

MASTER THESIS
Deliberative civic engagement and
policy support:
Lessons from Münster's bicycle policy

by Johannes Haese

Submitted in partial fulfillment of the requirements of the degrees of

Master of Science European Studies

University of Twente

and

Master of Arts Comparative Public Governance

University of Münster

2024

Supervisors

Dr. Igor Tempels Moreno Pessoa (University of Twente)

Prof. Dr. Matthias Freise (University of Münster)

Table of Contents

1. Introduction.....	4
2. Theory.....	3
2.1 Deliberative democracy	4
2.2 Civic engagement	6
2.3 Deliberative civic forums.....	8
2.4 Civic engagement and policy support.....	10
3. Method.....	11
3.1 Interview guideline construction	12
3.2 Guideline – participants	12
3.3 Guideline – non-participants	13
3.4 Pre-test of the guidelines.....	14
3.5 Interview subjects and recruiting.....	14
3.6 Interview conduction	15
3.7 Evaluation.....	16
4. Case study	18
4.1 ADFC Fahrradklima-Test 2022.....	19
4.2 Deliberative civic forums and Münster’s bicycle policy	20
4.3 Recommendations by the symposium:	22
4.4 Radverkehrskonzept 2025	25
4.5 Evaluation of the policy	26
5. Evaluation	27
5.1 Involvement of citizens in the policy-making process	27
5.2 Influencing factors of symposium participation on the policy perception.....	28
5.3 Influence on the policy perception of non-participants	34
5.4 Influences on the policy perception of participants and non-participants	36
5.5 Results	37
6. Discussion.....	38
6.1 Research findings.....	38
6.2 Limitations	42

6.3	Research outlook	44
	References	46
	Appendix	51

Abstract

This thesis researched the topic of deliberative civic forums as a possibility to generate policy support with a focus on the influence of forum participation on the policy perception of participants, as this topic is underrepresented in literature. This was explored at the example of the *Bürgersymposium*, a deliberative civic forum that contributed to the policy-making process of the City of Münster's bicycle policy: *Radverkehrskonzept 2025*. A case study into Münster's bicycle policy and the *Bürgersymposium* was conducted, as well as a set of interviews with participants of the *Bürgersymposium* and a set of interviews with non-participants, to answer the research question: *In what way is there a connection between participation in the Bürgersymposium during the policy-process of Münster's 'Radverkehrskonzept 2025' and the participants' perceptions of the final policy?*

The interviews were conducted based on the results of the case study and evaluated for differences in the influences on the policy perception of participants and non-participants. The results suggest that forum participation adds another dimension of influence on policy perception. Participants also developed a stronger and more detailed connection to the policy. This could help to generate policy support. Future research should investigate the generalizability of these findings and explore how they can be used in praxis.

1. Introduction

Finding ways to conquer the divide and generating support for policy areas where this has been difficult is as important as ever. One way that has been discussed among scholars is the possibilities deliberative democracy and deliberative civic engagement offer. In this regard, there has been a lot of research done into deliberative civic forums to bridge growing public discontent (Karpowitz & Raphael, 2014; Muradova & Suiter, 2022; Pilet et al., 2023; Rojon & Pilet, 2021). There is empirical evidence that deliberative civic forums can lead to a wider acceptance of a policy, even when perceived as negative (Germann et al., 2022; Van Dijk & Lefevre, 2023).

This thesis aims to contribute to the understanding of how deliberative civic forums influence the perception of a policy to better assess the capabilities of civic forums. The focus of this thesis is on participants of civic forums in a local governance setting, as this focus has been underrepresented in recent research on the topic. Research has focused on civic forums on the regional or national level and the influence of the forums on the public perception of the policies. The local governance level offers a good opportunity to build policy support from the ground up. At the local governance level, the opinion of a few people can make or break the support for the policy (Anzia, 2022). Understanding how participation in deliberative civic forums can influence policy perception at the local level can help to generate policy support. This thesis aims to explore this topic further to provide avenues for future research to close the research gap.

For this, I have chosen the City of Münster's bicycle policy *Radverkehrskonzept 2025*, to determine how deliberative civic forums were used in the making of the policy and how participating in a civic forum influenced the perception of the policy.

Alternative traffic policies in Germany have been lacking support in recent years, with cities like Berlin backtracking from ambitious bicycle policies. When it comes to cycling, the City of Münster is at the forefront in Germany. It has been ranked as the best bicycle city in Germany among cities between 200.000 and 500.000 inhabitants according to the "ADFC Fahrradklima-Test 2022" (2023) and the second-best in the world according to the "Global Bicycle Cities Index 2022" (Luko Cover SAS, 2023). 77 % of people in Münster enjoy cycling in the city, which is the most among the cities in its category in the ADFC Fahrradklima-Test 2022. And 77 % of people in Münster use their bicycle daily or at least multiple times a week, commuting 47 % of the ways by bicycle (Stadt Münster, n.d.-b). On the surface, acceptance and support of

Münster's bicycle policy, *Radverkehrskonzept 2025*, seem high. This makes Münster's bicycle policy an interesting research subject for the research aim of this thesis.

Münster employed, what they called, *Bürgersymposium*, a form of a deliberative civic forum during the policy-making stages to enable citizens to have a say in the final form of the *Radverkehrskonzept 2025*. In this context, I am interested in exploring the connection between participation in the *Bürgersymposium* during the policy-making process and the perception of the policy. This led to the main research question of this thesis: "*In what way is there a connection between participation in the Bürgersymposium during the policy-process of Münster's 'Radverkehrskonzept 2025' and the participants' perceptions of the final policy?*". In addressing this question, I seek to contribute further insight regarding the connection between participation in deliberative civic forums as part of the policy-making process and the policy perception of forum participants.

To answer the central research question, I have formulated four sub-questions. To my knowledge, there have been no studies conducted on the use of deliberative civic forums in the policy-making process of Münster's bicycle policy. Therefore, the first sub-question [1] "*How has the City of Münster engaged its citizens in the policy-making of the Radverkehrskonzept 2025?*", attempts to fill this hole. To do so, I conducted a case study into Münster's bicycle policy *Radverkehrskonzept 2025*. The case study serves a dual purpose: for one it looks at how deliberative civic forums were involved in the making of the policy and what the results of this involvement are. It also serves as a foundation and preparation for the evaluation of the other research questions. Therefore, the case study also looks at the results of the policy, as well as at the results of the ADFC Fahrradklima-Test 2022. The results of the Fahrradklima-Test offer an outlook on the general support for Münster's bicycle policy. The case study offers an orientation point for the evaluation of the other research question. The case study revealed in-depth information on the *Bürgersymposium* as a form of deliberative civic forum and its contribution to the final form of the *Radverkehrskonzept 2025*.

Sub-question [2], "*Which types of influences arise from Bürgersymposium participation that influence the participants' policy perception?*" aims to evaluate and categorize the connections between forum participation and the participants' policy perception. To answer this question, I conducted semi-structured interviews with participants of the *Bürgersymposium*. The interview questions are based on existing theory and the results of the case study. The evaluation of the interviews is based on a summarizing content analysis with inductive category formation according to Mayring (2022).

Research question [3], “Which types of influence arise from non-participation in the *Bürgersymposium* that shape the policy perception of non-participants?” fulfills the purpose of assessing and categorizing the types of influence that shape the policy perception of citizens who did not participate in the *Bürgersymposium*. This allows to later place the results of question [2] into context and to discover unique types of influences that derive from the *Bürgersymposium*. Question [3] is answered following the same methods as question [2].

Research question [4], “What are the differences in the influence on the perception of Münster’s bicycle policy among participants and non-participants of the *Bürgersymposium*?”, compares the results of questions [2] and [3] and places them into context. Comparing how the perception of the policy is influenced, allows me to distinguish potential influences that are unique to participating in the forum and to discern possible explanations for differences that can be used in future research.

At the beginning of this thesis, I explore the current state of research regarding the topic of deliberative democracy, deliberative civic engagement, deliberative civic forums, and the relationship between civic engagement and policy support. In this section, I also establish my conceptual understanding of the terms. This is followed by my methodology section, in which I go over the interview construction, the interview process, and the evaluation. The method section is followed by the case study on Münster’s bicycle policy. In this section, I look at how the *Bürgersymposium* was used in the policy-making process and its influence on the final bicycle policy. After the case study, I evaluate the results of my research to address my research questions. The thesis is concluded by a discussion of the research findings, the limitations of the thesis, and an outlook on future research.

2. Theory

This thesis contributes to the understanding of how involving citizens in the political decision-making process influences the support for policies, by exploring how participation in a deliberative civic forum influences the policy perception to contribute to closing the research gap described in the introduction. In this chapter, I review the current research state of deliberative democracy, civic engagement, deliberative civic forums, and the relationship between civic engagement and policy support. This allows me to also build my conceptual understanding of the terms in the context of this thesis. And to place the terms into context with each other.

2.1 Deliberative democracy

Deliberation and civic engagement are at the core idea of democracy (Benhabib, 1996, p. 68; Cohen, 2007; Nabatchi, 2012, pp. 9–10). Yet, in reality, deliberative methods are often, if at all, only at the periphery of liberal democracies (Coleman et al., 2016, p. 7; Ercan & Dryzek, 2015, p. 241). In the following, I will define what I understand under the term deliberative democracy in the context of this thesis, why it is a relevant construct, and address constraints voiced by critics of the theory.

Deliberative democracy is a “normative project grounded in political theory” (Curato et al., 2017, p. 28). Deliberative democracy is seen as a normative concept but it also looks back on a large volume of empirical research. Based on this combination of theory and empirical research, deliberative ideas have found their way into political innovation around the world (Curato et al., 2017, p. 28). The essence of deliberative democracy is deliberation. Scholars use discussion and deliberation interchangeably, however, both terms describe something different (Cohen, 2007; Curato et al., 2017). While both rely on discursive participation, they have distinguished differences (Cohen, 2007, p. 223) The objective of deliberation is to make decisions, this is not the case for discussions, discussions can happen without agreement on common ground in the end; to make a decision agreement is needed (Cohen, 2007, p. 223). Different beliefs, experiences, attitudes, and missing mutual understanding make it difficult to agree on a common decision, as people are not willing to let go of their interests (Cohen, 2007, pp. 223–224). This is why deliberation needs “thoughtful and reasoned consideration of information, views, experiences, and ideas among a group of individuals” (Nabatchi, 2012, p. 7), to truly be deliberative. This understanding of deliberation is important when defining deliberative democracy for the scope of this thesis.

Gutmann and Thompson (2016), argue that there are four core characteristics of deliberative democracy. The first characteristic is *reason-giving*, according to Gutmann and Thompson this is also the most important one. The reasoning happening during the deliberative process should be based on principles that cannot rationally be rejected by those involved and should always have fair terms of cooperation in mind. Thus, reasons aim to yield justifiable decisions and at the same time to exhibit the value of respect for one another (Gutmann & Thompson, 2016, p. 417). The second characteristic is that the reasons that are given during the deliberative process should be *accessible* to every individual addressed by these reasons. This entails that the deliberation must take place in public and cannot happen in one’s mind. Further, this also entails that the content of the reasons must be understandable by those addressed. This does not exclude

the assistance of experts to explain the reasons, as long as the individuals involved have grounds to find the expert trustworthy and the expert can describe the reasons in a form the individuals can understand (Gutmann & Thompson, 2016, pp. 417–418). As for the third characteristic, the deliberative process aims at generating a decision that is *binding* for some time. At some point in the deliberative process, a decision will be made, based on the current status of the deliberation. This decision is binding for an unspecified time (Gutmann & Thompson, 2016, p. 418). Depending on the decision and the topic, deliberation can be picked up again at a fitting point to reevaluate the decision and to deliberate on possible changes and adaptations. This leads to the fourth characteristic: the deliberative process is *dynamic*. While decisions are binding for some time in deliberative democracy, they are also imperfect and subject to further deliberation for several reasons. For one, human decision-making is imperfect. Constant change may also affect the decision, what works today may not work tomorrow. Additionally, while reason-giving and accessibility apply, this does not mean that the decisions made are consensual. Being able to deliberate on the decision in the future may help gain acceptance from those with different views (Gutmann & Thompson, 2016, pp. 418–419).

In combination, these four characteristics define deliberative democracy as “*a form of government in which free and equal citizens (and their representatives), justify decisions in a process in which they give one another reasons that are mutually acceptable and generally accessible, with the aim of reaching conclusions that are binding in the present on all citizens but open to challenge in the future*” (Gutmann & Thompson, 2016, p. 419). This definition of Gutmann and Thompson is commonly used or acknowledged by other scholars (Bianchi, 2008; Elstub & McLaverty, 2014; Mansbridge et al., 2012; Moolakkattu, 2018). For that matter, the conceptualization of deliberative democracy in this paper follows Gutmann and Thompson's definition.

Deliberative democracy methods have proven to be a possibility to generate policy support, even in policy areas where finding common ground has been difficult (Curato et al., 2017). Deliberation may not change an individual's personal preferences, but it might generate a better understanding and more tolerance for the preferences of others (Nabatchi, 2012, p. 10). This can help to resolve disagreements, which at first appeared unresolvable, and coupled with the option to revisit the outcome at a later point can generate support for a decision that is not consensual but pluralistic (Gutmann & Thompson, 2004, pp. 6–11). Deliberative democracy offers solutions for finding common ground and agreement amongst polarized groups, as deliberative principles help to see eye to eye (Curato et al., 2017, p. 33). Further, deliberative practices can work in a deeply divided society to good effect. There is empirical evidence that

deliberative practices can help to “promote recognition, mutual understanding, social learning about the other side, and even solidarity across deep differences.” (Curato et al., 2017, p. 33). In addition, deliberative democracy practices can contribute to the legitimacy of decisions if done correctly, whereas when characteristics of deliberative democracy are disregarded, the opposite could be the case (Hendriks et al., 2007). Deliberative democracy practices can “give citizens a say in decision-making, [encouraging] civic skills and virtues and [increasing] the legitimacy of decision” (Michels, 2011, p. 279).

Deliberative democracy, especially in praxis, has been labeled as utopian by its critics. Yet, deliberative practices have been implemented in a variety of different political systems (Barrett et al., 2012; Curato et al., 2017, p. 29; Hendriks, 2016). Deliberative democracy is “already implemented within, outside, and across governmental institutions worldwide.” (Curato et al., 2017, p. 29). Thus, deliberative practices can help to foster support for policies in deeply divided and polarized policy fields, like environmental policy.

2.2 Civic engagement

In this thesis, I focus on the influence of deliberative civic engagement on policy support. The term *civic engagement* has been criticized as a catch-all phrase by many scholars (Adler & Goggin, 2005; Berger, 2009; Ekman & Amnå, 2012; Van Deth, 2014). This chapter draws from existing literature on the topic to give a conceptual overview of the term civic engagement. Using the conceptualization as a foundation, I will derive my interpretation of deliberative forms of civic engagement.

One of the most prominent contributions to the field of civic engagement is Robert Putnam’s (2000) book *Bowling Alone*. While the book is regarded as highly influential in the research field of civic engagement, it offers only a very broad understanding of the term and no clear definition (Adler & Goggin, 2005, p. 239; Ekman & Amnå, 2012, p. 284). Contrasting to such a broad understanding, other scholars have defined civic engagement in much more narrow ways. Depending on the understanding of the scholar, these limited definitions can range from civic engagement as community service to civic engagement as political involvement or civic engagement as collective action (Adler & Goggin, 2005, pp. 237–239).

