sie aber ein Indikator für außergewöhnlich gute ÖPNV-Infrastruktur oder eine größere, an subjektiven Kriterien gemessene Popularität des Umweltverbands. So wird in der Fachliteratur die Nutzung, zum Beispiel des ÖV, aus Ermangelung von Alternativen (Klinger 2017: 100) oder aufgrund von unzureichenden eigenen finanziellen Ressourcen (Klinger 2017: 24f) trotz einer gemessenen Unzufriedenheit mit dem jeweiligen Verkehrsmittel nachgewiesen.

Viele weitere Aspekte der bis zu diesem Punkt möglichen und auch benötigten Interpretationsleistung ist bereits begleitend zur Analyse erledigt worden.



05

DISKURSANALYSE



Wie in vorherigen Kapiteln ausgeführt, werden nachfolgend die mobilitätsbezogenen Diskurse in den Städten Mülheim an der Ruhr, Essen und Oberhausen anhand von Zeitungsartikeln aus den zuvor aufgelisteten Lokalzeitungen nachgezeichnet. An die Beschreibung der diskutierten Inhalte schließt sich eine Analyse der Dynamiken und auffälligen Phänomene innerhalb des jeweiligen oder benachbarter Diskurse an. Da zumindest von der Möglichkeit der Eigenständigkeit der urbanen Diskurs in den drei Nachbarstädten ausgegangen wird, werden die erhobenen Zeitungsartikel in drei getrennten Analysen untersucht und ihre Ergebnisse dargestellt. Wenn im nachfolgenden Text numerisch Auskunft über die Häufigkeit von Codes in einer der drei Diskursanalysen gegeben wird, bezieht sich die Nennung auf das Auftauchen in Textfragmenten, nicht Artikeln. So kann ein Verkehrsträger unter verschiedenen Aspekten, die unterschiedlichen Diskurssträngen zuzuordnen sind, innerhalb eines, zumeist längeren Artikels, mehrfach genannt werden. In jedem der eigenständigen Textfragmente wird der entsprechende Code unabhängig vom weiteren Verlauf des Artikels angewendet.

5.1 AUSWAHL DES KORPUS

5.1.1 WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG

Im Folgenden werden Zeitungen portraitiert, deren Artikel das Archiv für die Diskursanalyse darstellen: Bei der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung handelt es sich um die größte Regionalzeitung Deutschlands. Die Erstausgabe erfolgte am 03.04.1948 (FUNKE Mediengruppe o. J. a; FUNKE Mediengruppe. Print). Seitdem wird täglich über Thematiken, welche vorwiegend die Ruhrregion betreffen, berichtet. Eine offizielle Druckauflagenzahl wird nicht kommuniziert, mit Beruf auf interne Angaben wurde diese für 2019 jedoch mit 275 590 beziffert (Grimberg 2019). Für die jeweiligen Stadtausgaben werden einzelne Stadtteilredaktionen unterhalten, die im jeweiligen Impressum des Lokalteils angegeben sind. Daher sind getrennte Diskursstränge in den Lokalteilen zu erwarten, auch wenn die Artikel innerhalb der gleichen Tageszeitung erscheinen, deren sonstigen redaktionellen Beiträge in zentraler Arbeitsweise erstellt werden.

5.1.2 ANZEIGENBLÄTTER MÜLHEIMER WOCHENANZEIGER OBERHAUSEN UND ESSENER STADTSPIEGEL

Im Folgenden Abschnitt erfolgt eine Auflistung der jeweilig untersuchten Regionalzeitungen inklusive der entsprechenden Eckdaten. Dies soll einer Einordnung dienen und die genutzten Informationen aus den Artikeln in Kontext setzen. Bei allen genannten Publikationen handelt es sich um Unternehmen der „Funke Mediengruppe“. Dabei werden sowohl die „Wochenanzeiger Oberhausen“ als auch die „Mülheimer Woche“ entgeltfrei verteilt und gehören dem hauseigenen Nachrichtennetzwerk „Lokalkompass“ an (Westdeutsche Verlags- und Werbegeellschaft mbH). Das Angebot in diesen so genannten „Anzeigebältern“ ist oftmals weitestgehend identisch und unterscheidet sich lediglich in Berichten über kommunale Geschehnisse (FUNKE Mediengruppe o. J.b). Finanziert werden beide Zeitungen jeweils durch Werbeanzeigen (Tempel 2021). Die Auflagen für die mittwochs und samstags erscheinende „Mülheimer Woche“ schwanken je nach Quelle zwischen 87 600 und 90 200 Exemplaren (Tempel 2021; Bundesverband Deutscher Anzeigenblätter e.V. o. J.). Eine ähnliche, wenn auch etwas höhere Auflage erreicht der wöchentlich erscheinende „Wochenanzeiger Oberhausen“ mit 101 000 Exemplaren (Bundesverband Deutscher Anzeigenblätter e.V. Verlagsprofil). Der Berichterstattung in den Blättern des Lokalkompass.de-Verbund fällt meist lebhafter aus, die Gestaltung der Überschriften oft reißerischer. Für Essen konnte leider keine kostenlose Wochenzeitung aus dem Jahr 2019 untersucht werden. Bedauerlicher Weise wurde die Archivierung des Essener Stadtspiegels, ebenfalls aus der Gruppe der Anzeigenblätter um Lokalkompass.de, über das Essener Stadtarchiv zu allen Stadtteilausgaben im Jahre 2009 eingestellt. Eine Bezugsmöglichkeit über die herausgebende Funke-Mediengruppe besteht eingangs erläutert nicht. Hierdurch fällt für Essen die Untersuchung eines lokalen Anzeigenblatts aus.

5.2 BESCHREIBUNG DER STÄDTISCHEN DISKURSE

5.2.1 MÜLHEIM A. D. RUHR

Die Erhebung zum lokalen Mobilitätsdiskurs in Mülheim enthält 273 Artikel inkl. Leserbriefen aus dem lokalen Teil der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung. Hinzu kommen 111 Artikel aus der überörtlichen Berichterstattung. Aus der Mülheimer Woche konnten 35 für die Untersuchung gewonnen werden. Insgesamt wurden im offenen Codieren 1817 Codes an Textfragmente vergeben, wobei den Grundsätzen der Diskursanalyse folgend, ein Artikel aus mehreren Diskursfragmenten bestehen kann.

Verwendete Artikel	WAZ Mülheim	Mülheimer Woche	WAZ überörtlich	Total
Artikel	273	35	111	419
An Textfragmente vergebene Codes	1268	182	367	1817

Tab. 02: Verwendete Artikel – Mülheim a. d. Ruhr

5.2.1.1 DISKUTIERTHE THEMEN

ÖPNV und Mangelfinanzierung

Das prägende Diskursthema im untersuchten Diskurs in Mülheim a. d. Ruhr sind anzustellende Einsparungen im ÖPNV. Die Ruhrbahn betreibt in Mülheim ein hoch defizitäres Geschäft, das im Vergleich zu anderen Städten im Ruhrgebiet zum Thema Pro-Kopf-Zuschüsse besonders schlecht abschneidet. Dies wird unter anderem dadurch erklärt, dass sich Mülheim, wie andere Ruhrgebietsstädte auch, in den 70er-Jahren eine unterirdische Stadtbahn geleistet hat. Hieraus ergibt sich eine beobachtbare Zurückhaltung gegenüber großen Infrastrukturen, denen hohe Folgekosten zugeschrieben werden. Zudem wird aktiv im Diskurs auf den U-Bahnbau als Fehler eingegangen. Untergrundbahnen sind zum einen in ihrem Unterhalt sehr teuer, zum anderen ergibt sich durch die vergleichsweise geringe Einwohnerzahl Mülheims eine hohe Belastung für die einzelnen Bürger:innen.

Zusätzlich diskutiert Mülheims Politik einschneidende Maßnahmen, um Einsparungen zugunsten des städtischen Haushalts zu generieren. Dies übt zusätzlichen Druck auf die Ruhrbahn bei der Erstellung eines betriebswirtschaftlichen Fahrplans aus. Hierneben gibt es eine auch in der Bürgerschaft breit geführte Debatte über einen Teufelskreis aus sinkenden Fahrgastzahlen, welche in der Konsequenz Einsparungen nötig machen und die anscheinend diskursive Legitimierung erfahren (vgl. MW 04.05.2019). Jedoch entsteht in der Folge durch das Ausdünnen von Taktzeiten und anderen Effekten die Abnahme der Attraktivität des Nahverkehrsangebots, die zu weiteren Fahrgastverlusten führt. Ebenfalls in Opposition zu Einsparungsplänen von Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen gehen die Gewerkschaften als Fürsprecher der Ruhrbahn-Beschäftigten, deren Arbeitsplätze bei Einsparungen zur Disposition stehen (vgl. Hesselmann 16.05.2019).



Abb. 07: Exemplarischer Zeitungsartikel – Mülheim a. d. R.

Klima, der unterfinanzierte ÖPNV und Diskursverschränkungen

In Meinungsbeiträgen gehen Journalisten der Lokalredaktion ebenfalls auf das Themenbündel aus Verfehlung von Klimazielen durch ein Zusammenstreichen des Angebots, eine nachhaltige Schwächung des Gesamt-ÖPNV und die verfahrenere Lage hinsichtlich einer drohenden Rückzahlung von zweckgebundenen Fördermitteln ein und bescheinigen Stadt und Politik, sich auf einem irrtümlichen Weg zu befinden. Der Dreiklang dieses Themenbündels wird von Teilen der Politik, den Meinungsführer:innen von Initiativen, in Leserbriefen und durch Presseerklärungen sonstiger Organisationen immer in zahlreichen Artikeln, deren Veröffentlichung meist im Abstand von nur einem Tag aufeinanderfolgt. Im Verlauf der Diskussion wird deutlich, dass die Institutionen, die sich zu Wort melden, immer kleiner werden: Während anfangs noch lediglich ein Schlagabtausch zwischen Verkehrsunternehmen, Verwaltung und Ratspolitik zu beobachten ist, tragen im Verlauf der Diskussion auch die Studierendenvertretung der Essener Universität, die Ortsabteilungen von Jugendorganisationen der Parteien und kleinere Ratsfraktionen, bzw. im Rat vertretene Einzelbewerber zur Diskussion bei.

Fördersummen

Hinzu kommt die Diskussion um großangelegte Sanierungsmaßnahmen, welche die Ruhrbahn 35 Millionen Euro kosten sollen und die nur mit einer Förderung seitens des Landes zu bewerkstelligen seien. Bei den Einsparungen bei der Ruhrbahn aus städtischen Mitteln, werden sieben Millionen Euro kolportiert (vgl. Heinrich 26.02.2019).

Finanzierung	WAZ Mülheim	Mülheimer Woche	WAZ überörtlich	Total
Fördermittel	25	3	7	35
Finanzielle Defizite	59	11	7	77
Sonstige Finanzierungsthematik	20	9	9	38

Tab. 03: Finanzierung – Mülheim a. d. Ruhr

Auftretende Akteur:innen	WAZ Mülheim	Mülheimer Woche	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Lobby	29	7	9	45	13,1 %
- Davon ADFC	- 8	- 0	- 2	- 10	- 22 %
- Davon Handel	- 1	- 0	- 0	- 1	- 2 %
- Davon Gewerkschaft	- 14	- 5	- 0	- 19	- 42 %
Verwaltung	45	4	6	55	15,9 %
Politik	68	16	27	111	32,1 %
Bürger:innen	49	8	2	59	17,2 %
Verkehrsunternehmen	53	5	17	75	21,7 %

Tab.04: Auftretende Akteur:innen – Mülheim a. d. Ruhr

Bürger:innen

Die Leser:innen attestieren der Stadt Mülheim, der Mülheimer Politik und der Ruhrbahn derweil Maß und Überblick verloren zu haben und prognostizieren sowohl dem städtischen ÖPNV als auch der Stadt Mülheim selbst einen Bedeutungsverlust. Hieraus spricht die Einschätzung der eigenen Bürger:innen, dass sowohl die Attraktivität des ÖPNV als Alternative für den MIV als auch das Image der Stadt Mülheim als lebenswerte Großstadt stark beschädigt sei (vgl. Hesselmann 12.07.2019).

Das Thema der ÖPNV-Kürzungen emotionalisiert die Mülheimer Bürger:innen derart, dass sich Montagsdemonstrationen, wie sie als wiederkehrende Mahnwache aus den verschiedensten gesellschaftlichen Strömungen in der gesamtdeutschen Debattenkultur der letzten Jahrzehnte (vgl. Bürgerrechtsbewegung der DDR und PEGIDA) zu beobachten waren, in Mülheim formieren. Während sich die Organisator:innen mit den Forderungen der zuständigen Gewerkschaft Ver.di hinsichtlich der Sicherung von Arbeitsplätzen bei der Ruhrbahn solidarisch erklären, scheint die Anmeldung der Demonstrationsreihe tatsächlich aus der Zivilgesellschaft heraus zu entstehen. So verhält es sich, dass der ÖPNV wird in Teilen Mülheims mit einem gewissen Selbstbewusstsein immer noch als Daseinsvorsorge, bei der Spaßmaßnahmen vor allem Ältere und wirtschaftlich schlechter gestellte trifft.

Mülheim als Autostadt

In Mülheim wird regelmäßig das Motiv der Autostadt zitiert und bedient. Bei Menschen, die einen anderen Mobilitätsstil pflegen, kann dies schon einmal zu Polemiken führen. So werden Transparente mit dem Slogan „Mülheim schafft sich ab“ durch die Stadt getragen und die Forderung danach aufgestellt, statt dem ÖPNV doch die Politik und Verwaltung an andere Städte auszugliedern. Auch Studierende werden von Dritten anlässlich des geplanten Wegfalls eines Ausstiegs vor der Mülheimer Hochschule Ruhr West als Leidtragende dieser Dynamik identifiziert. In diese Polemik hineinstoßend, veröffentlicht das ZDF Dokumentationsreihe über das Ruhrgebiet als „Pendlerhölle“, die prominent in der Mülheimer Woche rezipiert wird (vgl. MW 16.03.2019).

5.2.1.2. ERWÄHNTE THEMEN

Neue Topoi und Lobbyverbände

Durch die Übernahme der immer gleichen Argumente gegen die Umstrukturierung des Mülheimer Verkehrsangebots kann davon ausgegangen werden, dass hier ein neuer Topos geschaffen wurde. Protest gegen die Maßnahmen regte sich bereits zu Jahresbeginn nach Bekanntwerden der Pläne. Während anfangs vor allem Ver.di für die Gruppe der in ihrer Erwerbstätigkeit Bedrohten mobil machte, gesellten sich den ÖPNV stützende Lobbyverbände wie der ADFC und ProBahn unter die Opponierenden. Auch aus der Mülheimer Wirtschaft gibt es Gegenwehr. Während zuerst allgemeine Skepsis und die Artikulation der Interessen der Gruppe, für die jeweils gesprochen wurde, im Vordergrund stand, vereinheitlichte sich die Argumentation gegen die Einsparungen von allen Seiten auf das oben beschriebene Muster. Nach zu vor monatelanger Diskussion gab die Vorlage der konkreten Pläne inkl. eines neuen Liniennetzplans den Anstoß, sodass sich die breite und einheitlich argumentierende Front innerhalb von gerade einmal zwei Wochen formierte und den Mülheimer Lokalteil der WAZ dominierte.

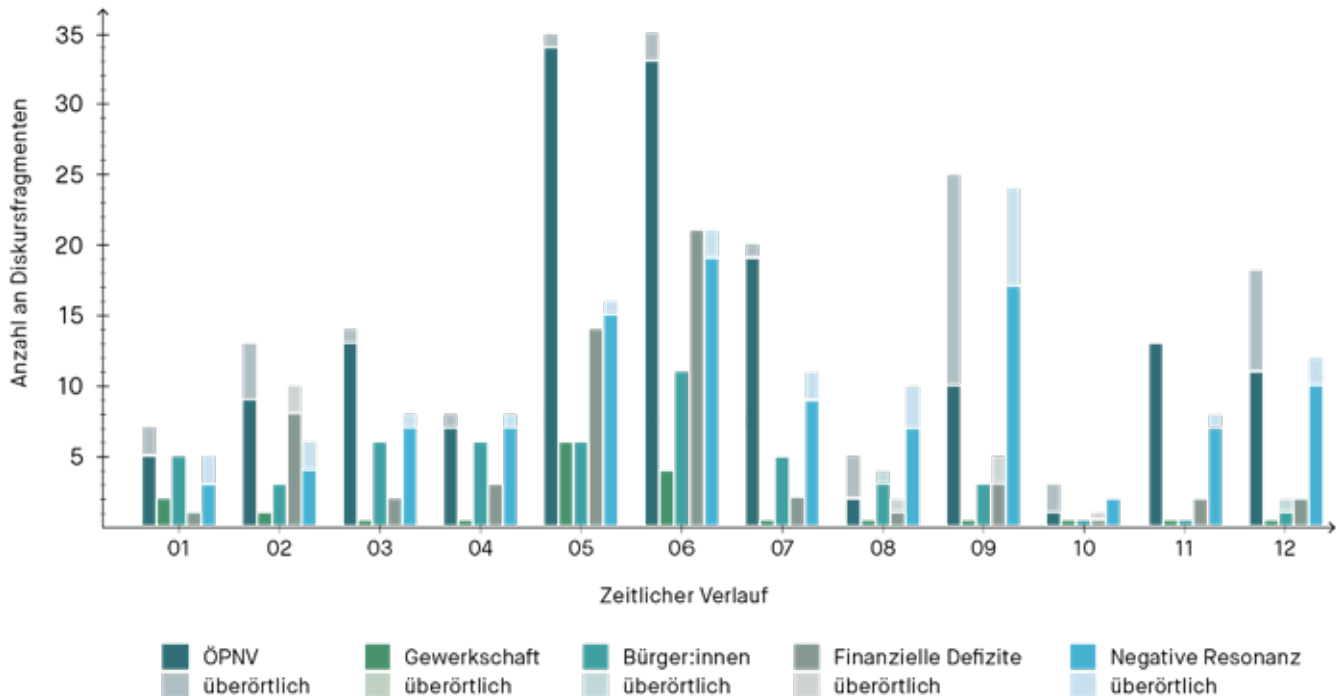


Abb. 08: Zeitliche Verteilung von Diskursfragmenten nach Code-Kategorien – Mülheim a. d. Ruhr

Die Transformation der Geäußerten scheint auch hinter den Kulissen des städtischen politischen Geschehens als hegemonial wahrgenommen zu werden. Direkt nach der Verdichtung der Erzählung und ihrer Häufigkeit schreitet eine Allianz auf verschiedenen Ratsfraktionen ein: Grünen- und CDU-Fraktion wollen den Plan in seiner Gänze neu fassen, die SPD stellt zwanzig Änderungsanträge zum bisherigen Plan (vgl. MW 08.06.2019). Die politischen Kommentatoren der Lokalredaktion decken ihrerseits diese Beobachtung.

Die Pläne zu den Einsparungen im Mülheimer ÖPNV werden sowohl von kritischen Stimmen aus der Lokalpolitik sowie aus Bevölkerung mit verschiedenen Dynamiken verknüpft: Sowohl das Ziel der Verkehrswende wird genannt, welches mit der Reorganisation des Nahverkehrs verfehlt werden würde, als auch das Ziel der Klimagerechtigkeit, welches als Argument gegen einen Abbau im Nahverkehrsangebot angeführt wird. Da die persönlichen, z.B. beruflichen Hintergründe der Verfasser:innen von Leserbriefen nicht dokumentiert ist, kann nicht abgeleitet werden, ob fachliche Zusammenhänge rund um eine Reduktion eines städtischen Verkehrsangebots, die über die bloße Qualität eines ÖPNV-Angebots hinausgehen, im städtischen Mainstream verankert wurden oder eine fachlich überdurchschnittlich interessierte und informierte Klientel diese Sektion als Bühne nutzt.

Diskutierte Verkehrsträger	WAZ Mülheim	Mülheimer Woche	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Fußverkehr	11	1	1	13	3,0 %
Radverkehr	70	7	17	94	21,8 %
- Davon mit Sharing	- 8	- 0	- 2	- 10	
- Davon mit Elektromobilität	- 1	- 0	- 0	- 1	
ÖPNV	149	26	38	213	49,5 %
- Davon mit Elektromobilität	- 21	- 2	- 5	- 28	
MIV	55	3	32	90	20,8 %
- Davon mit Sharing	- 8	- 0	- 3	- 11	
- Davon mit Elektromobilität	- 11	- 0	- 6	- 17	
- Davon mit ruhendem Verkehr	- 0	- 0	- 1	- 1	
E-Scooter	11	0	10	21	4,9 %

Tab. 05: Diskutierte Verkehrsträger – Mülheim a. d. Ruhr

Erwähnte Themen	WAZ Mülheim	Mülheimer Woche	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Klima und Emissionen	28	6	10	44	14,9 %
Immissionen	9	3	18	30	10,2 %
Sicherheit	32	1	12	45	15,3 %
Straßenraumaufteilung	5	2	5	12	4,1 %
Nutzungskonflikte	15	0	1	16	5,4 %
Elektromobilität	19	3	17	39	13,2 %
Multimodalität	3	3	4	10	3,4 %
Digitalisierung	10	0	5	15	5,0 %
Sonstige Innovation	8	1	7	16	5,4 %
Umweltspur	1	0	5	6	2,0 %
Multimodale Hubs	3	0	0	3	1,0 %
Ausstattung	10	2	1	13	4,4 %
Netzausbau	33	6	3	42	14,2 %
Straßenraumaufteilung	3	0	1	4	1,4 %

Tab. 06: Erwähnte Themen – Mülheim a. d. Ruhr

Biet-Spiel

Auch wenn Berichte über Pendlerbewegungen an sich nicht in den Korpus aufgenommen werden, ist doch das „Biet-Spiel“ der Mülheimer Lokalredaktion erwähnenswert. Hierbei handelt es sich um eine Abfrage der längsten Pendlerwege der Mülheimer:innen, die verbunden mit ihrer Einreichung die Gelegenheit bekommen ihren Arbeitsweg und ihre damit verbundenen Gedanken und Emotionen darzulegen. Da es sich ausschließlich um Mülheimer:innen handelt, kann bei dieser Art von Berichterstattung von einem gewissen Identifikationspotential ausgegangen werden. Auffällig ist hier, dass besonders lange Pendeldistanzen mit dem MIV zurückgelegt werden. Diese Erzählungen werden durch die Berichtenden durch positive Bilder besetzt, die Entspannung und einen festen Platz hinsichtlich der Lebensqualität im eigenen Alltag suggerieren und auch durch diese Berichterstattung eine Repräsentanz für das Automobil schaffen, deren Existenz vielleicht ohnehin erst die Idee zu diesem interaktiven lokaljournalistischen Beitrag gab, der zum Beispiel in den Nachbarstädten Oberhausen und Essen nicht im Programm war.

Sonstige Bemerkungen

In Mülheim konnten zwischen verschiedenen Publikationen Unterschiede in der Tonalität festgestellt werden. Stilistisch unterscheidet sich vor allem die Mülheimer Woche im Schreibstil stark von der WAZ und ihrer Mülheimer Ausgabe. Mit verbildlichenden Überschriften wie „Gewerkschaft schlägt ÖPNV-Alarm“, in denen zudem dramatisierende Komposita verwendet werden, verfolgt die Wochenzeitung einen anderen Stil als die lokale Tageszeitung (vgl. MW 06.02.2019). Zudem darf gemutmaßt werden, dass es sich bei den Veröffentlichungen häufig um mehr oder weniger unveränderte Pressemitteilungen verschiedener lokaler Organisationen handelt. Dafür spricht der hohe Anteil an wörtlichen Zitaten, die häufige Einseitigkeit der Aussagen der Artikel, und die häufige Verwendung von Bildmaterial das durch die Gruppe rechtlich geschützt ist, die im jeweiligen Artikel hauptsächlich das Wort erteilt bekommt.

Überwiegend beschränkt sich die Berichterstattung zu Mobilität in der Mülheimer Woche darauf, dass über technische Neuerungen oder feierliche Anlässe wie Eröffnungen neuer Infrastruktureinrichtungen berichtet wird, wie z.B. in einem großen Bericht zur Freigabe des RS1 (MW 18.05.2019).

- Autor:innen des Mediums fallen mit einem lebendigeren Schreibstil auf, als er in Nachrichtenberichterstattung üblich ist. So werden Schaulustige bei der Eröffnung des RS1 „Hufen scharrende Pferde in den Boxen, bevor der Startschuss fällt.“
- Überspitzende Aussagen in den Titeln oder lediglich ein Zitat als Titel des Artikels, eine möglichst starke Aussage trifft.

5.2.2 ESSEN

Die Stichprobe zu Essen beinhaltet 384 Artikel inkl. Leserbriefen aus dem lokalen Teil der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung und 111 Artikel aus dem überörtlichen Teil. Insgesamt wurden im offenen Codieren 1756 Codes an Textfragmente vergeben, wobei den Grundsätzen der Diskursanalyse folgend, ein Artikel aus mehreren Diskursfragmenten bestehen kann.

Wie bereits eingangs erwähnt, war es nicht möglich, lokale Anzeigenblätter über das Essener Stadtarchiv oder sonstige Quellen zu beziehen, da die Archivierung 2009 eingestellt wurde.

5.2.2.1 DISKUTIERTE INHALTE

Luftreinheit und Fahrverbote

Prägendes Thema im städtischen mobilitätsbezogenen Diskurs des Jahres 2019 war in Essen die ungenügende Luftreinheit. Eng damit verbunden ist die Diskussion um möglichen Fahrverbote sowie geeignete Maßnahmen, um diese zu vermeiden. Ein weiterer zentraler Aspekt

Verwendete Artikel	WAZ Essen	WAZ überörtlich	Total
Artikel	384	111	495
An Textfragmente vergebene Codes	1389	367	1756

Tab. 07: Verwendete Artikel – Essen

war die Auswahl Essens zur Modellstadt, einer sogenannten Lead-City im Bundes-Sofortprogramm „Saubere Luft“. Den teilnehmenden Städten wurden Fördermittel anhand gegeben, um kurzfristig der Luftbelastung durch Kfz-Abgase entgegenzuwirken. Die Durchführung bereits begonnener Maßnahmen, die Identifikation Weiterer sowie der Hintergrund des begrenzten perspektivischen Förderhorizonts aus einem Soforthilfeprogramm wurden kontrovers diskutiert und mit anderen Diskurssträngen und –ebenen vermischt. Emotionen lösten dabei vor allem die Themen Umweltpur, City-Maut und Parkraumbewirtschaftung aus. Die Gladbecker Straße und die Alfredstraße, als zwei Hauptverkehrsachsen, standen dabei häufiger im Fokus.