While there are many different definitions for civic engagement, there have been attempts to come up with a workable definition to unify the research field. Adler and Goggin (2005) acknowledge the differences between the various definitions and understandings of civic engagement. Their approach to unifying the concept of civic engagement is to include the

different dimensions of civic engagement used by other scholars (Adler & Goggin, 2005, pp. 240–241). Their definition reads: “Civic engagement describes how an active citizen participates in the life of a community in order to improve conditions for others or to help shape the community’s future.” (Adler & Goggin, 2005, p. 241). This definition manages to encompass many of these dimensions. By doing so, the definition takes a step towards creating a workable unified definition, yet, by encompassing the different dimensions it remains broad.

Berger (2009) argues that definitions of civic engagement that try to include a multitude of different concepts to clarify the term do the exact opposite: “[c]ivic engagement as it is currently used includes political, social, and moral components, or the entire “kitchen sink” of public and private goods.” (2009, p. 335). Instead of finding a definition that includes too many different concepts of civic engagement, Berger takes Adler and Goggin's attempt further and proposes a multidimensional approach. Berger’s approach is different as they try to account for conceptual stretching by identifying three different dimensions that make up civic engagement. Instead of using civic engagement as a catch-all phrase, they advocate for the use of political engagement, social engagement, and moral engagement in its place. The three engagement forms address different dimensions of civic engagement to express the nuances of the concept. While each engagement form is meant to encompass a single dimension, overlap is possible.

In this, the approach offers a potential solution to deal with the overuse and conceptual stretching of civic engagement. Yet, the possibility of overlap between the three proposed engagement forms shows a clear differentiation is not possible, which could lead to the same problems Berger tried to omit with their concept.

An attempt to address the constraints of the attempts to clarify the term by Adler and Goggin (2005) and Berger (2009) comes from Ekman and Amnå (2012). By developing a new multidimensional typology, they attempt to make a clear distinction between civic engagement and political participation, to omit conceptual overlap (Ekman & Amnå, 2012, p. 284). In their typology, they distinguish between *manifest* and *latent* forms of political participation, as well as *individual* and *collective* forms of engagement. These dimensions are then further split into multiple sub-dimensions (Ekman & Amnå, 2012, p. 289). With their typology, Ekman and Amnå operationalize the concepts of civic engagement and political participation to highlight the multidimensionality of the two concepts. However, as the authors noted themselves, there is a possibility that the concepts of the typology may still overlap and correlate (Ekman & Amnå, 2012, p. 291). This limits the applicability of the typology.

I argue that the understanding of civic engagement employed by Ekman and Amnå, may not capture the full nature of the concept, as it is too narrow and does not account for the motivation behind an activity as for the example the definition by Adler and Goggin. Attempting to define civic engagement simply by the activity carried out and deriving dimensions from said activity does not account for the motivation to carry out the task. Ekman and Amnå as well as Berger have shown that there is overlapping between the different dimensions, often due to the motivation behind an action. In the context of this thesis, personal motivation is an important factor and the actions at the base of the research lay in between these concepts. While the definition by Adler and Goggin may be broad, they capture the importance of the motivation to carry out an activity. Thus, my understanding of civic engagement in this thesis follows Adler and Goggin's definition: "Civic engagement describes how an active citizen participates in the life of a community in order to improve conditions for others or to help shape the community's future." (Adler & Goggin, 2005, p. 241). In the context of this thesis motivation is the determining factor followed by the activity.

2.3 Deliberative civic forums

Deliberative civic forums as a form of civic engagement are the focus of this research. Deliberative civic forums have been a growing occurrence in the political landscape. This is due to an increasing interest in citizen deliberation and efforts to generate more civic engagement and participation (Germann et al., 2022, p. 1; Karpowitz & Raphael, 2014, p. 8). Deliberative civic forums are one of many attempts to reconnect citizens with politics and bridge mounting public discontent with the current political situation (Karpowitz & Raphael, 2014, p. 8; Rojon & Pilet, 2021, p. 1). Deliberative civic forums, also known as deliberative mini-publics, are a "nebulous concept, sitting in between the catchall term 'democratic innovations' and more precise practices like citizens' assemblies and deliberative polls." (Curato, Farrell, Geissel, et al., 2021a, p. 2). Deliberative civic forums can be seen as any institution that attempts to increase civic engagement by having citizens deliberate on certain topics (Fung, 2003, p. 347). This understanding of civic forums, while touching on core aspects, is a very broad understanding of the concept. A more refined definition of deliberative civic forums comes from Curato et al. (2021a, p. 3): "[deliberative civic forums] are defined as carefully designed forums where a representative subset of the wider population come together to engage in open, inclusive, informed and consequential discussions on one or more issues."

The notion that deliberative civic forums are *carefully designed forums* refers to the fact that they are an *unusual institution* aimed at generating a space for individuals from various backgrounds to come together and engage in collective reasoning (Curato, Farrell, Geissel, et al., 2021a, p. 3). The characteristic of a carefully crafted forum allows to consider many different forums as forms of deliberative civic forums. No civic forum is alike, each has its distinct possibilities and constraints, that need to be adjusted upon. Thus, it is not possible to reduce civic forums to a specific set of characteristics, as this would not be applicable to most. Because of this, deliberative civic forums should be evaluated based on the thought and care that went into the design of the forum (Curato, et al., 2021, p. 3). While the overall design can vary from forum to forum, there are core characteristics that need to be included in any forum. For one, deliberative civic forums need to consist of a *representative subset of the wider population*. This is to ensure that individuals from all backgrounds can make their voices heard and all sections of the wider public are represented. To achieve this, participants are actively recruited to the forums, to mitigate the overrepresentation of some parts of the populous. Depending on the type of forum, participants do not have to be a counterfactual version of the public but can also be a cross-section of the population (Curato, Farrell, Geissel, et al., 2021a, p. 4).

Open, inclusive, informed, and consequential discussions, refer to the fact that deliberation has to be a characteristic of these forums. This does not mean that deliberation is happening at all times during a forum, as there will be phases in which participants will engage in other types of communication. For a forum to qualify as a deliberative civic forum it only needs to include phases of actual deliberation among participants (Curato, Farrell, Geissel, et al., 2021a, p. 5). For the deliberative aspect to work, this means that it needs to be ensured that the deliberation is *open* and inclusive. Further, the discussion has to be informed, this can be promoted by participants engaging critically with experts and advocates of the field. Additionally, the deliberation has to be consequential, this means that the outputs of a forum are anticipated to inform decision-makers (Curato, Farrell, Geissel, et al., 2021a, pp. 5–6)

Fung (2003) and Curato et al. (2021a) offer two possible definitions for deliberative civic forums among a range of definition attempts by other scholars. Ryan and Graham (2012) give an overview of the different definitions and come up with recommendations to further improve the definitions to advance studies on the topic. In this thesis, I will use the definition by Curato et al (2021a), as they address the recommendations by Ryan and Graham (2012) and include them in their conceptualization of deliberative civic forums.

2.4 Civic engagement and policy support

The focus of this thesis is to explore the influence of deliberative civic engagement during the policy-making process on the support for a policy. At the base of support is the perception of legitimacy of decisions. Deliberative civic engagement is seen by scholars of the field as the core of democratic legitimacy (Michels, 2011, p. 278). There is also a growing number of empirical evidence supporting this argument. In recent years, studies have shown that the use of deliberative civic forums as deliberative civic engagement tools, can boost policy support among the public by fostering perceived legitimacy leading to a wider acceptance of the policy (Van Dijk & Lefevere, 2023, p. 150). Involving deliberative civic forums in the policy process can add positively to the overall perception of the fairness of the decision-making process. Further, it can help with the acceptance of political decisions that are perceived negatively (Germann et al., 2022, p. 18). These observed attributes of deliberative civic forums add to the perceived legitimacy of policies, making it so that the decision's losers do not question the legitimacy of the policy (Germann et al., 2022, pp. 18–19). Deliberative civic forums have a legitimacy-enhancing effect on people with low political trust, suggesting that deliberative civic engagement methods can increase the perception of fairness and legitimacy of a policy decision (Germann et al., 2022, pp. 18–19). The increase in support for policies in which deliberative civic forums were involved in the making, does not only come from the citizen's contribution to the policy but also from the ability to contest existing policies that are seen as unacceptable, leading to an increased acceptance of the policy decision (Muradova & Suiter, 2022, p. 11). Yet, deliberative civic engagement methods, especially civic forums, do not only have the potential to positively affect the public's support for a policy. A study by Van Dijk and Lefevere (2023) suggests that disregard of the recommendations given by deliberative civic forums by the government can lead to more discontent with a policy than a "conventional" representative decision-making process. They found that if the government fully implements the recommendations by the deliberative civic forums, it can lead to a higher perceived legitimacy of a policy by the public than a "conventional" representative decision-making process. Thus, the extent of the adoption of the recommendations given by deliberative civic forums has an effect on the support of a policy by the public.

In this thesis, the focus is on deliberative civic forums in a local governance setting. There is empirical evidence that suggests that deliberative civic forums can contribute to the perceived legitimacy of a policy on the local governance level (Rojon & Pilet, 2021, p. 16). To gain policy support through the involvement of deliberative civic forums, citizens have to be informed and

convinced of the involvement of deliberative civic forums. Informing people of the involvement of deliberative civic forums and convincing skeptics is important to generate policy support among the local citizens (Rojon & Pilet, 2021, pp. 15–16). The ability of deliberative civic engagement methods to generate policy support among the public is important to the usefulness of methods like deliberative civic forums. In this thesis, the focus is on participants of deliberative civic engagement methods and how participating influences policy perception. There is empirical evidence that a few citizens can be very influential on local politics (Anzia, 2022). Therefore, it is not only of interest how the wider public feels about a policy that involves a civic forum in its making but also how participants of deliberative civic forums perceive the policy. Past research suggests that participants of civic forums feel generally positive about the outcome and process of a deliberative civic forum (Michels, 2011). More recent research finds that the attitude toward civic forums is more diverse and influenced by a variety of factors (Curato, Farrell, Geissel, et al., 2021b; Jacquet, 2019; Knobloch & Gastil, 2015). The attitude of participants towards the policy for one depends on how participants feel about the procedural design of the civic forum. If they do not feel fully involved during the process the attitude may be affected negatively. Additionally, authorship over the recommendation of the civic forum and implementation also affects the perceived legitimacy (Junius, 2022, pp. 15–16). This thesis contributes additional knowledge to these findings to help understand how participating in deliberative civic engagement methods in the policy-making process, like forums, influence the perception of a policy.

3. Method

In this chapter, I present the methodology employed to investigate the influence of participation in a deliberative civic forum on the policy perception, exemplified by the policy perception of participants of the *Bürgersymposium*, which contributes to Münster’s bicycle policy. This chapter addresses the methods employed to answer sub-questions [2] to [4].

To answer sub-question [1], a case study into the *Radverkehrskonzept 2025* and the *Bürgersymposium* was conducted. The contents and methodology of the case study are the subjects of *Chapter 4*. . In this chapter, I explain how I constructed the interview guidelines for both sets of interviews, allude to my sample and the recruiting process, describe the interview conduction, and detail the evaluation of the collected data.

3.1 Interview guideline construction

At the center of the semi-structured interviews are the interview guidelines. Both sets of interviews have separate guidelines. The guidelines are meant as an orientation guide when conducting the interviews and allow for comparability of the results. Emphasis was placed on constructing the questions as open as possible and incorporating follow-up questions where needed to ensure that the interviewees could freely voice their opinions and experiences. Both interview guidelines are unique but were constructed following the same principles and the same process. I will go over the construction of each interview guideline separately, starting with the guideline for the interviews with participants of the citizen symposium. Both interview guidelines can be found in the appendix in the original German version and a translated English version.

3.2 Guideline – participants

The interview guideline is structured into six segments to facilitate a comprehensive exploration of the symposium participants' perspectives on Münster's bicycle policy.

1. **Introduction:** The interview starts with an overview of the discussion's focus, outlining the interview process and seeking consent for recording.
2. **Personal Background:** The initial questions ask about the participants' ties to Münster and their preferred transportation mode, offering insights into their disposition towards the bicycle policy.
3. **Icebreaker:** Participants share their general sentiments about cycling, providing a relaxed segue into deeper discussions.
4. **Pre-Symposium Reflections:** This section initiates the recollection process, allowing participants to recall their motivations and initial thoughts preceding the symposium. It aims to determine their pre-existing support or reservations concerning the bicycle policy.
5. **Symposium Experience:** A reconstruction of the symposium's sequence aids participants in recalling details. Subsequently, participants detail their perspectives on the symposium, encompassing deliberation processes, expert engagement, consensus findings, and their overall perception of the event's effectiveness.
6. **Evaluation & Discussion of Radverkehrskonzept 2025:** Participants summarize their perception of the policy, highlighting strengths and weaknesses. Their assessments extend to the incorporation of symposium outputs into the policy and how the symposium

influenced their stance. Two hypothetical scenarios explore potential changes in symposium structure or policy adjustments that could alter their perceptions.

The interview wraps up, leaving space for participants to add any final thoughts or comments. This organized approach guides through the personal background, the experience at the symposium, and policy assessments, shedding light on how the symposium influenced the perceptions of the policy.

3.3 Guideline – non-participants

The ambition of the interviews with citizens of Münster who did not participate in the symposium is to compare the influences on their perception of Münster's bicycle policy to the influences on the policy perception of participants. The difference to the interview guideline for participants of the symposium is that this guideline only asks about the interviewee's perception of Münster's bicycle policy. I expect less direct knowledge of the bicycle policy by the non-participants; thus the questions are formulated more broadly and indirectly, allowing me to go into detail when possible. The guideline follows the same logic for the structure as the other guideline:

1. **Introduction:** The interview starts with an overview of the discussion's focus, outlining the interview process and seeking consent for recording.
2. **Personal Background:** The initial questions ask about the participants' ties to Münster and their preferred transportation mode, offering insights into their disposition towards the bicycle policy.
3. **Icebreaker:** Invites participants to share their general sentiments about cycling, easing into deeper discussions.
4. **Attitude Towards Münster's Bicycle Policy:** Questions are aimed at understanding the interviewee's impressions of cycling in Münster, encouraging participants to express what they like, dislike, and to make suggestions for improvements. Further questions explore their overall feelings about cycling in Münster and their perception of the city's unofficial title as the "bicycle capital". Other questions pursue the interviewee's knowledge of Münster's actions regarding bicycle infrastructure and how they perceived it, helping to assess their views on the city's actions and the policy. This is followed by a hypothetical scenario exploring involving a deliberative civic forum in policymaking to determine their awareness and opinions related to the symposium and citizen interests in policy-making.

The interview wraps up, leaving space for participants to add any final thoughts or comments.

3.4 Pre-test of the guidelines

Before commencing the interviews, I tested both sets of guidelines. Two individuals with experience in deliberative civic engagement methods were recruited for testing the guideline for the interviews with symposium participants. The test interviews were conducted using *Microsoft Teams*. Their insights during the interviews allowed for guideline annotations and minor adjustments after the test interviews. Tweaks were made to some questions based on their feedback, enhancing openness.

For the guideline for the interviews with non-participants, two long-term Münster residents meeting the interview criteria were recruited. The test interviews enabled guideline annotations and post-interview feedback. While participant comments did not prompt guideline changes, my annotations helped refine the guideline. Notably, during these test interviews, I observed a disconnect between the interviewees' perceptions of bicycle infrastructure and cycling in Münster. To resolve this, questions were modified to focus the interviewees on the infrastructure, proving effective in subsequent interviews.

3.5 Interview subjects and recruiting

The selection of interviewees followed different criteria for both sets of interviews. For symposium participants, criteria included participation in the symposium and residency in or near Münster. Non-symposium participants were required to have not participated in the symposium and residency in or around Münster for over two years, to ensure that they have substantial experience with cycling in Münster.

Recruiting symposium participants proved challenging due to the absence of publicly available participant records. To overcome this, I contacted interest groups like *ADFC Münster*, *fahrradstadt.ms*, and *BUND – FOE Münster*, seeking members who participated. Through *ADFC Münster*, I connected with one symposium participant who forwarded my request to people they knew who participated. Because of this, I was able to contact six participants, two declined participation. Consequently, four male participants aged 56 to 69 comprised this set. The implications of the recruiting process, the low number of interviewees, and the final sample for my research findings will be discussed in the limitations section of this thesis.

For non-participants, I utilized various network channels in Münster, receiving extensive feedback. The sample included three females and four males aged 24 to 29, all residents of Münster for over five years at the time of the interview.

3.6 Interview conduction

The two sets of interviews were conducted in different phases. In the first phase, the interviews with participants of the symposium were conducted within a week. In the second phase, the interviews with non-participants were conducted over two weeks. Both sets of interviews were conducted using *Microsoft Teams*. The interviews were recorded for evaluation after asking for consent from the interviewees. For all interviews I followed the structure of the guidelines as closely as possible, adjusting the structure and adding questions when necessary. All interviews were conducted in German.

The interviews with participants of the symposium ranged from 21 minutes to 40 minutes in length. The interviewees were situated at home or in their offices during the interviews. Microphone and camera were turned on during the interview. To maintain anonymity, participants were labeled IP_1 through IP_4. Initially open and friendly, the tone shifted during interviews with IP_1 and IP_3, becoming more negative and emotional, notably during discussions on the symposium. IP_2 and IP_4 maintained a consistent yet slightly frustrated tone. These shifts provided deeper insights into their views on the bicycle policy, influenced by the symposium. Although IP_3's interview was notably shorter at 21 minutes, the negative atmosphere might have affected the depth of responses.

The interviews with non-participants ranged from 10 minutes to 17 minutes in length. The same surrounding circumstances applied as for the other set of interviews. The atmosphere was open and friendly and the interviewees gave detailed answers, allowing for a deeper understanding of their perception of Münster's bicycle policy. The interview structure also proved to work well, as during the interviews the interviewees were able to give more concrete examples. To keep the identity of the interviewees anonymous, I labeled the interviewees INP_1 through INP_7.

All interviews were transcribed based on the method by Kuckartz (2010). The transcription was done in a smoothed form. Filler words and verbalization were deleted. Paragraph markers were noted but no time indicators or line numbers. All interview transcripts are listed in the appendix.

3.7 Evaluation

The evaluation of sub-questions [2] and [3] is based on a summarizing content analysis with inductive category formation according to Mayring (2022). I opted for this approach as it allows me to look at the material unbiased. Although I structured parts of the guidelines based on possible influencing factors derived from the discussed theory in combination with the case study, I deliberately chose to not rely on these deductive factors for the data analysis, as this better allowed me to explore the research gap. Following Mayring (2022) I reduced the material of the interviews to its essential meaning. The result is a cross-case inductive category system that contains the crucial content for answering the research questions. A separate summary is created for each research question. Research question [4] is answered by comparing the results of questions [2] and [3].

The same process is applied to both sets of interviews. For the summaries, I set units of analysis, level of abstraction, and category definitions according to Mayring (2022). As the unit of analysis, as well as the context unit I chose the entire material. The coding unit can be a single word. Each research question has a unique level of abstraction and category definition:

Research question [2]: Which types of influences arise from *Bürgersymposium* participation that influence the participants' policy perception?

- Category definition: The influence of symposium participation on the policy perception of participants regarding *Radverkehrskonzept 2025* is evaluated. For this, the personal perception of the participants of the symposium is detailed, as well as the influencing factors on the perception of participation in the symposium and other influencing factors.
- Level of abstraction: Direct statements or indirect expressions by the interviewees regarding the influence of participating in the symposium on their perception of the *Radverkehrskonzept 2025*. Direct statements or indirect expressions by the interviewees regarding other influencing factors on their perception. Direct statements or indirect expressions regarding the interviewee's perception of the *Radverkehrskonzept 2025*.

Research question [3] Which types of influence arise from non-participation in the *Bürgersymposium* that shape the policy perception of non-participants?

- Category definition: The personal perception of Münster's bicycle policy of citizens who did not participate in the symposium is detailed. The influencing factors on the perception are evaluated.
- Level of abstraction: Direct or indirect expressions of the interviewees regarding influencing factors on their personal perception of Münster's bicycle policy. Direct or indirect expressions of the interviewees regarding their personal perception of Münster's bicycle policy.

There are multiple steps to the evaluation of the summary content analysis according to Mayring (2022). The individual steps were carried out with the aid of *Microsoft Excel* for the formation of categories for the research questions.

1. All text passages in the material that are relevant are transferred to an *Excel* table.
2. This is followed by paraphrasing the transferred material. Here, the thematic core of the text passages is recorded. Each text passage is reproduced in one or two sentences. The reproduced passages can still be close to what the interviewee said. The passages are rephrased, and a uniform language is used.
3. The paraphrased material is generalized by reproducing the passages into keyword-like terms according to the degree of abstraction.
4. In the next step, a first reduction is carried out. Generalized terms with the same meaning are deleted. Generalized terms that are not considered essential to the research question are also deleted.
5. This is followed by a second reduction. Reduced terms similar in content are bundled together and a summarizing term is formulated. These reduced and summarized terms are then transferred into the category system as inductive categories.
6. The last step of the summary is to check that the category system still represents the material. This is achieved by doing another run-through of the material and checking whether I can assign a category to all text passages that were identified as relevant in step one.
7. Following a successful check of the category system, category definitions, coding rules, and a prime example are added to the category system.

The result of the summary is two inductive category systems, one for each interview set. The category systems can be found in the appendix.

The category systems are applied in a final material run-through with the help of *MAXQDA*. I transferred the category systems into *MAXQDA* and assigned the codes to my material. Multiple assignments of categories within an interview and of text passages were possible. The *MAXQDA* file is attached as an additional file to the document. I present the results of the evaluation of the summarizing content analysis for both sets of interviews after the case study, in *Chapter 5*.

4. Case study

The case study of this paper looks at Münster's bicycle policy, *Radverkehrskonzept 2025*. It serves two purposes; for one it determines how deliberative civic engagement methods were used in the making of the policy to answer sub-question [1], "How has the City of Münster engaged its citizens in the policy-making of the *Radverkehrskonzept 2025*?". It also serves as a foundation to prepare for and later evaluate the other sub-questions.

The City of Münster and its bicycle policy have been selected as the case study of this thesis for numerous reasons. As a citizen of Münster myself, I have intricate knowledge about the city and good access to its citizens because of my personal network. German is my mother tongue, mitigating any language barrier when it comes to information gathering or interviewing citizens. Information on Münster's bicycle policy is readily available. All these factors make the City of Münster a feasible case study. Further, with 317.713 inhabitants, Münster represents an average major city in Germany (Stadt Münster, 2022). Also, the city is unique as it is a big bicycling city. Münster is home to more bicycles (400.000) than people and the bicycle is the preferred method of transportation in the city (Stadt Münster, n.d.-a). 77 % of people in Münster use their bicycle daily or at least multiple times a week, commuting 47 % of all ways by bicycle (Stadt Münster, n.d.-b). Cars and other motorized vehicles are used for 26 % of the ways commuted (Henninger et al., 2023, p. 6). The City of Münster has an extensive network of 474 km of bicycle paths and offers 14.923 public bicycle parking spaces (Stadt Münster, 2023b). Focusing on Münster's bicycle policy is well-suited for the research focus of this paper, as the bicycle is the preferred method of transportation in Münster.

In this chapter, I first analyze the results of the *ADFC Fahrradklima-Test 2022* for Münster. This gives a first overview of the perception of Münster's bicycle policy amongst its citizens. Following this, I explore how the City of Münster used deliberative civic engagement methods, in the form of the *Bürgersymposium*, in the policy-making process and what this resulted in.

Based on the exploration I examine if the deliberative civic engagement method used is in line with the criteria for deliberative democracy methods, deliberative civic forums, and civic engagement. This is followed by an analysis of the policy and an evaluation to which extent the results of the *Bürgersymposium* are included in the policy.

4.1 ADFC Fahrradklima-Test 2022

The *ADFC Fahrradklima-Test 2022* is a survey conducted by the *Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club*, a German cycling association, in cooperation with the German Ministry for Digital and Transport, portraying bicycle friendliness in German cities and towns. Münster ranks as the top bicycle city in the category of cities between 200.000 and 500.000 inhabitants. The survey is voluntary and asks its participants to answer 27 questions in five categories: bicycle and traffic climate, importance of bicycle traffic, safety, comfort, and infrastructure. The participants are given a positive and negative statement and asked to mark which statement fits better on a six-tiered scale. The results are displayed using the German school grading system from one to six, with one being the best possible grade and six the worst. The following table shows some of the more noticeable results in comparison to the average result of other cities in Münster’s category:

Table 1

QUESTION	RESULT MÜNSTER	AVERAGE RESULT OTHER CITIES
Usage of bicycle regardless of age	1,6	3,1
City center reachable by bicycle	1,7	2,9
Cyclists can use one-way streets both ways	1,9	2,7
Promotion of cycling in the city	2,2	3,9
Bicycle paths are cleared well from snow and ice	2,8	4,3
Bicycles are seldomly stolen	5,2	4,5
Bicycle paths are wide enough	4,1	4,8
Cycling is more fun than stressful	2,6	3,8
Cycling feels safe	3,1	4,3
Cyclists are accepted as traffic participants	2,4	3,9
OVERALL	3,0	4,1

Note. Adapted from “ADFC Fahrradklima-Test 2022,” by Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, 2022.

Based on the data available, I argue that most people in Münster have a positive perception of the bicycle policy. The results of the survey show that there is room for improvement regarding cycling in Münster, but in the context of the high use of bicycles as a transport mode coupled with the fact that most people enjoy cycling in Münster according to the ADFC's survey, it can be expected that perception of Münster's bicycle policy is positive.

4.2 Deliberative civic forums and Münster's bicycle policy

One part of the policy process for Münster's bicycle policy *Radverkehrskonzept 2025*, was an open citizens forum, *Bürgersymposium Radverkehr – Münster 2025*, to enable citizens to voice their ideas and concerns regarding a future bicycle policy and deliberate on. The symposium was held on the 12th of June 2015 in the foyer of the regional government of Münster, with 160 citizens in attendance. The overall purpose of the forum was to work on solutions with innovative and sustainable ideas in mind to address possible future challenges that the bicycle infrastructure in Münster could face (Stadt Münster, 2015). The symposium posed the only event that can be classified as a form of deliberative civic engagement in the sense of a deliberative civic forum.

The symposium started with a formal greeting. This was followed by an expert opinion of a traffic planner on the cycling infrastructure and cycling in general in Münster, focusing on overall strengths and weaknesses. The expert noted the bicycle culture in Münster as a big strength, as cycling is the norm in Münster, and cyclists are accepted and feel comfortable. The expert characterized four other strengths: first, the bicycle path network has overall a consistently good quality. Second, the *Promenade*, a bicycle path that encircles the inner city, is a fast and attractive connection to places inside the inner-city center. Third, bus and train stations have bicycle parking. Fourth, the overall consideration for cyclists by all traffic participants. The expert found multiple weaknesses, some regarding specific places in the city and others of a more general nature. For one, the traffic flow on the *Promenade* is hindered by road crossings. The *Ludgerikreisel*, a two-lane roundabout in the city center and a main hub for traffic in Münster is very convoluted, creating chaotic situations for cyclists and motorists. The cobblestone streets in the old town of Münster are difficult to cycle on. Traffic lights often hinder speed and traffic flow for cyclists. *Bicycle streets*, special streets in which bicycles have the right of way over other modes of transport, are often blocked by parked cars. There are still deadly accidents involving cyclists, especially at intersections when motorized vehicles are turning. There are not enough parking spots for bicycles. This especially applies to living

quarters in which bicycles are parked anywhere. And lastly, bicycle theft is a big problem in Münster. Following the strengths and weaknesses the expert presented possible solutions from around the world to stimulate deliberation. Possible solutions included a fast bicycle path network, separated from streets and roads, with few stops. Reducing motorized traffic on main roads and opening them up for bicycle traffic. And a more appealing bicycle infrastructure overall (Stadt Münster, 2015, pp. 10–12).

Following the expert opinion, the participants were given three different scenarios and asked to choose one scenario to deliberate further on. The first scenario suggested to maintain the current bicycle infrastructure without any further development. The second scenario suggested maintaining the current bicycle infrastructure and developing it further where needed. The third scenario suggested a new concept for Münster's bicycle infrastructure that is geared towards managing future challenges faced by bicycle traffic. The participants of the forum voted to further deliberate on the third scenario (Stadt Münster, 2015, pp. 14–15). The deliberation on the third scenario followed three core topics: bicycle paths; bicycle parking; and traffic safety (Stadt Münster, 2015, p. 16). Participants had the chance to deliberate on the three topics, by exchanging ideas for possible solutions for each topic, weighting its consequences, and writing ideas and possible consequences down as the recommendations of the symposium. The main ideas were presented to the symposium's participants and this in combination with some parting words concluded the symposium (Stadt Münster, 2015, p. 16).

The information displayed about the symposium is based on the symposium proceedings published by the City of Münster (2015), I was not able to obtain further proceedings or documentation. Based on the information available, participating in the symposium can be classified as a form of civic engagement according to the conceptualization of the term discussed in *Chapter 2.2*. It classifies as active participation in the life of a community and offers the opportunity to improve conditions for others or to help shape the community's future. The symposium's intent was to give citizens an outlet to make recommendations for a future bicycle policy. Based on the data at hand, the citizen symposium displays characteristics of a deliberative civic forum. The symposium fulfills the characteristics of deliberation, it was open to anyone to participate, and participants had the opportunity to discuss ideas openly and inclusively with other participants. Due to the expert opinion given before the deliberation, it can be expected that the participants understood the topic and were able to voice informed ideas and comments. Further, the recommendations that stemmed from deliberation were considered in the formulation of the policy according to the city, making the process consequential. Evaluating if the claim of the city is true will be the subject later in this chapter. Judging by the

proceedings of the symposium it seems that it was carefully designed, as the deliberation was preceded by the expert opinion and the vote on which scenario to discuss. Yet, it is difficult to make a final assessment. What can be concluded based on the available data is that the symposium does fulfill the procedural requirements of a deliberative civic forum I presented in *Chapter 2.3*. However, participants most likely were not a subset of the wider population, as people were not recruited to participate but were free to sign up. This is an essential characteristic of deliberative civic forums to ensure representativeness. Representation is especially important regarding legitimacy. As the focus of this thesis is on the procedural aspects of deliberative civic forums, representation, and legitimacy do not need to be taken into account in the scope of this thesis. The symposium does fulfill the procedural characteristics of a deliberative civic forum based on the information. Following Curato et al.'s (2021) suggestion to evaluate if a forum qualifies as a deliberative civic forum based on the thoughtfulness of its construction and also the local governance setting of the symposium, I argue that under these circumstances the symposium does qualify to be considered under the aspect of a deliberative civic forum.