Die Ausgangslage bildet das Sanktionsszenario gegen die Stadt Essen – so wie zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der untersuchten Diskursfragmente gegen zahlreiche andere Städte. Zum Zeitpunkt des Diskurses wurden die vorgegebenen Grenzwerte an fünf von zehn Messstellen im Stadtbereich überschritten. Diese nicht gelungene Einhaltung von Schadstoffgrenzen sieht als *Ultima Ratio* Fahrverbote vor. In einer stark vom MIV geprägten Stadt wie Essen, ist durch eine solche Maßnahme von einschneidenden Auswirkungen auf das öffentliche Leben auszugehen.

Parallel gibt es einen allgemeineren, entgegenlaufenden Diskurs zum Thema Luftreinheit auf Bundesebene, der ortsunabhängig und grundsätzlicher geführt wird. Dieser geht inhaltlich teilweise tiefer und stellt die wissenschaftlichen Grundlagen für die Definition als Problemlage, wie die gesundheitliche Schädlichkeit von Dieselabgabe, in Frage (vgl. WAZ 24.01.2019).

Diskutierte Verkehrsträger	WAZ Essen	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Fußverkehr	19	1	20	4,4 %
Radverkehr	98	17	115	25,5 %
– Davon mit Sharing	– 15	– 3	– 18	
– Davon mit Elektromobilität	– 20	– 6	– 26	
ÖPNV	110	38	148	32,8 %
– Davon mit Elektromobilität	– 16	– 5	– 21	
MIV	106	32	138	30,6 %
– Davon mit Sharing	– 10	– 3	– 13	
– Davon mit Elektromobilität	– 24	– 6	– 30	

Tab. 08: Diskutierte Verkehrsträger – Essen

Als Sofortmaßnahme hat die Stadt Essen eine Task-Force eingerichtet, welche sich explizit mit der Verhinderung drohender Fahrverbote beschäftigt (vgl. Mücke 18.02.2019). Auch der Ausbau von ÖPNV und Rad werden in Erwägung gezogen. Durch die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds sollen Bürger:innen zum Mobilitätswechsel animiert werden und durch die erzielte Verkehrsverlagerung eine Reduktion der Luftbelastung erreicht werden. Hierzu wird ein breites Portfolio an denkbaren Maßnahmen besprochen, die Push- und Pull-Effekte umschließen. Zu den diskutierten Maßnahmen der Attraktivitätssteigerung gehören vor allem die Einführung von Umweltpfeilen, insbesondere entlang hochbelasteter Hauptverkehrsrouten sowie ein verstärkter Fokus auf die Einrichtung von Fahrradstraßen (vgl. WAZ 02.01.2019).

Als eine der Maßnahmen für eine Absenkung der Schadstoffmissionen im Essener Stadtgebiet wurden rabattierte Zeitkarten über die Ruhrbahn ausgegeben. Die Subventionierung erfolgte aus den Mitteln des Sofortprogramms „Saubere Luft“. Damit das neue Angebot angenommen wird und Wirkung entfaltet, wurde seitens der Ruhrbahn eine extensive Informationskampagne unternommen. Darüber hinaus wird in Teilen bei Maßnahmen, die eigentlich andere Zwecke begünstigen, Luftreinheit mitdiskutiert. So wie bei smarten Straßenlaternen, die gleichzeitig eine Vielzahl von Infrastrukturelementen beinhalten sollen, und nun auch potentiell die Messung der Luftreinheit mit erledigen könnten (vgl. Lindgens 28.02.2019). Dies zeigt unter anderem die Konjunktur des Luftreinheitsbegriffs in Essen im Jahr 2019.

Da über den Zeitraum der Sofortmaßnahme keine neuen Mittel in Aussicht gestellt werden, herrscht Unmut hinsichtlich der unternommenen Schritte. Die Maßnahme wird im Kontext der Ausrichtung Essens zu einer umwelt- und gesundheitsfördernden Mobilität auch auf Bundesebene diskutiert und seitens der Partei Die Grünen als gescheitertes Projekt gedeutet (vgl. Neumann 24.07.2019).

Auch in der Zivilgesellschaft werden Ansätze und Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Zweifel gezogen. Dies geschieht aus einer breiten Allianz heraus, welche sich aus Privatpersonen, dem Handel, aber auch der Verwaltung zusammensetzt (vgl. Raitz 15.09.2019). Im Fokus der Kritik steht das städtische Vorgehen, aber auch die Förderlogik des Lead-City-Programms. So wird insbesondere die gebundene Aufmerksamkeit in der städtischen Kommunikation bemängelt. Zudem wird befürchtet, dass die investierten Mittel weder einen kurz- noch einen langfristigen Effekt haben (vgl. Mücke 24.07.2019).

Umweltspur

Durch die Vehemenz der Probleme Luftreinheit und den mit ihr drohenden Fahrverboten wurde 2019 insbesondere die Einrichtung von Umweltspuren als Instrument diskutiert. Diese sollten als direkte und ressourcenarme Reaktion auf die überschrittenen Schadstoffgrenzwerte in den vorhandenen Straßenraum implementiert werden (vgl. Schymiczek 06.02.2019; Mücke 08.05.2019). Kritiker:innen befürchten durch diese Maßnahme zusätzliche Staus und argumentieren, ähnlich wie bei der Thematik Tempo 30, dass die Maßnahme letztendlich zu einem Anstieg der Immissionen führen würde (vgl. Mücke 15.02.2019). Im Gegenzug wird von Fürsprecher:innen wiederholt auf die nahegelegene Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, in der Umweltspuren bereits erprobt sind und in der Berichterstattung überwiegend positiv rezipiert werden.

Verschuldung und Handlungsspielraum

In den Altschulden der Stadt Essen wird eine zusätzliche Erschwernis bei der Bewältigung ihrer Aufgaben gesehen. Es wird konstatiert, dass in dieser Kombination, die Stadt den Herausforderungen zur Luftreinhaltung allein nicht gewachsen sei. In Verbindung damit, dass Luftreinhaltemaßnahmen in weiten Teilen des Ruhrgebiets diskutiert werden und die dort genannten Kommunen ebenfalls unter hoher Verschuldung in den Kernhaushalten leiden, wird finanzielle Hilfe für den Bund für die gesamte Region eingefordert. An dieser Stelle wird, auch explizit auf einen größeren, raumordnerischen Diskurs abgezielt, der die Fortschritte des Ruhrgebiets bei der Bewältigung des Strukturwandels lobt, aber unter der verfassungsgemäßen Grundlage der bundesdeutschen Raumordnung als hilfsbedürftig und –berechtigt einstuft.

Die (Teil-)Finanzierung von Vorhaben über externe öffentliche Fördermittel ist derweil ein häufiges Motiv im Diskurs. Meist wird lediglich der, oft nicht unwesentliche, Betrag genannt, um den die Kommune entlastet wird. Gelegentlich stehen Fördermittel aber im Zentrum einer Kontroverse, zum Beispiel, wenn die Sinnhaftigkeit ihres Einsatzes angezweifelt oder der Vorwurf erhoben wird, dass durch nachlässiges oder kurzsichtiges Handeln der Stadt Fördermittel entgehen würden. Letzterer Vorwurf richtet sich meist an Verwaltungshandeln oder kommunalpolitische Entscheidungsträger:innen, die einem zur Debatte gestellten Vorhaben skeptisch gegenüberstehen und sich daher trotz zusätzlicher Förderung nicht selten gegen eine Umsetzung entscheiden. Die Berichterstattung über Fördermittel wendet sich allerdings nicht nur an Interessierte des lokalen Stadtentwicklungsgeschehens, sondern auch an Privatleute: So wird u.a. über eine einmalige Aktion zu vergünstigten ÖPNV-Abonnements, welche aus Bundesfördermitteln unterstützt wurde, und zu Förderungen für private Anschaffungen, z. B. von E-Bikes, berichtet. Insgesamt sind 30 der 53 Codes zum Thema Finanzen zusätzlich mit dem Code Förderung belegt worden, was einer Quote von 56,6 %. Dies zeigt die Zentralität von Förderungsprogrammen, wenn Finanzen und städtische Mobilität thematisiert werden. Lediglich neun Mal wurde der Code Mangel vergeben, der Textfragmente beschreibe, in denen explizit eine Unter- oder gänzlich ausbleibende Finanzierung von Vorhaben und Institutionen beschrieben wird. Der Code Konflikt in Verbindung mit Finanzen wurde drei Mal vergeben. Hier wurde öffentlich hinsichtlich Finanzen disputiert und in der Regel einer Institution oder Personengruppe die Verantwortung für einen Missstand bezüglich Finanzierungswegen gegeben. In sieben Textfragmenten der Doppel-Codierung Finanzen-Förderung wird das Lead City-Programm genannt, ein Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr (BMVI) aus dem Sofortprogramm Saubere Luft, aus dem in Essen u. a. die vorgenannten ÖPNV-Abos vergünstigt wurden.

Fahrradstraße Gemarkenstraße

Ein weiteres dominantes Thema im Essener Diskurs sind die Fahrradstraßen, beziehungsweise deren mögliche Schaffung. Besonders prominent wird die Essener Gemarkenstraße als zukünftige Fahrradstraße diskutiert. Während Essen bereits einige Fahrradstraßen implementiert hat, ist die Gemarkenstraße vor allem durch den Diskurs um Luftreinheit und Fahrverbote in den Mittelpunkt öffentlichen Interesses gerückt. Wegen erhöhter Abgasbelastungen könnte die Straße teilweise durch das Lead-City-Programm gefördert werden und gerät nicht zuletzt hierdurch aus dem aus dem Diskursstrang über die Straßenraumaufteilung in den Diskursstrang der Luftreinheitskrise.

Zum Thema der Einschränkungen im MIV allgemein reagiert der lokale Handel resolut, da dieser die Gemarkenstraße nach dem Umbau zur Fahrradstraße als Standort nicht konkurrenzfähig und in seiner Existenz gefährdet angesehen wird. Dies geschieht zum einen durch den eingeschränkten und mit Abgaben belegten Zugang zur Innenstadt, wodurch von geringerer Frequenz ausgegangen wird, zum anderen durch den Wegfall von straßenbegleitenden Parkplätzen (vgl. WAZ 05.01.2019; Schymiczek 13.12.2019). Die Pläne der Verwaltung werden seitens von Händlerzusammenschlüssen weiterhin als Aktionismus gewertet, der Vertrauen erschüttere, Händler:innen nervös mache und so das Geschäftsklima der Innenstadt, die sich ohnehin in einer wirtschaftlich angespannten Lage befindet, zerstört. So erwartet auch die IHK großen Schaden für die Stadt.

Einführung E-Scooter

Die Einführung von E-Scootern, deren Zulassung in das Jahr 2019 fällt, wird über einen längeren Zeitraum eng mit dem Thema Sicherheit verknüpft. Angesichts des kurzfristigen Zulassungsverfahrens auf Bundesebene, mehren sich bereits vor der Zulassung, insbesondere von Seiten der Ordnungsbehörden, Bedenken und Ärger. Die journalistische Berichterstattung zu diesem neuen Verkehrsträger fällt währenddessen neutral bis wohlwollend aus (vgl. Maibaum 2019 23.08.2019). Äußerungen von Bürger:innen sind weitgehend negativ konnotiert, sodass

Erwähnte Themen	WAZ Essen	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Klima und Emissionen	9	10	19	3,9 %
Immissionen	43	18	61	12,4 %
Sicherheit	82	12	94	19,2%
Straßenraumaufteilung	30	5	35	7,1 %
Nutzungskonflikte	30	1	31	6,3 %
Elektromobilität	50	17	67	13,7 %
Multimodalität	30	4	34	6,9 %
Digitalisierung	11	5	16	3,2 %
Sonstige Innovation	12	7	19	3,9 %
Umweltspur	22	5	27	5,5 %
Multimodale Hubs	8	0	8	1,6 %
Ausstattung	22	1	23	4,7 %
Netzausbau	34	3	37	7,6 %
Straßenraumaufteilung	18	1	19	3,9 %

Tab.09: Erwähnte Themen – Essen

die E-Scooter als ordnungspolitisches Ärgernis eingestuft werden (vgl. Straeter 03.09.2019; WAZ 27.09.2019). Der Unmut gilt in dieser Frage von lokaler Ebene auch der Bundespolitik, da unzureichende Klarheit bezüglich des gesetzlichen Rahmens empfunden wird (vgl. Maibaum 22.10.2019; Kintscher 23.09.2019).

Sicherheit

Das Thema Sicherheit findet im Diskurs um Mobilität in Essen kaum statt. Dennoch zeigt die Übersicht für die Diskurse in Essen, dass das Thema in den codierten Textfragmenten zumeist genannt wird. Bei der Kontrolle des mit dem Code „Sicherheit“ versehenen Materials über das Smart-Coding-Tool, eine breite Streuung des Begriffs Sicherheit festgestellt, sodass für Essen von einem Querschnittsthema ausgegangen werden kann. Einen großen Teil der Überschneidung (s. Anhang) machen Themen aus, die nachrichtlich von Unfällen, vor allem zwischen dem MIV und dem Fußverkehr, an Straßen und in Siedlungen und technischen Neuerungen, wie den Abbiegeassistenten für Lkw berichten. Nach wiederholter Prüfung konnte festgestellt werden, dass es diskursive Überschneidungen mit den zuvor dargestellten Hochkonjunkturthemen Umweltspur und E-Scooter gibt, deren mögliche Neueinführung zu einer ausführlichen, skeptischen Würdigung hinsichtlich der Sicherheit in den neuen Mobilitätsmodi führt (vgl. WAZ 09.09.2019; Maibaum 22.10.2019; Mücke 10.05.2019; Schymiczek 13.09.2019).

Seilbahnbau

Der Bau einer Seilbahn wird seitens der Leitung der Essener Marketing Gesellschaft (EMG) eingebracht, welche das Stadtmarketing der Stadt verantwortet. Die Diskussion der Idee ist in Essen eng mit der Debatte um Umweltspuren verbunden und so um eine weitere Dimension erweitert: Statt sich in der Frage der Verteilung von Straßenraum zwischen Umweltverbund und MIV entscheiden zu müssen, wird das Streben nach Umweltverträglichkeit oder zumindest mehr Platz in die dritte Dimension verlagert (vgl. Niewerth 07.03.2019). Darüber hinaus wird sie bei ihren Anhängern als generelle Ergänzung des ÖPNV-Netzes diskutiert und als Alternative zu U-Bahn-Neubauten begrüßt (vgl. Mücke 15.03.2019).

City-Maut und Fahrverbote

Die City-Maut und Fahrverbote, die mögliche restriktive Folgen einer Verletzung der Luftreinhaltevorgaben darstellen, werden von ihren Gegnern vorsätzlich mit anderen Diskursen verknüpft, um ihre Position im diskursiven Gewimmel neu zu definieren. Mit der Aussage, dass sich eine Stadt eine City-Maut, die neben dem regulierenden Effekt als Push-Faktor auf die MIV-Nutzung, unmittelbar Einnahmen für Kommunen generiert, sich diese erst einmal „leisten können“ (Stenglein 25.02.2019) müsse, zielt der Sprecher auf die in einem anderen Diskursstrang im Stadtentwicklungsdiskurs diskutierte Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der Innenstadt als Begegnungs- und Konsumraum ab.

Die weiteren diskutierten Maßnahmen wie Umweltspuren und eine stärker regulierende Parkraumbewirtschaftung werden noch im gleichen Diskursfragment angegriffen. Der Sprecher unternimmt den Versuch, die Ausgangslage des lokalen Handels in den Mittelpunkt zu rücken und sie die Opposition zu den vorgenannten Maßnahmen bilden zu lassen, während die Konfrontationslinien im Spannungsfeld der stadtgesellschaftlichen Aushandlung vorher an anderer Stelle verortet waren. Durch ein geändertes Framing wird die Notlage der Stadt bezüglich der Luftverschmutzung, und die in diesem Zuge getroffenen Maßnahmen in Konsequenz ins Gegenteil, nämlich einen Luxus, verdreht (vgl. ebd.).

Durch das Aufgreifen eines aktuellen Themas erhoffen sich die Vermarkter:innen der smarten Straßenlaternen zusätzliche Aufmerksamkeit. In der Ungewissheit, ob das Thema die gewünschte öffentliche Bühne bekommt, schließen sie sich einer den Diskursraum dominierenden und die Stadtgesellschaft emotionalisierenden Thema an. Da nicht intendiert ist, durch dieses Vorgehen den Diskurs zu beeinflussen, ist der Erkenntnisgewinn der getätigten Äußerungen gering. Dass das Thema der Luftreinheit als Türöffner für die Präsentation kommerzieller Technologie genutzt wird, dokumentiert hingegen nachhaltig, welche Bedeutung auch diskursiv Außenstehende diesem Diskursstrang beimessen (vgl. Lindgens 28.02.2019).

Umweltspuren

In Sachen Umweltspuren erlebt man eine progressive, teils gar ungeduldige Haltung der Verwaltung, welche üblicherweise neutral auftritt. Es wird sogar so weit gegangen, das Automobil als Erschwernis für das städtische Leben und seine Benutzer:innen Besitzstandswahrer:innen zu bezeichnen. Erklären lassen sich diese Beobachtungen mitunter durch den Titel Umwelthauptstadt Europas, den Essen im Jahr 2017 führte und aus dessen Erbe Verwaltung und Politik weiterhin viele Initiativen anstoßen. Der Bezug auf den bloßen Geist oder konkrete Maßnahmen aus dem Zeitraum der Green Capital-Maßnahmen wird im Zusammenhang mit neuen Vorhaben oft offen diskutiert und in der lokalen Berichterstattung festgehalten (vgl. Schymiczek 12.07.2019; Schymiczek/Stenglein 18.06.2019).

Der örtliche Handel sieht in Umweltspuren hingegen eine Gefährdung der reibungslosen Funktionsfähigkeit und damit Leistungsfähigkeit einer Stadt und warnt vor „Experimenten“ (Stenglein 25.02.2019). Während zu Beginn nur wenige Ratsmitglieder den Entwurf der Verwaltung unterstützt haben, hat zum Ende des Prozesses nur eine Ratsfraktion dagegen gestimmt. Aufgrund der Argumentation, Umweltspuren würden zu Stau führen, drohte der Plan im Mai zu scheitern. So standen auch die beiden großen Ratsfraktionen von CDU und SPD den Plänen ablehnend gegenüber. Weitere Kritiker:innen der Umweltspur in Essen führen zu dem ins Feld, dass die Planungen lediglich einen Flickenteppich (vgl. Engelmeier 11.05.2019) und kein durchgehendes Netz schaffen würden und somit keine Attraktivität erzielt werde, die tatsächlich Menschen vom MIV auf den Radverkehr umsteigen lassen würde (vgl. Schymiczek 13.09.2019). Die Triebfeder, für die aus ihrer Sicht nicht durchdachten Planungen, sehen sie vor allem im Druck der entscheidenden Gerichte beim Verstoß gegen die Lustreinhalteverordnung und werfen der Verwaltung Aktionismus vor, da die Maßnahmen ohnehin nicht als adäquate Antwort geeignet sind. Ein SPD-Verkehrsexperte nährt die Theorie, indem er behauptet, dass die Umweltspur nicht einmal seitens der Verwaltung für sinnvoll gehalten werde, sondern tatsächlich nur als Argumentationslinie vor Gericht genutzt und Fahrverbote auf diese Weise abwenden soll.



Abb. 09: Exemplarischer Zeitungsartikel –Essen

Ein Volkswirtschaftler nimmt in einem regionalen Interview die Planungen zu Umweltpuren und andere Instrumente in Schutz. Mobilität in der Stadt weder für fließenden noch ruhenden ÖPNV beliebig zu steigern, da durch die Begrenztheit der Ressource Raum bei gleichzeitiger fehlender Eintrittsbarrieren, die Übernutzung eines öffentlichen Gutes mit Konsumkonkurrenz droht. Diese Eintrittsbarriere könnten durch eine City-Maut hergestellt werden, welche Einnahmen generiert, die wiederum in die Verkehrsinfrastruktur und das -angebot des Umweltverbunds investiert werden könnten (Schulte 16.02.2019).

Akteur:innen

Im Zuge der Debatten bezüglich Umweltpur und Einschränkungen des MIV im Innenstadtbereich werden in Zeitungsartikeln bevorzugt Vertreter:innen des ADFC und der Handelsverbände zitiert. Auch Verwaltung, Verkehrsunternehmen und Politik werden häufig adressiert und auch zitiert, jedoch stehen diese in aufreibenden Diskursen nur bedingt im Mittelpunkt. Über den ÖPNV spricht die Gruppe der Politiker:innen und über das kommunale Verkehrsunternehmen Ruhrbahn am häufigsten.

Fahrradstraßen

Oft wird angeführt, dass Fahrradstraßen keine Neuigkeit für Essen darstellen. Hintergrund ist hierbei, dass Fahrradstraßen für die Stadt Essen kein Novum darstellen und es bereits 40 von ihnen gibt. Zudem spricht auch der ADFC von einer mittlerweile annehmbaren Lage in der

Auftretende Akteur:innen	WAZ Essen	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Lobby	34	9	43	16,1 %
– Davon ADFC	– 20	– 2	– 22	– 51,2 %
– Davon Handel	– 7	– 0	– 7	– 16,3 %
– Davon Gewerkschaft	– 2	– 0	– 2	– 4,6 %
Verwaltung	44	6	50	18,7 %
Politik	58	27	85	31,8 %
Bürger:innen	39	2	41	15,4 %
Verkehrsunternehmen	31	17	48	18,0 %

Tab. 10: Auftretende Akteur:innen – Essen

Stadt, in der das Rad zumindest als wahrgenommene Größe in der städtischen Mobilität angekommen sei. In Vergangenheit sei Essen hingegen eine Einöde für Radfahrer:innen gewesen (vgl. Eckardt 14.08.2019; Marx 07.12.2019). Der Argumentation, dass Parkplätze durch Radinfrastruktur vernichtet werden, entgegnet eine Leser:in, dass es der MIV ist, nicht zuletzt durch das aggressive Verkehrsverhalten Einzelner, der andere Teile der Bevölkerung von den Straßen verdrängt (vgl. Bussler 07.12.2019). In offenen Versammlungen werden Vorhaben zu Fahrradvorhaben gemischt diskutiert.

Seilbahn

Interessant zu beobachten ist, dass sich auch fachfremde Institutionen dezidiert zur Weiterentwicklung des städtischen Mobilitätsangebots zu Wort melden., Dies ist vor allem an der Gleichsetzung der Leistungsfähigkeit im Fall des Alternativvorschlags Seilbahn mit dem Ausbau eines Untergrundbahn-Angebots, vor allem im Streckenneubau, abzulesen. Interessant hieran ist auch, dass ein solcher Streckenneubau gar nicht diskutiert wurde (Hetheier/Szymaniak 09.10.2019).

Zeitliche Verteilung

Bemerkenswert ist, dass manche Diskursstränge 2019 in Essen eine zeitlich ungleiche Verteilung der Häufigkeiten erlebt haben. So wird im Lokalteil in den Monaten Januar bis Juli am häufigsten über den ÖPNV gesprochen. In den Monaten August bis Oktober erfuhrt dieser Themenbereich weniger Aufmerksamkeit. Lediglich im September gibt es durch eine Leseforumsseite, bei der sich Bürger:innen an Debatten beteiligen können eine Häufung von Diskursfragmenten zum ÖPNV. Das Thema war Kritik an so bezeichnetem Kirchturmdenken (vgl. Sauter 30.05.2019) und Forderungen nach einem besseren Angebot, insbesondere in der Taktung. Erst zum Jahresende nahmen die Nennungen wieder zu. Über den MIV wurde am meisten in den Monaten März und Oktober gesprochen. Insbesondere die Betrachtung der zeitlichen Häufungen für den ÖPNV lässt erkennen, dass es sich in der Berichterstattung um fortlaufende Diskursstränge handelt, bei denen durch in kurzer Zeit aufeinander folgende Fragmente Bezug genommen wird und die nach einiger Zeit an Konjunktur verlieren oder beendet werden.

5.2.2.2 INTENSITÄT DER DEBATTE

In der Berichterstattung zu Fahrradstraßen und Umweltpuren wird wiederholt und prominent angegeben, dass es der MIV ist, dem für eine neue Straßenraumaufteilung etwas genommen wird. Der ADFC vermutet hingegen vorgeschobene Argumente der Gegner, dass Gründe gegen die Umweltpur lediglich versteckte Angriffe gegen eine Umweltpur im Grundsatz seien (Mücke 10.05.2021).

Gegner der Maßnahmen des Luftreinhalte-Aktionsplans wettern gegen diejenigen, die nichts tun. Unwillkürliche Unterstützung erhalten diese dabei durch eine Verwaltung, die Maßnahmen in Umlauf bringt, um dann von ihrer Umsetzung abzuraten, weil sie letzten Endes das Gegenteil der intendierten Wirkung erzielen könnten. Besonders prominent wurde die Idee einer starken Ausweitung der Fahrtgeschwindigkeit 30 Km/h zurückgerufen, da durch sie wahrscheinlich ein in Summe noch höherer Ausstoß durch den MIV zu erwarten sei (vgl. Mücke, 15.02.2019).

Es wird deutlich, dass es in Essen nicht mehr um Willensbekundungen geht, sondern dass Fahrverbote als reale Gefahr empfunden werden, die Politik und Verwaltung zum Handeln zwingt. Die Art des „wie“ bringt ihnen dabei jedoch wiederholt Aktionismusvorwürfe ein (vgl. Neumann 24.07.2019): Interessenvertreter:innen kritisieren, dass die ursächlichen Probleme und auch das Szenario eines nun drohenden Fahrverbots den entscheidenden Stellen der Stadt seit langem bewusst gewesen seien. Hierdurch müssten sich Politik und Verwaltung Versäumnisse vorwerfen lassen. Zudem befinden sich zu diesem Thema Politik und Verwaltung in offenem Streit, bei dem sich gegenseitig im Verborgenen liegende Beweggründe unterstellt werden. Der öffentlichen Welle der Empörung entgegnet ein Leserbrief, dass es ein „Angriff auf unseren Rechtsstaat“ sei, wenn ein Urteil ignoriert wird, das Städte zu Maßnahmen drängt, die geeignet sind, der Erfüllung der Richtwerte für die Luftreinheit näherzukommen.

5.2.2.3 SONSTIGE BEMERKUNGEN

Bemerkenswert ist das einordnende Lob des Fahrradlobbyverbands ADFC, dessen Aufgabe es ist, fortwährend für eine angemessene Teilhabe Radfahrender im Straßenverkehr zu drängen. Diese öffentliche Äußerung korreliert damit, dass von den drei in dieser Arbeit untersuchten Städten, Essen sowohl größten Mobilitätsanteil am Radverkehr als auch am Umweltverbund hat.