4.3 Recommendations by the symposium:

In the following paragraphs, I will display the results of the symposium based on the three topics of deliberation. One topic the participants deliberated on was bicycle paths, participants came up with nine possible ideas and consequences that might result (Stadt Münster, 2015, pp. 17–18):

1. Expansion of the bicycle path network, by building wider and safer paths separated from roads. This would lead to:
 - Increased safety for cyclists.
 - Need for alternative parking spaces for motorized vehicles.
2. The end to the compulsory use of bicycle paths. This would lead to:
 - Longer distances for commuting by bicycle due to higher possible speeds.
 - Motorized traffic would need to be slowed down. This would lead to:
 - Better coexistence of all traffic participants.
 - Fewer accidents at intersections.
3. More bicycle streets. This would lead to:
 - Better acceptance of bicycle streets overall, fostering functionality.
 - Need for alternative parking spaces for motorized vehicles.

4. Construction of a high-speed bicycle path network (*Radschnellwege*). This would lead to:
 - Easier connections at high speeds.
 - Faster connection between city quarters.
 - Relatively cheap by connecting existing infrastructure.
5. Improving the overall quality of bicycle paths. This would lead to:
 - More comfort and safety and fewer flat tires.
 - Cost for overhaul and maintenance.
6. Overall acceleration of bicycle traffic flow, by tuning existing infrastructure towards cyclists. This would lead to:
 - Accelerated bicycle traffic and decelerated motorized traffic.
 - Increased attractiveness of cycling as a mode of transportation.
7. Transforming bicycle lanes at intersections and road heads to make them safer. This would lead to:
 - More consideration of bicycle traffic.
 - Increased safety.
8. Improving bicycle traffic on the *Promenade*, by giving cyclists complete right of way. This would lead to:
 - Smoother bicycle traffic.
 - Needed construction efforts.
9. Improving traffic flow at the *Ludgerikreisel*, by separating bicycle traffic from motorized traffic. This would lead to:
 - Improved traffic flow for cyclists and motorists.
 - The need for a lot of space.
 - High costs.

Regarding the topic of bicycle parking, participants came up with six ideas and possible consequences (Stadt Münster, 2015, pp. 19–20):

1. More bicycle parking by improving existing or building new infrastructure. This would lead to:
 - Fewer randomly parked bicycles.
 - Better connection of public transport and cycling.
 - Parking close to one's home remains possible.
 - Free sidewalks.
2. Building and improving bicycle parking facilities. This would lead to:

- More comfortable and more secure bicycle parking facilities.
 - Extra parking facilities would support the image as a bicycle city.
 - The need for additional space.
 - Costs.
3. Bicycle (underground) parking garages at central spots. This would lead to:
 - More space in the city.
 - Costs.
 4. Bicycle rental system with central and decentral drop-off points. This would lead to:
 - No need for a second or third bicycle.
 - The need for additional building space.
 5. Improving the parking behavior of cyclists by enforcing restrictions and creating awareness. This would lead to:
 - Fewer bicycles parked in inconvenient places.
 - A lot of needed effort.
 6. Disposal of abandoned bicycles. This would lead to:
 - More space in the streets
 - Costs.

Regarding the topic of traffic safety, participants deliberated on and came up with six ideas and possible consequences (Stadt Münster, 2015, pp. 20–21):

1. Increasing the safety of bicycle paths through various means. This would lead to:
 - Fewer accidents because of opening car doors.
 - Fewer crashes.
 - Better visibility of cyclists in intersections.
2. Increasing safety for cyclists at traffic lights, through separated traffic lights, and placing cyclists in front of motorists. This would lead to:
 - Increased safety for cyclists at traffic lights.
3. Limiting motorized traffic to 30 km / h in different zones in Münster. This would lead to:
 - Better traffic safety.
 - Fewer accidents.
 - Less noise.
 - Higher quality of life.
4. More consideration for others amongst all traffic participants, by enforcing regulations. It would lead to:

- More relaxed and safe traffic.
- 5. Increasing overall traffic safety through bicycle traffic education for children, new citizens, or insecure cyclists.
- 6. Communication campaigns regarding traffic safety for cyclists. This would lead to:
 - Increased consideration for cyclists by all traffic participants.

4.4 Radverkehrskonzept 2025

Münster's *Radverkehrskonzept 2025*, adopted in 2016 with amendments by *Bündnis 90/Die Grünen/GAL* and *CDU* (Bündnis 90/Die Grünen/GAL Ratsfraktion Münster & CDU Ratsfraktion Münster, 2016), involved collaboration with various stakeholders, including interest groups and citizens, ensuring comprehensive input. The policy's main aims centered on enhancing bicycle traffic and safety standards while having future challenges in mind, emphasizing uniform infrastructure appearance and compliance with *ERA 2010* standards (Stadt Münster, 2016).

Key strategies encompassed establishing *Velorouten*, enhancing bike paths connecting the city center to outer districts, and utilizing existing spaces occupied by stationary motorized vehicles (e.g. parking spaces) for improvements. Safety measures included reconsidering road access for bicycles, separate traffic phases at intersections, and maintaining and updating existing bicycle infrastructure. Surface quality improvements, red-colored paths for visibility, more bicycle streets, removing barriers constricting bicycle traffic, and enhanced traffic light cycles were among the outlined actions (Stadt Münster, 2016).

The policy also addressed bike parking infrastructure, proposing secure options at railway and bus stops, centralized parking in the city and residential areas, swift complaint response, repairs, and marketing campaigns to reinforce Münster's bike-friendly image (Stadt Münster, 2016).

Amendments called for annual implementation reports, expanded road access for bikes, improved parking strategies, identifying gaps in the bike path network, and developing plans to address these gaps (Bündnis 90/Die Grünen/GAL Ratsfraktion Münster & CDU Ratsfraktion Münster, 2016).

4.5 Evaluation of the policy

The adopted bicycle policy *Radverkehrskonzept 2025* does include some of the recommendations made by the symposium. Of the 21 recommendations made by the symposium eleven recommendations are directly addressed in the policy. There is a possibility that other recommendations may result from the implementation of the policy. The following table compares the recommendations of the symposium to the final policy:

Table 2

MATTER AT HAND	RECOMMENDATION	INCLUDED IN THE POLICY
Bicycle Path Network	Extending the bicycle path network	Closing holes by utilizing existing infrastructure, identifying/maintaining private infrastructure contributing to the network
Faster Bicycle Travel	Improving traveling speed, high-speed bicycle path network with a set standard (<i>Radschnellwege</i>)	Construction of <i>Velorouten</i> , a high-speed bicycle network not adhering to the set standard of <i>Radschnellwege</i>
Bicycle Streets	More bicycle streets	Implementation of more bicycle streets
Infrastructure Quality	Set standards for infrastructure, improvement of the overall quality	Set standards for all future bicycle infrastructure, plan to improve the overall quality
Compulsory Bicycle Path Usage	End of compulsory bicycle path usage	Does not end compulsory use entirely, considers ending usage at security risk spots
Intersection Safety	Improve safety at intersections and road crossings	Aims to make intersections and crossings safer
Bicycle Parking	More parking in general, additional parking at train stations and bus stops, more underground parking	Aims to increase parking, additional facilities at stations and stops

Infrastructure Safety	Uniform appearance, red-painted paths, improved surfaces	Sets standardized appearance, goal to paint paths red for visibility, improve surfaces
Traffic Light Adjustments	Separate phases for cyclists and motorists	Calls for separate traffic light phases
Speed Limit	General speed limit for motorized traffic at 30 km / h	Allows for limiting to 30 km/h partially
Improvement of Important Infrastructure	Improving traffic on the <i>Promenade</i> and in the <i>Ludgerikreisel</i>	<i>Not addressed</i>
Overall Safety	Campaigning for and educating on bicycle safety	<i>Not addressed</i>
Bicycle Rental System	Implementation of a bicycle rental system	<i>Not addressed</i>

Overall, it can be said that the policy falls short of addressing all the recommendations. Some of the bigger recommendations have been included in the final policy, but mostly only to an extent, some recommendations have not been included at all.

5. Evaluation

In this chapter, I evaluate the results of the case study to answer research question [1]. This is followed by the evaluation of the results of the interviews to answer research questions [2] to [4]. To do so, I will display and evaluate the results of the interviews with participants of the symposium to answer research question [2]. I will then display and evaluate the results of the interviews with the non-participants to answer research question [3]. The evaluation of research question [4] is based on the results of questions [2] and [3]. To answer question [4], I will compare the results of the two previous questions.

5.1 Involvement of citizens in the policy-making process

The case study showed that the City of Münster held a *Bürgersymposium*, a form of deliberative civic forum, to allow citizens to deliberate on a bicycle policy for Münster and to make recommendations for the policy. The city stated that it would take the recommendations made by the symposium into account in the making of the final bicycle policy.

The comparison of the recommendations of the symposium to the content of the final bicycle policy, *Radverkehrskonzept 2025*, showed that some of the recommendations were partly

included in the policy. Overall, the policy stayed below the standards recommended by the symposium. Based on the comparison there is evidence that the recommendations were taken into account to an extent. However, with the information available the true magnitude cannot be assessed. I argue that since the policy stayed below the standards recommended by the symposium, the influence was marginal.

To answer research question [1]: The City of Münster engaged citizens in the policy-making process of the bicycle policy through a form of deliberative civic forum. There is evidence that the recommendations by the forum marginally influenced the final policy.

5.2 Influencing factors of symposium participation on the policy perception

To answer my second research question, I identified which types of influence arise from participating in the *Bürgersymposium* that influence the perception of Münster's *Radverkehrskonzept 2025* of participants of the symposium. The influence types relate to any factor concerning the symposium that affected the perception of the bicycle policy of the participants. These factors can have a positive or negative influence on the perception. In the following, I consider the different influencing factors of participating in the symposium on policy perception. For this, I first display the policy perception of the interviewees. This is followed by displaying the influences participating in the symposium had on the perception, as well as displaying other influencing factors, to better evaluate the extent of the influences of the symposium on the perception.

Perception

Regarding the general perception of the interviewees on the bicycle policy, I found three different perception types of the policy: *positive*, *negative*, and a perception I labeled as *ambivalent*, this applied to cases in which neither positive nor negative perception dominated. Positive and negative perception was applied in cases where one perception clearly dominated. Some displayed perceptions concerned the policy in general, most focused on specific areas of the policy. All interviewees displayed all three types of perception. The overall perception of the policy of all four interviewees can be best summarized as mainly negative with the focus on the policy areas that influenced the perception being different from interviewee to interviewee.

While all interviewees perceived some parts of the policy as positive, positive perception was not common amongst the interviewees. The areas of the policy perceived as positive varied from interviewee to interviewee yet followed two common themes. Policy areas that increased

safety and standards were generally seen as positive. Also, the aim of the policy to improve the overall bicycle situation in Münster was noted as positive, and concepts included in the policy promised to positively influence cycling in Münster.

All interviewees perceived parts of the policy to be ambivalent, not truly positive nor negative, thus not swaying their perception of the policy in either direction. The display of ambivalent perception always followed the same scheme. The interviewee mentioned something they thought was positive about the policy but was negatively impacted for numerous reasons, canceling out the positive and negative influences. Interestingly, no interviewee displayed an ambivalent perception of the policy where they thought something was negative about the policy but positively impacted by something.

The interviewees had an ambivalent perception of the standards the policy introduced. For one they thought that standards were needed, and the introduction was positive, but that the standards were lacking overall. Also, the fact that the policy aimed to create more awareness for cyclists and cycling, in general, was seen as positive, but the fact that it felt more like a marketing campaign impacted the perception negatively, leading to ambivalence regarding this area of the policy. Further, the fact that the policy addressed some crucial problems was seen as positive but the lack of urgency in the addressal of the problems led to an ambivalent perception.

As mentioned, the interviewees mainly expressed a negative outlook on the policy, criticizing multiple aspects and labeling it as ineffective. They found fault in its lack of tangible improvements to Münster's bicycle infrastructure, deeming the progress markers unprofessional and non-technical. High project costs and a perceived lack of comprehensiveness further fueled their dissatisfaction. The policy's failure to address future-oriented goals, insufficient attention to enhancing the bicycle network, and a view of it as more theoretical than actionable were prevalent concerns. Moreover, interviewees believed the policy restricted meaningful change by prioritizing motorized traffic, limiting its potential impact.

Influencing factors – symposium

The influence participating in the symposium had on the perception of the bicycle policy can be positive as well as negative. I found that the influence of participating in the symposium on the perception could be generally placed into ten sub-categories, which can be divided into three main categories: *results*, *experience*, and *other factors*.

Results includes any category that is concerned with the results of the symposium and consists of three sub-categories. The first one is *influence on the policy*, this category deals with the perceived influence the symposium had on the policy. I found that the influence this

category had on the perception was mainly negative. This was largely due to one factor – the interviewees perceived the symposium to be non-influential on the policy. This was evident as all interviewees in some way stated that they perceived the important suggestions by the symposium were not included in the policy. One interesting influence in this regard was the low expectation one interviewee had for the influence of the symposium. Their perception of the policy was still influenced negatively as they also thought the symposium did not influence the policy, yet to a lesser extent than other interviewees. Some displayed anger in this regard, but this interviewee's perception was influenced to a lesser extent as they already had low expectations.

The second sub-category *display of the symposium results*, considers how the display of the symposium results influences the perception of the policy. This influence on the perception of the policy was not evident for all interviewees. However, for the interviewees that displayed this influence, the impact on the perception seemed to be rather strong. Two separate issues impacted the perception in this sub-category. For one, the presentation of the results seemed to negatively affect the overall perception of the policy. IP_3 displayed strong discontent because they felt like the City of Münster presented the results of the symposium in a way that suggested the policy included everything the participants of the symposium wanted, which IP_3 felt was not the case. The other issues concerned the lack of publicity and respect given to the suggestions of the symposium by the City of Münster. This also negatively affected the overall perception of the policy.

The third sub-category is about the *timing of policy adoption*. The policy adoption in short succession to the symposium, suggests that the results could have not been evaluated appropriately by the city and included in the policy, which negatively influence the perception of the policy for some.

The main category *experience* includes any sub-category that deals with the influence the experiences during the symposium had on the perception of the policy. This main category is made up of four sub-categories. The first one, *contact with others*, includes any remark of the interviewees regarding contact with other participants, experts, or government officials that influenced their perception of the policy. This influenced the perception of the policy both positive and negative. Regarding the contact with other participants, the feeling of standing together behind a cause positively influenced the perception of the policy as it showed increased hope for the outcome of the final policy. The data at hand suggests that contact with government officials also influenced the perception of the policy. For instance, in the case of IP_1, this influence was negative, as a conversation with the mayor in which they discussed the results

impacted the outlook on the policy and therefore also the perception of the policy negatively, as the mayor told IP_1 that the results cannot be seen as representative and will thus not be regarded in the policy. Another way in which contact with government officials influences the perception of the policy was the response by officials to questions. The research suggests that not receiving a concrete response to a question can negatively influence the overall perception of a policy.

The second sub-category, *preconceptions*, deals with the effect the confirmation of preconceptions of civic engagement had on the support for the policy. The data showed that the confirmation of preconceptions regarding the influence of deliberative civic forums can amplify the perception of a policy. In one case an interviewee saw their preconceptions confirmed as they thought that the symposium did not impact the final policy. This amplified their already negative outlook on the policy in this regard.

The third sub-category, *impressions*, includes impressions the interviewees received during the symposium that influenced their attitude towards the policy. Impressions gathered during the symposium influenced the perception of the final policy for all interviewees. Impressions that suggested that something did not align with the interviewee's interests negatively affected the perception of the policy. Impressions that aligned with the interviewee's interests positively affected the perception of the policy. Further, impressions that suggested the City of Münster was not interested in the suggestions made by the symposium also had a negative influence on the perception of the policy.