Eher randnotizartig wird diskutiert, dass „Carsharing ein Fehlzünder“ (WAZ 02.04.2019) an der Ruhr sei. Populäre Anbieter hätte sich zum Teil nicht niedergelassen, bestehende Angebote hätten keine durchschlagenden Erfolge erzielen können. Dies sei weitgehend eine Sachlage, die das gesamte Ruhrgebiet betrifft.

5.2.3 OBERHAUSEN

5.2.3.1 HAUPTDISKURS

Der Diskurs in Oberhausen wird maßgeblich von drei übergeordneten Punkten dominiert. Für die Nachzeichnung des Diskurses werden auch weitere nachgeordnete ergänzt. Bei den als zentral identifizierten handelt es sich um die Themenkomplexe Parkraumkonzept, die Tramlinie 105 und das Einkaufszentrum „Centro“. Zwischen diesen bestehen weitreichende Interdependenzen, welche im folgenden Text dargelegt werden. Die Diskursanalyse erfolgt auf Basis der für Oberhausen verfügbaren Medienartikel (vgl. Gewehr 11.10.2019). So wurden insgesamt 464 Artikel untersucht. Den Hauptanteil macht dabei die lokale Ausgabe der WAZ aus. Die einzelnen Textfragmente wurden entsprechend codiert, wobei Fragmente teils mit mehreren Kodierungen versehen wurden.

Verwendete Artikel	WAZ Oberhausen	Oberhausener Wochenanzeiger	WAZ überörtlich	Total
Artikel	323	30	111	464
An Textfragmente vergebene Codes	1096	152	367	1615

Tab. 11: Verwendete Artikel – Oberhausen

Erwähnte Themen	WAZ Oberhausen	Oberhausener Wochenanzeiger	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Klima und Emissionen	16	5	10	31	9,6 %
Immissionen	19	1	18	38	11,8 %
Sicherheit	22	2	12	36	11,2 %
Straßenraumaufteilung	18	3	5	26	8,1 %
Nutzungskonflikte	11	0	1	12	3,7 %
Elektromobilität	26	8	17	51	15,8 %
Multimodalität	10	1	4	15	4,7 %
Digitalisierung	14	0	5	19	5,9 %
Sonstige Innovation	11	1	7	19	5,9 %
Umweltspur	4	0	5	9	2,8 %
Multimodale Hubs	3	1	0	4	1,2 %
Ausstattung	17	2	1	20	6,3 %
Netzausbau	25	4	3	32	9,9 %
Straßenraumaufteilung	6	3	1	10	3,1 %

Tab. 12: Erwähnte Themen – Oberhausen

Auch Oberhausen ist eine Stadt, welche stark auf den MIV ausgerichtet ist. Der aktuelle Zustand, dass Parkplätze im öffentlichen Raum bereitgestellt und keine Nutzungsgebühren erhoben werden, wird als gegeben angesehen. Damit lässt sich die große entstandene Kritik am geplanten Parkleitsystem erklären, welches die Stadt im Jahre 2019 einführen und durch eine Bewirtschaftung des Parkraums refinanzieren wollte. Als Hauptargument für ein Parkleitsystem wird angeführt, dass durch die gebotene Orientierung der Suchverkehr verringert werden würde, was insbesondere die Emissionen der Autos reduziere.

In den codierten Zeitungsartikeln wird kaum auf Befürworter:innen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts eingegangen. Auch die beiden großen Ratsfraktionen halten sich weitestgehend zurück und argumentieren lediglich mit dem Klimaschutz. Die Kritik an einer Einführung hingegen findet im öffentlichen Diskurs statt. So wird berichtet, dass die Ratsfraktion der Linken dem Vorschlag gegenübersteht. Dies geschieht vor allem aus Gründen der Sorge über die Möglichkeit zur sozialen Teilhabe einzelner Personengruppen, welche auf das eigene Auto angewiesen sein bzw. begrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung hätten. Diese Argumentation wird im späteren Verlauf durch Kritiker:innen des Konzepts aufgegriffen, wenn auch keine unmittelbarer Betroffenheit dieser besteht. Weitere Kritik kommt von Leser:innenbriefen in den Tageszeitungen. Diese zeigen auf, dass Teile der Bevölkerung das Parken als Teil einer sozialen Gerechtigkeit rezipieren (vgl. Viellvoye 14.08.2019). Zwischenzeitlich werden 23.000 Unterschriften gegen das Konzept gesammelt, sodass eine Umsetzung als nicht realistisch angesehen wird, weshalb Politik und Verwaltung von dieser absehen wollen. Daraufhin entsteht eine erweiterte Kritik aus unterschiedlichen Bereichen der Gesellschaft, welche den planenden Akteur:innen vorwerfen, nicht stringent zu handeln, insbesondere da der Prozess schon weit fortgeschritten sei (vgl. Gewehr 13.11.2019).

Auftretende Akteur:innen	WAZ Oberhausen	Oberausener Wochenanzeiger	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Lobby	24	2	9	35	11,3 %
- Davon ADFC	- 11	- 1	- 2	- 14	- 40 %
- Davon Handel	- 9	- 0	- 0	- 9	- 25,7 %
- Davon Gewerkschaft	- 0	- 0	- 0	- 0	- 0 %
Verwaltung	43	8	6	57	18,3 %
Politik	75	17	27	119	38,3 %
Bürger:innen	27	9	2	38	12,2 %
Verkehrsunternehmen	36	9	17	62	19,9 %

Tab. 13: Auftretende Akteur:innen – Oberhausen

Zu den Kritiker:innen gehören vor allem Vertreter:innen des lokalen Einzelhandels, welche die Strahlkraft der Innenstadt bestreiten, welche weiterhin geschädigt würde, sollte das Parken zukünftig nicht kostenlos möglich sein. Unterstützt wird dies durch Leser:innenbriefe, welche in der WAZ und dem Wochenanzeiger Oberhausen abgedruckt werden. Diese schließen an das Argument der Strahlkraft an, einige Personen wollen notfalls andersorts einkaufen. Als ein weiteres, jedoch untergeordnetes Argument wird angebracht, dass die Kosten zur Anschaffung der Parkautomaten zu hoch sei und die finanziellen Mittel an anderer Stelle bessere Verwendung finden würden.

Als eine Kompromisslösung schlagen die beiden großen Ratsfraktionen eine Neuausgestaltung des Parksystems vor. Diese wird am 18.12.2019 unter dem Titel „Parken wird günstiger“ von der lokalen Presse aufgegriffen (vgl. Szymaniak 18.12.2019). In dem Artikel wird angeführt, dass die Proteste der Bürger:innen unerwartet für die Verwaltung kamen. Dauerparken solle demnach durch Wochen- bzw. Monatskarten günstiger werden, wovon vor allem Pendler:innen profitieren sollen. Anwohner:innen erführen demnach eine weitere Entlastung und zusätzliche Straßen sollen in eine rabattierte Parkzone aufgenommen werden. Um eine Reduktion der Autos mit Verbrennungsmotor zu erreichen, soll außerdem das Parken für Elektroautos eine günstigere Preisgestaltung erfahren. Auffällig ist in der Berichterstattung, dass vor allem die genaue Preisdifferenzierung Gegenstand war.



Abb. 10: Exemplarischer Zeitungsartikel – Oberhausen

Zeitgleich findet in Oberhausen eine Diskussion zur Schaffung eines neuen Pendler:innenparkplatz in Innenstadtnähe statt. Diese verläuft diametral zu den eigentlichen Zielen, die Innenstadt vom MIV zu entlasten und ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu fördern, weshalb auch hier Kritik geäußert wird.

Die Parkraumthematik wird trotz der Nachbesserungen weiterhin intensiv diskutiert. Zudem bildet sich eine Bürger:inneninitiative, welche auch im Rat Rückhalt von einer Wähler:innengemeinschaft erfährt. Durch die veröffentlichten Zeitungsartikel wird das Narrativ des Aufstandes der Bürger:innen gegen eine Entscheidungselite, die sich von ihnen entfernt hat, bemüht. Zeitgleich zugleich wird dieses Vorgehen von Kommentatoren verurteilt (vgl. Gewehr 13.11.2019).

In Verbindung mit der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt wird immer wieder das „Centro“ angebracht, ein Einkaufszentrum von überregionaler Bedeutung. Hier befinden sich die Parkplätze, anders als in der Innenstadt, auf privatem Grund und werden Besucher:innen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Auch hier besteht eine Debatte, welche auf dem verfügbaren kostenfreien Parkraum basiert. Dieser Bereitstellung fördere eine damit einhergehende Verkehrsbelastung durch Besucher:innen, welche anstelle des ÖPNV zu nutzen, einen Anreiz haben mit privaten Autos anzufahren (vgl. Hetheier 20.12.2019).

Die in den Zeitungsartikeln geführte Diskussion konzentriert sich dabei überwiegend darauf, welche Möglichkeiten Politik und Verwaltung prüfen, um den ÖPNV attraktiver, respektive den MIV unattraktiver zu gestalten. An diesem Punkt setzt die Diskursverschränkung mit dem dritten eingangs erwähnten Hauptthema ein. In einem weiteren Diskursstrang wird der Ausbau der Straßenbahnlinie 105 abgewogen. Eine Parkraumbewirtschaftung des „Centro“ bei gleichzeitigem Ausbau würde zu einer Verkehrsentslastung führen und die MIV-Alternative attraktiver gestalten.

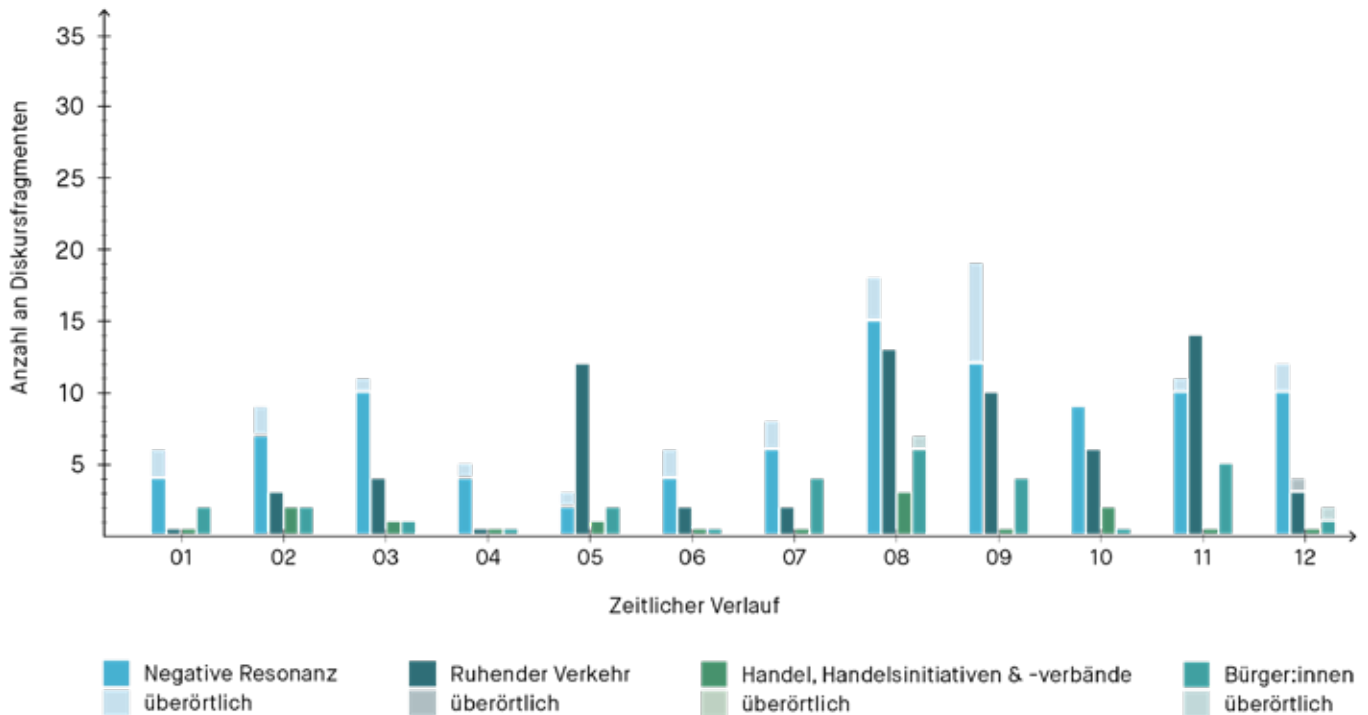


Abb. 11: Zeitliche Verteilung von Diskursfragmenten nach Code-Kategorien – Oberhausen

Dass ein möglicher Ausbau der Tramlinie 105 auf Interesse sowohl in der Zivilgesellschaft als auch Lobbyverbänden trifft, ist in Abbildung (vgl. Hetheier 20.12.2019) ablesbar. Hier wird verdeutlicht, dass im Monat August eine besondere Aufmerksamkeit bestand, welche sich in Kommentaren von Journalist:innen, der IHK und Leser:innen äußert (vgl. Gewehr 11.10.2019)

Das zuständige Verkehrsunternehmen der Stadt, die STOAG lässt öffentlich verlauten, dass aufgrund der verbesserten Finanzierungslage eine Grundlage für die Erweiterung vorhanden sei und bis zu 90% des Projektes durch Drittmittel förderungsfähig seien. Auch der Oberbürgermeister setzt sich für eine Überprüfung aller Möglichkeiten ein, betont aber auch, dass das Votum des Bürgerentscheids aus dem Jahr 2015 nicht übergangen werden dürfe. Als eine mögliche Lösung bringt er die Nutzung einer Alternativtrasse an, welche nicht Gegenstand des Entscheids war und somit als ein neues Projekt behandelt werden kann.

Die öffentliche Zustimmung von Entscheidungsträger:innen wird auch in veröffentlichten Leserbriefen gewürdigt, ein Leser konstatiert, dass die Diskussion um die Linie 105 „einen neuen Wind“ bekommen hat (vgl. Bresgott 23.08.2019). Die mittlerweile Jahrzehnte andauernde Diskussion hat die Bürger:innen Oberhausens, in ihrer Funktion als Expert:innen ihres Alltags, dazu befähigt, den Verlauf des Diskurses um die Linie 105 angemessen einschätzen zu können. So wird in der lokalen Berichterstattung von mehreren nicht unmittelbar Beteiligten vergleichsweise früh die Einschätzung getroffen, dass die Fürsprache zum Ausbau der Straßenbahnlinie Diskurshegemonie entwickelt, die sich in einer breiten Front an Befürworter:innen aus einem gesellschaftlichen und institutionellen Durchschnitt bildet.

Diskutierte Verkehrsträger	WAZ Oberhausen	Oberhausener Wochenanzeiger	WAZ überörtlich	Total	Prozent
Fußverkehr	10	0	1	11	2,7 %
Radverkehr	47	10	17	74	18,0 %
- Davon mit Sharing	- 5	- 1	- 2	- 8	
- Davon mit Elektromobilität	- 8	- 3	- 0	- 17	
ÖPNV	96	16	38	150	36,5 %
- Davon mit Elektromobilität	- 12	- 6	- 5	- 28	
MIV	113	13	32	158	38,4 %
- Davon mit Sharing	- 3	- 1	- 3	- 11	
- Davon mit Elektromobilität	- 11	- 4	- 6	- 17	
- Davon mit ruhendem Verkehr	- 69	- 8	- 1	- 1	
E-Scooter	8	0	10	18	4,4 %

Tab. 14: Diskutierte Verkehrsträger – Oberhausen

Fahrradverkehr

Der Fahrradverkehr wird vergleichsweise wohlwollend diskutiert. Den größten Kritikpunkt stellt die neue Radspurmarkierung auf der Teutoburger Straße dar (vgl. Hetheier 09.11.2019). Diese wird aufgrund fehlerhaft positionierter Fahrbahnmarkierungen für den Radverkehr als missglückt wahrgenommen, jedoch nicht als Ärgernis, dass zu größeren Konfrontationen zwischen Akteur:innen der Stadtgesellschaft führen würde. Während die örtliche Wählergemeinschaft die Verwaltung im Zusammenhang mit der Radspur öffentlichkeitswirksam scharf angreift, werfen Leser:innen der Wählergemeinschaft Populismus vor. Der Ton der Debatte ist häufig differenziert und abwägend.

ÖPNV

Bei dieser Thematik trifft in Oberhausen ein weites Feld von Vertreter:innen unterschiedlichster, zumeist privater Belange und Interessen aufeinander. Auffällig ist, dass sich vor allem Eltern überproportional oft im Bezug auf die Beförderung ihrer Kinder zur Schule äußern, was durch unmittelbare Betroffenheit nachvollziehbar ist (vgl. Schymiczek 29.06.2019). In diesem Zusammenhang wird insbesondere die Kommunikationsarbeit der Verwaltung angegriffen, welche in der Öffentlichkeit als inkohärent und uneindeutig wahrgenommen wird.

Argumentationsführung

Bezüglich des Parkens mahnen einige Leser:innen an, dass es kein Grundrecht aufs Parken gäbe. Andere jedoch argumentieren, dass das Auto mittlerweile zum menschlichen Grundbedarf gehöre und nicht mehr aus dem Alltag wegzudenken sei (vgl. Mölter 11.11.2019). Die eigenen Positionen werden nicht mit subjektiven Verklärungen (bspw. dem Auto als Kult- oder Statusobjekt) geführt, sondern mit Rationalität geführt. Insbesondere Argumentation aufgrund der sozialen Gerechtigkeit, einer Alternativlosigkeit zum Auto, den Kosten für den ÖPNV und den Zustand dessen Netzes sowie den Folgen für den Wirtschaftsstandort werden häufig genutzt. In diesem Zuge werden auch die Parkpreiserhöhungen privater Anbieter (u.a. Sparkasse, Krankenhaus) im Innenstadtbereich kritisiert (vgl. Szymaniak 22.05.2019; WAZ 13.07.2019).

Finanzierung	WAZ Oberhausen	Oberhausener Wochenanzeiger	WAZ überörtlich	Total
Fördermittel	13	2	7	22
Finanzielle Defizite	7	0	7	14
Sonstige Finanzierungsthematik	21	1	9	31

Tab.15: Finanzierung – Oberhausen

In der medialen Berichterstattung erfahren diese ein negatives Bild als Teil einer Verkettung schlechter Nachrichten für Oberhausener Autofahrer:innen und werden auf diese Weise in den Diskurs mit eingewoben.

Die Argumentation gegen die Aufstellung der Parkscheinargumentation hingegen hat teils einen deutlichen schwächeren Hintergrund. So wird das städtebauliche Bild herangezogen, was unter der Aufstellung leiden würde oder auch die hohen Kosten bei gleichzeitigem Bedarf an anderen Stellen, obwohl eine Gegenfinanzierung durch die Stadt vorgelegt wurde. In ihrer Argumentation für eine Parkraumbewirtschaftung benutzen Anhänger:innen ein Framing, welches Autos negativ als „Stehzeuge“ konnotiert, um auf deren Verschwendung und Bedarf an eigentlich öffentlichem Raum aufmerksam zu machen.

Bei den Diskussionen über die drei Themenkomplexe kam es zu mehreren Diskursverschränkungen, was auch auf die starke Verquickung beider Thematiken zurückzuführen ist. Am deutlichsten wird dies bei den Nennungen von MIV und ÖPNV in Zeitungsartikeln. Beide wurden insgesamt in den in Oberhausen erschienenen Diskursfragmenten am häufigsten genannt. So wundert es nicht, dass auch die Häufung negativer Resonanz bei diesen beiden Themen am größten ausfällt, wobei der gemessene Unmut beim MIV im Verhältnis zum ÖPNV leicht überproportional ist: In 39,7 Prozent der Diskursfragmente, die den MIV behandeln, wird sich dezidiert negativ geäußert, in 9,0 Prozent positiv. Über den ÖPNV wird sich in 28,3 Prozent der Fälle negativ geäußert, in 19,3 Prozent positiv, wodurch die Resonanz nahezu ausgeglichen ist und insbesondere im Vergleich zum MIV höhere Anteil an ausdrücklich positiven Äußerungen auffällt.

Leser:innenbriefen wird eine gewichtige Rolle in der Berichterstattung in Oberhausen zugesprochen. Regelmäßig werden diesen eine halbe Zeitungsseite gewidmet, wobei Leser:innen auch aufeinander Bezug nehmen. Am häufigsten diskutiert werden der ÖPNV und der MIV mit jeweils 44 Nennungen, wobei bei letzterem 19 Nennungen in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr entstanden sind.

Unauffällig hingegen ist die Berichterstattung im Allgemeinen zu Fußverkehr, zu Sharing-Thematiken und vor auch zum Fahrrad. Wie bereits herausgearbeitet, prägt der MIV die allgemeine Debatte. Der Diskurs wird mit weniger fachlicher Tiefe geführt. Darüber hinaus werden weniger explizite Bezüge zur Verkehrswende getätigt.

Intensität der Debatte

Im Diskurs zum MIV in Oberhausen wurde in den kodierten Textfragmenten überproportional häufig ein Bezug zum ruhenden Verkehr hergestellt. Nahezu jedes zweite Fragment (48,7%) belegt die Bedeutung der Thematik für die Bürger:innen in Oberhausen. Innerhalb dieser

Fragmente ist der Streitpunkt in Verbindung mit Parkraum und dessen Bewirtschaftung am Intensivsten. Dies schlägt sich auch in der Wortwahl in Leser:innenbriefen nieder, in denen Drohungen, in Zukunft woanders einzukaufen oder wissentliche Überspitzungen unternommen werden. Auch seitens der Verwaltung werden scharfe Formulierungen verwendet. Insbesondere, dass Autos Platzverschwender sind, ist ungewöhnlich direkt formuliert (vgl. Schymiczek 08.05.2019). Einigkeit besteht vor allem jedoch, dass Verwaltung und Politik wiederholt bspw. als „realitätsfremde Entscheider:innen bezeichnet werden.

Anders hingegen der Diskurs um die Verlängerung der Tramlinie 105. Nach dem negativen Bürger:innenentscheid von 2015 scheint eine breite Unterstützung zu bestehen, welche sich jedoch nicht emotional sondern durch als rational und sachorientiert einzustufende Beiträge in der Berichterstattung äußert.



Das Ziel, sich den Mobilitätskulturen der Städte Mülheim a. d. Ruhr, Essen und Oberhausen und den Einzelteilen, aus denen sie sich ausbilden, näher zu kommen, ist auf gewisse Weise gelungen. Ein Erkenntnisgewinn, der es erlaubt, die Beschaffenheit einer prägnanten und in sich geschlossenen Mobilitätskultur zu umreißen, wurde nicht generiert. Nichtsdestoweniger ist es gelungen, durch die eigenständige Erarbeitung materieller und subjektiver Faktoren mit Mobilitätsbezug ein spezielleres Wissen zu bestimmten Wirkzusammenhängen so wie auch zu den drei untersuchten Städten selbst aufzubauen. Bestimmte Vorannahmen zu Mobilitätseinstellungen wurden in diesem Fall wiederlegt.

Als überraschend wurde zudem die hohe Eigenständigkeit der drei untersuchten Diskurse empfunden. Zwar ähneln sich die MEO-Städte in vielen Kennzahlen, während sich Essen in den meisten Kategorien von den beiden kleineren Nachbarn absetzt. In den durchgeführten Diskursanalysen konnte sich in jedem der drei Fälle mindestens ein starkes Thema pro Stadt finden lassen, welches die Stadtgesellschaft beschäftigte und einzelne Diskursstränge über Monate hinweg medial lebendig sein ließen oder ihnen nach dem Abebben der öffentlich geführten Aushandlung ein diskursives Wiedererstarken bescherten.

Neben der Untersuchung städtischer Diskurse zu Mobilität wurde sich im Vorwege ein theoretisches Gerüst erarbeitet, welches historisch und gegenwärtig ein Verständnis von Mobilität als gesellschaftsstrukturierende Instanz vermittelt. Während Mobilitätsdiskurse über die lokale Berichterstattung potentiell jedes für die Mobilitätskulturen wichtige Thema dokumentieren, wiedergeben und ebenfalls diskursiv begleiten können, wurde weiteren Bestandteilen der Mobilitätskultur nachgespürt. Durch die ausgedehnte Beschäftigung mit den einzelnen Kennzahlen der MEO-Städte und darüber hinaus wurden Muster und Wechselwirkungen erforscht, die sich teils aus dem Material selbst ergaben. So ist festzuhalten, dass die Beschaffenheit von Raum das eigene Mobilitätsverhalten und den eigenen Mobilitätsstil prägt, wie es soziale Beziehungen tun. So können die Zugehörigkeit zu einer Peergroup oder bestimmte Dynamiken der Identifikation ebenso auf, zum Beispiel die Verkehrsmittelwahl einwirken wie die bauliche Dichte oder Topographie eines Ortes.

Dass Mobilität das Ausleben von Einstellungen und Überzeugungen ist, wurde in der Untersuchung von Indikatoren insbesondere durch das Beispiel der Vergleichsstadt Kassel und ihrem Studierendenanteil deutlich. Zwar sind statistische Effekte, wie die Messung einer größeren Mobilität in Form von Wegen im Alltag oder eine größere Bereitschaft Fahrrad zu fahren, die nicht selten auch aus der eigenen Lebenssituation mit einer schwächeren finanziellen Ausstattung erwächst. Aus dem Vergleich der, mit Kassel dann vier, untersuchten Städte konnte sich ablesen lassen, wie sich gewisse Cluster rund um Mobilität herausbilden, sobald eine kritische Masse an Personen erreicht ist, die an den Handlungen und Riten eines gewissen Mobilitätsstils Gefallen findet. So war die Quote, mit der sich eine bessere Ausstattung Kassels mit Sharing-Angeboten zu Mobilität vor den Städten des Ruhrgebiets platziert frappierend – wobei auch hier Essen sich ein wenig von Mülheim a. d. Ruhr und Oberhausen absetzen kann, wobei in den Erklärungsansätzen unter anderem wieder Studierende zum Tragen kommen. In der Studie von Deffner et al. haben alle untersuchten Städte ein Carsharing-Angebot (2006). Zudem wurde festgestellt, dass je größer die Stadt war, desto breiter das Angebot an Carsharing-Autos (Deffner et al. 2006: 100). Dies trifft im Falle des Ruhrgebiets wie gezeigt nicht zu. Die Erklärung liegt darin, dass in der Studie von Deffner et al. nur Städte mit einer großen Affinität zu intermodaler Mobilität oder zumindest mit einem divers aufgestellten Modal Split untersucht wurden. So hängt damals wie heute der Ausbaustatus von Carsharing-Angeboten nicht von der Größe einer Stadt, sondern seiner Mobilitätskultur ab.