The last sub-category, *experience at the symposium*, contains any experience that did not fit in any of the other three sub-categories. This sub-category is different from *impressions* as it does not deal with the interpretation gained from an encounter or observation but with the direct feeling attached to an experience. For example, the overall experience with the procedure of the symposium exhibited to influence the perception of the symposium. In one case, the procedure of the symposium was experienced as not effective, leading to a negative outlook on the symposium which led to a negative outlook on and perception of the policy. Also, the experience with parts of the symposium showed to influence the perception. In one case the positive experience one interviewee had with the expert opinion made them more open-minded about the policy, positively influencing the perception.

Lastly, the main category of *other factors* contains any sub-category that does not fit the other two main categories. This includes *opinion of the symposium*, *effect on the bicycle movement*, and *fulfillment of expectations*.

The *opinion of the symposium* the interviewees had affected their attitudes towards the policy, the connection between the attitude towards the policy and the opinion of the symposium became evident during the interviews. The opinion the interviewees had of the symposium was influenced by many of the categories already mentioned, but it demonstrated its unique influence on the perception of the policy. The overall opinion of the symposium affected the open-mindedness regarding the policy. A negative opinion of the symposium led to a critical outlook on the policy. A positive opinion of the symposium led to a less critical outlook. This directly affected the perception of the policy.

The sub-category *effect on the bicycle movement* deals with the perceived effect of the symposium on Münster's bicycle movement. However, the perceived effect also influenced the perception of the policy as it influenced the feelings regarding the policy. A perceived positive influence on the bicycle movement led to a more optimistic outlook. A perceived negative influence led to disdain and a pessimistic outlook on the policy.

Fulfillment of expectations deals with the fulfillment of expectations the interviewees formed during the symposium. All interviewees formed some expectations for the policy during the symposium. In most cases they felt like these expectations were not met, leading to a negative attitude towards the policy. An interesting factor regarding this is that low expectations going into the symposium diminished the negative influence on the perception of the policy as the expectations were already low and there was no expectation of them being fulfilled.

Influencing factors – other

I evaluated the interviews for other influencing factors on the perception of the policy to later better assess the influence the symposium had on the perception. I found nine different sub-categories of influences that can be separated into three main categories: *policy implementation*, *policy content*, and *other factors*.

Policy implementation consists of the three sub-categories *realization of policy measures*, *compliance with policy aim*, and *cost-benefit relation*.

Realization of policy measures looks at the influence policy measures realization had on the perception of the policy. For example, incomplete or improper realization of policy measures, as well as not realizing policy measures included in the policy negatively affected the perception of the policy.

Compliance with policy aim assesses how closely policy measures align with the intended goals of the policy and the impact of the alignment or misalignment on the perception of the policy. Policy measures that the interviewees perceived to comply with the policy aim positively influenced the overall perception of the policy. Policy measures that the interviewees

perceived to be misaligned and therefore not in compliance with the policy aim negatively influenced the overall perception of the policy. An interesting case were policy measures that were perceived to be misused for other purposes, as this negatively influenced the perception of the policy and also led to strong emotions. An example was the perceived misuse of bicycle streets, as one interviewee felt like bicycle streets were used to help with motorized traffic instead of bicycle traffic as they were used to create “right of way streets” for motorized traffic with a speed limit of 30 km / h.

The *cost-benefit relation* of policy measures also influenced the perception of the policy. The interviewees primarily displayed a negative effect in this regard as some felt that some policy measures cost too much for what they offered.

Policy content includes the sub-categories *policy standard*, *policy aim*, *policy comprehensiveness*, and *fulfillment of expectations*. All sub-categories concern the content of the policy on one level or another.

Policy standard looks at the influence the standards used in the policy had on the perception of the policy. The influence the policy standards had on the perception of the policy showed in two ways in the interviews. For one the alignment with the personal preference for standards of the interviewees influenced the perception of the policy. Standards that were perceived as too low also negatively affected the perception of the policy. For another, the implementation of standards in areas where there were no standards before positively influenced the perception of the policy. For example, IP_2 found the introduction of standards positive and called it a “step in the right direction”.

Policy aim considers how the interviewees perceived the orientation of the policy. The influence on the perception of the policy was impacted by the perceived alignment or misalignment of the orientation of the policy with the personal preference of the interviewees. When the orientation aligned with the preferences of the interviewees the influence on the perception was positive. In cases where the orientation did not align with the preferences of the interviewees, the influence on the perception was negative.

Comprehensiveness is about the overall perceived quality of the policy. The perceived comprehensiveness directly influenced the perception of the policy. Areas that the interviewees perceived as not comprehensive enough negatively influenced the overall perception of the policy. Areas that the interviewees perceived as comprehensive positively influenced the perception.

Fulfillment of expectation assesses the influence of the fulfillment or non-fulfillment of the interviewee’s expectations on the perception of the policy. No interviewee mentioned fulfilled

expectations. Unfulfilled expectations negatively impacted the perception of the policy. This also led to the display of strong emotions. IP_3, for instance, called the City of Münster in this context “Radverkehrsankündigungshauptstadt”, bicycle infrastructure announcement capital.

Other factors included sub-categories that did not fit the other main categories. It consists of the category *policy impact* and the category *comparison*.

Policy impact considers the perceived effect the policy had on the bicycle situation in Münster. If the interviewees perceived the policy impact to be positive in an area, this also positively influenced the perception of the policy. Areas in which the impact was perceived as not noticeable or negative, negatively influenced the perception of the policy.

Comparison looks at the influence the comparison of cycling infrastructure in Münster to other cycling infrastructure in other municipalities or other transport infrastructure, in general, had on the perception of the policy. The results only exhibit a negative influence on the perception of the policies through comparison. The interviewees thought that infrastructure for motorized traffic was favored over bicycle infrastructure and that Münster’s bicycle infrastructure does not compare well to other municipalities with a high emphasis on cycling.

To answer research question [2] it can be said that the evaluation of the interviews showed that participating in the symposium did show unique influences on the perception of the policy. The experience at the symposium influenced the perception in multiple ways. Also, the impact of the symposium’s suggestions on the policy as well as the acknowledgement and consideration of the suggestion by the city showed to influence the perception of the policy. Further, the overall opinion of the symposium also influenced the perception of the symposium in addition to the other factors. What should be noted at this point is that there seems to be a correlation in which some influences were amplified by others. The indications for the research gap and future research will be explored further in the discussion section.

5.3 Influence on the policy perception of non-participants

The third sub-question looks at the influences on the policy perception of citizens of Münster who did not participate in the symposium. In the following, I assess the different influencing factors on the policy perception, these factors can have a positive or negative influence. For the assessment, I first display the policy perception of the interviewees. This is then followed by displaying the influences on the interviewees’ opinions of the policy.

Perception

The policy perception of non-participants of the symposium can also be described as *positive*, *negative*, or *ambivalent*. All interviewees noted one or more aspects of the infrastructure they found positive or in some cases extremely positive. All noted it as positive that almost everything is reachable by bicycle and most placed specific emphasis on the bicycle streets, mentioning them as a good improvement. All interviewees displayed in parts ambivalent perceptions of the policy. The ambivalent perception mainly focused on the quality of the infrastructure, expressing that some parts of the infrastructure were in parts very good and other parts very bad. Negative perception was also displayed by all interviewees. Negative perception focused on the quality of the bicycle paths, safety, and the feeling that the city could do more to improve cycling in Münster. The overall attitude of the policy was different for every interviewee.

Influences

The influence on the policy perception of non-participants can be categorized into three main categories: *comparison*, *infrastructure*, and *experience*. *Comparison* looks at the influence comparing the bicycle infrastructure with other infrastructure had. I determined three sub-categories for this. The first is *comparison with public transport*, this influence type describes the effect on the policy perception of comparisons between the bicycle infrastructure and the public transport infrastructure in Münster. For instance, INP_4 stated that the bicycle infrastructure is superior, influencing their perception of the policy positively. The second is *comparison with motorists*. Comparing the bicycle infrastructure to the infrastructure for motorized traffic showed to have positive and negative influences on the policy perception. For one, the bicycle was seen as the fastest mode of transport in Münster, but most still felt that the motorized traffic infrastructure is being favored. The third is *comparison with other municipalities*. This had a positive influence on the policy perception when the interviewees were comparing Münster to other German municipalities, as they perceived Münster's bicycle infrastructure as superior. When comparing Münster to other European cities that are considered bicycle cities, this had a mostly negative influence as the interviewees perceived Münster's bicycle infrastructure as inferior.

Infrastructure includes any sub-category of influences in which the infrastructure influences the policy perception. The first sub-category, *quality of infrastructure*, considers how the quality of the infrastructure influences the policy perception. The influence can be negative and positive depending on how a certain infrastructure part's quality is perceived by the interviewees. The second sub-category, *safety*, considers how the safety aspect of the

infrastructure influences the policy perception. The influence was positive in cases where interviewees thought a certain infrastructure element increased safety, like bicycle streets, or negative in cases where this was not the case. This was mostly the case when there was too much contact with motorized traffic like at traffic lights. The third sub-category *improvements*, considers the influence of infrastructure improvements on the policy perception. This had a positive influence when the interviewees noticed an improvement, an example would be the bicycle streets. It had a negative influence when the interviewees noticed a lack of improvement.

Experience considers the influence of experiences that did not fit into the *infrastructure* or *comparison* categories. There are two sub-categories to this, *experiments* and *implementation*. *Experiments* considers the influence of the experience the interviewees had with bicycle infrastructure experiments the city conducted as part of the policy. This had a positive influence because the interviewees saw that the city tried to make improvements and was willing to experiment with new ideas. *Implementation* is concerned with the influence the experience with the implementation of policy measures had on the policy perception. Long implementation time for certain measures and not following through with the implementation, especially when it comes to the infrastructure experiments noticed by the interviewees, had a negative influence.

To answer research question [3], it can be said that the perception of the bicycle policy of non-participants of the symposium is influenced by how they perceive different aspects of the infrastructure, the experience the non-participants had regarding parts of the policy, and lastly comparison to other infrastructure whether it is infrastructure for other modes of transportation or the bicycle infrastructure in other municipalities.

5.4 Influences on the policy perception of participants and non-participants

The fourth research question compares the differences in the influence on the policy perception of participants and non-participants of the symposium. The comparison enables a better understanding of the actual influence participating in civic engagement methods has on policy perception to later assess the overall research question of this thesis.

The most obvious difference is the influence participating in the symposium had on the perception. This influence is completely missing for the non-participants and thus adds another influence dimension for participants of the symposium. In this regard, it is notable that the participants display a stronger connection to the policy and an overall better understanding. The direct knowledge of the policy was very limited amongst the non-participants, because of this

the non-participants made few direct connections between experiences regarding the bicycle infrastructure and the policy, which observably led to less strong emotions or attitudes towards the policy in comparison to the participants of the symposium. IP_1 and IP_3 displayed very strong attitudes towards the policy in direct connection with participating in the symposium. IP_3 was so enraged by talking about the symposium that they made a statement that “everything could have been thrown directly into the thrash”.

Participants and non-participants also displayed differences regarding the other influencing factors not concerned with the symposium. Comparison had a major influence on the policy perception of non-participants, this played a more minor role for participants of the symposium. The influence the infrastructure had on the policy perception was different in the way that for participants of the symposium, the influence of the infrastructure on the perception was mainly in direct connection with the policy. For example, the quality of the infrastructure was seen in the context of the policy failing to establish better standards, or improvements were evaluated based on compliance with the policy aim. The non-participants evaluated the infrastructure at face value and this evaluation mostly affected the influence on the perception. In general, it could be said that other influencing factors for participants of the symposium were connected more directly to the policy. As for non-participants, this was not the case, the policy perception of non-participants was mostly influenced by factors not directly related to the contents of the policy but by factors like comparison to other bicycle infrastructures or perceived improvements based on their personal standards.

In summary, to answer research question [4], participants of the symposium displayed a stronger personal connection to and knowledge of the policy, which led to more nuanced and stronger influencing factors on the policy perception for the participants. The non-participants displayed a far weaker connection to and knowledge of the policy. This led to broader influencing factors and fewer influences directly connected to the policy. Overall, the influences on the policy perception of the non-participants led to less strong attitudes towards the policy. The influences on the policy perception of the participants provoked mostly strong attitudes.

5.5 Results

This thesis aims to contribute to the understanding of the possibilities deliberative democracy methods, like deliberative civic forums offer regarding increasing policy support in areas where this is difficult by exploring a research gap in the influence of forum participation on policy perception, by answering the question: “In what way is there a connection between participation

in the *Bürgersymposium* during the policy-process of Münster's 'Radverkehrskonzept 2025' and the participants' perceptions of the final policy?". To address the primary research question, I formulated four sub-research questions.

Based on the results of the four sub-research questions, there is evidence that participation in the *Bürgersymposium* significantly influenced the perception of the *Radverkehrskonzept 2025*. Symposium participation introduced an additional dimension of influences on the perception of the policy. This is particularly noticeable in the way participants of the symposium developed a stronger and more detailed connection to the policy, unlike citizens who did not participate. The influences on the symposium participants' perception of the policy were more nuanced and directly related to various aspects of the policy. The influences on the non-participants' policy perception was broader and less focused on specific details of the policy. Participating in the symposium thus, did not only add another dimension of influences, it also amplified the influence of other influence types.

The findings must be interpreted in light of this thesis' research aim and limitations. Given the limited scope encompassing interviews with only four symposium participants, caution should be exercised in generalizing their responses. A comprehensive discussion of these limitations and their implications for the research will be presented in the subsequent chapter. Nonetheless, despite these constraints, this study provides valuable insight and implications for future research, an aspect that will also be explored in the following discussion chapter.

6. Discussion

In this chapter, I present a comprehensive summary of my research findings, discuss their implications, and integrate them into the existing literature discussed in this paper. This will be followed by a section on the limitations of this study and their implications for the research results. Based on this, I then offer suggestions for future research directions.

6.1 Research findings

Sub-question [1] examined how the City of Münster has engaged citizens in the policy-making of the *Radverkehrskonzept 2025* and to what extent recommendations for a bicycle policy by the citizens were taken into account in the final policy by conducting a case study into the matter, as there has been no previous research done on the topic. The case study found that the city held a *Bürgersymposium*, which can be classified as a form of deliberative civic

forum according to the characteristics of deliberative civic forums set by Curato et al. (2021), although with limitations regarding representativeness.

Sub-question [2] analyzed which types of influences arose from participation in the *Bürgersymposium* that influenced the perception of the bicycle policy. To answer this question, I interviewed participants of the symposium and evaluated their answers. The evaluation implies that participating in the symposium influenced the perception of the policy in multiple ways. One aspect concerns the suggestions made by the symposium: participants' perception of the influence the suggestions had on the policy shaped their overall perception of the policy. The participants I interviewed largely held the view that the symposium had limited or negligible influence on the final policy, predominantly resulting in a negative outlook toward the policy. This finding is in line with Junius (2022), who found that the implementation of suggestions made by deliberative civic forums affects the perception of the policy. The negative influence may be explained by interviewees feeling disappointed about the inadequate incorporation of suggestions into the policy. There are implications that their lesser negative perception of the policy is linked to lower expectations regarding the integration of the suggestions, diminishing the influence on their perception of the policy.

Moreover, the evaluation suggests that how the city acknowledges suggestions by the symposium can influence policy perception. I found that when the city makes inaccurate claims regarding the policy's alignment with the symposium suggestions, it negatively affects the overall perception of the policy. This observation can be explained by examining the influence of authorship over the results on the perception of the policy. According to Junius (2022) authorship over the results of a civic forum affects the perception of the policy. In this case, making false claims regarding the results could take away the feeling of authorship, explaining the negative influence.

The participants' experience at the symposium with other people as well as the procedural design influenced their perception of the final policy as well. Varying experience among interviewees shaped their perceptions differently. Positive experiences shaped the perception positively and negative experiences negatively. This aligns with previous research by Junius (2022) that the procedural design and the involvement during the process of a forum affect the perception of a policy. The variation in experiences could potentially be attributed to the expectations held by each interviewee regarding the symposium.

Recent research has focused on the influence of experiences concerning the procedural design of a forum (e.g. Junius (2022)), my results suggest that additionally, the experience with other

people at the symposium can also influence the perception of a policy. This includes experiences with other participants, experts, or government officials.

The evaluation of the results moreover suggests that impressions made by the participants during the symposium can also influence the perception of the policy. This could be attributed to impressions fostering specific expectations regarding a policy. In the case of my research, positive impressions positively influenced the perception of the policy, and negative impressions negatively.

Subsequently, fulfillment of these expectations also influenced the perception of the policy. This influence happened at a later stage than the influence of the impressions. My results indicate that this influence is amplified by the influence the expectation has on the policy perception. A negative expectation can amplify the influence when the expectation is not fulfilled.

All the influences mentioned factored into the overall opinion of the symposium. Each interviewee's opinion was affected differently by the different influences, creating a unique overall opinion on the symposium depending on how the person weighted the different influences. This is in this way important that the overall opinion of the symposium mainly dictated the influence participating in the symposium had on the policy. While one influencing factor may have a positive influence on the policy, this positive influence may be weighed down by a negative influence the participant weighted more. Therefore, the overall opinion of the symposium predominantly influenced how the interviewees evaluated the policy.

The evaluation of the interviews with symposium participants suggests that participating in the symposium does not only directly influence the perception of the policy, it also amplifies some of the influences on the policy perception that are not concerned with the symposium. This can be best seen regarding how the expectations for the policy affected the evaluation of the implementation of the policy. The expectations amplified how the implementation was evaluated, increasing the influence on the perception of the policy in this regard.

Research question [3] explored which factors influenced the policy perception of people who did not participate in the symposium. To answer this question, I conducted a second set of interviews with non-participants of the symposium. The results of question [3] have the purpose of an intermediary to compare them with the results of question [2] to answer question [4].

The results of question [3] show that the policy perception of non-participants of the symposium is mainly influenced by their experience with cycling in Münster and other cities. They evaluated the policy based on how they perceived the quality and safety of Münster's

bicycle infrastructure and how they thought the bicycle infrastructure compared with bicycle infrastructure in other cities or other transport infrastructure in Münster. They did not evaluate the policy based on its contents. None of the people I interviewed showed in-depth knowledge of Münster's bicycle policy to make such an evaluation. This may be because none of the interviewees had an interest in bicycle policy and have not had any points of contact with it besides what they experienced in their daily lives.

Research question [4] examines the differences in the influences on the perception of the bicycle policy between participants and non-participants of the symposium. For this, I compared the results of questions [2] and [3]. The question aims to identify unique influences on the policy perception of symposium participants. The analysis revealed that the most significant difference in the influences directly stemmed from participating in the symposium. The comparison showed that symposium participation facilitated the development of a personal connection to and a deeper understanding of the policy. These factors are absent for non-participants of the forum. The connection to and understanding of the policy not only shaped the participants' perception of the policy but also had a ripple effect on other factors influencing their perception of the policy.

Non-participants, in contrast, exhibited a lower level of awareness regarding the bicycle policy and no personal connection. This observation aligns with the findings of Michels (2011), suggesting that deliberative civic engagement can enhance the understanding of the policy areas deliberated on. The variance in the personal connection may also account for the heightened emotional expressions observed among symposium participants when expressing how they perceived the policy during the interviews.

The evaluation of question [4] not only shows that participation in the symposium added a distinctive set of factors that influenced the perception of the policy; it also shows that participating in the symposium led to a personal connection to and better understanding of the policy. This factor is especially interesting as it could explain the heightened emotions displayed by participants when discussing the policy.

This thesis aimed to explore an existing research gap and offer insight for future research by providing a possible avenue for said research. The aim of this thesis was not to find any indisputable facts. The results of this thesis should therefore be viewed with this in mind. In this context, the results show that participation in a deliberative civic forum can significantly influence the perception of a policy. In the context of this thesis, participation introduced an

additional dimension of influences on the perception of the policy. The results indicate that participants of a forum developed a stronger and more detailed connection to a policy, unlike citizens who did not participate. Further, the results implied that the influences on a civic forum participants' policy perception may be more nuanced and directly related to various aspects of a policy. The influences on non-participants' policy perception showed to be more broad and less focused on specific details of a policy. This suggests that participation in a deliberative civic forum adds another dimension of influences on policy perception and additionally affects the influence of other factors.

6.2 Limitations

During my research, I encountered some significant challenges at various stages. These challenges limit the representativeness of parts of my findings. In the following section, I will discuss these limitations to my research and go over their implications for my findings. While I was able to identify influences on policy perception that stem from symposium participation, these should be viewed under said limitations.

The publicly available data on the symposium and the policymaking process of the *Radverkehrs-konzept 2025* constrained the depth of the case study to an extent. The true extent to which the symposium suggestions influenced the final policy cannot be assessed with the data available. However, the focus is on the influence of participation in the symposium on the perception of the policy, detailed knowledge about the true influence is not necessary as the research only regards how the participants perceived the influence.

Recruiting interview participants who had participated in the symposium proved to be the most challenging aspect of this research. Due to the lack of publicly available information on the participants, establishing contact was difficult. Ultimately, I reached out to interest groups, which allowed me to recruit four symposium participants. It is crucial to acknowledge that this recruitment strategy potentially introduced bias into the data pool. Given that all participants were recruited exclusively through and affiliated with the ADFC. The shared background and motivations among the interviewees might exert a substantial influence on the findings. This limits their generalizability and representativeness.

The restricted number of symposium participants interviewed additionally does not allow me to assume broad conclusions from my findings. It is important to stress that my findings should only be viewed under the limited representativeness and generalizability. While my findings offer valuable insight for future research in this area, their applicability beyond this remains

constrained by the interviewee selection and number. Thus, while my findings are important to highlight potential avenues for further research, they should be interpreted within the confined scope of this thesis's limitations.

Further, while the comparison of participants and non-participants provided some interesting results, the quality of the results is difficult to assess. Comparing a group of people who had a lot of prior knowledge about bicycle policy in general and participated in the symposium to a group of people who had no prior knowledge and did not participate could be subjected to numerous biases. This might be the most significant limitation of this thesis and does restrict the implications of my results. However, this thesis aimed to deliver implications for future research, and some general implications can still be taken from the results.

Another limitation is the timing of this research. The *Bürgersymposium* took place in 2015, eight years before the starting point of this thesis. The time gap between the symposium and the start of the research may have impacted the interviewees' recollection of the symposium. This risk was addressed by conducting the interviews in a way that fostered recollection of the symposium. The interviewees were all able to provide detailed accounts of the symposium and their thoughts at the time. The time gap also allowed an examination of the long-term effects of symposium participation on the perception of the policy, which otherwise would have not been possible.

Lastly, I need to address my potential personal bias and how my positionality may have affected my perspective. As a citizen of Münster myself and an avid cyclist, some things may have influenced my perspective. My extensive experience as both a citizen and a cyclist gives me an in-depth understanding of the challenges and benefits of Münster's cycling environment. This may incline me to consider positive and negative aspects from a cyclist's perspective, possibly overlooking other perspectives or alternative modes of transportation. This could lead to a bias in favor of promoting cycling as a primary mode of transport. My personal involvement in the cycling community might further create a bias towards the perspective of a cyclist, potentially further neglecting the views of those who do not cycle or who face challenges with cycling infrastructure. My personal affinity for cycling may have created an emotional attachment to the subject, potentially influencing my interpretation of data and research findings. As my research focus is on deliberative civic engagement and its possibilities to foster policy support, the effect of my potential personal bias would have mainly influenced the case study and the interviews. I attempted to mitigate the potential bias, by structuring the case study as objectively as possible. Regarding the interviews, I tried to avoid any form of leading question or statement. Yet, the semi-structured form of the interviews made it challenging at

times to pose off-script questions in that way. My positionality should be kept in mind, especially regarding the passages about cycling.

It is crucial to interpret the results of my thesis in light of the discussed limitations. Nevertheless, the research has proven to be goal-oriented and insightful and to offer results relevant for future research.

6.3 Research outlook

My findings add to existing literature not only in the way that they reaffirm the findings of other scholars but also by exploring the research gap further. Future research that builds upon my work should investigate whether the findings apply to other deliberative civic forums and other forms of deliberative civic engagement. The *Bürgersymposium*, like any deliberative forum, had its unique characteristics, and therefore, the applicability of my results should be tested in different settings to confirm my findings. It would be interesting to see if similar influences of deliberative civic forums on policy perception can be found at different government levels. Although the local governance setting may be best suited to reap potential benefits, as more people can participate at the local level, more in-depth studies at the local level should be a focal point of future research.

The connectedness the forum participants displayed to the policy is a unique finding that should be explored further without the potential biases mentioned before. Understanding why participants feel connected to the policy, what affects the connectedness and the interplay between connectedness and policy support could offer some valuable insight into how deliberative civic forums can be utilized to help foster support in policy areas where this is difficult.

My research findings suggest that there are additional influences on policy perception stemming from forum participation that have not been part of current research. The influence the procedural design has on policy perception has been a focus of recent research. I propose that the effect the experience outside of the procedural design has on policy perception should be explored further. Especially the experience with others (participants, experts, government officials) seems to influence policy perception. Exploring these additional influences could open avenues to better understand how the policy perception of forum participants is influenced and allow forum organizers to address these.

Further, determining what impacts the weight of the different influences on the perception could reveal interesting insight and offer concrete examples that could be used to improve forums and other deliberative civic engagement practices to mitigate or at least decrease negative influences on the perception of the policy.

The findings of my thesis should be first further explored by qualitative means with the limitations discussed in *Chapter 6.2*. The results offer insight into how further research can be structured. This should be followed by quantitative research to verify the findings on a large scale.

My research provides some valuable new avenues for future research. Understanding how forum participation can influence policy perception and support could provide some new tools to foster democracy and help with governance challenges.

References:

- ADFC Fahrradklima-Test 2022. (2023).
- Adler, R. P., & Goggin, J. (2005). What Do We Mean By “Civic Engagement”? *Http://Dx.Doi.Org/10.1177/1541344605276792*, 3(3), 236–253. <https://doi.org/10.1177/1541344605276792>
- Anzia, S. F. (2022). Interest groups in US local politics: Introduction to the special issue. *Interest Groups and Advocacy*, 11(2), 179–188. <https://doi.org/10.1057/S41309-022-00162-3/METRICS>
- Barrett, G., Wyman, M., & Vera Schattan, P. C. (2012). Assessing the Policy Impacts of Deliberative Civic Engagement. In *Democracy in Motion* (pp. 181–201). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199899265.003.0009>
- Benhabib, S. (1996). Four Toward a Deliberative Model of Democratic Legitimacy. In *Democracy and Difference* (pp. 67–94). Princeton University Press. <https://doi.org/10.1515/9780691234168-005>
- Berger, B. (2009). Political Theory, Political Science and the End of Civic Engagement. *Perspectives on Politics*, 7(2), 335–350. <https://doi.org/10.1017/S153759270909080X>
- Bianchi, G. (2008). Introducing Deliberative Democracy: A Goal, a Tool, or Just a Context? *Human Affairs*, 18(1), 100–106. <https://doi.org/10.2478/v10023-008-0009-1>
- Bogner, M., & Crefeld, S. (2023, June 10). Mehrere Tausend Menschen protestieren gegen Heizungsgesetz. *Zeit Online*.
- Bündnis 90/Die Grünen/GAL Ratsfraktion Münster, & CDU Ratsfraktion Münster. (2016). *Änderungsantrag zu Vorlage 0647/2016 Radverkehrskonzept – Münster 2025*.
- Cohen, J. (2007). Deliberative Democracy. In *Deliberation, Participation and Democracy* (pp. 219–236). Palgrave Macmillan UK. https://doi.org/10.1057/9780230591080_10
- Coleman, S., Przybylska, A., & Sintomer, Y. (2016). *Deliberation and Democracy: Innovative Processes and Institutions*. Peter Lang GmbH, Internationaler Verlag der Wissenschaften. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/ulbmuenster/detail.action?docID=4405932>
- Curato, N., Dryzek, J. S., Ercan, S. A., Hendriks, C. M., & Niemeyer, S. (2017). Twelve Key Findings in Deliberative Democracy Research. *Daedalus*, 146(3), 28–38. https://doi.org/10.1162/DAED_A_00444
- Curato, N., Farrell, D., Geißel, B., Grönlund, K., Mockler, P., Pilet, J.-B., Renwick, A., Rose, J., Setälä, M., & Suiter, J. (2021). *Deliberative Mini-Publics*. Policy Press. <https://doi.org/10.1332/policypress/9781529214109.001.0001>

- Curato, N., Farrell, D., Geissel, B., Grönlund, K., Mockler, P., Pilet, J.-B., Renwick, A., Rose, J., Setälä, M., & Suiter, J. (2021a). Introduction. In *Deliberative Mini-Publics* (pp. 1–16). Bristol University Press. <https://doi.org/10.46692/9781529214123.002>
- Curato, N., Farrell, D., Geissel, B., Grönlund, K., Mockler, P., Pilet, J.-B., Renwick, A., Rose, J., Setälä, M., & Suiter, J. (2021b). The Deliberative Experience. *Deliberative Mini-Publics*, 48–68. <https://doi.org/10.46692/9781529214123.005>
- Ekman, J., & Amnå, E. (2012). Political participation and civic engagement: Towards a new typology. *Human Affairs*, 22(3), 283–300. <https://doi.org/10.2478/s13374-012-0024-1>
- Elstub, S., & McLaverty, P. (2014). Introduction: issues and cases in deliberative democracy. In *Deliberative Democracy* (pp. 1–16). Edinburgh University Press. <https://doi.org/10.1515/9780748643509-002>
- Ercan, S. A., & Dryzek, J. S. (2015). The reach of deliberative democracy. *Policy Studies*, 36(3), 241–248. <https://doi.org/10.1080/01442872.2015.1065969>
- Fung, A. (2003). Survey Article: Recipes for Public Spheres: Eight Institutional Design Choices and Their Consequences. *Journal of Political Philosophy*, 11(3), 338–367. <https://doi.org/10.1111/1467-9760.00181>
- Germann, M., Marien, S., & Muradova, L. (2022). Scaling Up? Unpacking the Effect of Deliberative Mini-Publics on Legitimacy Perceptions. *Political Studies*, 003232172211374. <https://doi.org/10.1177/00323217221137444>
- Gutmann, A., & Thompson, D. (2004). *Why Deliberative Democracy?* Princeton University Press. <https://doi.org/10.1515/9781400826339>
- Gutmann, A., & Thompson, D. (2016). 73. What Deliberative Democracy Means. In *Democracy* (pp. 415–424). Columbia University Press. <https://doi.org/10.7312/blau17412-088>
- Hendriks, C. M. (2016). Coupling citizens and elites in deliberative systems: The role of institutional design. *European Journal of Political Research*, 55(1), 43–60. <https://doi.org/10.1111/1475-6765.12123>
- Hendriks, C. M., Dryzek, J. S., & Hunold, C. (2007). Turning up the Heat: Partisanship in Deliberative Innovation. *Political Studies*, 55(2), 362–383. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.2007.00667.x>
- Henninger, K., van Heiss, N., & Guérin, V. (2023). *Mobilitätsbefragung 2022 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster*. <https://www.presse-service.de/data.aspx/medien/261636P.pdf>