Anders als in der öffentlichen Verwaltung ist die Entscheidung über die Expansion in einem zugänglichen Markt nicht einer komplizierten Gemengelage unterworfen, sondern der Frage nach direkt oder indirekter Profitabilität. Beides scheinen Carsharing-Anbieter der MEO-Region bei ihrer Bewertung abzusprechen. Die Skepsis gegenüber der Tragfähigkeit eines Geschäftsmodells, dass von Menschen mit multimodalen Mobilitätsstilen lebt, kommt auch in der zögerlichen Expansion der Anbieter von E-Scooter-Sharing zum Ausdruck. Hierdurch werden zwar nicht die Eigenschaften der Mobilitätskulturen der MEO-Region erklärt, aber den Erkenntnissen aus Marktstudien folgend, zumindest gewisse Eigenschaften abgesprochen.

Bei der genaueren Betrachtung der verkehrlichen Ausstattung eines Orts über Kontraste wurde auch zwischenzeitlich der Blick in den ländlichen Raum gewagt, in dem Bandbreite des Mobilitätsangebots weit hinter den städtischen Raum zurück fällt und der besonders von einer schwachen Taktung der öffentlichen Verkehre betroffen ist, was unmittelbar in einer höheren Abhängigkeit vom Automobil ausdrückt (ioki 2021: 1). Ungesehen dessen, gibt es auch Ballungsräume, in denen das Auto die dominierende Form der Mobilität darstellt, weswegen zu eben diesen Hintergründen Überlegungen zur Erklärung angestellt wurden. Die gewählte Methode, sich über eine Analyse von Daten mit quantitativen und qualitativen Aussagen und der Erforschung der lokalen Diskurse den Untersuchungsstädten und den Einzelbausteinen ihrer Mobilitätskultur anzunähern, war hierbei durchaus als zufriedenstellend anzusehen.

Es kristallisierten sich zudem dominante Debattenmotive heraus. Die Debatte um Finanzierung zeigt insbesondere in der häufigen Erwähnung von Fördermitteln seitens Land, Bund oder EU, dass die finanziellen Ressourcen zur Lösung von Problemen in der städtischen Mobilität nicht allein bei der Kommune liegen, bzw. ihre Ressourcen für die Größe der Probleme nicht ausreicht.

In Mülheim ist die Debatte um die Einsparungen im ÖPNV der prägende Diskursstrang des Jahres 2019. Auch wenn es sich hierbei um einen anlassbezogenen Fall handelt, der in anderen Kalenderjahren nicht zutage getreten wäre, handelt es sich für diese Untersuchung um einen

günstigen Fall. Die Debatte mit vielen beteiligten Gruppen wirkt wie ein Prisma für sich im Hintergrund befindliche Einstellungen zum Thema ÖPNV in der Stadt, die empfundene Wichtigkeit des ÖPNV-Netzes sowie eine generelle, teils historisch begründete Unzufriedenheit mit Entscheidungsträger:innen der Stadt, die sich in Form von Vorwürfen, die auf vergangene Ereignisse zurückgreifen artikuliert. Auch scheint das Selbstvertrauen, bzw. die Selbstsicht der Mülheimer:innen auf ihre Stadt herausgefordert. Vergleiche mit anderen Städten, in denen besonders gelungene Mobilitätslösungen angeführt und die insbesondere durch unzufriedene Bürger:innen und auch Lobbyvereinigungen wie dem ADFC vorgetragen werden, sind in den Debatten aller drei MEO-Städte zu beobachten und finden auch andernorts Verwendung. Die angespannte Haushaltslage führt in Mülheim aber dazu, dass die eigene Stadt und missglückte Projekte und strukturelle Schieflage als für die Stadt „typisch“ angesehen werden. Noch stärker als auf diese diffuse Situation richtet sich der Unmut an die politischen Entscheidungsträger:innen. Vordergründig in Leserbriefen wird das Bild einer inkompetenten Verwaltung und Verkehrsunternehmens gezeichnet und der Politik Kurzsichtigkeit und fehlender Überblick bescheinigt. Auch politische Kommentatoren der WAZ attestieren vor allem Politik und Nahverkehrsbetrieb, dass durch die kolportierten und dann zurückgezogenen Pläne zur grundlegenden Umstrukturierung des ÖPNV viel Vertrauen verloren gegangen sei.

Auch für die direkte Anwendung durch Bürger:innen können zusammenfassende und barrierefrei aufbereitete Indikatorenanalysen einen Beitrag zum Wandel in einer Mobilitätskultur liefern. So können sich Bewohner:innen einer Stadt auf einfachem Wege vergleichend darüber informieren, wie Mobilität in anderen Städten aufgestellt ist und sich ggf. dazu entscheiden, Einflussnahme auf die Verantwortlichen ihrer eigenen Kommune auszuüben (Daubitz 2021: 96). Für die im Routinehandeln nicht hinterfragten Alltagshandlungen und Gegebenheiten, kann ein informierter Vergleich mit Gegebenheiten andernorts evtl. eine Bewusstwerdung der eigenen lokalen Missstände herbeiführen.



07

QUELLENVERZEICHNIS

7.1 Literatur

— A

- ADFC** (2019a): ADFC Fahrradklima-Test 2018. Essen. Auswertung Stadtgrößenklasse: >500.000 Einwohner. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Berlin. URL: <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- ADFC** (2019b): ADFC Fahrradklima-Test 2018. Kassel. Auswertung Stadtgrößenklasse: 200.000–500.000 Einwohner. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Berlin. URL: <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- ADFC** (2019c): ADFC Fahrradklima-Test 2018. Mülheim an der Ruhr. Auswertung Stadtgrößenklasse: 100.000–200.000 Einwohner. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Berlin. URL: <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- ADFC** (2019d): ADFC Fahrradklima-Test 2018. Oberhausen. Auswertung Stadtgrößenklasse: 200.000–500.000 Einwohner. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Berlin. URL: <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- ADFC** (2021): ADFC-Fahradklima-Test 2020. Ergebnisse. URL: <https://fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Agora Verkehrswende** (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Agora Verkehrswende** (2019): E-Tretroller im Stadtverkehr. Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen. Berlin. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/E-Tretroller_im_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende_e-Tretroller_im_Stadtverkehr_WEB.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Agora Verkehrswende** (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Alisch, Monika; Dangschat, Jens S.** (1996): Die Akteure der Gentrifizierung und ihre „Karrieren“. In: Jürgen Friedrichs, Robert Kecskes (Hg.): Gentrification. Theorie und Forschungsergebnisse. Opladen: Leske + Budrich, S. 95–129.
- Autorengruppe Bildungsberichterstattung** (2012): Bildung in Deutschland 2012. Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zur kulturellen Bildung im Lebenslauf. Bielefeld: W. Bertelsmann. URL: doi.org/10.3278/6001820cw. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— B

- BBSR** (2020): Raubeobachtung – Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn. URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raubeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Beckmann, Klaus J.; Witte, Andreas** (2006): Praxisrelevante Schlussfolgerungen. In: Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau, Marcel Hunecke (Hg.): StadtLeben. Wohnen, Mobilität und Lebensstil neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 211–242.
- Berger, Peter A.** (2001): Soziale Mobilität. In: Bernhard Schäfers (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. 2., erw. und aktualisierte Aufl., Lizenzausg. Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung, S. 595–604.
- Berking, Helmuth** (2013): StadtGesellschaft: Zur Kontroverse um die Eigenlogik der Städte. In: Leviathan 41 (2), S. 224–237. URL: <http://www.jstor.org/stable/24205953>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Bernhardt, Christoph** (2017): Längst beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der »autogerechten Stadt«. In: Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History 14 (3), S. 526–540. DOI: 10.14765/zsf.dok.4.1076.
- Bleeschmidt, Andreas** (2011): „Mobilität ist Kultur“? Die Beteiligung der Bevölkerung an der Entwicklung der Mobilitätskultur in Zürich und Frankfurt am Main im Vergleich. Göttingen, Frankfurt am Main: Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek; Inst. für Humangeographie (Forum Humangeographie, 7). URL: <http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/serien/qe/ForHum/FH-7.pdf>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Bode, Volker** (1995): Kriegszerstörungen 1939–1945 in Städten der Bundesrepublik Deutschland. Inhalt und Probleme bei der Erstellung einer thematischen Karte (mit farbiger Kartenbeilage). In: Europa Regional 3 (3), S. 9–20. URL: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48554-2>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Bundesverband CarSharing** (2019): CarSharing Städteranking 2019. Bundesverband CarSharing e.V. Berlin. URL: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/tabelle_staedteranking_2019_0.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Bundesverband Deutscher Anzeigenblätter e.V.** (o. J.): Verlagsprofil. FUNKE NRW Wochenblatt GmbH. URL: <https://www.bvda.de/verband/mitglieder/mitgliederverzeichnis/nordrhein-westfalen/verlag/www-westdeutsche-verlags-106.html>. Zuletzt geprüft am 18.11.2021.

— C

- Canzler, Weert** (2020): Die Verkehrswende – ein dickes Brett: Das Automobil in der modernen Gesellschaft. In: Alexandra Appel, Joachim Scheiner, Mathias Wilde (Hg.): Mobilität, Erreichbarkeit, Raum. (Selbst-)kritische Perspektiven aus Wissenschaft und Praxis. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 15–28.

civity (2019): E-Scooter in Deutschland. Das Angebot. civity Management Consultants GmbH & Co. KG. Hamburg. URL: <https://scooters.civity.de/#availability>, updated on 11/6/2021. Zuletzt geprüft am 06.11.2021.

Currie, Graham; Delbosc, Alexa (2011): Mobility vs. Affordability as Motivations for Car-Ownership Choice in Urban Fringe, Low-Income Australia. In: Karen Lucas, Evelyn Blumenberg, Rachel Weinberger (Hg.): Auto motives. Understanding car use behaviours. Bingley: Emerald, S. 193–208.

Currie, Graham; Senbergs, Zed (2007): Exploring forced car ownership in metropolitan Melbourne. Australasian Transport Research Forum 2007. URL: https://www.researchgate.net/profile/graham-currie/publication/37183729_exploring_forced_car_ownership_in_metropolitan_melbourne/links/0fcfd5097adf85a8d2000000/exploring-forced-car-ownership-in-metropolitan-melbourne.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— D

Dalkmann, Holger; Brannigan, Charlotte (2007): Transport and Climate Change. Module 5e. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities. Edited by Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH. Eschborn. URL: lib.icimod.org/record/13155/files/5302.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Daubitz, Stephan (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität. Die Rolle der Politik. In: Oliver Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. 1st ed. 2021. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer VS (Springer eBooks. Social Sciences Collection), S. 77–101.

DB Connect (2021): Call a Bike in Oberhausen. Deutsche Bahn Connect GmbH. URL: <https://www.callabike.de/de/staedte/Oberhausen>, updated on 10/28/2021. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Deffner, Jutta; Götz, Konrad; Schubert, Steffi; Potting, Christoph; Stete, Gisela; Tschann, Astrid; Loose, Willi (2006): Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“. Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH. Frankfurt.

Düwel, Jörn; Gutschow, Niels (Hg.) (2013): A blessing in disguise. War and town planning in Europe ; 1940 - 1945. Freie Akademie der Künste. Berlin: DOM publishers.

— E

Eckardt, Frank (2018): Gentrifizierung in Deutschland. In: Frank Eckardt (Hg.): Gentrifizierung. Forschung und Politik zu städtischen Verdrängungsprozessen. Wiesbaden, Germany: Springer VS (essentials), S. 25–29.

evo (2021): evo-Sharing. E-Roller für das Ruhrgebiet. Energieversorgung Oberhausen, Innoloft GmbH. Oberhausen. URL: <https://evo-sharing.ruhr/#procedure>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— F

Fahrradverleih am Baldeneysee (o. J.): Unsere Bikes. Fahrradverleih am Baldeneysee. Essen. URL: <https://www.fahrradverleihambaldeneysee.de/bikes/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

FUNKE Mediengruppe (o. J.a): Historie. Ein Haus voller Geschichten ... und Geschichte. FUNKE Mediengruppe. Essen. URL: <https://www.funkemedien.de/de/das-unternehmen/historie/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

FUNKE Mediengruppe (o. J.b): Neue Kampagne pusht Lokalkompass.de. Erklärt wird die Zusammengehörigkeit von Lokalkompass.de mit lokalen Printausgaben der NRW-Anzeigentitel. Edited by FUNKE Mediengruppe. Essen. URL: <https://www.funkemedien.de/de/presse/medienmitteilungen/news/Neue-Kampagne-pusht-Lokalkompass.de>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

FUNKE Mediengruppe (o. J.c): Print. Westdeutsche Allgemeine Zeitung. Deutschlands größte Regionalzeitung. Essen. URL: <https://www.funkemedien.de/de/geschaeftsfelder/print/portfolios/Westdeutsche-Allgemeine-Zeitung/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— G

Gericke, Regine; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2021): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Städtevergleich. (aktualisierte Version vom 05.05.2021). TU Dresden. Dresden. URL: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf Zuletzt geprüft am 20.10.2021.

Goetzke, Frank; Rave, Tilmann (2011): Bicycle use in Germany: explaining differences between municipalities with social network effects. In: *Urban Studies* 48 (2), S. 427–437. DOI: 10.1177/0042098009360681.

Götz, Konrad; Deffner, Jutta (2009): Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt. Praktische Schritte zur Veränderung. In: Sören Grawenhoff, Arnd Motzkus (Hg.): *Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis*. Bremerhaven: Wirtschaftsverl. NW Verl. für neue Wissenschaft (direkt, 65), S. 39–52.

Götz, Konrad; Deffner, Jutta; Klinger, Thomas (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler, Andreas Knie (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 781–804.

Grimberg, Steffen (2019): Exklusiv: Wie Funkes WAZ geschrumpft ist (kress news). URL: <https://kress.de/news/detail/beitrag/142602-exklusiv-wie-funkes-waz-geschrumpft-ist.html>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— H

Holzapfel, Helmut (2012): *Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner*. Wiesbaden: Vieweg+Teubner Verlag (SpringerLink Bücher). URL: <http://swbplus.bsz-bw.de/bsz355114208cov.htm>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Hoor, Maximilian (2020): Mobilitätskulturen. Über die Notwendigkeit einer kulturellen Perspektive der integrierten Verkehrsplanung. Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP-Discussion Papers, 2020 (1)). URL: https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP14_Mobilit%C3%A4tskulturen_Hoor.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Hoor, Maximilian (2021): Öffentliche Mobilität und eine neue Mobilitätskultur – Grundlagen, Entwicklungen und Wege zur kulturellen Verkehrswende. In: Oliver Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. 1st ed. 2021. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer VS (Springer eBooks. Social Sciences Collection), S. 165–194.

HS Ruhr West (2020): Studierendenzahlen 2020. Hochschule Ruhr West. Mülheim a. d. Ruhr. URL: <https://www.hochschule-ruhr-west.de/studierendenzahlen-2020/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— I

IHK zu Essen (2021): Die MEO-Region. URL: <https://www.essen.ihk24.de/servicemarken/ueber-uns/region-2093918>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

INKAR (2020): Indikatoren zur Raum- und Stadtentwicklung (INKAR). Edited by Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Bonn. URL: <https://www.inkar.de/Default>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— J

Jäger, Siegfried (2001): Diskurs und Wissen Theoretische und methodische Aspekte einer Kritischen Diskurs und Dispositivanalyse. In: Reiner Keller (Hg.): Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Opladen: Leske + Budrich, S. 81–112.

Jäger, Siegfried; Zimmermann, Jens (Hg.) (2010): Lexikon Kritische Diskursanalyse. Eine Werkzeugkiste. In: Zusammenarbeit mit der Diskurswerkstatt DISS. 1st ed. Münster: UNRAST-Verlag (Edition DISS, 26).

— K

Kantar (2021): Kundenzufriedenheit in Zeiten der Corona-Pandemie: ÖPNV-Kundenbarometer 2020. Kantar Group and Affiliates. URL: <https://www.kantar.com/de/inspiration/tourismus-reisen/oenpv-kundenbarometer-2020>. Zuletzt geprüft am 03.11.2021.

Keller, Reiner (2001): Wissenssoziologische Diskursanalyse. In: Reiner Keller (Hg.): Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Opladen: Leske + Budrich, S. 113–144.

Keller, Reiner; Hirseland, Andreas; Schneider, Werner; Viehöver, Willy (2001): Zur Aktualität sozialwissenschaftlicher Diskursanalyse. Eine Einführung. In: Reiner Keller (Hg.): Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Opladen: Leske + Budrich, S. 7–28.

Klinger, Thomas (2017): Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge. Frankfurt: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 34). URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-658-17231-2.pdf>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Klinger, Thomas; Kenworthy, Jeffrey R.; Lanzendorf, Martin (2013): Dimensions of urban mobility cultures – a comparison of German cities. In: *Journal of Transport Geography* 31, S. 18–29. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.05.002.

Kopinina, Helen; Williams, Melanie (2012): Car attitudes in children from different socio-economic backgrounds in the Netherlands. In: *Transport Policy* 24, S. 118–125. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.07.010.

Kopper, Christopher (2002): *Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert*. München: R. Oldenbourg Verlag (Enzyklopädie deutscher Geschichte, 63).

Küster, Stefanie (2021): Stadt Kassel setzt auf Prävention. Wie E-Scooter und Fußgänger doch noch Freunde werden. In: *hessenschau.de*, 23.06.2021. URL: <https://www.hessenschau.de/wirtschaft/stadt-kassel-setzt-auf-praevention-wie-e-scooter-und-fussgaenger-doch-noch-freunde-werden,e-scooter-kassel-100.html>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

KVG (2021): Tickets. Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft. Kassel. URL: <https://www.kvg.de/tickets/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— L

Langer, Peter (2010): Eine Unternehmensgeschichte der GHH? In: *Moving the Social* (43), S. 214–217.

Lehner, Franz (2011): *Sozialwissenschaft*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (SpringerLink Bücher).

— M

Maurer, Andrea (2018): Sozioökonomie. Wiesbaden: Springer Gabler (Gabler Wirtschaftslexikon). URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/soziooekonomie-53796/version-276863>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Meadows, Dennis; Randers, Jorgan (2012): *The Limits to Growth*: Routledge. URL: <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781849775861/limits-growth-dennis-meadows-jorgan-randers>.

Meadows, Donella H.; Randers, Jorgen; Meadows, Dennis L. (2013): *The Limits to Growth* (1972). In Libby Robin, Sverker Sörlin, Paul Warde (Hg.): *The Future of Nature. Documents of Global Change*. New Haven: Yale University Press, S. 101–116.

Merkel, Christina (2013): Kernressort der Zeitung. Wissenschaftsjournalismus vor Ort. In: Horst Pöttker, Anke Vehmeier (Hg.): *Das verkannte Ressort. Probleme und Perspektiven des Lokaljournalismus*. Wiesbaden: Springer VS (Springer eBook Collection), S. 246–258.

Metz, David (2013): Peak Car and Beyond. The Fourth Era of Travel. In: *Transport Reviews* 33 (3), S. 255–270. DOI: 10.1080/01441647.2013.800615.

Miles, M. B.; Huberman, A. M.; Saldaña, J. (2013): *Qualitative data analysis. A methods sourcebook*. 3rd ed. Thousand Oaks, Calif.: SAGE.

Müller, Felix; Wiggering, Hubert (2004): Umweltziele und Indikatoren. In Hubert Wiggering, Felix Müller (Hg.): Umweltziele und Indikatoren. Wissenschaftliche Anforderungen an ihre Festlegung und Fallbeispiele. Berlin, New York: Springer (Geowissenschaften + Umwelt), S. 3–16.

— N

nextbike (2021): Fahrradverleih in Essen. Einfach Fahrrad leihen. Überall | metropolraduhr. nextbike GmbH. Leipzig. URL: <https://www.metropolraduhr.de/website/cache/www.metropolraduhr.de/de/essen/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

nextbike (2021a): Fahrradverleih in Kassel-. Einfach Fahrrad leihen. Überall | nextbike. nextbike GmbH. Leipzig. URL: <https://www.nextbike.de/de/kassel/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

nextbike (2021): Fahrradverleih in Mülheim. Einfach Fahrrad leihen. Überall | metropolraduhr. nextbike GmbH. Leipzig. URL: <https://www.metropolraduhr.de/de/muelheim/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

nextbike (2021): Fahrradverleih in Oberhausen. Einfach Fahrrad leihen. Überall | metropolraduhr. nextbike GmbH. Leipzig. URL: <https://www.metropolraduhr.de/website/cache/www.metropolraduhr.de/de/oberhausen/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

nextbike (2021b): nextbike GmbH. Europäischer Bike-Sharing Marktführer. nextbike GmbH. Leipzig. URL: <https://www.nextbike.net/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland. MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

NRW Regionalagentur MEO (2021): Regionalagenturen in NRW. Regionalagentur MEO. Essen. URL: <https://www.regionalagentur-meo.de/die-regionalagentur-meo/regionalagenturen-in-nrw/>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— P

Pöttker, Horst (2013): Das verkannte Ressort. Strukturen und Probleme des Lokaljournalismus in der digitalen Medienwelt. In: Horst Pöttker, Anke Vehmeier (Hg.): Das verkannte Ressort. Probleme und Perspektiven des Lokaljournalismus. Wiesbaden: Springer VS (Springer eBook Collection), S. 9–14.

Proseck, Achim (2016): Infrastrukturen der Wahrnehmung. In: Antje Matern (Hg.): Urbane Infrastrukturlandschaften in Transformation. Städte - Orte - Räume. Bielefeld: Transcript (Urban studies), S. 85–102.

Puls, Manuela (2013): Von Profis und Hobbyschreibern Freie Journalisten in Deutschland. In: Horst Pöttker, Anke Vehmeier (Hg.): Das verkannte Ressort. Probleme und Perspektiven des Lokaljournalismus. Wiesbaden: Springer VS (Springer eBook Collection), S. 25–38.

— R

- Rädiker, Stefan; Kuckartz, Udo** (2019): Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA. Text, Audio und Video. 1. Aufl. 2019. Wiesbaden: Springer VS.
- Reinemann, Carsten** (2007): Subjektiv rationale Akteure. Das Potenzial handlungstheoretischer Erklärungen für die Journalismusforschung. In: Klaus-Dieter Altmeyden, Thomas Hanitzsch, Carsten Schlüter (Hg.): Journalismustheorie: Next Generation. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 47–67.
- Reinhard, Doreen** (2021): Autofreie Innenstadt: „Für eine lebendige Innenstadt brauchen wir auch Autos“. In: ZEIT ONLINE, 05.06.2021. URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-06/autofreie-innenstadt-halle-lebensqualitaet-handel-hendrik-lange-christoph-bernstiel?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Rose, Justin; Schellong, Daniel; Schaetzberger, Carsten; Hill, Jeff** (2020): How E-Scooters Can Win a Place in Urban Transport. Boston Consulting Group. München. URL: <https://www.bcg.com/de-de/publications/2020/e-scooters-can-win-place-in-urban-transport>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Ruhrbahn** (o. J.): Leihräder. Ihre Abokunden-Vorteile - ab 1. April 2018: metropolradruhr. Essen. URL: <https://www.ruhrbahn.de/muelheim/service/flexibel-mobil-ans-ziel/leihraeder.html>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Ruhrbahn** (2020): Kleine Statistik. Ruhrbahn GmbH. Essen. URL: https://www.ruhrbahn.de/fileadmin/downloads/Diverse_PDF/RB_Kleine_Statistik_2020.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Ruhrbahn** (2021): Abo online bestellen. Ruhrbahn GmbH. Essen. URL: <https://bestellung.ruhrbahn.de/abo-bestellen>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- RVR** (2019): Kommunalfinanzbericht Metropole Ruhr 2019. „Vergeblichkeitsfalle überwunden - Jetzt: Raus aus den Schulden“. Kurzfassung ausgewählter Ergebnisse. Regionalverband Ruhr. URL: https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/08_Presse/Pressemeldungen_RVR/2019/11_2019/2019_11_25_Kommunalfinanzbericht_Zusammenfassung.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— S

- Schaefer, Anke** (2021): Tempo 30. Paris als Vorbild für deutsche Städte. Deutschlandfunk Kultur. URL: https://www.deutschlandfunkkultur.de/tempo-30-paris-als-vorbild-fuer-deutsche-staedte.2950.de.html?dram:article_id=502398. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Schäfer-Hock, Christian** (2018): Journalistische Darstellungsformen im Wandel. Eine Untersuchung deutscher Tageszeitungen von 1992 bis 2012. Wiesbaden: Springer VS Springer Fachmedien Wiesbaden (Staat - Souveränität).
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian** (2007): Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? In: Transportation 34 (4), S. 487–511. DOI: 10.1007/s11116-007-9112-1.