- Huld, S. (2023, April 20). Fast alle Ostdeutschen dagegen Fast 80 Prozent lehnen Heizungsverbot ab. *Ntv.De*.
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2023). Weather and Climate Extreme Events in a Changing Climate. *Climate Change 2021 – The Physical Science Basis*, 1513–1766. <https://doi.org/10.1017/9781009157896.013>
- Jacquet, V. (2019). The Role and the Future of Deliberative Mini-publics: A Citizen Perspective. *Political Studies*, 67(3), 639–657. <https://doi.org/10.1177/0032321718794358>
- Junius, N. (2022). Legitimacy in the participants’ eyes: a call for participants’ authorship over mini-public design in Brussels. *Critical Policy Studies*, 1–20. <https://doi.org/10.1080/19460171.2022.2157297>
- Karpowitz, C. F., & Raphael, C. (2014). *Deliberation, Democracy, and Civic Forums*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107110212>
- Knobloch, K. R., & Gastil, J. (2015). Civic (Re)socialisation: The Educative Effects of Deliberative Participation. *Politics*, 35(2), 183–200. <https://doi.org/10.1111/1467-9256.12069>
- Kuckartz, U. (2010). *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-92126-6>
- Luko Cover SAS. (2023). *Global Bicycle Cities Index 2022*. <https://de.luko.eu/en/advice/guide/bike-index/>
- Mansbridge, J., Bohman, J., Chambers, S., Christiano, T., Fung, A., Parkinson, J., Thompson, D. F., & Warren, M. E. (2012). A systemic approach to deliberative democracy. In *Deliberative Systems* (pp. 1–26). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139178914.002>
- Mayring, P. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (13th ed.). Beltz.
- Michels, A. (2011). Innovations in democratic governance: how does citizen participation contribute to a better democracy? [Http://Dx.Doi.Org/10.1177/0020852311399851](http://Dx.Doi.Org/10.1177/0020852311399851), 77(2), 275–293. <https://doi.org/10.1177/0020852311399851>
- Ministerium für Umwelt, N. und V. des L. N.-W. (2022). *Radschnellverbindungen Impressum in Nordrhein-Westfalen* .
- Moolakkattu, J. S. (2018). Deliberative Democracy: A Conceptual Overview. In *Deliberative Democracy* (pp. 15–29). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429486340-2>

- Muradova, L., & Suiter, J. (2022). Public compliance with difficult political decisions in times of a pandemic: does citizen deliberation help? *International Journal of Public Opinion Research*, 34(3). <https://doi.org/10.1093/ijpor/edac026>
- Nabatchi, T. (2012). An Introduction to Deliberative Civic Engagement. In *Democracy in Motion* (pp. 3–15). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199899265.003.0001>
- Pilet, J.-B., Bol, D., Vittori, D., & Paulis, E. (2023). Public support for deliberative citizens' assemblies selected through sortition: Evidence from 15 countries. *European Journal of Political Research*, 62(3), 873–902. <https://doi.org/10.1111/1475-6765.12541>
- Putnam, R. D. (2000). *Bowling Alone* (1st ed.). Simon & Schuster.
- Rojon, S., & Pilet, J.-B. (2021). Engaged, Indifferent, Skeptical or Critical? Disentangling Attitudes towards Local Deliberative Mini-Publics in Four Western European Democracies. *Sustainability*, 13(19), 10518. <https://doi.org/10.3390/su131910518>
- Ryan, M., & Smith, G. (2012). *Defining Mini-publics: Making sense of existing conceptions*. Stadt Münster. (n.d.-a). *Fahrradstadt - Mit dem Fahrrad durch Münster*. Retrieved August 14, 2023, from <https://www.stadt-muenster.de/tourismus/fahrradstadt>
- Stadt Münster. (n.d.-b). *In Münster unterwegs mit dem Rad - Fahrradhochburg Münster*. Retrieved August 15, 2023, from <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad#:~:text=Fahrradhochburg%20M%C3%BCnster&text=In%20M%C3%BCnster%20%20jeder%20Rad,mehrmals%20die%20Woche>.
- Stadt Münster. (n.d.-c). *Stadt Münster: Mobilität - In Münster unterwegs mit dem Rad - Radverkehrskonzept*. Retrieved August 29, 2023, from <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/radverkehrskonzept>
- Stadt Münster. (2015, June 12). *BÜRGERSYMPOSIUM RADVERKEHR - MÜNSTER 2025*.
- Stadt Münster. (2016). *Radverkehrskonzept - Münster 2025*.
- Stadt Münster. (2022). *Jahres-Statistik 2021 - Bevölkerung*. https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/jahr/Jahres-Statistik_2021_Bevoelkerung.pdf
- Stadt Münster. (2023a). *Jahres-Statistik 2022 - Bildung*. https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/jahr/Jahres-Statistik_2022_Bildung.pdf

- Stadt Münster. (2023b). *Jahres-Statistik 2022 - Verkehr*. https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/jahr/Jahres-Statistik_2022_Verkehr.pdf
- Van Deth, J. W. (2014). A conceptual map of political participation. *Acta Politica*, 49(3), 349–367. <https://doi.org/10.1057/AP.2014.6/TABLES/1>
- Van Dijk, L., & Lefevere, J. (2023). Can the use of minipublics backfire? Examining how policy adoption shapes the effect of minipublics on political support among the general public. *European Journal of Political Research*, 62(1), 135–155. <https://doi.org/10.1111/1475-6765.12523>
- Walker, A. (2023, May 23). Habecks Heiz-Gesetz spaltet Deutschland: Eine Hälfte ist dafür, die andere dagegen. *Merkur.De*.
- Wengert, J., & Schmitt, C. (2023, June 10). Aufgeheizte Stimmung bei Demo gegen Heizungsgesetz in Erding. *Tagesschau.De*.

7. Appendix

Directory

1. Guidelines	52
1.1 Interview guideline symposium participants – German	52
1.2 Interview guideline symposium participants – English	54
1.3 Interview guideline non-participants – German	55
1.4 Interview guideline non-participants – English.....	57
2. Category systems.....	59
2.1 Category system – Sub-question [2].....	59
2.2 Category system – Sub-question [3].....	60
3. Transcripts participants.....	60
3.1 Transcript IP_1	60
3.2 Transcript IP_2	65
3.3 Transcript IP_3	70
3.4 Transcript IP_4	74
4. Transcripts non-participants.....	79
4.1 Transcript INP_1	79
4.2 Transcript INP_2	82
4.3 Transcript INP_3	86
4.4 Transcript INP_4	89
4.5 Transcript INP_5	91
4.6 Transcript INP_6	95
4.7 Transcript INP_7	97

1. Guidelines

1.1 Interview guideline symposium participants – German

Kategorie	Leitfaden
Einführung	<p>Hallo!</p> <p>Zunächst einmal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit für unser Interview genommen haben. Wie ich bereits in meinen E-Mails an Sie erwähnt habe, recherchiere ich zur Unterstützung für Münster Radverkehrskonzept 2025 durch die Teilnehmer*innen des Bürgersymposiums im Jahr 2015. Mein Interesse gilt Ihren persönlichen Erfahrungen als Teilnehmer*in des Symposiums zu diesem Thema. Bitte teilen Sie gerne alle Ihre Gedanken während des Gesprächs mit mir. Alles, was Sie sagen wird vertraulich behandelt und Angaben zu Ihrer Person werden anonymisiert. Um sicherzustellen, dass keine Informationen verloren gehen, würde ich unser Gespräch gerne aufzeichnen. Ist das für Sie in Ordnung? Ich werde die Aufzeichnung jetzt starten.</p>
<p>Persönlicher Hintergrund</p> <p>Demografische Informationen</p> <p>Persönliche Verkehrsmittel</p> <p>Eisbrecherfrage</p>	<p>Zu Beginn möchte ich Ihnen ein paar Fragen zu Ihrem persönlichen Hintergrund stellen.</p> <p>Darf ich fragen, wie alt Sie sind? Und wie lange leben Sie schon in Münster?</p> <p>Welches Verkehrsmittel benutzen Sie normalerweise?</p> <p><i>Besitzen Sie ein Auto? Wie oft benutzen Sie es? Wie oft benutzen Sie Ihr Fahrrad? Welche anderen Verkehrsmittel nutzen Sie?</i></p> <p>Was gefällt Ihnen persönlich am Fahrradfahren?</p>
<p>Pre-Symposium</p> <p>Motivation zur Teilnahme</p> <p>Ideen für die Fahrradpolitik</p>	<p>Ich möchte nun den Fokus auf das Symposium lenken. Da das Symposium bereits acht Jahre zurückliegt, beantworten Sie die Fragen bitte einfach so gut Sie sich erinnern können. Zunächst möchte ich über Ihre Gedanken im Vorfeld des Symposiums sprechen.</p> <p>Was war Ihre Motivation, an dem Symposium teilzunehmen?</p> <p><i>Hat Sie das Thema einfach nur interessiert? Wollten Sie etwas am Radfahren in der Gemeinde ändern? Wenn ja: Was wollten Sie ändern? Warum wollten Sie es ändern? Wollten Sie die Entscheidungsträger beeinflussen? Wenn ja: Warum wollten Sie die Entscheidungsträger beeinflussen? Gab es ein bestimmtes Ereignis, das Sie zur Teilnahme motiviert hat? Wenn ja: Was war dieses Ereignis? Warum hat es Sie motiviert?</i></p> <p>Was waren Ihre Ideen für das Radverkehrskonzept 2025?</p>

<p>Symposium Erfahrungen während des Symposiums</p> <p>Deliberation</p> <p>Auseinandersetzung mit Experten</p> <p>Konsensfindung & Ergebnis</p> <p>Stellungnahme zum Symposium</p>	<p>Mit den Gedanken mit denen Sie in das Symposium reingegangen sind im Kopf, möchte ich nun mit Ihnen über das eigentliche Symposium sprechen. Dazu möchte ich zunächst den Verlauf des Symposiums gemeinsam mit Ihnen kurz rekonstruieren. Dies muss nicht sehr konkret sein, es ist eher eine Übung, die Ihnen helfen soll, sich an Ihre Gedanken zum Symposium zu erinnern. <i>Gemeinsame Rekonstruktion des Symposiums, um die Erinnerung wieder hervorzuholen.</i></p> <p>Wie sah die Diskussion (Deliberation) während des Forums aus? <i>Hatten Sie die Möglichkeit, Ihre persönlichen Gedanken zu diskutieren? Wenn ja: Hatten Sie das Gefühl, dass der Gedankenaustausch Ihre Sicht auf das Thema bereichert hat? Wenn ja: Bitte erläutern Sie dies.</i></p> <p>Wie sah die Zusammenarbeit mit den Experten aus? <i>Hat der Austausch mit Experten Ihr Wissen erweitert? Wenn ja: Wie hat es Ihr Wissen erweitert? Wenn nein: Warum hat es Ihr Wissen nicht erweitert?</i></p> <p>Konnten Sie sich auf ein gemeinsames Ergebnis des Symposiums einigen? <i>Wenn ja: Wie haben Sie sich auf das Ergebnis geeinigt? Falls nein: Was hat Sie daran gehindert, sich auf ein Ergebnis zu einigen?</i></p> <p>Was ist Ihre allgemeine Meinung über das Symposium? <i>Was war Ihrer Meinung nach gut? Was war schlecht? Welche Änderungen würden Sie sich für ein zukünftiges Symposium/ Forum wünschen?</i></p>
<p>Bewertung und Diskussion</p> <p>Umsetzung & Implementierung Stärken & Schwächen</p> <p>Wahrnehmung der Berücksichtigung der Ergebnisse des Symposiums in der Umsetzung des Konzepts</p> <p>Stellungnahme zum Konzept</p> <p>Unterstützung des Konzepts</p>	<p>Wir haben über Ihre Motivation und Ihre Vorstellungen zu Beginn des Symposiums gesprochen und den Verlauf des Symposiums Revue passieren lassen. Nun möchte ich den Fokus auf das Radverkehrskonzept 2025 lenken. <i>Gespräch über das umgesetzte Radverkehrskonzept 2025.</i></p> <p>Was würden Sie als Stärken des Radverkehrskonzepts 2025 bezeichnen? <i>Warum würden Sie diese als Stärken bezeichnen?</i></p> <p>Was würden Sie als Schwächen bezeichnen? <i>Warum würden Sie dies als Schwächen bezeichnen?</i></p> <p>Wie wurden Ihrer Meinung nach die Ergebnisse des Symposiums in der Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2025 berücksichtigt? <i>Folgefrage: In welcher Form wurden Sie berücksichtigt? Können Sie erläutern, warum die Ergebnisse Ihrer Meinung nach berücksichtigt/ nicht berücksichtigt wurden? Hatten Sie erwartet, dass die Ergebnisse berücksichtigt werden? Wenn ja/ nein: Warum?</i></p> <p>Wie lautet Ihre abschließende Meinung zum umgesetzten Radverkehrskonzept 2025, wenn man alles bedenkt, was wir besprochen haben? <i>Wenn die Antwort zu kurz ist: Könnten Sie das bitte weiter ausführen?</i></p> <p>Befürworten Sie das Radverkehrskonzept 2025? Wie hat das Symposium Ihre Unterstützung für das Radverkehrskonzept 2025 beeinflusst? <i>Wenn die befragte Person das Radverkehrskonzept 2025 nicht befürwortet:</i></p> <p>Bezüglich des Symposiums: Könnte eine andere Form oder Durchführung des Symposiums Ihre Meinung ändern? <i>Für den Fall, dass die befragte Person das Gefühl hat, dass die Ergebnisse des Symposiums nicht angemessen berücksichtigt wurden: Würden Sie Ihre Meinung ändern, wenn die Ergebnisse des Symposiums stärker berücksichtigt worden wären? Warum?</i></p>

	<p>Welche Änderungen am Radverkehrskonzept 2025 könnten Ihre Meinung zum Radverkehrskonzept 2025 ändern?</p>
<p>Schlussbemerkungen</p>	<p>Wir sind nun am Ende des Interviews angekommen. Möchten Sie noch etwas hinzufügen oder haben Sie noch eine abschließende Bemerkung oder Frage? Ich möchte mich bei Ihnen herzlich für das sehr interessante und aufschlussreiche Gespräch bedanken. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag.</p>

1.2 Interview guideline symposium participants – English

Category	Guideline
<p>Introduction</p>	<p>Hello! First of all, thank you that you took the time for our interview. As I have already mentioned in my emails to you, I am researching the support for Münster's bicycle policy Radverkehrskonzept 2025. My interest is in your personal experience with cycling in the city as a citizen of Münster. Please go ahead a voice any thoughts that come to mind during the interview. Everything you say will be kept confidential and information regarding your personnel will be anonymized. To make sure that I do not lose any information, I would like to record our interview. Is that okay for you? I will start the recording now.</p>