- Schwedes, Oliver** (2021): Integration und Öffentliche Mobilität. Die Rolle der Planung. In: Oliver Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. 1st ed. 2021. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer VS (Springer eBooks. Social Sciences Collection), S. 53–76.
- Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert Alexander, Sternkopf Benjamin; Hoor, Maximilian** (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. 2nd ed. Edited by Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. Technische Universität Berlin. Berlin (IVP Discussion Paper 1 (NeueVersion)). URL: https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP1-2_Schwedes_et_al.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Sehl, Annika** (2013): Partizipativer Journalismus im Lokalteil von Tageszeitungen. In Horst Pöttker, Anke Vehmeier (Hg.): Das verkannte Ressort. Probleme und Perspektiven des Lokaljournalismus. Wiesbaden: Springer VS (Springer eBook Collection), S. 88–99.
- Sommer, Carsten; Mucha, Elena; Roßnagel, Alexander; Anschütz, Maria; Hentschel, Anja; Loose, Willi** (2016): Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr. Umweltbundesamt (Texte, 87). URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/2016-12-14_umkomoko_endbericht1_fin.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Speich, Anselm** (2021): Anfrage bzgl. Daten aus dem ÖPNV-Kundenbarometer. E-Mail to Sven Westermann, 28.10.2021.
- Stadt Essen** (2020): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019. Langfassung Juni 2019. Essen. URL: https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/haushaltsbefragung/HHB_Essen_2019_Langfassung.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Stadt Kassel, documenta-Stadt** (Hg.) (2019): Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030. Ziele und Umsetzungsstrategie. Deutschland, Kassel. URL: <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/576875>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Stadt Mülheim an der Ruhr** (2020): Haushaltsbefragung zur Mobilität Mülheim an der Ruhr 2019. Kurzbericht Juni 2020. With assistance of LK Argus Kassel GmbH. Mülheim a. d. Ruhr.
- Stadt Oberhausen** (2015): Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen. Ergebnisse einer Haushalts- und Personenbefragung im April 2014. Edited by Der Oberbürgermeister, Bereich Statistik und Wahlen. Oberhausen (Beiträge zur Stadtentwicklung, 106). URL: https://allris.oberhausen.de/bi/___tmp/tmp/45081036949157233/949157233/00082827/27-Anlagen/01/BerichtzurModal-Split-Erhebung.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Stadt Oberhausen** (2018): Stadtgeschichte. Oberhausen. URL: <https://www.oberhausen.de/de/index/leben-in-oberhausen/stadtportrait/stadtgeschichte.php>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder** (2021): Schulden der Kernhaushalte der Gemeinden und Gemeindeverbände. Stichtag: 31.12. Regionale Tiefe: Kreise und Krfr. Städte. URL: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online?operation=ergebnistabelleDownload&levelindex=2&levelid=1635377745253&option=xlsx>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

STOAG (o.J.): Zahlen und Fakten. STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH. Oberhausen. URL: <https://www.stoag.de/stoag/zahlen-und-fakten.html>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— T

Tempel, Regina (2021): Mülheimer Woche. Edited by Westdeutsche Verlags- und Werbegesellschaft mbH. URL: https://www.lokalkompass.de/muelheim/c-epaper/muelheimer-woche_a1523702. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

TU Dortmund (2021): Empfehlungen der TU Dortmund zur geschlechtergerechten Sprache. Dortmund. URL: http://www.gleichstellung.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/Downloadbare-Dateien/2021_Empfehlungen-der-TU-Dortmund-zur-geschlechtergerechten-Sprache.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— U

Umweltbundesamt (UBA) (2021a): Siedlungs- und Verkehrsfläche. Umweltbundesamt. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Umweltbundesamt (UBA) (2021b): Umweltbewusstsein in Deutschland. Umweltbundesamt. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltbewusstsein-in-deutschland>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

UDE (2021): Daten & Fakten (Stand 2020). Universität Duisburg Essen. URL: <https://www.uni-due.de/de/universitaet/ueberblick.php>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Universität Rostock (o.J.): Übersicht für eine gendergerechte Schreibweise: Unterstrich, Sternchen oder Doppelpunkt? Prorektorat Internationales, Gleichstellung und Vielfaltsmanagement – Stabstelle Diversity. Rostock. URL: https://www.uni-rostock.de/storages/uni-rostock/UniHome/Vielfalt/Vielfaltsmanagement/Toolbox/UEbersicht_gendern.docx.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— V

Verma, Pramit; Raghubanshi, A. S. (2018): Urban sustainability indicators: Challenges and opportunities. In: Ecological Indicators 93 (C), S. 282–291. DOI: 10.1016/j.ecolind.2018.05.007.

Vollmer, Dennis (2021): Mülheim: So verlief der Start des E-Scooter-Verleihs. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.03.2021. URL: <https://www.waz.de/staedte/muelheim/muelheim-so-verlief-der-start-des-e-scooter-verleihs-id231755115.html>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

— W

Watson, Vanessa (2009): Seeing from the South. Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban Issues. In: Urban Studies 46 (11), S. 2259–2275. DOI: 10.1177/0042098009342598.

WBGU (2011): Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation. Hauptgutachten. 2., veränd. Auflage. Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderung. Berlin. URL: https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen/hauptgutachten/hg2011/pdf/wbgu_jg2011.pdf. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Westdeutsche Verlags- und Werbegesellschaft mbH (o.J.): Lokalkompass. Impressum. Edited by FUNKE NRW Wochenblatt GmbH. URL: <https://www.lokalkompass.de/s/impressum>. Zuletzt geprüft am 24.11.2021.

Witte, Hanna (2012): Die Fahrradstadt. Beispiel für die Entstehung einer Mobilitätskultur. Edited by TU Dortmund, Fakultät für Raumplanung. Deutschland, Dortmund. URL: <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/232068>.

Wolf, Fritz (2013): Chancen und Risiken des Lokaljournalismus heute. In: Horst Pöttker, Anke Vehmeier (Hg.): Das verkannte Ressort. Probleme und Perspektiven des Lokaljournalismus. Wiesbaden: Springer VS (Springer eBook Collection), S. 127–138.

— Z

Zimmermann, Otto K. (1986): Umweltverbund im Nahverkehr. In: Städte- und Gemeindebund (2), S. 55–62.W

7.2 Abbildungen

- Abb. 01:** **Einflussfaktoren auf Mobilitätskultur.** Eigene Darstellung nach: Deffner, Jutta; Götz, Konrad; Schubert, Steffi; Potting, Christoph; Stete, Gisela; Tschann, Astrid; Loose, Willi (2006): Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Schlussbericht zu dem Projekt „Nachhaltige Mobilitätskultur“. With assistance of Cedric Janowicz, Anne Klein-Hitpaß, Sarah Obwald. Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH. Frankfurt Zuletzt geprüft am 29.05.2021.
- Abb. 02:** **Übersicht Code-Struktur zur Codierung in MAXQDA.** Eigene Darstellung.
- Abb. 03:** **Schwarzplan Oberhausen.** Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.openstreetmap.org
- Abb. 04:** **Schwarzplan Mülheim an der Ruhr.** Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.openstreetmap.org
- Abb. 05:** **Schwarzplan Essen.** Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.openstreetmap.org
- Abb. 06:** **Vergleich Modal-Split.** Eigene Darstellung nach: Stadt Mülheim an der Ruhr (2019): Haushaltsbefragung zur Mobilität – Mülheim an der Ruhr 2019. Abb. 6: Verkehrsmittel der Mülheimer Bevölkerung: 9; Stadt Essen (2019): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen 2019. Abb. 11: Verkehrsmittelwahl 2019: 17; Stadt Oberhausen (2015): Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen: 8.
- Abb. 07:** **Exemplarischer Zeitungsartikel –Mülheim a. d. Ruhr.** Wittor, Lea/Nikolina Miscevic (2019): „Ohne den ÖPNV stirbt Mülheim“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.
- Abb. 08:** **Zeitliche Verteilung von Diskursfragmenten nach Code-Kategorien – Mülheim a. d. Ruhr.** Eigene Darstellung. Datengrundlage: Eigene Auswertung.
- Abb. 09:** **Exemplarischer Zeitungsartikel –Essen.** Schymiczek, Marcus (2019): Fahrradstraße: Händler in Sorge. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.
- Abb. 10:** **Exemplarischer Zeitungsartikel –Oberhausen.** Szymaniak, Peter (2019): Rat knickt vor Protest vorerst ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.09.2019.
- Abb. 11:** **Zeitliche Verteilung von Diskursfragmenten nach Code-Kategorien – Oberhausen.** Eigene Darstellung. Datengrundlage: Eigene Auswertung.

7.3 Tabellen

- Tab. 01:** Überblick verwendete Indikatoren und Ergebnisse. Eigene Tabelle.
- Tab. 02:** Verwendete Artikel – Mülheim a. d. Ruhr. Eigene Tabelle.
- Tab. 03:** Finanzierung – Mülheim a. d. Ruhr. Eigene Tabelle.
- Tab. 04:** Auftretende Akteur:innen – Mülheim a. d. Ruhr. Eigene Tabelle.
- Tab. 05:** Diskutierte Verkehrsträger – Mülheim a. d. Ruhr. Eigene Tabelle.
- Tab. 06:** Erwähnte Themen – Mülheim a. d. Ruhr. Eigene Tabelle.
- Tab. 07:** Verwendete Artikel – Essen. Eigene Tabelle.
- Tab. 08:** Diskutierte Verkehrsträger – Essen. Eigene Tabelle.
- Tab. 09:** Erwähnte Themen – Essen. Eigene Tabelle.
- Tab. 10:** Auftretende Akteur:innen – Essen. Eigene Tabelle.
- Tab. 11:** Diskutierte Verkehrsträger – Essen. Eigene Tabelle.
- Tab. 12:** Verwendete Artikel – Oberhausen. Eigene Tabelle.
- Tab. 13:** Erwähnte Themen – Oberhausen. Eigene Tabelle.
- Tab. 14:** Auftretende Akteur:innen – Oberhausen. Eigene Tabelle.
- Tab. 15:** Diskutierte Verkehrsträger – Oberhausen. Eigene Tabelle.
- Tab. 16:** Finanzierung – Oberhausen. Eigene Tabelle.



DATENKORPUS

Mülheim a. d. Ruhr

— A

Albert, Rulof (2019): Viel Positives wird nicht erkannt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.

Aranda, Jory (2019): Linie 901: Wie geht's weiter in Mülheim? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.06.2019.

Aranda, Jory (2019): Transporter mieten per App. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

— B

Bauer, Katja (2019): Zu viele Autos, zu schnelles Fahren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.02.2019.

Böhme, Andreas (2019): E-Scooter kennen keinen Winterschlaf. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

Bresgott, Michael (2019): Stoag-Kunden steuern Busfahrt selbst. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.09.2019.

— D

Dronia, Marcel (2019): Klare setzt auf niedrigere Ticketpreise. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.09.2019.

Dronia, Marcel (2019): MIT fordert Rückgrat von der Politik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.11.2019.

Duddeck, Klaus (2019): Genau hinsehen: Unfälle mit Radfahrern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.

— E

Eckardt, Vera (2019): Sicher und souverän auf das E-Bike umsteigen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

Emons, Thomas (2019): Raser und Baupläne bewegen die Bürger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.10.2019.

Ernst, Dagobert (2019): Das bietet der neue Fahrplan. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.12.2019.

— F

Frey, Deike (2019): Radschnellweg führt jetzt zur HRW. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.05.2019.

— H

Heinrich, Andreas (2019): 35 Millionen für U-Bahn-Sanierung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.02.2019.

Heinrich, Andreas (2019): Anwohnerparken beunruhigt Polizei. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.

Heinrich, Andreas (2019): Gericht verträgt Entscheidung zur Linienvergabe. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.01.2019.

Heinrich, Andreas (2019): Kunden sollen Defizite aufdecken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.03.2019.

Heinrich, Andreas (2019): SPD will Lkw-Verkehr in Heißen verlagern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.01.2019.

Heinrich, Andreas (2019): Verfall der Straßen nimmt immer weiter zu. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.03.2019.

Heinrich, Andreas (2019): Verkehrsbetrieb will Ende 2019 über Antriebstechnik entscheiden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.04.2019.

Heinrichkeit, Linda (2019): Bargeldloses Parken ist bald möglich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.11.2019.

Heinrichkeit, Linda/Frank-Rainer Hesselmann (2019): Ärger über Dreck und Graffiti am RS 1. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.07.2019.

Henschke, Daniel (2019): „Die Stadt ist in Aufruhr“. In: Mülheimer Woche, 12.06.2019.

Henschke, Daniel (2019): „Eine Riesenherausforderung“. In: Mülheimer Woche, 21.12.2019.

Henschke, Daniel (2019): ÖPNV attraktiv gestalten. In: Mülheimer Woche, 21.08.2019.

Hermann, Bernd (2019): Albtraum: Anwohnerparken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Aufsicht erteilt ÖPNV-Plan Absage. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Bei der Ruhrbahn fehlt die Transparenz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.08.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Beharren hilft nicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.07.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Bund gibt Zuschuss für Hafenbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.01.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Busse sollen die Linie 104 ersetzen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.03.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Bürger fordern Ausbau statt Einsparungen im ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Endabrechnung für Straßenbahnlinie 104 folgt erst 2020. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.05.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Eppinghofen: Spiel- oder Parkplatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Grüne: Lob für Ansagen zum Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Grüne wollen Bahnen stärken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.07.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Kämmerer: Bei ÖPNV bald sparen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Kahlschlag im Nahverkehr verhindern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Kollisionskurs beim Anwohnerparken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.09.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): „Ich wollte immer hoch hinaus“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.02.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Innenstadtgestaltung wird teurer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.08.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Letzte Chance nutzen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Mehr Direktanschlüsse und weniger S-Bahnen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Neuer Asphalt für Saarer Radweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Neues ÖPNV-Konzept kommt erst nach der Sommerpause. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Oberhausener Straße im Wandel. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.08.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Planer erteilen Parkgarage Absage. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.08.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Radweg darf weitere 22,5 Jahre fahren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.07.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Rolle rückwärts. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.09.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Ruhrbahn erhält Millionen Euro vom Land. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Ruhrbahn hat viel Vertrauen verloren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.08.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Ruhrbahn rollt ohne Fahrgastbeirat. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.04.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Saarner Bahnhof weckt Erinnerungen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Sparen beim Mülheimer Nahverkehr kostet Arbeitsplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.05.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): SPD: Pendler sollen auf ÖPNV umsteigen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Spender wollen Friedhof erhalten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.07.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Steht die Linie 104 vor dem Aus? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.04.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Verdi hofft auf kundennahes ÖPNV-Netz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.06.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Vereine lehnen direkte Vergabe des ÖPNV ab. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.

Hesselmann, Frank-Rainer (2019): Wer zieht die Notbremse? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.04.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Neue Radverbindungen Oberhausen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.11.2019.

— K

Kauker, Hubert (2019): Einnahmen steigern: ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.06.2019.

Kauker, Hubert (2019): ÖPNV für alle?! In: Mülheimer Woche, 26.06.2019.

Kebben, Dieter (2019): Irrelevante Zahlen: ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.07.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): Bei E-Bussen fehlt das Tempo. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.08.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): Das Ziel: Nur zwei Tarife im Revier. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.12.2019.

Korte, Peter (2019): Selbstherrlich: Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.04.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Am Kreisel häufen sich die Unfälle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.03.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Beim Abbiegen steigt die Gefahr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.03.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Critical Mass mobilisiert 120 Radler für Protest. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.07.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Neuer Verkehrsübungsplatz noch nicht in Sicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.02.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Nicht im Fokus von Verleihern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.07.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Oberhausener E-Roller dürfen in Mülheim abgestellt werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.11.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Radfahrer sind auf Ruhrpromenade unvorsichtig und schnell. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.04.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Regelung für E-Roller gefordert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.03.2019.

Kutzner, Bettina (2019): SPD fordert: Radler über Parsevalstraße umleiten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.08.2019.

Kutzner, Bettina (2019): SPD will begrünte Haltestellen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.08.2019.

Kutzner, Bettina (2019): Unfälle mit Radfahrern nehmen zu. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.

Krupp, Hans (2019): Fehltritt: Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.07.2019.

— L

Landers, Karola (2019): Was kommt noch: ÖPNV-Sparpläne. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.

- Landgraf, Harald** (2019): Nicht beim ÖPNV sparen. In: Mülheimer Woche, 18.12.2019.
- Lehmann, Annette** (2019): Aktionskonzept zum Klimawandel kommt voran. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.09.2019.
- Lehmann, Annette** (2019): Defekter Aufzug am Bahnhof bereitet Probleme. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.07.2019.
- Lehmann, Annette** (2019): Fahrerinnen klar im Vorteil. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.01.2019.
- Lehmann, Annette** (2019): Proteste gegen massive Kürzungen im ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.
- Lehmann, Annette** (2019): Verdi gegen Sparpläne im ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.05.2019.
- Lemke, Birgit** (2019): Augenwischerei: ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.05.2019.
- Leimkugel, Frank** (2019): Fassungslos: ÖPNV-Sparpläne. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Wirtschaftsförderung startet Anti-Pendler Aktion. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.03.2019.

— M

- Mader, Thomas/Mirco Stodollick** (2019): Schuldenstadt am Fluss. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.01.2019.
- Maibaum, Jörg** (2019): Elektro-Roller stehen bereit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.
- Maibaum, Jörg** (2019): Unfall: Ruhrbahn muss Kunden warnen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.04.2019.
- Maibaum, Jörg** (2019): Unfall-Taskforce geht an den Start. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.08.2019.
- Matheis, Annika** (2019): Entspannt mit dem Zug ankommen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.03.2019.
- Matheis, Annika** (2019): Gemeinschaftsgefühl im Bürgerbus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.05.2019.
- Matheis, Annika** (2019): Oldtimer-Abschleppwagen nach Drohbrief noch unversehrt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.09.2019.
- Matheis, Annika** (2019): Rückweg ist Zeit zum Abschalten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.03.2019.
- Miscevic, Nikolina** (2019): Elektrofahräder werden trotz hoher Preise immer beliebter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.03.2019.
- Moog, Heinz-Werner** (2019): Ein Fluch: Geländer-Knicke an Radschnellweg-Rampe. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.

Moog, Heinz-Werner (2019): Klüngel-Duft: Mülheim mobil. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

Moog, Heinz-Werner (2019): Plattmachen: ÖPNV-Sparpläne. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.05.2019.

Mücke, Michael (2019): Der Warn-Assistent fährt jetzt mit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.05.2019.

Mücke, Michael (2019): Fahrrad-Unfälle haben drastisch zugenommen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.

Mücke, Michael (2019): Ruhrbahn testet den Super-Bus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.03.2019.

Mücke, Michael (2019): Ruhrbahn startet Online-Umfrage. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.03.2019.

Mücke, Michael (2019): Tickets für Bus und Bahn werden teurer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.01.2019.

Mücke, Michael (2019): Umweltspur in Essen droht zu scheitern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.05.2019.

MW (2019): 3000 Bürgeranträge gegen ÖPNV-Kahlschlag. In: Mülheimer Woche, 01.06.2019.

MW (2019): „An unseren Bedürfnissen vorbei!“. In: Mülheimer Woche, 15.06.2019.

MW (2019): Anwohner fordern mehr Schutz. In: Mülheimer Woche, 06.11.2019.

MW (2019): Anwohnerparken kommt nicht. In: Mülheimer Woche, 25.09.2019.

MW (2019): Auszeichnung für die Ruhrbahn. In: Mülheimer Woche, 13.02.2019.

MW (2019): Behinderungen des Verkehrs. In: Mülheimer Woche, 25.05.2019.

MW (2019): Bis 2030 nur noch E-Busse. In: Mülheimer Woche, 28.05.2019.

MW (2019): Buslinien neu gedacht. In: Mülheimer Woche, 06.02.2019.

MW (2019): Bus oder Bahn? In: Mülheimer Woche, 13.02.2019.

MW (2019): „Büggerradweg“ statt Straßenbahn zum Flughafen. In: Mülheimer Woche, 10.06.2019.

MW (2019): CDU und Grüne lehnen „Netz 23“- Konzept ab. In: Mülheimer Woche, 08.06.2019.

MW (2019): Das gibt Ärger! In: Mülheimer Woche, 25.05.2019.

MW (2019): Die „Pendlerhölle“. In: Mülheimer Woche, 16.03.2019.

MW (2019): „Ein Schlag ins Gesicht“. In: Mülheimer Woche, 18.12.2019.

MW (2019): Einsparungen beim ÖPNV. In: Mülheimer Woche, 04.05.2019.

- MW** (2019): Entenfang ohne ÖPNV-Anschluss. In: Mülheimer Woche, 01.06.2019.
- MW** (2019): Forderung nach interkommunaler Zusammenarbeit. In: Mülheimer Woche, 25.05.2019.
- MW** (2019): Gewerkschaft schlägt ÖPNV-Alarm. In: Mülheimer Woche, 06.02.2019.
- MW** (2019): Kundenbeirat für die Ruhrbahn. In: Mülheimer Woche, 13.02.2019.
- MW** (2019): Landesregierung sofort eingreifen! In: Mülheimer Woche, 09.07.2019.
- MW** (2019): „Netz 23 schon im Ansatz falsch!“. In: Mülheimer Woche, 28.05.2019.
- MW** (2019): ÖPNV-Konzept von „TramVia“ prüfen. In: Mülheimer Woche, 12.06.2019.
- MW** (2019): ÖPNV ruhrgebietsweit. In: Mülheimer Woche, 08.06.2019.
- MW** (2019): Radschnellweg wird eröffnet. In: Mülheimer Woche, 08.05.2019.
- MW** (2019): Radwegeverbindung wurde eingeweiht. In: Mülheimer Woche, 20.11.2019.
- MW** (2019): Statt „AufRuhr“ ein eher laues Lüftchen. In: Mülheimer Woche, 15.06.2019.
- MW** (2019): Wer – Wann – Wohin? In: Mülheimer Woche, 09.11.2019.
- MW** (2019): „Wir machen jetzt Druck!“. In: Mülheimer Woche, 18.05.2019.
- Müller, Andrea** (2019): Ausflugsfahrt mit der Rikscha. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.04.2019.
- Müller, Andrea** (2019): Elternhaltestellen sollen mehr Sicherheit bringen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.01.2019.
- Müller, Andrea** (2019): Neue Fahrradständer für Wohngebiet in Broich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.03.2019.
- Müller, Andrea/Annette Lehmann** (2019): Anwohner fordern Tempo 30. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.10.2019.
- Müller, Werner F.J.** (2019): Hochnäsig: Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.08.2019.
- Müller, Werner F.J.** (2019): Im Wohngebiet: Parken Moschee Sandstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.

— O

- Onkelbach, Christopher** (2019): Die Zukunft tankt Wasserstoff. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.06.2019.

— P

Pahl, Anna (2019): Metropolrad Ruhr: 120 neue Exemplare im Stadtgebiet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Pesch-Krebs, Marlies (2019): Fassungslos: Linie 104 vor dem Aus? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.05.2019.

Psaroulakis, Georgios (2019): Pedelec fahren – aber sicher. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.06.2019.

Püster, Wilfried (2019): Aus Steuermitteln: Zuschüsse für E-Autos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.11.2019.

— R

Rau, Carolin (2019): Jusos fordern einheitlichen ÖPNV-Tarif für NRW. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.08.2019.

Rau, Carolin (2019): Verkehrssicher in die Fahrradsaison starten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.03.2019.

Richter, Jochem (2019): Einsparung zweifelhaft. In: Mülheimer Woche, 08.06.2019.

Richter, Jochem (2019): Tunnel schließen: ÖPNV-Sparpläne. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.05.2019.

— S

Sauter, Wilfried (2019): Kirchturmdenken: ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.05.2019.

Schulte, Stefan (2019): E-Mobilität: Das Netz für Ladesäulen bleibt ein Flickenteppich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Schulte, Stefan (2019): „Mobilität hat ihren Preis“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Die Ruhrbahn setzt auf Wasserstoff. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.12.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Hoher Krankenstand sorgt für Streit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.10.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Parkkonzept: Händler wollen nicht schwarzmalen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.05.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Private Busbetriebe werten Urteil als Erfolg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.04.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Weg frei für Weiterbau des RS1. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.11.2019.

- Schymiczek, Marcus/Frank-Rainer Hesselmann** (2019): Direktvergabe ist wohl möglich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.09.2019.
- Sedlazeck, Klaus** (2019): Demut wäre angebracht. In: Mülheimer Woche, 26.06.2019.
- Severith, Ingrid/Hartmut Severith** (2019): Lob für Radstreifen: Verkehrsführung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.06.2019.
- Specht, Hans-Georg** (2019): Ernsthaft abwägen: Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.07.2019.
- Specht, Hans-Georg** (2019): Verfehlte Planung: Innenstadtverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.06.2019.
- Spletter, Martin** (2019): 300 Bürger trauern um tote Fahrradfahrerin. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.05.2019.
- Steimann, Hendrik** (2019): Aggressionen sind bei Polizeikontrollen Alltag. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.
- Steimann, Hendrik** (2019): Pendler ärgern sich über Müll. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.03.2019.
- Steimann, Hendrik** (2019): Wer im Verkehr so umherstreift. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.06.2019.
- Stein, Gabi** (2019): Unverschämtheit: Parkplatznot an der Kaiserstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.01.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Bürgerinitiative will A52-Ausbau verhindern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): CDU und Grüne kippen ÖPNV-Sparkonzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.06.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Dreierbündnis bringt ÖPNV-Papier durch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.11.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Gehen Essener Mobilstationen in Serie? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.04.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Gespräche zum ÖPNV nach den Ferien. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.07.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Große Einschnitte auch im Busverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.05.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Handy-Parkticket: Andere Städte sind weiter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.01.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Harte Einschnitte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.05.2019.

- Stodollick, Mirco** (2019): Mahnende Worte zur ÖPNV-Debatte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.02.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Mülheim plant ÖPNV-Kahlschlag. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.05.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Nahverkehr: Mülheim auf dem Holzweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.05.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): ÖPNV-Debatte wird zur Hängepartie. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.12.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): ÖPNV-Diskussion nicht beendet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Politik steht vor einem Lackmustest. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.06.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Radweg über neue Ruhrtalbrücke. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.11.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Ruhrbahn will in der Verwaltung Stellen streichen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.02.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): So plant Mülheim das neue ÖPNV-Netz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.05.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): SPD stellt Bedingungen an neues ÖPNV-Konzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.06.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Stadt buhlt um Mannesmann-Areal. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.04.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Stadt zahlt 400.000 Euro – wofür? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.04.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Verleiher von E-Scootern meiden die Stadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.
- Stodollick, Mirco** (2019): Von der Wucht erschlagen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.06.2019.

— T

- Terhorst, Reiner** (2019): Ringbuslinie soll verbinden. In: Mülheimer Woche, 13.07.2019.
- Tost, Steffen** (2019): ADFC organisiert das Stadtradeln. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.02.2019.
- Tost, Steffen** (2019): Ambitionierter Zeitplan für Radweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.
- Tost, Steffen** (2019): Orientierungssystem für Radfahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.04.2019.
- Tost, Steffen** (2019): Protestbrief: Scharfe Kritik an ÖPNV-Sparplänen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.06.2019.

Tost, Steffen (2019): Radschnellweg: Im Schnecken tempo geht's voran. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.

Tost, Steffen (2019): Radschnellweg ist beliebter als erwartet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.06.2019.

Tost, Steffen (2019): Sicheres Parken für Radfahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.06.2019.

Tost, Steffen (2019): Stimmung bei Radlern verschlechtert sich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.04.2019.

— V

Vialardi, Sabine (2019), Zugesparkt: Radslalom an der Delle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.04.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Anwohner werben für HansasträÙe als EinbahnsträÙe. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.12.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Bahnhof oder schon Endzeitkulisse. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Ex-OB wirbt für den Fahrradhelm. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.09.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Fahrradfrühling ist in diesem Jahr elektrifiziert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.06.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Fahrrad-Slalom auf der Delle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.04.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Freie Bahn für Radler und Fußgänger auf dem Kassenberg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.01.2019.

Vollmer, Dennis (2019): „Hauptsache, es fährt und ist schnell“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.06.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Innenstadt ist zu eng für mehr Autos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.05.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Kämmerer stoppt Anwohnerparken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.05.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Knicke in der neuen Rampe zum Radschnellweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.05.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Metropolrad und Revierrad teilen sich Mülheim. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

Vollmer, Dennis (2019): Ohne gemeinsame Vision. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.06.2019.

Vollmer, Dennis (2019): ÖPNV-Initiative: Vororte in Gefahr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.01.2019.

- Vollmer, Dennis** (2019): Politik kassiert Masterplan für Wirtschaft ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.06.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Politik kritisiert ÖPNV-Sparplan. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.05.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Radeln in der Ruhrstadt ist nicht immer leicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Rad-Protest formiert sich auch in Mülheim. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.07.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Rosenkrieg wegen Ruhrbahnplänen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.03.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Ruhrradweg schließt Lücke nach Oberhausen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Schrägparken gegen Parknot. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.08.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): So viel EU steckt in Mülheim. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): SPD will die E-Mobilität in der Stadt ausbauen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.06.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Stadt plant Mobilität der Zukunft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Stadt steckt fest im Verkehrsdilemma. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.06.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Tempomacher und lahme Enten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.05.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): U-Bahnen stehen auf dem Prüfstand. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.03.2019.
- Vollmer, Dennis** (2019): Umwelt-Bündnis fordert klimaneutrale Stadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

— W

- WAZ** (2019): 3000 Anträge gegen Pläne zum ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.06.2019.
- WAZ** (2019): „Abends fahre ich ungern“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.11.2019.
- WAZ** (2019): An Rhein und Ruhr ist vieles in Bewegung – 2019 und in der Zukunft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.12.2019.
- WAZ** (2019): BAMH: „Schluss mit der Kleinstaaterei beim Nahverkehr“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.06.2019.
- WAZ** (2019): Busverkehr ärgert Anwohner der Limburgstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.03.2019.

WAZ (2019): DGB-Jugend kritisiert teures Azubi-Ticket. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.01.2019.

WAZ (2019): „Die Einsparungen sind nicht akzeptabel“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.06.2019.

WAZ (2019): Die Innenstädte sterben aus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

WAZ (2019): Die wichtigsten Nachrichten 2019. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.12.2019.

WAZ (2019): Direktvergabe an Ruhrbahn ist rechtens. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.10.2019.

WAZ (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

WAZ (2019): „Es geht nur so“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.08.2019.

WAZ (2019): Es hängt nicht nur am Preis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.12.2019.

WAZ (2019): „Fahrverbote unbedingt vermeiden“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.02.2019.

WAZ (2019): Grüne loben neue Radweganbindung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.07.2019.

WAZ (2019): „Ich fahre weiterhin Auto“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

WAZ (2019): Jusos lehnen ÖPNV-Pläne ab. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.06.2019.

WAZ (2019): Mehr als vermessen: Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.07.2019.

WAZ (2019): Mobilitätspolitik ist auf den Pkw ausgerichtet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.04.2019.

WAZ (2019): „Mülheim wird am Ende verlieren“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.

WAZ (2019): Nächste Bauphase am Kreisverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.03.2019.

WAZ (2019): Neue Tarife für den Verkehrsbund Rhein-Ruhr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.12.2019.

WAZ (2019): ÖPNV-Pläne abstimmen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.05.2019.

WAZ (2019): ÖPNV-Pläne: 500 Menschen demonstrieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

WAZ (2019): ÖPNV-Sparpläne: Dreier-Bündnis fordert breite Info. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.05.2019.

WAZ (2019): Pro Bahn übt Kritik am ÖPNV-Konzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.05.2019.

WAZ (2019): Radschnellweg: Letzte Arbeiten stehen jetzt an. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.05.2019.

WAZ (2019): Ruhrbahn lehnt E-Tretroller auf Busspuren ab. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.08.2019.

- WAZ** (2019): Ruhrbahn testet erneut einen Elektrobus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.06.2019.
- WAZ** (2019): Schwarz-Grün will Einnahmen für ÖPNV weiter kappen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.06.2019.
- WAZ** (2019): Sozialdemokraten fordern Umsetzung von Bewohnerparken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.09.2019.
- WAZ** (2019): SPD lädt zur Bahn-Debatte ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.09.2019.
- WAZ** (2019): SPD hofft auf zügigen Ausbau der Radverbindung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.
- WAZ** (2019): Stadt sieht Potenzial für mehr Gewerbe am RS 1. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.03.2019.
- WAZ** (2019): Studierende warnen vor Kürzungen im Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.05.2019.
- WAZ** (2019): Tramvia setzt auf die Schiene für ÖPNV-Netz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.09.2019.
- WAZ** (2019): Tourenfahrt durchs Ruhrtal mit dem RTC. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.03.2019.
- WAZ** (2019): Umweltfreundliche Fahrzeuge für Stadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.
- WAZ** (2019): Verdi meint zum ÖPNV: Mehr sparen geht nicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.02.2019.
- WAZ** (2019): Wie die Mobilität in Mülheim stärken? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.02.2019.
- WAZ** (2019): Zehn-Punkte-Papier der Grünen zum ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.05.2019.
- Wittor, Lea/Nikolina Miscevic** (2019): „Ohne den ÖPNV stirbt Mülheim“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.
- Wolf, Hubert** (2019): Auch Dortmund will Bestellbusse einführen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.02.2019.
- Wolf, Hubert** (2019): Das sagen die Pendler zum RRX. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.02.2019.
- Wolf, Hubert/Stadredaktionen** (2019): Spuren von einer Wirkung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.06.2019.
- Wunder, Hans** (2019): Kreativer Denker. In: Mülheimer Woche, 26.06.2019.

Essen

— A

Abendroth, Janina (2019): Großprojekt: Sorge vor Verkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.11.2019.

— B

Blasius, Tobias (2019): SPD will Gratis-ÖPNV für Jugendliche. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.06.2019.

Böcker, Katrin (2019): Juristen fahren bei Test angetrunken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.12.2019.

Böcker, Katrin (2019): Mehr Sicherheit am Gleis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.11.2019.

Böcker, Katrin (2019): Wenn Pflegedienste Parkplätze blockieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.12.2019.

Böhme, Hans-Joachim (2019): Komfort geht vor: Mobilitätsumfrage. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.07.2019.

Bonsen, Ferdinand (2019): Nur Show: Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.05.2019.

Bonsen, Ferdinand (2019): Skepsis: Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.

Bressgott, Michael (2019): Oberhausen treibt Linie 105 voran. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.

Buhr, Niklas (2019): Leser testen E-Bikes mit Innogy. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.09.2019.

Buhr, Niklas (2019): Stellenweise droht Radlern Gefahr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.

Buschkönig, Marion (2019): Welche Vielfalt: 100 Tage Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.04.2019.

Bussler, Gabriela (2019): Weniger Autos: Fahrradroute kostet viele Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.12.2019.

— D

Dierichs, Asgard (2019): Eltern befürchten Chaos beim Umsteigen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.06.2019.

Dierichs, Asgard (2019): Horster befürchten Verkehrskollaps. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.10.2019.

Dierichs, Asgard (2019): Horster fordern neue Bus-Anbindung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.04.2019.

Dierichs, Asgard (2019): Kreisel: Weitere Verzögerung möglich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.09.2019.

Drost, Wolfgang (2019): Helden des Alltags: Zunahme von Radunfällen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.

— E

Eckardt, Vera (2019): Fahrradstraße spaltet Holsterhausen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Eckardt, Vera (2019): Mehr Platz fürs Rad in Altenessen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.08.2019.

Eckardt, Vera (2019): Neues Bürgermobil kommt in die Stadtteile. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.07.2019.

Eckardt, Vera (2019): Sicher und souverän auf das E-Bike umsteigen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.04.2019.

Eckardt, Vera (2019): Stadtwaldplatz bleibt gefährlich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.05.2019.

Engel, Arnold (2019): Drohntaxis: Seilbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Engelmeier, Wolfgang (2019): Flickenteppich: Staus und Unfälle durch Umweltspur? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.05.2019.

Engelmeier, Wolfgang (2019): Höchste Zeit: Stadt gibt Weg für Radschnellweg frei. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.11.2019.

Engelmeier, Wolfgang (2019): Möglichst autofrei: Stadtverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.12.2019.

Engelmeier, Wolfgang (2019): Umdenken: Parksituation. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.03.2019.

— F

Fichtel, Ingrid (2019): Rücksichtslos: Kommentar Verkehrsmoral. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.03.2019.

Frey, Gerhard (2019): Verbal abrüsten: Kommentar Verkehrsmoral. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.03.2019.

Fritsch, Wilfried (2019): Kein Einzelfall: 100 Tage Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.05.2019.

Fritsch, Wilfried (2019): Grüne Welle: Staus und Unfälle durch Umweltspur? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.05.2019.

Fuss, Hans-Jürgen (2019): Falsche Gesetze: Stickoxide in der Luft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.01.2019.

— G

Gohlke, Pirkko (2019): Einschränkungen im Bahnverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.07.2019.

Gohlke, Pirkko (2019): Polizei sieht E-Scooter mit Sorge. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.09.2019.

Gohlke, Pirkko (2019): Verspätungen sind großes Thema bei Ruhrbahn-Kunden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.02.2019.

Gruber, Wolfgang (2019): Nur eine Idee: Seilbahn in der City. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.

Gruber, Wolfgang (2019): Raus aus der Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

— H

Hagemann, Peter (2019): Staufrei einkaufen: Essen plant 2020 erste Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): 330 Meter langer Umweg droht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.02.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Angst vor Verkehrskollaps in Dellwig. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.09.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Anwohner fordern Bremse für Raser. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.10.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Ausstellung wirbt für das Fahrrad. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.09.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Bahnsteig bleibt trostloser Anblick. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.06.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Bau der Radschnellweg-Brücke beginnt im Herbst. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.03.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Defekt verhindert Niederflur-Einsatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.05.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): „Dieser Fahrradstreifen ist Blödsinn“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.12.2019.

Hagenbucher, Rüdiger (2019): Endlich kommen neue Rolltreppen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.

- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Hausruine am Stadteingang empört Bürgerverein Beisen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.06.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Hindernis für Radfahrer und Alte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Keine Lösung für Engstelle in Sicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.01.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Kritik an verlagter Bushaltestelle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.07.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Neue Haltestelle noch nicht in Sicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.12.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Neuer Nachbar stößt auf Ablehnung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.03.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Neue Schulen sofort ans Radwegenetz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.03.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Neuer Radweg in Richtung Essen 51. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.04.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Neue Rolltreppen für Altenessen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.06.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Radfahrer geraten in die Klemme. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.08.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Radweg Zangenstraße nimmt Hürde. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.06.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Spaziergänger heben in Altenessen-Süd „Schätze im Stadtteil“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.06.2019.
- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Sportler und Anwohner warten auf Parkkonzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.07.2019.
- Halbach, Christoph** (2019): Noch ein Gutachten? Stadt gibt Weg für Radautobahn frei. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.11.2019.
- Heine, Torben** (2019): Firma fördert Pendeln mit dem Rad. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.05.2019.
- Heinrichkeit, Linda** (2019): Ist das Parken in Rüttenscheid wirklich ein Problem? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.
- Heinrichkeit, Linda** (2019): Ruhrbahn streicht Schulbusse. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.05.2019.

Heiße, Michael (2019): Fahrrad-AG als erster Schritt zur Verkehrswende. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.

Heiße, Michael (2019): Politik bemängelt Flickschusterei. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.10.2019.

Heiße, Michael (2019): Politik fordert Verkehrskonzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.02.2019.

Heiße, Michael (2019): Polizei-Veto kippt Verkehrsplanung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.06.2019.

Heiße, Michael (2019): Ringstraße: Staus verursachen Chaos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.08.2019.

Heiße, Michael (2019): Schüler machen alte Fahrräder flott. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.

Heiße, Michael (2019): SPD klärt über Fahrradstraßen auf. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.

Henschke, Daniel (2019): Werdener Ringbuslinie kommt 2020. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.01.2019.

Hoffmann, Astrid (2019): Nicht im Takt: Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.05.2019.

— K

Kalberg, Andrea (2019): Genug geschädigt: Fahrradstraße kostet Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.12.2019.

Kalipke, Andreas (2019): Fahrradstraße: CDU lädt zur Bürgerversammlung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.

Keil, Dietrich (2019): Scheinlösungen: Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.05.2019.

Kintscher, Wolfgang (2019): 100 Tage Ruhrbahn: Notizen eines Umsteigers. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.04.2019.

Kintscher, Wolfgang (2019): Bürgerentscheid ist klar gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.02.2019.

Kintscher, Wolfgang (2019): Fahrzeugflotte an der Stromleitung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.10.2019.

Kintscher, Wolfgang (2019): Mülheims Plan für das Aus der Linie 104 empört Essens Politik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.04.2019.

Kintscher, Wolfgang (2019): Neuer Info-Magnet geplant. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.07.2019.

Kintscher, Wolfgang (2019): Politik erwägt strengere Regeln für E-Scooter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.09.2019.

- Kintscher, Wolfgang** (2019): Prüfer warnen: Straßennetz wird kaputtgespart. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.
- Kintscher, Wolfgang** (2019): Rad-Fans planen Bürgerbegehren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.12.2019.
- Kintscher, Wolfgang** (2019): RWE-Dividende rettet die Ruhrbahn-Bilanz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.08.2019.
- Kluft, Joachim** (2019): Tollhaus: Vergabe Nahverkehrsleistung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.09.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): „Auf uns kommt eine Bugwelle zu“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Bei E-Bussen fehlt das Tempo. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.08.2019.
- Kolmann, Uli** (2019): Ideen für die Pontonbrücke. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.06.2019.
- Korfmann, Matthias** (2019): Das Ticket ist zu teuer: Verbilligtes NRW-Ticket auch für Azubis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.
- Krane, Rolf** (2019): Irreführend: Mobilitätsumfrage. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.07.2019.

— L

- Lindgens, Janet** (2019): A52-Ausbau wieder in der Diskussion. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.03.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Deutlich höhere Taxipreise drohen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.08.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Die Zukunft der grünen Energieversorgung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.07.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Essen will bargeldloses Handy-Parken einführen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Innogy stellt erste schlaue Straßenlaternen auf. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Mietwagen-App macht Taxis Konkurrenz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.09.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Schon viele Anmeldungen für Radmesse 2020. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.08.2019.
- Lindgens, Janet** (2019): Taxibetriebe: Preise endlich erhöhen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.05.2019.

Lindgens, Janet (2019): VRR testet neue Ticketautomaten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.09.2019.

Lindgens, Janet (2019): WAZ-Leser können mit einem E-Bike auf Stadttour gehen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.08.2019.

Loges, Hartmut (2019): Nicht attraktiver: Politiker: Ruhrbahn ist gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.05.2019.

Lomper, Hans (2019): Im falschen Film: Politiker: Ruhrbahn ist gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.05.2019.

— M

Mahler, Gerd (2019): Unwürdig: Fahrverbote: Die Diskussion wird immer bizarrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.01.2019.

Maibaum, Jörg (2019): 150 E-Scooter sind bereits in Betrieb. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Bus und Bahn sicherer machen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.11.2019.

Maibaum, Jörg (2019): „Die Verkehrsmoral ist unterirdisch“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Elektro-Roller sollen sicherer werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.11.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Elektro-Roller stehen bereit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.

Maibaum, Jörg (2019): E-Scooter: „Knöllchen“ selbst zahlen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.11.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Fast 40 Prozent mehr Radunfälle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.06.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Polizei erwischt sieben betrunkene E-Scooter-Fahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.09.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Polizei: Tempo 30 neben Radstreifen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.08.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Ruhrbahn muss Kunden warnen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.04.2019.

Maibaum, Jörg (2019): Viele Verstöße mit E-Scootern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.10.2019.

Marx, Axel (2019): „Wer von A nach B kommen will, wird ins Auto gezwungen“: Fahrradstraße kostet Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.12.2019.

Mauer, Dietmar (2019): Lärmschutzlücke bleibt vorerst. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.06.2019.

Mauer, Dietmar (2019): Linksabbieger suchen eine Lücke. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.01.2019.

Mauer, Dietmar (2019): Rampe hilft Rollis in die Apotheke. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.07.2019.

- Moseler-Worm, Sabine** (2019): „Was für eine verrückte Idee“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.06.2019.
- Moseler-Worm, Sabine** (2019): Altstadtsanierung vor Abschluss. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.01.2019.
- Moseler-Worm, Sabine** (2019): Fehlender Gehweg gefährdet Schüler. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.03.2019.
- Moseler-Worm, Sabine** (2019): Kettwig hat ein Parkplatzproblem. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.04.2019.
- Moseler-Worm, Sabine** (2019): Schlechte Noten für marode Straßen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.01.2019.
- Mücke, Michael** (2019): 43 Radfahrer im Gleis verunglückt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Alfredstraße mit schlechteren Werten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Ausleihen von Rädern wird einfacher. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Bürgerbündnis macht gegen Straßenbaubeiträge mobil. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Der Warn-Assistent fährt jetzt mit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Die Ruhrbahn erhöht die Preise. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.01.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Die Ruhrbahn testet neuen Super-Bus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.02.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Die Ruhrbahn-Zukunft ist ungewiss. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Elektro-Roller stoßen auf Skepsis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Essen plant 2020 erste Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Fahrrad-Unfälle haben drastisch zugenommen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Fahrverbote: Entscheidung im August. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Flotter Takt und flotte Sprüche. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Für Investitionen fehlen Millionen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.05.2019.

- Mücke, Michael** (2019): Gummi-Lippen sollen Radler schützen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Im langen Zug nur ohne Zwischenhalt zur Messe. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Kaum Resonanz auf Umfrage zur Mobilität. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.02.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Keine Fahrverbote im Sommer? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.01.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Kunden fahren kostenlos mit Bus und Bahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.04.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Luftbelastung weiterhin zu hoch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.04.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Mit Fahrverboten rechnet kaum noch jemand. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Nahe Zollverein soll Park+Ride-Platz entstehen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Neuer Super-Bus elektrisiert Essen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Noch mehr Kritik an geplanter Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Politiker: Ruhrbahn ist gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Ruhrbahn: Alles klar für den Fünf-Minuten-Takt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Ruhrbahn bietet Tickets gratis an. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Ruhrbahn findet genug neue Busfahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.01.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Ruhrbahn will das Umsteigen leichter machen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Staus und Unfälle durch Umweltspur? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Seilbahn-Idee kann Bahnhofstangente verzögern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Task Force soll Fahrverbote verhindern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.02.2019.

- Mücke, Michael** (2019): Tempo 30 hilft nicht gegen dicke Luft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Tretroller-Verleiher stehen in den Startlöchern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): „Umweltspur“ in Essen droht zu scheitern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Verkehrswacht warnt in Brandbrief vor Elektro-Tretrollern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.03.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Verkehrswacht warnt weiter vor E-Tretrollern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.05.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Vorzeige-Bahnhof ist bald fertig. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.
- Mücke, Michael** (2019): Weiter zu viele Stickoxide in der Luft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.01.2019.
- Mücke, Michael/Frank Stenglein** (2019): Kampagne der Ruhrbahn startet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.06.2019.
- Müller, Kurt** (2019): Nicht breit genug: Radfahrer in Einbahnstraßen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.05.2019.
- **N**
- Niebert, Tanja** (2019): Mit offenen Augen: Fahrradroute kostet viele Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.12.2019.
- Niehaus, Jochen** (2019): Gutes tun: Radschnellweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.
- Niemann, Lutz** (2019): Lethargie: Radschnellweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.
- Niewerth, Gerd** (2019): 113,5 Millionen Euro für Ruhrbahn-Modernisierung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.
- Niewerth, Gerd** (2019): Besseres Angebot für Bahnkunden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.10.2019.
- Niewerth, Gerd** (2019): Grugatrasse soll breiter werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.08.2019.
- Niewerth, Gerd** (2019): Grüne halten nichts von einer Seilbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.
- Niewerth, Gerd** (2019): Neuer Abzweig verlängert Radweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.08.2019.
- Niewerth, Gerd/Frank Stenglein** (2019): Soll der Gruga-Radweg verbreitert werden? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.08.2019.

— O

Overdiek, Wolfgang (2019): Rücksichtloses Fahren: Zu: Kommentar Verkehrsmoral. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.03.2019.

— R

Raitz, Wolfgang (2019): Nein danke: Essen plant erste Umweltpur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.

Raitz, Wolfgang (2019): Repräsentativ? Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.

Raitz, Wolfgang (2019): Unfug: Umweltpur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.09.2019.

Rau, Carolin (2019): Verkehrssicher in die Fahrradsaison starten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.

Riechmann, Thomas (2019): Eine Investition: Fahrradstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.12.2019.

Röer, Lothar (2019): Voll bestätigt: 100 Tage Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.04.2019.

Rosinger, Frank (2019): Ungerecht: Fahrradstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.12.2019.

— S

Sagan, Dominika (2019): Anwohner fürchten noch mehr Verkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.

Sagan, Dominika (2019): Awo sichert Busverbindung in Horst. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.09.2019.

Sagan, Dominika (2019): Baustart für Kreisel soll Februar 2020 sein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.10.2019.

Sagan, Dominika (2019): Busprojekt schließt Lücke in Horst. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.

Sagan, Dominika (2019): Byfanger Straße: Petition erreicht OB. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.01.2019.

Sagan, Dominika (2019): CDU lädt zum Bürgerdialog nach Kupferdreh ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.03.2019.

Sagan, Dominika (2019): CDU lädt zur politischen Radtour ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.06.2019.

Sagan, Dominika (2019): Die Ruhrhalbinsel hat ihre Landmarke. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.12.2019.

- Sagan, Dominika** (2019): Eltern klagen über Schulbus-Ausfall. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Endspurt für die Onlinepetition. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.01.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Gefährliche Kurve: Lösung gefordert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.07.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Horst: Tempo 30 nachts abgelehnt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Klagen über wildes Parken in Kray. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.03.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Neuer Standort für den Busparkplatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): OB sieht keine Chance für Tempo 30. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.04.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Radfahrer missachten Einbahnstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.08.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Ruhrbahn sagt Eltern Schulbusse zu. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.06.2019.
- Sagan, Dominika** (2019): Stadt entfernt groben Schotter wieder. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.12.2019.
- Schäfers, Katrin** (2019): Ab ins Gebüsch: E-Tretroller auf Radwegen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.05.2019.
- Schempershofe, Ulrike** (2019): Unterirdisch: Kommentar Verkehrsmoral. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.03.2019.
- Schlegel, Norbert** (2019): Kirchturmdenken: Politiker: Ruhrbahn ist gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.05.2019.
- Schmidt, Moritz** (2019): „Stadt wälzt Kosten auf Anwohner ab“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.06.2019.
- Schroeder, Klaus** (2019): Anlieger zahlen: Prüfer warnen: Straßennetz wird kaputtgespart. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.01.2019.
- Schulz, Elli** (2019): Anwohner klagen über Fremdparker. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.
- Schulz, Elli** (2019): Ärger über zerkratzte Autos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.
- Schulz, Elli** (2019): Bürgerbus fährt bald bis Schuir. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.12.2019.

Schulz, Elli (2019): Bürgerbusverein präsentiert sein viertes Fahrzeug. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.02.2019.

Schulz, Elli (2019): CDU Haarzopf hofft auf Car-Sharing. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.06.2019.

Schulz, Elli (2019): Fahrspuren fallen für Radweg weg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.10.2019.

Schulz, Elli (2019): Frankenstraße: Fahrspuren sollen für Radwege wegfallen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.06.2019.

Schulz, Elli (2019): Freifläche soll erhalten bleiben. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.07.2019.

Schulz, Elli (2019): Fulerumer wehrt sich gegen Bußgeld. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.08.2019.

Schulz, Elli (2019): In Stadtwald fehlen vor allem Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.06.2019.

Schulz, Elli (2019): Mobilstation in Huttrop geplant. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

Schulz, Elli (2019): Stadt lehnt weitere Parkplätze ab. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.08.2019.

Schulz, Elli (2019): Stadtwaldplatz: Kritik an Kreisverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.08.2019.

Schulz, Elli (2019): Umbaupläne für die Steeler Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.06.2019.

Schulz, Elli (2019): Vorschlag für neue Stellplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.08.2019.

Schulz, Elli (2019): Was sich die Bredeneyer wünschen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.04.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Bürgerversammlung zu Fahrradstraßen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.02.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Freie Fahrt für Radler zwischen Süd und West. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.05.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Grünes Lebensgefühl als Wahlhelfer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.05.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Masterplan für P2-Fläche gefordert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.01.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Radbügel statt neuer Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.05.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): „Rü ist Herz und Schmerz zugleich“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.06.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Straße kann sich neu erfinden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Uniklinik als Bereicherung und Belastung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.06.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Verkehrsinsel wiederholt Unfallpunkt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Verkehrsplaner untersuchen die Rü. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.01.2019.

Schumacher, Jennifer (2019): Wie sich Holsterhausen ändern kann. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.04.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Breite Mehrheit pro Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Bürger können E-Fahrzeuge testen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): CDU nun doch für Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.09.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Dämpfer für A-40-Deckel – Prüfung abgelehnt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Das Auto bleibt das Verkehrsmittel Nummer 1. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.07.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): „Die Diskussion wird immer bizarrer“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.01.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Die Ruhrbahn setzt auf Wasserstoff. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.12.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Dieselvegleich: Debatte um A52-Ausbau. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.12.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Direktvergabe ist wohl möglich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.09.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Ein Bus der Bürger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.02.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Essener fordert Taxis für Rollstuhlfahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.09.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Fahrradstraße: Händler in Sorge. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Fahrradstraße kostet viele Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.12.2019.

- Schymiczek, Marcus** (2019): Fahrverbote: Urteil stimmt Stadt optimistisch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.09.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Freies Parken für E-Autos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Gutachten befeuert A 52-Debatte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.07.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Hausbesitzer wirft der Stadt Versagen vor. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.10.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Luftbelastung ist 2018 in Essen gesunken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.06.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Messe Essen streicht das Kombiticket. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.10.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Neuer Anlauf für eine Umweltspur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.06.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Neue Kampmannbrücke ist eröffnet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.12.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Nun auch „Altenessener Spaziergänge“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.09.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): OVG-Urteil stimmt Stadt optimistisch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.08.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Pendler sehen sich als Verlierer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.11.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Politik fordert mehr Tempo-Anzeiger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.11.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Radschnellweg: Der Zeitplan steht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.01.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): RS1: SPD und CDU bestehen auf Studie. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): RS1: Verbände klagen über Schnecken tempo. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.10.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Ruhrbahn lässt Rollstuhlfahrerin stehen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.11.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Ruhrbahn steht vor Zerreißprobe. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.06.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): RVR will Radschnellweg vollenden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Schulbusse lassen auf sich warten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.06.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt bereitet „Notvergabe“ vor. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt plant Bahnsteig vor dem Hauptbahnhof. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.06.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt testet neue Ampelschaltung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.12.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt will City-Ring als „Umweltspur“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt will für mehr Ordnung sorgen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.06.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt will mehr Digitalisierung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.03.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Stadt will Radwegenetz vollenden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.07.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Streit über Haltestelle am Bahnhof. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.07.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Tafel testet Elektro-Transporter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.02.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Umweltschützer: Stadt muss handeln. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.11.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Umweltspur für Radler eine Herausforderung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Verdi kritisiert Personalpolitik der Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.07.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Verleiher erwarten Roller-Boom. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Weg frei für den Weiterbau des RS1. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.11.2019.

Schymiczek, Marcus (2019): Wende in der Verkehrspolitik gefordert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.

- Schymiczek, Marcus** (2019): Wildparken, Alkohol am Lenker: Ärger über E-Roller. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Zeitplan für den Radschnellweg wackelt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.03.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Zentraler Busbahnhof für Kupferdreh. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.06.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Zoff über höhere Taxi-Preise. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.11.2019.
- Schymiczek, Marcus/Frank Stenglein** (2019): Ist die Umweltspur ein sinnvoller Plan? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.06.2019.
- Seidensticker, Klaus** (2019): Kabinentaxi könnte Probleme lösen: ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.
- Simon, Kirsten** (2019): Sorgen um Teil des Gruga-Radwegs. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.07.2019.
- Soest, Rainer** (2019): Alibi-Politik: Politiker: Ruhrbahn ist gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.05.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Auch junge Radler wollen elektrisch fahren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.02.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Aus für Schüler-Gratis-Tickets. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.01.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Circ-Roller stehen nun auch in Essen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.11.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Heisinger Schulbusse fahren wieder. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.07.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Radfahrer geben Essen unverändert schlechte Noten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.04.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Radstation feiert 20. Geburtstag. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.10.2019.
- Spletter, Martin** (2019): Versammlung: Ruhrbahn mit Verspätungen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Abschlepp-Falle ist entschärft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.08.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Abschlepp-Strategie stößt auf Kritik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.07.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Anwohnerparken soll noch nicht teurer werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.11.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Autoverkehr flüssiger machen statt ihn stillzulegen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

- Stenglein, Frank** (2019): Busspur für Grüne ein Alibi-Antrag. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Das „Signal“ ist wichtiger als der praktische Nutzen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Einzelhandel warnt vor Experimenten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.02.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Frühe Straßensperre gilt als Erfolg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.12.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Grätsche für die Innenstadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.02.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Messe ermöglicht Bau neuer Wohnungen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.07.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Mit der Brechstange. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.12.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): OB-Wahlkampf und das Streit-Thema Verkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.12.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Stadtspitze soll Dienstwagen abschaffen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.06.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Umweltspur soll keine Staufalle werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.11.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Unvereinbare Widersprüche. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Verkehrsprobleme und die Übertreibung der Polizei. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.
- Stenglein, Frank** (2019): Zweiter Steig wird 2020 eröffnet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.10.2019.
- Straeter, Ilse** (2019): Überflüssige Roller: E-Scooter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.09.2019.
- Süselbeck, Kai** (2019): Mit der Straßenbahn nach Bottrop. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.11.2019.

— T

- Thelen, Brigitte** (2019): Gutes Miteinander: Zu: Kommentar Verkehrsmoral. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.03.2019.
- Treiber, Petra** (2019): E-Bikes werden bei Essener Radlern immer beliebter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.
- Treiber, Petra** (2019): Gesperrte Kreuzung sorgte für Verkehrschaos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

Treiber, Petra (2019): Parkplätze bleiben Mangelware. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.09.2019.

Treiber, Petra (2019): Politik einstimmig für Ortstermin. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.02.2019.

Treiber, Petra (2019): Protest gegen geplanten Busparkplatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.02.2019.

Treiber, Petra (2019): Senioren unternehmen Ausflug an die Ruhr mit der Rikscha. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.07.2019.

— V

Vollstedt, Matthias (2019): Verlorene Zeit: Radschnellweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.03.2019.

— W

Wandt, Christina (2019): Disco für Radfahrer am Viehofer Platz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.

WAZ (2019): 17-Jähriger fährt betrunken mit einem E-Scooter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.09.2019.

WAZ (2019): 520.000 Radler auf der Grugatrasse. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.07.2019.

WAZ (2019): 2824 Elektro- und Hybridautos sind in Essen zugelassen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.06.2019.

WAZ (2019): Automobilclub fordert mehr Tempokontrollen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.11.2019.

WAZ (2019): Awo warnt vor Zulassung von E-Scootern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.05.2019.

WAZ (2019): CDU begrüßt Konzept für Ortsbus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.

WAZ (2019): CDU und SPD wollen Busspur auf der Ruhrallee (2019). In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.09.2019.

WAZ (2019): Deilbachstraße soll für Radfahrer geöffnet werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.

WAZ (2019): Der Dauerregen und das Rad. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.

WAZ (2019): Die Kultur- als Mobilitäts-Metropole. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.

WAZ (2019): „Die Umweltspur macht Radfahren sicherer“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.02.2019.

WAZ (2019): E-Autos zum Anfassen und Ausprobieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.06.2019.

WAZ (2019): Erster U-Bahnsteig ist umgebaut. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.11.2019.

WAZ (2019): E-Scooter brennt: Polizei vermutet Brandstiftung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.

WAZ (2019): Ein Rad leihen oder testen: In Essen gibt es viele Möglichkeiten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.04.2019.

WAZ (2019): EMG regt Seilbahnen als neues Verkehrsmittel in Essen an. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.

WAZ (2019): Es geht nur mit Rücksichtnahme. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.05.2019.

WAZ (2019): FDP: „Rü als Einbahnstraße schadet nur“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.

WAZ (2019): Geförderte Lastenräder. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.01.2019.

WAZ (2019): Gemarkenstraße: Die Linke beklagt einseitigen Ladenmix. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.01.2019.

WAZ (2019): Gentleman sucht Parkplatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.11.2019.

WAZ (2019): Geschäfte legen Fragebogen zur Fahrradstraße aus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.02.2019.

WAZ (2019): Linke fordern Umweltsuren für Essen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.01.2019.

WAZ (2019): Mehr als 350.000 Autos fahren in Essen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.09.2019.

WAZ (2019): Mehr Busse sollen Büroпарк anfahren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.07.2019.

WAZ (2019): Mobilität ist Thema im Seniorenbeirat. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.11.2019.

WAZ (2019): Mülheim will Buslinie 151 kappen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.05.2019.

WAZ (2019): Onlinepetition will Bauprojekt verhindern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

WAZ (2019): Politik will Haltestelle am Hauptbahnhof. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.07.2019.

WAZ (2019): Radfahrern fehlt Licht zwischen Borbeck und Rheinischer Bahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.03.2019.

WAZ (2019): Ruhrbahn erneuert defektes Gleis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.07.2019.

WAZ (2019): Ruhrbahn testet wieder einen Elektro-Bus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.06.2019.

WAZ (2019): Schulbus-Aus: Nachbesserung gefordert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.06.2019.

WAZ (2019): SPD warnt vor Verkehrschaos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.11.2019.

WAZ (2019): „Stadtradeln“ endet am Freitag. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.06.2019.

WAZ (2019): Stadt will Linien U11 und U17 verlängern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.07.2019.

WAZ (2019): Stadt will mehr Sicherheit für Radfahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

WAZ (2019): Stadt stellt Parkautomaten ab heute um. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.12.2019.

WAZ (2019): Stellplatzsatzung „geht an der Realität vorbei“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.09.2019.

WAZ (2019): Tempo-30-Zone vor Kita Glückauf nervt Autofahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.10.2019.

WAZ (2019): Urteil zu Wettbewerb im Nahverkehr vertagt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.01.2019.

WAZ (2019): Verkehrsberuhigter Bereich am Ruhrbogen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.

WAZ (2019): Zahl der Elektrofahrzeuge deutlich gestiegen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.05.2019.

Weckmüller, Hans (2019): Entspanntes Leben: Zu: Kommentar Verkehrsmoral. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.03.2019.

Weide, Heiner in der (2019): Gute Entscheidung: E-Tretroller auf Radwegen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.

Wette, Stefan (2019): Rad-Aktivist wirbt für Fußgänger-Lobby. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.08.2019.

Willenborg, Margret (2019): Wie ein Kropf: Zu E-Tretrollern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.09.2019.

Willmann, Tamara (2019): Umsteigen: Kommentar Verkehrspolitik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.04.2019.

Wittor, Lea (2019): Fahrstreifen sorgt für Verwirrung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.

Wittor, Lea (2019): Kreativplatz soll Parkfläche ersetzen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.11.2019.

Wittor, Lea (2019): Nachbarn wollen ihre Straße zurückgewinnen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.09.2019.

Wittor, Lea (2019): Neue E-Ladesäulen für Rüttenscheid. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.10.2019.

Wittor, Lea (2019): Startschuss für dritte Mobilstation. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.09.2019.

Wittor, Lea (2019): Weniger Parkplätze durch Ladezone. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.11.2019.

Wolf, Hubert (2019): „Nie mehr Bahnhof verstehen“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.02.2019.

Wollweber, Günter (2019): Fehlverhalten: Radverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.03.2019.

Wollweber, Günter (2019): Kein Interesse: Marode Straßen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.11.2019.

Wollweber, Günter (2019): Unglaublich: Politiker: Ruhrbahn ist gescheitert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.05.2019.

— Z

Zemke, Herbert (2019): Brücken – Lösung: Essen plant 2020 erste Umweltpur. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.

Ziegler, Carsten (2019): Fahrrad-Vielfalt auf kleinem Festival. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.07.2019.

Zierus, Jürgen (2019): 30-Euro-Ticket: 100 Tage mit der Ruhrbahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.04.2019.

Oberhausen

— A

Ahlers, Martin (2019): Pilotanlage für die schnelle Ladung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.01.2019.

Albert, Rulof (2019): Mit dem Rad auf Grubenfahrt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.03.2019.

— B

Bartel, Reiner (2019): Keine Denkverbote: Stadt treibt Tramlinie 105 voran. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.08.2019.

Batkowski, Klaus (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

Baumann, Guido (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Benner, Susanne (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Berger, Oliver (2019): Irrsinnig: Parkgebühren auch im Bismarckviertel. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.10.2019.

Bethke, Susanne (2019): Ad absurdum: Parkraumbewirtschaftung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.10.2019.

Blanke, Andreas (2019): Mehr Grün und Wasser für die Stadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.01.2019.

Blasius, Tobias (2019): App für alle Verbundtickets in NRW kommt 2019. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.04.2019.

Blasius, Tobias (2019): Warnung vor Schüler-Gratisticket. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.10.2019.

Böhme, Andreas (2019): Zustand der Bahnstationen hat sich verschlechtert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.03.2019.

Bohr, Michael (2019): Einfach bauen? Leserbrief zur Straßenbahnlinie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.08.2019.

Bohr, Michael (2019): Grüner OB? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

Bresgott, Michael (2019): Metropole Ruhrgebiet lässt Sterkrader im Regen stehen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.01.2019.

Bresgott, Michael (2019): Zum Waldteich im Rekordtempo. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.

Bresgott, Michael (2019): Senioren testen mit Rollator Verkehrslage. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.02.2019.

Bresgott, Michael (2019): Mehr Ruhe beim City-Bummel. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.05.2019.

Bresgott, Michael (2019): Mehr Sicherheit beim Abbiegen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.07.2019.

Bresgott, Michael (2019): Elterntaxis sind keine Lösung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.08.2019.

Bresgott, Michael (2019): Kommentar zur Linie 105: Die Linie 105 hat frischen Wind in ihren Segeln. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.

Bresgott, Michael (2019): Stadt treibt Tramlinie 105 voran. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.

Bresgott, Michael (2019): 99,9 % scheren sich nicht ums Limit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.09.2019.

Bresgott, Michael (2019): Erstes Wasserstoff-Auto in der Stadt unterwegs. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.

Bresgott, Michael (2019): Pendlerfrust am Haltepunkt Holten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.10.2019.

Bresgott, Michael (2019): Oberhausen ist optimistischer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.11.2019.

Bresgott, Michael (2019): Lastenräder sind nun in Osterfeld gratis auszuleihen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.12.2019.

Broda, Peter (2019): Ein Irrtum: BOB legt Widerspruch gegen neuen Radfahrweg Teutoburger Straße ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.12.2019.

— C

Camen, Verena (2019): Im Extremfall bleiben Busse stehen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.01.2019.

Camen, Verena (2019): Diesel trotz Katalysator zu dreckig. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.02.2019.

Camen, Verena (2019): Ärger über defekte Stoag-Aufzüge. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.02.2019.

Camen, Verena (2019): Weniger Unfälle, mehr Verletzte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Camen, Verena (2019): Jobticket wird 34 Euro günstiger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.03.2019.

Dagobert, Ernst (2019): Das bietet der neue Fahrplan. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.12.2019.

von Dahlen, Frank (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

— D

Dechange, Andreas (2019): Aufgeschreckt: FDP unterstützt umstrittenen Umbau des Kreuzes Oberhausen im Sterkrader Wald. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.02.2019.

Deckers, Heinz-Werner (2019): Tiefgaragen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.09.2019.

Dickhoff, Christel (2019): Unverschämtheit: Kostenloses VRR-Ticket für Diesel-Pkw. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.01.2019.

Diekmann, André (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

dpa (2019): Die nächste RRX-Linie kommt hinzu. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.04.2019.

— E

Ebbers, Lothar (2019): Straßenbahn-Gegner mit Fehlinformationen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.

Ebbers, Lothar (2019): Schlimm: Einzelhandel läuft aus dem Ruder. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.04.2019.

Eckardt, Vera (2019): Sicher und souverän auf das E-Bike umsteigen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

— F

Feldhoff, Wolfgang (2019): Blick getrübt: Kommentar: Warum höhere Parkgebühren in der Klimakrise notwendig sind. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.08.2019.

Fieseler, Jense (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

— G

Gewehr, Nadin (2019): Buskarte: Schüler müssen voll zahlen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.09.2019.

Gewehr, Nadine (2019): Parken wird Mitte des Jahres teurer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.

Gewehr, Nadine (2019): Radler erhalten zwei neue Schutzstreifen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.07.2019.

Gewehr, Nadine (2019): Stoag investiert in ÖPNV-Trasse. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.08.2019.

Gewehr, Nadine (2019): Teures Parken – wütende Autofahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.08.2019.

Gewehr, Nadine (2019): Bürger ärgern sich über Staus rund ums Centro. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.08.2019.

- Gewehr, Nadine** (2019): Nachbesserungen bei ermäßigtem Schokoticket. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.09.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): Stadt bessert bei Parkgebühren nach. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.09.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): Stadt prüft Vorschlag für Tempo 50. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): Das lange Ringen um die Reinigung einer Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.10.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): IHK fordert Verlängerung der Straßenbahn übers Centro hinaus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.10.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): Bei Parkgebühren droht Hängepartie. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.11.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): Parktickets: Politiker findet Kompromiss. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.11.2019.
- Gewehr, Nadine** (2019): Mit Ehrenamt Rabatt bei Bus und Bahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.11.2019.
- Gewehr, Nadine/Moritz Howe** (2019): „Mytaxi“ drängt auf den lokalen Markt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.06.2019.
- Goeke, Jonathan** (2019): E-Bikes werden bei Oberhausenern immer beliebter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.04.2019.
- Goeke, Jonathan** (2019): Hier kann man sich in Oberhausen ein Rad leihen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.
- Görtz, Klaus** (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.
- Grabutznat, Günter** (2019): Milchmädchen: Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen-Frintrop zur Neuen Mitte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.
- Groll, Wolfgang** (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.
- Gruteser, Marcel** (2019): Zugeparkte Radwege sorgen für Ärger Neue Ruhr Zeitung, 11.04.2019.
- Gruteser, Marcel** (2019): Stoag informiert Kunden besser über Verspätungen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.06.2019.

— H

- Hagenbucher, Rüdiger** (2019): Fahrplan vermiest Fahrt in die Essener City. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.04.2019.

Halawa (2019): Nicht ganz stimmig: Straßenausbaubeitrag Landwehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.12.2019.

Hausen, Thomas (2019): E-Busse noch keine Alternative. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.09.2019.

Hein, Dirk (2019): Vier Events zeitgleich am Centro: Stau erwartet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.11.2019.

Heinrich, Andreas (2019): 35 Millionen für U-Bahn-Sanierung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.

Heistermann, Marc (2019): Wir bezweifeln die Strahlkraft der Innenstadt: Erhöhte Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.08.2019.

Hermann, Bernd (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Zahl der Fahrkarten-Abos geht zurück. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.06.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Erste Strombuslinie über Stadtgrenze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.06.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Abknickende Vorfahrt sorgt für Chaos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.07.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Baustelle kam kurzfristig. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.07.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Facebook-Nutzer üben Kritik an Stoag. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.07.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Ärger über erhöhte Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.08.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Trotz Ticket: Paul (10) muss zahlen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.08.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Die Stadt gehört den Autofahrern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.10.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Neuer Radweg ist fertiggestellt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.11.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): S 3 fährt bald nur noch halbstündlich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.11.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Radweg auf Teutoburger Straße falsch markiert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.11.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Schilderbrücken sollen Raser bremsen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.12.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Stoag begrüßt VRR-Pläne zu neuem Tarifsistem. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.12.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): VRR-Fahrplan verbessert Angebot. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.12.2019.

Hetheier, Sebastian (2019): Elf Displays gegen Stau am Centro. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.12.2019.

Hetheier, Sebastian/Peter Szymaniak (2019): Seilbahn und S-Bahn fürs Centro. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.10.2019.

Hochkirchen, Reinhard (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Hofius, Wirich (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Holstein, Friedhelm (2019): Heilige Kuh: Parkraumbewirtschaftung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.08.2019.

Hoynacki, Barbara (2019): Fahrgäste landen im Nirgendwo. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.07.2019.

Hoynacki, Barbara (2019): Neue Radwege erhitzen Gemüter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.11.2019.

Hoynacki, Barbara (2019): Radweg: BOB legt Widerspruch ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.11.2019.

Huckauf, Oliver (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Huland, Nikolai (2019): Verkehrsverbund kritisiert „Semesterticket-Studenten“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.04.2019.

— J

Janßen, Gaby (2019): Keine Rolle mehr: Sterkrader Bahnhof. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.03.2019.

Julitz, Sandro (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

— K

Kalina, Rolf (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Kelly, Paulina (2019): Holprig, schon vor der Fahrt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.07.2019.

Kessler, Bruno (2019): Kein Gesamtkonzept: Kommentar: Warum höhere Parkgebühren in der Klimakrise notwendig sind. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.08.2019.

Kessler, Bruno (2019): Pinselstrich reicht: Linie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.08.2019.

Klein, Günter (2019): Nicht wahr: Straßenbahnlinie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.01.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Verdruss über neue Ampelschaltung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.03.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Protestradeln für den Klimaschutz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.05.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Weiter Stau für Rechtsabbieger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.05.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Mehr Autos vor dem Gdanska. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.06.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Mehr Autos vor dem Gdanska. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.07.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Wünsche für die Innenstadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.07.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Noch mehr Staus rund ums Centro? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.08.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Straßendreiecke sind stark belastet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.08.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Centro-Zufahrt Alte Walz wird neues Nadelöhr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.08.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): The Mirai: 8000 Fahrten zusätzlich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.08.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Jusos: Netzfahrkarte für jedermann. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.08.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Bürger diskutieren über Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Keine Kübel gegen Falschparker. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.09.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Absage an Linke Liste: Politik will Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Elektrofahrzeuge zum Ausprobieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.09.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Duisburger Straße: Stadt plant großen Wurf. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.10.2019.

Kleinwächter, Martin (2019): Tempo-Zonen irritieren Autofahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.

- Kleinwächter, Martin** (2019): BOB: Verwaltung versagt bei Radfahrstreifen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.11.2019.
- Kleinwächter, Martin** (2019): Radler-Holperstrecke an der Duisburger Straße wird gesperrt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.11.2019.
- Kleinwächter, Martin** (2019): Heftige Kritik an Verkehrsdezernentin. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.12.2019.
- Kleinwächter, Michael** (2019): 2020 sind die Sportplätze fertig. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.08.2019.
- Koers, Ulrich** (2019): Gute Idee – aber warum erst jetzt? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.12.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Das Ruhrgebiet kann Modellregion werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Endstation Sanierungsstau. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Baustart für weiteres Teilstück der Radautobahn Ruhr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.03.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Land will Spurbreiten-Chaos beenden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.04.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Dickes Lob für Radwegenetz im Ruhrgebiet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.05.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): So soll der Verkehr wieder fließen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.05.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Nahverkehr droht Verschlechterung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Scharfe Kritik an der VRR-Preispolitik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.10.2019.
- Kohrs, Jens/Steffen Trumpf** (2019): Mit dem E-Tretroller durch die City. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.03.2019.
- Krapf, Klaus** (2019): Selten Pünktlich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.
- Krause, Ulrich** (2019): Gute Idee – aber warum erst jetzt? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.12.2019.
- Krysinska-Grothe, Maria** (2019): Zu teuer und zu langsam: Leserbrief, Verkehrssituation rund ums Centro und Kommentar zur Straßenbahnlinie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.01.2019.
- Kuisat, Maik** (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Kunkel, Karl (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

— L

Lange, Lisa (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Lauth, Carsten (2019): Parkgebühren I. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 07.08.2019.

Lauth, Carsten (2019): Fragen an die Stadt: Oberhausen verdoppelt Parkgebühren für die Innenstadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.08.2019.

Lehmann, Sonja (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Leineweber, Jörg (2019): Danke! Neue Radwege an der Teutoburger Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.11.2019.

Leyendecker, Eva (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

Lo, Leo (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Ludwig, Denise (2019): Radler kommen schneller über Grün. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.01.2019.

Ludwig, Denise/Nadine Gewehr (2019): Politik stimmt Straßenerweiterung zu. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.03.2019.

Lukassen, Nicole (2019): Parkgebühren II. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 07.08.2019.

Lüning, Maria (2019): Radschnellweg: Lösung ist gefunden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.01.2019.

Lutz, Leo (2019): Konzept funktioniert: Parkraumbewirtschaftung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.11.2019.

— M

Mader, Thomas/Mirco Stodollick (2019): Schuldenstadt am Fluss. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.01.2019.

Malbaum, Jörg (2019): Mehr Sicherheit nach U-Bahnunglück. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.04.2019.

Manthey, Barbara (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

Manzke, K. (2019): Bus-Linie gekappt: Fahrplanwechsel. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.07.2019.

Melzer, Dieter (2019): Besucher-Eintritt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.

Mobini, Andrea (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Mobini, Andrea (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

Mollin, Nadine Lilly (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Mölter, Karin (2019): Günstiges Parken: Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.11.2019.

Mücke, Michael (2019): Seilbahn-Idee kann Bahnhofstangente verzögern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.03.2019.

— N

Nachtigall, Dieter (2019): Es klappt: Radwelle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.

Nattermann, Martina (2019): Parkhaus öffnet auch für Kurzparker. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.05.2019.

Nesbach, Philipp (2019): Stoag setzt weiter auf mobile Helfer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.

Neumann, Philipp (2019): Die Sammeltaxis kommen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.04.2019.

Niedrig, Sven (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Nowak, Werner/Albert Karschti (2019): Lieber Bus als Bahn zum Centro. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.01.2019.

— O

Otto, Klaus (2019): Arm und reich: Höhere Parkgebühren in der Innenstadt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.08.2019.

Otto, Klaus (2019): Gebietsfremde Parker. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.09.2019.

Otto, Klaus (2019): Nicht sozial. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.

Otto, Klaus (2019): Lieber schrittweise: Parkgebühren-Konzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.

Otto, Klaus (2019): Glaubwürdig? Parkgebühren-Konzept. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.10.2019.

Otto, Klaus (2019): Beruhigungsspiel: Pendler parken bald günstiger? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.11.2019.

Otto, Klaus (2019): Neue Parkplätze – so weit richtig: Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.11.2019.

— P

Pelzers, Hans-Jürgen (2019): Ideen torpediert: Parken wird Mitte des Jahres teurer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.

Perz, Werner (2019): Überrascht: Taxi-Stand auf der unteren Marktstraße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.02.2019.

Perz, Werner (2019): Monatelang Lärm: Parkhaus öffnet auch für Kurzparker/Parkhaus Linsingenstraße saniert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.06.2019.

Piche, Reiner (2019): Ich fahre weiterhin Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

Podworni-Michael, Ortrud (2019): Besitzende Klasse. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.09.2019.

Preuß, Frank (2019): Kommentar zu E-Tretrollern: Nichts auf dem Gehweg verloren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

Puttkammer, Jürgen (2019): Einkäufe woanders: Parktickets: Politik findet Kompromiss. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.11.2019.

— R

Ramminger, Pierre-Olag (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Reichmann, Lena (2019): Streit um „laute“ E-Autos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.04.2019.

Rickers, Andrea (2019): Schokotickets: Stadt rudert zurück. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.09.2019.

Riemann, Raimund (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Rücken, Michael (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.

Ruckes, Verena (2019): E-Busse noch keine Alternative. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.09.2019.

— S

de Saint Genois, Stefanie (2019): Großer Schaden: Pendler parken bald günstiger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.11.2019.

Salewski, Jan (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Samse, Ulrich (2019): Wind hat gedreht: Traminie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.08.2019.

Schäfer, Karl (2019): Was ist das Problem? Neuer Radweg auf der Teutoburger Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.12.2019.

Schemberg-Siek, Karl-Heinz (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

- Scherer, Thomas** (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.
- Schlawa, Horst** (2019): Fakten unerwähnt: Bürgerinformation zur Parkraumbewirtschaftung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.
- Schmeer, Oliver** (2019): 901 soll am Duisburger Zoo umkehren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.05.2019.
- Schmenk, Norbert** (2019): Keine Apokalypse: Gibt es bald noch mehr Staus rund ums Centro? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.08.2019.
- Schmenk, Norbert** (2019): Appell an die SPD: Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.11.2019.
- Schmidt, Burkhard** (2019): Verbesserung: Neue Radwege an der Teutoburger Straße erhitzen die Gemüter/BOB: Verwaltung versagt bei Radfahrstreifen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.11.2019.
- Schmidt, Jens** (2019): Hoffentlich erleben wir es noch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.
- Schmied, Kurt** (2019): Kein Vergnügen: Über E-Scooter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.08.2019.
- Schneider, Heinz G.** (2019): Lieber Hochbord: SPD: Radwege mit Hochbord lieber sanieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.12.2019.
- Schulte, Stefan** (2019): Vollmundig: Bahnbrücken kosten die Stadt viel Geld. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.02.2019.
- Schulte, Stefan** (2019): Du zahlst! Bahnbrücken kosten die Stadt viel Geld. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.02.2019.
- Schulte, Stefan** (2019): Mobilität hat ihren Preis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.
- Schulte, Stefan** (2019): Lob und Kritik für Idee einer City-Maut im gesamten Ruhrgebiet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.02.2019.
- Schulte, Stefan** (2019): Wirtschaftsweise befürworten City-Maut im Ruhrgebiet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.05.2019.
- Schulte-Kruppen, Theodor** (2019): Nicht kooperativ: Grußwort der Grünen: „Mehr Grün und Wasser für die Stadt“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.01.2019.
- Schulz, Elli** (2019): CDU Haarzopf hofft auf Car-Sharing. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.06.2019.
- Schwarzwald, Ute/ Katja Burgmüller** (2019): Überwachung für Discounter-Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.09.2019.
- Schymiczek, Marcus** (2019): Stadt will für mehr Ordnung sorgen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.06.2019.

- Schymiczek, Marcus** (2019): Schulbusse lassen auf sich warten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.06.2019.
- Siedelmann, Stefan** (2019): Eine tolle Idee, aber... In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.
- Stachowiak, Sebastian** (2019): Bürger kritisieren Wohnsituation. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.08.2019.
- Stadt Oberhausen** (2019): Stellungnahme: Umgehungsstraße entlastet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.11.2019.
- Szczepanski, Tobias** (2019): Ampelpatenschaft: BOB will Ampeln mit Bergmännchen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.01.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Bahn beseitigt Engpass am Centro. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Bund: Weniger Lärm für Autobahn-Anwohner. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.01.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Autofahrern bleibt Maut für City erspart. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.04.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Freies Parken für E-Autos in Essen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.05.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Rat verdoppelt Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.05.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): City erhält neuartige Mobilitätsstation. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.05.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Private Taxifahrten auf Stadtkosten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Über sieben Millionen Euro für E-Busse. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.07.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): CDU verteidigt höhere Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.08.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Warum höhere Parkgebühren in der Klimakrise notwendig sind. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.08.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Pendler parken bald günstiger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.10.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Parkgebühren werden günstiger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.12.2019.
- Szymaniak, Peter** (2019): Ratsbeschlüsse zum Jahresende. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.12.2019.

Szymaniak, Peter (2019): Das bestimmte das Stadtgespräch im Februar. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.12.2019.

Szymaniak, Peter (2019): Das hat uns im Januar bewegt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.12.2019.

— T

Tiefenbach, Horst (2019): Lebensgefahr: Radweg Teutoburger-Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.12.2019.

— V

Viellvoye, Ursula (2019): Kein Recht: Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.08.2019.

Vorholt, Jörg (2019): Protest gescheitert. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 20.11.2019.

— W

Walther, Andrea-Cora (2019): Destruktiv: Neue Radwege an der Teutoburger Straße erhitzen die Gemüter/BOB: Verwaltung versagt bei Radfahrstreifen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.11.2019.

Walther, Reimund (2019): Neue Trasse: Ausbau Ruhrtal-Radweg. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.

Walther, Reimund (2019): Nicht barrierefrei: Fußgängerüberweg nicht barrierefrei. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.10.2019.

WAO (2019): Aus City0.Ticket wird 4-Stunden-Ticket. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 02.01.2019.

WAO (2019): Dein Radschloss. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 02.01.2019.

WAO (2019): Positives Fazit – VRR-Auszubildendenticket. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 02.01.2019.

WAO (2019): Mobil mit Konzept. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 23.02.2019.

WAO (2019): Luftbelastung senken. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 16.03.2019.

WAO (2019): Diskussion zur Mobilität. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 20.03.2019.

WAO (2019): Zuschuss für Firmenticket. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 03.04.2019.

WAO (2019): Nahmobilität managen. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 10.04.2019.

WAO (2019): Integration durch Radeln fördern. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 13.04.2019.

WAO (2019): Parken soll teurer werden. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 15.05.2019.

WAO (2019): Busse für Fahrräder. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 06.07.2019.

WAO (2019): E-Mobilität jetzt nutzen – Vorzeigeprojekte für die Mobilitätswende. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 10.07.2019.

WAO (2019): Mit dem E-Bus nach Bottrop. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 10.07.2019.

WAO (2019): Land unterstützt Kommunen. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 17.07.2019.

WAO (2019): Nahverkehr attraktiver. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 27.07.2019.

WAO (2019): Parking Day im September. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 14.08.2019.

WAO (2019): Sicher mit dem Schoko-Ticket. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 14.08.2019.

WAO (2019): Die evo elektromobilisiert. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 21.08.2019.

WAO (2019): Ohne Umwege das Ziel erreichen. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 31.08.2019.

WAO (2019): BI gegen Parkgebühren. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 07.09.2019.

WAO (2019): Bus kommt „On-Demand“. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 11.09.2019.

WAO (2019): Neue Bestmarke beim Stadtradeln. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 11.09.2019.

WAO (2019): Neuberechnung des Schoko-Tickets. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 14.09.2019.

WAO (2019): Tempolimit wird ignoriert. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 14.09.2019.

WAO (2019): Unverständnis über Blitzer. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 14.09.2019.

WAO (2019): Bald Zug statt Auto? Riesenchance für die Region. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 09.10.2019.

WAO (2019): Eisenbahnstrecke reaktivieren. In: Wochen-Anzeiger Oberhausen, 02.11.2019.

WAZ (2019): Lkw-Fahrverbot zielt auf Durchgangsverkehr ab. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.01.2019.

WAZ (2019): Ringbus und Seilbahn gegen Centro-Stau. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.01.2019.

WAZ (2019): Wartehäuschen für Bahnsteig in Sterkrade. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.01.2019.

WAZ (2019): Kostenloses VRR-Ticket für Diesel-Pkw. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.01.2019.

WAZ (2019): SPD will Grüne Welle auf Mülheimer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.01.2019.

WAZ (2019): Brücken sollen künftig schneller gebaut werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.

WAZ (2019): Verbilligtes NRW-Ticket auch für die Azubis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.

WAZ (2019): Debatte um Schädlichkeit von Diesel voll entbrannt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.

WAZ (2019): Erster Pfeil nur für Radler in Düsseldorf. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.01.2019.

WAZ (2019): WLAN für alle Fahrgäste noch in diesem Jahr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.01.2019.

WAZ (2019): CDU beklagt Falschparker auf der Friedrich-Karl-Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.02.2019.

WAZ (2019): Parkplätze futsch: Protestwelle rollt an. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.02.2019.

WAZ (2019): Rotlicht-Blitzer in Betrieb. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.02.2019.

WAZ (2019): Essen will City-Ring als „Umweltspur“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.02.2019.

WAZ (2019): Diesel-Abwrackprämie „völlig unrealistisch“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.02.2019.

WAZ (2019): CDU: Straßenausbau in Osterfeld ist eine „historische Chance“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.02.2019.

WAZ (2019): Gewerkschaft steht hinter Edeka-Ansiedlung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.02.2019.

WAZ (2019): Neue Hoffnung für Diesel-Fahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.02.2019.

WAZ (2019): Kommen nun doch keine Fahrverbote für Diesel-Autos? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.

WAZ (2019): Stadtverwaltung soll wildes Parken unterbinden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.02.2019.

WAZ (2019): Lob für den neuen Taxistand vor dem EKO. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.02.2019.

WAZ (2019): Radweg Duisburger Straße an mehreren Stellen unpassierbar. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.

WAZ (2019): Radweg soll Oberhausen und Mülheim verbinden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.03.2019.

WAZ (2019): Grüne wollen den „Bus auf Bestellung“ prüfen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.03.2019.

WAZ (2019): Elektrobusse können Unterführung nicht passieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.03.2019.

WAZ (2019): Langer Kampf ums Dach für Bahnpendler. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.03.2019.

WAZ (2019): Nachfrage nach Leihrädern verdoppelt sich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.03.2019.

WAZ (2019): Jobcenter erhält 75 Fahrrad-Abstellplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.03.2019.

WAZ (2019): Radschnellweg: Freigabe zu Ostern. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.04.2019.

WAZ (2019): E-Scooter bald legal – Polizei warnt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.04.2019.

WAZ (2019): Grüne wollen erste Station für Mobilität. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.04.2019.

WAZ (2019): Bürgerliste diskutiert über die Verkehrswende. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.04.2019.

WAZ (2019): Problemloser Start in den Oster-Urlaub. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.04.2019.

WAZ (2019): Ärmere Bürger leiden am Ende am meisten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.04.2019.

WAZ (2019): Pendlern im Revier reißt der Geduldsfaden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.04.2019.

WAZ (2019): CDU: Die Straßenbahn-Linie 903 wird in Dinslaken gebraucht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

WAZ (2019): Geänderte Fahrzeiten bei der Linie RE19. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

WAZ (2019): VRR-Chef versteht Tarifsystem kaum. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.04.2019.

WAZ (2019): Netto-Parkplatz wird zur Eltern-Haltestelle. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.05.2019.

WAZ (2019): Händler erbost über höhere Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.

WAZ (2019): Mehr Parkplätze für Besucher der Ruhraue. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.06.2019.

WAZ (2019): Linke Liste: Nahverkehr muss gratis werden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.06.2019.

WAZ (2019): Gehweg Mellinghofer Straße auf einer Seite kaum passierbar. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.06.2019.

WAZ (2019): Hybrid-und E-Autos auf geringem Niveau. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.06.2019.

WAZ (2019): Parkgebühr um 50 Prozent erhöht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.07.2019.

WAZ (2019): Fahrrad-Demo für bessere Radwege. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.07.2019.

WAZ (2019): Protest gegen Parkgebühr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.07.2019.

WAZ (2019): Die Bahn-Geisel. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.07.2019.

WAZ (2019): Bahn-Geisel, Teil 2. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.07.2019.

WAZ (2019): Grüne wünschen sich noch höhere Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.08.2019.

WAZ (2019): Sperrzonen für E-Roller machbar. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.08.2019.

WAZ (2019): Keine Chance für Aus der Straßenbaubeiträge. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.08.2019.

WAZ (2019): IHK unterstützt neuen Anlauf für die Linie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.08.2019.

WAZ (2019): Gratis-Ticket? Junge Union ist dagegen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 30.08.2019.

WAZ (2019): Sicherheit im ÖPNV für Rollatornutzer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.09.2019.

WAZ (2019): Bürgertreff zum Thema Parkplätze. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.09.2019.

WAZ (2019): Linke fordern ticketlosen ÖPNV statt Schokoticket. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 09.09.2019.

WAZ (2019): Grüne machen Druck bei Straßenbahnlinie 105. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.09.2019.

WAZ (2019): Neue E-Autos, E-Roller und Ladesäulen am TZU. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.09.2019.

WAZ (2019): Schokoticket: CDU fordert Sachlichkeit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.

WAZ (2019): Ladestation defekt: E-Busse fahren nicht. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.

WAZ (2019): Schokoticket wird erst einmal doch nicht teurer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.09.2019.

WAZ (2019): Gruppe fordert Ampelsystem für Straßen-Zustand. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.

WAZ (2019): „Offen für Bürger“ gefällt Seilbahn-Idee. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.10.2019.

WAZ (2019): Zahl der Berufspendler auf Rekordhoch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.10.2019.

WAZ (2019): Fahrradstreifen für Teutoburger Straße. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.10.2019.

WAZ (2019): Gentleman sucht Parkplatz. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.11.2019.

WAZ (2019): Rat beschließt höhere Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.11.2019.

WAZ (2019): EVO bittet: Abstimmen fürs E-Roller-Sharing. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.11.2019.

WAZ (2019): Bürger schießen sich auf Verkehrsproblematik ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.11.2019.

WAZ (2019): Jägerstraße: Überweg für Fußgänger gefordert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.11.2019.

WAZ (2019): Es hängt nicht nur am Preis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.12.2019.

WAZ (2019): Teutoburger: „Radweg ist Verbesserung“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.12.2019.

WAZ (2019): SPD: Radwege mit Hochbord lieber sanieren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.12.2019.

WAZ (2019): Die Innenstädte sterben aus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

WAZ (2019): Gute Mär bringt viele Kosten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.12.2019.

WAZ (2019): Hier gilt künftig der Drei-Euro-Tagestarif. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.12.2019.

Welke, Michael (2019): Kompromiss: Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.11.2019.

Wellendorf, Uwe (2019): Nicht zu teuer: Höhere Parkgebühren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.10.2019.

Wentz, Gustav (2019): Als die erste Tram nach Essen fuhr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.12.2019.

Winter, Celina (2019): Für ein fahrradfreundliches Oberhausen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.09.2019.

Wolf, Hubert (2019): Nie mehr Bahnhof verstehen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.02.2019.

Wolf, Hubert (2019): Ruhrgebiet sorgt sich um die Luft, fährt aber Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.03.2019.

Wolf, Hubert (2019): Radschnellweg? Nicht wirklich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.03.2019.

Wolf, Hubert (2019): Anwohner fürchten den Superstau. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.04.2019.

Wolf, Hubert/ Tobias Blasius (2019): Extra-Spur für Rad, Bus und E-Auto. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.04.2019.

Wulf, Kitty (2019): Ist doch kein Esel: Stadt bremst bei Bergmanns-Ampel. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.

— Z

Ziegler, Frank (2019): Nicht existent: Sterkrader Bahnhof. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.03.2019.

Überörtlich

— B

Bath, Dominik (2019): Eine App für Bus, Bahn und Flieger. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.02.2019.

Bayer, Lucas (2019): ADAC-Kritik an teuren Fahrkarten – VRR verteidigt Tarife. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.06.2019.

Blasius, Tobias (2019): So wurden Fahrverbote verhindert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.12.2019.

Blasius, Tobias (2019): Warnung vor Schüler-Gratisticket. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 25.10.2019.

Blasius, Tobias (2019): Zwei Milliarden für den ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.12.2019.

Blasius, Tobias/Jens Dirksen/Frank Meßing/Christopher Onkelbach/Gordon Wüllner-Adomako (2019): Planlos im Ruhrgebiet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.

Böhme, Andreas (2019): E-Scooter kennen keinen Winterschlaf. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

Böhme, Andreas (2019): Teurer parken für bessere Luft. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.12.2019.

Brandt, Klaus/Theresa Martus (2019): Wie mächtig sind die deutschen Gelbwesten? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.02.2019.

Braune, Tim/Julia Emmrich/Jochen Gaugele/Christian Kerl/Laura Réthy (2019): Sind Fahrverbote gar nicht nötig? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.

— C

Camen, Verena (2019): Der RE5 ist besonders unzuverlässig. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.

Christoph, Lars-Oliver (2019): „Emscherstudie“ für besseren ÖPNV. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.

Christoph, Lars-Oliver (2019): Herne plant E-Fahrzeug-Produktion. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.03.2019.

— D

dpa (2019): 4 Euro – Köln verteuert das Parken deutlich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.09.2019.

dpa (2019): E-Roller auf Gehwegen: Länder haben Bedenken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.05.2019.

dpa (2019): Grüne wollen Milliarden für die Bahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.07.2019.

dpa (2019): In NRW gibt es immer mehr Ladesäulen für Elektroautos. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.08.2019.

dpa (2019): Schüler fahren kostenlos zum Klimastreik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.

dpa (2019): Startbereit – aber noch nicht startklar. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

dpa (2019): Verleiher von E-Scootern abgemahnt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.08.2019.

dpa (2019): Zukünftig einheitliches Job-Ticket für 300.000 Mitarbeiter des Landes. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.12.2019.

— E

Ernst, Dagobert (2019): Zuverlässiger S-Bahn-Betrieb in Gefahr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.10.2019.

Ernst, Dagobert/Michael Kohlstadt (2019): Mangel an Lokführern bedroht S-Bahn-Reform. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.10.2019.

— F

Friedhoff, Theodor (2019): Vernunft: Diesel-Fahrverbote wohl vom Tisch. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.

— G

Gaugele, Jochen/Theresa Martus/Philipp Neumann(2019): Scheuers Plan fürs Klima In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.03.2019.

Gaugele, Jochen/Philipp Neumann (2019): „Die Bürger wollen in Freiheit leben“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.02.2019.

Grenz, Markus (2019): Pedelecs elektrisieren immer mehr Radler. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.02.2019.

— H

Heinrich, Andreas (2019): 35 Millionen für U-Bahn-Sanierung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 01.03.2019.

Heinrich, Andreas (2019): Kunden sollen Defizite aufdecken. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.03.2019.

— K

- Kerl, Christian/Alexander Klay** (2019): Kommen jetzt mehr Fahrverbote? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.06.2019.
- Kintscher, Wolfgang** (2019): Die Zukunft beginnt jetzt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 23.02.2019.
- Kirchner, Michael** (2019): Ein Plan muss her: „Planlos im Ruhrgebiet“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 17.09.2019.
- Kisling, Tobias** (2019): Die Elektro-Tretroller kommen In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.04.2019.
- Kisling, Tobias** (2019): Milliardengeschäft mit E-Tretrollern In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.05.2019.
- Kisling, Tobias** (2019): Sind E-Scooter Datenkraken? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.11.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): „Das Ruhrgebiet kann Modellregion werden“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.02.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Das Ziel: Nur zwei Tarife im Revier. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.12.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Die Debatte kommt in Fahrt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.07.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): E-Busse noch keine Alternative. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.09.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Endstation Sanierungsstau. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.02.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Eurobahn darf S1 und S4 nicht betreiben. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Nahverkehr droht Verschlechterung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Revier macht Druck in Berlin. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.01.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): RVR verspricht Planungssicherheit. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Scharfe Kritik an der VRR-Preispolitik. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.10.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Schnäppchen-Ticket für 240 Millionen Euro. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.
- Kohlstadt, Michael** (2019): Schwarz-Grün stoppt Preiserhöhung im VRR. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.07.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): Systemwechsel im Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 31.01.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): Tickets sind zu teuer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.06.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): VRR diskutiert 365-Euro-Ticket für Revierstädte. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 19.09.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): VRR erhöht Ticketpreise vor allem für treue Kunden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.

Kohlstadt, Michael (2019): VRR-Tarife: Preise steigen um 1,8 Prozent. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 27.09.2019.

Kohlstadt, Michael/Tim Braune (2019): Klimaschutz: ÖPNV fordert Milliarden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.09.2019.

Kohlstadt, Michael/Christopher Onkelbach/Stephanie Weltmann (2019): Weiter Streit um Fahrverbote. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.02.2019.

Korfmann, Matthias (2019): NRW führt das Azubi-Ticket für 80 Euro ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.

Korte, Martin (2019): Projekt will die Dörfer mobil machen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.12.2019.

Kranz, Beate (2019): Carsharing-Erfolg lässt auf sich warten. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.12.2019.

— M

Mader, Thomas (2019): Ruhrgebiet wird Radrevier. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.10.2019.

Mader, Thomas (2019): Unnötiges Chaos um E-Scooter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 22.08.2019.

Mader, Thomas (2019): Was kann Uber besser als das Taxi? In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.03.2019.

Meßing, Frank (2019): Mehr Strahlkraft fürs Revier. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.01.2019.

Meßing, Frank/Gordon Wüllner-Adomako (2019): „Regionalplan Ruhr“ erst Jahre später. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.09.2019.

Mölleken, Jan (2019): Vom Taxi zum Rad: Uber verleiht jetzt E-Bikes. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 10.05.2019.

Mölleken, Jan/Kai-Hinrich Renner (2019): Uber-Chef: „Wir kommen in noch mehr Städte“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.

Mulke, Wolfgang (2019): Mehr Fahrgäste, weniger Gewinn In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.03.2019.

Münstermann, Kerstin (2019): Die Deutschen wollen die Verkehrswende. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.08.2019.

— N

Neumann, Philipp (2019): Kampf gegen Fahrverbote. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.07.2019.

Neumann, Philipp (2019): Raus dem toten Winkel In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 18.02.2019.

Neumann, Philipp/Theresa Martus (2019): Scheuers Verkehrswende In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.08.2019.

— O

Onkelbach, Christopher (2019): Die Zukunft tankt Wasserstoff. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.06.2019.

Onkelbach, Christopher (2019): Per Seilbahn durchs Revier. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 20.12.2019.

— P

Preuß, Frank (2019): Nichts auf dem Gehweg verloren. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

— R

Reichmann, Lena (2019): „mobil.nrw“ nimmt dem Nahverkehr die Hürden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.12.2019.

— S

Schulte, Stefan (2019): E-Mobilität: Das Netz für Ladesäulen bleibt ein Flickenteppich. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.02.2019.

Schulte, Stefan (2019): Mobilität hat ihren Preis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.

Schulte, Stefan (2019): Ruf nach City-Maut fürs Ruhrgebiet. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.02.2019.

Simoneit, Katrin (2019): Fahrradfahren auf der Ruhr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.10.2019.

— W

WAZ (2019): Autos überholen Radler oft zu eng In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.01.2019.

WAZ (2019): Mehr als jeder vierte Neuwagen war 2018 ein SUV In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.01.2019.

WAZ (2019): Vom E-Mobil bis zum Riesen-Pick-up In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 26.01.2019.

WAZ (2019): Neue Konkurrenz für Flixbus In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.03.2019.

WAZ (2019): Brauchen wir eine Helmpflicht für Radfahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.03.2019.

WAZ (2019): Uber-Chef: „Wir kommen in noch mehr Städte“ In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 07.03.2019.

WAZ (2019): Leihfahrräder werden immer öfter genutzt. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.03.2019.

WAZ (2019): Verkehrsministerium: Klimaziele erreichbar In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.03.2019.

WAZ (2019): Car-Sharing ist im Revier ein Fehlzünder. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 02.04.2019.

WAZ (2019): VW testet Roboterautos im Stadtverkehr In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 04.04.2019.

WAZ (2019): 83 tödliche Unfälle In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.04.2019.

WAZ (2019): Widerstand bremst E-Roller aus In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

WAZ (2019): Eine Milliarde Euro für Stadtbahnen in NRW. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

WAZ (2019): Essen richtet Umweltpur in der City ein. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

WAZ (2019): Widerstand bremst E-Roller aus. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

WAZ (2019): E-Tretroller: Alternative oder Gefahr im Verkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.05.2019.

WAZ (2019): Mit gutem Gewissen unterwegs. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 06.08.2019.

WAZ (2019): Es geht nur so In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 29.08.2019.

WAZ (2019): „Fahrzeuge sind Stehzeuge“. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 12.09.2019.

WAZ (2019): Nahverkehr in NRW oft sehr teuer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 21.06.2019.

WAZ (2019): Neue Hoffnung für Diesel-Fahrer. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.02.2019.

WAZ (2019): „Pro Bahn“ lobt neue Pläne im Nahverkehr. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

WAZ (2019): Rad-Initiative mit 206.000 Unterschriften. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 03.06.2019.

WAZ (2019): Ruhrtalbahn muss nach 15 Jahren aufgeben. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.07.2019.

WAZ (2019): Verbilligtes NRW-Ticket auch für die Azubis. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 24.01.2019.

WAZ (2019): Verbotszonen für E-Scooter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 28.06.2019.

WAZ (2019): Verkehr: Städte fordern Milliarden. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 05.06.2019.

WAZ (2019): E-Scooter rollen auch im Winter weiter. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

Wolf, Hubert (2019): Auch Dortmund will Bestellbusse einführen. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 08.02.2019.

Wolf, Hubert (2019): Geballtes Bauen bei der Bahn. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 14.06.2019.

Wolf, Hubert (2019): So wird die größte Bahnbaustelle gesteuert. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 11.07.2019.

Wolf, Hubert (2019): Streckensperrung? Läufer! In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.07.2019.

Wolf, Hubert/Stadtreaktionen (2019): Es fährt ein Bus nach Irgendwo. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 13.12.2019.

Wolf, Hubert/Stadtreaktionen (2019): Spuren von einer Wirkung. In: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 15.06.2019.



ANHANG

Eidesstattliche Versicherung

(Affidavit)

Westermann, Sven

207248

Name, Vorname
(surname, first name)

Matrikelnummer
(student ID number)

Bachelorarbeit
(Bachelor's thesis)

Masterarbeit
(Master's thesis)

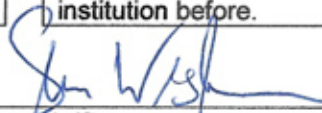
Titel
(Title)

Städtische Mobilitätskulturen im Ruhrgebiet

Ich versichere hiermit an Eides statt, dass ich die vorliegende Abschlussarbeit mit dem oben genannten Titel selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht habe. Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

I declare in lieu of oath that I have completed the present thesis with the above-mentioned title independently and without any unauthorized assistance. I have not used any other sources or aids than the ones listed and have documented quotations and paraphrases as such. The thesis in its current or similar version has not been submitted to an auditing institution before.

Osnabrück, 24.11.2021



Ort, Datum
(place, date)

Unterschrift
(signature)

Belehrung:

Wer vorsätzlich gegen eine die Täuschung über Prüfungsleistungen betreffende Regelung einer Hochschulprüfungsordnung verstößt, handelt ordnungswidrig. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,00 € geahndet werden. Zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ist der Kanzler/die Kanzlerin der Technischen Universität Dortmund. Im Falle eines mehrfachen oder sonstigen schwerwiegenden Täuschungsversuches kann der Prüfling zudem exmatrikuliert werden. (§ 63 Abs. 5 Hochschulgesetz - HG -).

Die Abgabe einer falschen Versicherung an Eides statt wird mit Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Die Technische Universität Dortmund wird ggf. elektronische Vergleichswerkzeuge (wie z.B. die Software „turnitin“) zur Überprüfung von Ordnungswidrigkeiten in Prüfungsverfahren nutzen.

Die oben stehende Belehrung habe ich zur Kenntnis genommen:

Official notification:


Any person who intentionally breaches any regulation of university examination regulations relating to deception in examination performance is acting improperly. This offense can be punished with a fine of up to EUR 50,000.00. The competent administrative authority for the pursuit and prosecution of offenses of this type is the Chancellor of TU Dortmund University. In the case of multiple or other serious attempts at deception, the examinee can also be unenrolled, Section 63 (5) North Rhine-Westphalia Higher Education Act (*Hochschulgesetz, HG*).

The submission of a false affidavit will be punished with a prison sentence of up to three years or a fine.

As may be necessary, TU Dortmund University will make use of electronic plagiarism-prevention tools (e.g. the "turnitin" service) in order to monitor violations during the examination procedures.

I have taken note of the above official notification:*

Osnabrück, 24.11.2021



Ort, Datum
(place, date)

Unterschrift
(signature)

***Please be aware that solely the German version of the affidavit ("Eidesstattliche Versicherung") for the Bachelor's/ Master's thesis is the official and legally binding version.**