<p>Personal background</p> <p>Demographic information</p> <p>Personal mode of transportation</p> <p>Icebreaker question</p>	<p>To begin with, I would like to ask some questions regarding your personal background.</p> <p>May I ask how old you are? And how long have you been living in Münster? What mode of transportation do you normally use? <i>Do you own a car? How often are you using it? How often do you use your bicycle? What other modes of transportation do you use?</i></p> <p>What do you like best about living in Münster?</p>
<p>Impressions on cycling in Münster</p> <p>Strength & weakness of the policy</p> <p>Opinion on the policy</p> <p>Support of the policy</p>	<p>Now, I would like to hear your thoughts regarding cycling in Münster.</p> <p>What do you like about cycling in Münster? <i>Why would you identify these as strengths? Why do you like that?</i></p> <p>What do you dislike about cycling in Münster? <i>Why would you identify these as weaknesses? Why do you dislike that?</i></p> <p>What do you think could improve cycling in Münster? <i>Why do you think that would improve cycling in Münster?</i></p> <p>What is your overall opinion on cycling in Münster? In your opinion, is Münster worthy of being unofficially called "Fahrradhauptstadt" (bicycle capitol)? <i>If positively answered: Why do you think Münster is worthy? If negatively answered: Why is that? Would your proposed improvements change your evaluation?</i></p> <p>How do you feel about what the city is doing regarding cycling, please give examples? <i>If answer is not in support: What changes would you like to see?</i></p> <p>If Münster was to hold a representative citizens forum (explain what a forum is) to have citizens bindingly decide on a future bicycle policy, what would be your thoughts on that? <i>How would you feel about a policy/ forum that does not align with your personal preference? Do you think this would help with gearing Münster's bicycle policy towards the need of the citizens?</i></p>
<p>Closing remarks</p>	<p>We have arrived at the end of the interview. Is there anything you would like to add, do you have any closing remarks?</p> <p>I would like to thank you for the very interesting and insightful conversation. Have a nice day</p>

1.3 Interview guideline non-participants – German

Kategorie	Leitfanden
-----------	------------

<p>Einführung</p>	<p>Hallo!</p> <p>Zunächst einmal vielen Dank, dass Sie sich die Zeit für unser Interview genommen haben. Wie ich bereits in meinen E-Mails an Sie erwähnt habe, recherchiere ich die Unterstützung für Münsters Radverkehrspolitik Radverkehrskonzept 2025. Mein Interesse gilt Ihren persönlichen Erfahrungen mit dem Radfahren in der Stadt als Bürgerin Münsters. Bitte äußern Sie während des Gesprächs alle Gedanken, die Ihnen in den Sinn kommen. Alles, was Sie sagen, wird vertraulich behandelt und die Angaben zu Ihrer Person werden anonymisiert. Um sicherzustellen, dass mir keine Informationen verloren gehen, würde ich unser Gespräch gerne aufzeichnen. Ist das für Sie in Ordnung? Ich werde die Aufzeichnung jetzt starten.</p>
<p>Persönlicher Hintergrund</p> <p>Demografische Informationen</p> <p>Persönliches Verkehrsmittel</p> <p>Eisbrecher-Frage</p>	<p>Zu Beginn möchte ich Ihnen einige Fragen zu Ihrem persönlichen Hintergrund stellen.</p> <p>Darf ich fragen, wie alt Sie sind? Und wie lange leben Sie schon in Münster?</p> <p>Welches Verkehrsmittel benutzen Sie normalerweise?</p> <p>Besitzen Sie ein Auto? Wie oft benutzen Sie es? Wie oft benutzen Sie Ihr Fahrrad? Welche anderen Verkehrsmittel nutzen Sie?</p> <p>Was gefällt Ihnen am besten am Leben in Münster?</p>
<p>Eindrücke</p> <p>Stärken & Schwächen der Policy</p> <p>Meinung zum Radverkehr in Münster</p> <p>Unterstützung der Policy</p>	<p>Jetzt würde ich gerne Ihre Meinung zum Radfahren in Münster hören.</p> <p>Was gefällt Ihnen am Radfahren in Münster? <i>Warum würden Sie diese als Stärken bezeichnen? Warum gefällt Ihnen das?</i></p> <p>Was missfällt Ihnen am Radfahren in Münster? <i>Warum würden Sie das als Schwächen bezeichnen? Warum gefällt Ihnen das nicht?</i></p> <p>Was könnte Ihrer Meinung nach den Radverkehr in Münster verbessern? <i>Warum glauben Sie, dass dies den Radverkehr in Münster verbessern würde?</i> <i>Wie ist Ihre allgemeine Meinung zum Radfahren in Münster?</i></p> <p>Ist Münster Ihrer Meinung nach würdig, den inoffiziellen Titel "Fahrradhauptstadt" zu tragen? <i>Falls Sie dies bejahen: Warum halten Sie Münster für würdig? Wenn negativ beantwortet: Warum ist das so? Würden die von Ihnen vorgeschlagenen Verbesserungen Ihre Einschätzung ändern?</i></p> <p>Was halten Sie von den Maßnahmen der Stadt in Bezug auf den Radverkehr, bitte nennen Sie Beispiele? <i>Wenn die Antwort nicht positiv ist: Welche Änderungen würden Sie sich wünschen?</i></p> <p>Was würden Sie davon halten, wenn Münster ein repräsentatives Bürgerforum abhalten würde (erklären Sie, was ein Forum ist), um die Bürgerinnen und Bürger verbindlich über eine zukünftige Fahrradpolitik entscheiden zu lassen? <i>Was würden Sie von einer Politik/einem Forum halten, die/der nicht mit Ihren persönlichen Präferenzen übereinstimmt? Glauben Sie, dass dies</i></p>

	<i>dazu beitragen würde, die Fahrradpolitik in Münster an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger auszurichten?</i>
Ende	Wir sind am Ende des Interviews angelangt. Möchten Sie noch etwas hinzufügen, haben Sie noch eine abschließende Bemerkung? Ich möchte mich bei Ihnen für das sehr interessante und aufschlussreiche Gespräch bedanken. Ich wünsche Ihnen einen schönen Tag.

1.4 Interview guideline non-participants – English

Category	Guideline
Introduction	Hello! First of all, thank you that you took the time for our interview. As I have already mentioned in my emails to you, I am researching the support for Münster's bicycle policy Radverkehrskonzept 2025. My interest is in your personal experience with cycling in the city as a citizen of Münster. Please go ahead a voice any thoughts that come to mind during the interview. Everything you say will be kept confidential and information regarding your personnel will be anonymized. To make sure that I do not lose any information, I would like to record our interview. Is that okay for you? I will start the recording now.
Personal background Demographic information Personal mode of transportation Icebreaker question	To begin with, I would like to ask some questions regarding your personal background. May I ask how old you are? And how long have you been living in Münster? What mode of transportation do you normally use? <i>Do you own a car? How often are you using it? How often do you use your bicycle? What other modes of transportation do you use?</i> What do you like best about living in Münster?

<p>Impressions on cycling in Münster</p> <p>Strength & weakness of the policy</p> <p>Opinion on the policy</p> <p>Support of the policy</p>	<p>Now, I would like to hear your thoughts regarding cycling in Münster.</p> <p>What do you like about cycling in Münster? <i>Why would you identify these as strengths? Why do you like that?</i></p> <p>What do you dislike about cycling in Münster? <i>Why would you identify these as weaknesses? Why do you dislike that?</i></p> <p>What do you think could improve cycling in Münster? <i>Why do you think that would improve cycling in Münster?</i></p> <p>What is your overall opinion on cycling in Münster?</p> <p>In your opinion, is Münster worthy of being unofficially called "Fahrradhauptstadt" (bicycle capitol)? <i>If positively answered: Why do you think Münster is worthy? If negatively answered: Why is that? Would your proposed improvements change your evaluation?</i></p> <p>How do you feel about what the city is doing regarding cycling, please give examples? <i>If answer is not in support: What changes would you like to see?</i></p> <p>If Münster was to hold a representative citizens forum (explain what a forum is) to have citizens bindingly decide on a future bicycle policy, what would be your thoughts on that? <i>How would you feel about a policy/ forum that does not align with your personal preference? Do you think this would help with gearing Münster's bicycle policy towards the need of the citizens?</i></p>
<p>Closing remarks</p>	<p>We have arrived at the end of the interview. Is there anything you would like to add, do you have any closing remarks?</p> <p>I would like to thank you for the very interesting and insightful conversation. Have a nice day</p>

2. Category systems

2.1 Category system – Sub-question [2]

Main Category	Sub-Category	Category Definition	Coding Rule	Anchor Example
Opinion of the Radverkehrskonzept 2025				
Opinion of the bicycle policy	Positive	A comment or expression displaying an opinion on the policy that is favorable in nature.	The interviewee makes a positive statement or subtle expression regarding the policy.	"Yes, the Radverkehrskonzept has reasonable good approaches" (IP_4)
	Negative	A comment or expression displaying an opinion on the policy that is unfavorable in nature.	The interviewee makes a negative statement or subtle expression regarding the policy.	"[...] the inglorious bicycle policy" (IP_1)
	Ambivalent	A comment or expression displaying an opinion on the policy that is conflicting in nature.	The interviewee makes an ambivalent statement or subtle expression regarding the policy.	"[...] the cycle path concept is quite sensible in principle, but it has to be implemented consistently and that's where the problem lies." (IP_4)
Influence of the Symposium on the Support for the Policy				
Other factors	Opinion of the symposium	The outlook of the interviewees on the symposium.	The interviewee makes an opinionated statement or subtle expression regarding their thoughts on the symposium.	"I had a positive impression of the event." (IP_2)
	Effect on the bicycle movement	The effect the symposium had on the bicycle movement in Münster.	The interviewee mentions the effect the symposium had on Münster's bicycle movement.	"The city of Münster has done everything possible to alienate volunteers." (IP_3)
	Fulfillment of expectations	The realization or lack thereof of expectations.	The interviewee comments on the fulfillment of expectation in the context of the symposium.	"[...] so that was extremely disappointing." (IP_3)
Experience	Experience at the symposium	The experience of the interviewees at the symposium.	The interviewee makes a statement of the experience at the symposium.	"This means that the actual discussion only took place in the plenary session and only among the participants." (IP_3)
	Contact with others	The contact with other people present during the symposium.	The interviewee mentions or describes a contact with others during the symposium.	"All but one of those present said: 'Yes, we are seriously prepared to make changes to the streetscape!'" (IP_1)
	Preconceptions	Preconceived notions of the interviewees regarding the symposium or civic engagement.	The interviewee mentions or describes a preconceived notion of a symposium.	"[...] that such citizens' symposia are only a very small component. And of course you shouldn't overestimate this." (IP_4)
	Impressions	Take-aways from the symposium for the interviewee.	The interviewee mentions or describes an impression from the symposium.	"There was a certain confidence that something would not develop in the course of this process in Münster's bicycle..."
Results	Influence on the policy	The impact the symposium had on the final policy.	The interviewee mentions something about the effect the symposium had on the policy.	"However, I am very sure that these would have been implemented even without the symposium." (IP_1)
	Display of the symposium results	The way the outcome of the symposium were displayed in connection to the adopted policy.	The interviewee mentions how the symposium's suggestions were presented in the context of the adopted policy.	"[...] and then they say, 'Guys, you wanted this yourselves, that is really bad.'" (IP_3)
	Timing of policy adoption	The time between the adoption of the policy and the symposium.	The interviewee mentions something about the timing of the adoption of the policy.	"In general, the proximity in time. I think it was 14 days, I don't know exactly." (IP_3)
Other Influences on the Support for the Policy				
Implementation	Realization of policy measures	The actual implementation of measures included in the policy.	The interviewee comments on the status of the realization of policy measures included in the adopted policy.	"The share of bicycle traffic may have risen slightly." (IP_1)
	Compliance with policy aim	The level to which the policy measures are implemented in line with the goals of the policy.	The interviewee mentions to which extent a policy measure has been implemented in line with the policy goals.	"I think that if these cycle routes had also been enforced in these standards, [...], then we would certainly have made some progress." (IP_4)
	Cost-benefit relation	The correlation between cost and benefit of implementing the policy measures.	The interviewee mentions the cost of implementing a policy measure in relation with the benefits.	"I consider the red coloring of bicycle lanes to be an expensive, very expensive use of money." (IP_1)
Policy content	Policy standard	The standards the policy is based on.	The interviewee mentions something about the standards the policy is based on.	"The second was this completely unprofessional one; increasing the cycling mode share from 40 to 50%." (IP_1)
	Policy aim	The goal orientation of the policy.	The interviewee mentions something about the goal orientation of the policy.	"But the cycling concept as such is not forward-looking, which was the aim." (IP_1)
	Comprehensiveness	The quality of creating a thorough and all-inclusive bicycle policy.	The interviewee mentions something on the comprehensiveness of the policy.	"But this should definitely have been part of the cycling concept back then." (IP_2)
	Fulfillment of expectations	The realization or lack thereof of expectations.	The interviewee comments on the fulfillment of expectation in the context of	"I had really expected more." (IP_1)
Other factors	Policy impact	The effect the policy had on different aspects of cycling in Münster.	The interviewee mentions the impact the policy had.	"So what is good is the attention regarding the red coloring at intersections." (IP_1)
	Comparison	Comparing the bicycle infrastructure or policy in Münster to other aspects, like the motorized traffic infrastructure or the bicycle infrastructure of other municipalities.	The interviewee is comparing Münster's bicycle policy or infrastructure to other aspects.	"The comparison of what is offered to car traffic and what is offered to other means of transportation." (IP_2)

2.2 Category system – Sub-question [3]

Main Category	Sub-Category	Category Definition	Coding Rule	Anchor Example
Opinion on Münster's bicycle policy				
Opinion of the bicycle policy	Positive	A comment or expression displaying an opinion on the policy that is favorable in nature.	The interviewee makes a positive statement or subtle expression regarding the policy.	"What I actually like best is that the structure is very much designed for cyclists, (...)" (INP_5)
	Negative	A comment or expression displaying an opinion on the policy that is unfavorable in nature.	The interviewee makes a negative statement or subtle expression regarding the policy.	"And there is still room for improvement in many areas." (INP_4)
	Ambivalent	A comment or expression displaying an opinion on the policy that conveys mixed feelings.	The interviewee makes an ambivalent statement or subtle expression regarding the policy.	"Ambivalent, good on the one hand, bad on the other, somehow. Attention is paid to cyclists, but the city is still very car-heavy." (INP_1)
Influencing factors on the opinion of Münster's bicycle policy				
Comparison	Comparison with public transport	Assessment of similarities and differences between public transport infrastructure and bicycle infrastructure.	The interviewee is comparing bicycle infrastructure to public transport infrastructure.	"But yes, cycling is simply quicker. That's why I try to avoid the bus and tend to use it when the weather is bad." (INP_7)
	Comparison with motorists	Assessment of similarities and differences between motorized traffic infrastructure and bicycle infrastructure.	The interviewee is comparing bicycle infrastructure to motorised traffic infrastructure.	"Cyclists are already taken into account, but the city is still very car-heavy." (INP_1)
	Comparison with other municipalities	Assessment of similarities and differences between the bicycle infrastructure and policies of Münster and other cities.	The interviewee is comparing Münster's bicycle policy or infrastructure to other municipalities.	"Compared to other cities in Germany, Münster really is the non plus ultra." (INP_2)
Infrastructure	Quality of the infrastructure	The standard of the infrastructure.	The interviewee mentions the quality of the infrastructure	"Because you can get around the whole city without many traffic lights and there are actually no cars." (INP_1)
	Safety	The safety aspect of infrastructure is concerned with the question if the infrastructure allows for relatively safe cycling.	The interviewee mentions a safety aspect in connection to the infrastructure.	"I think it could do a lot more, especially to make cycling in Münster even safer." (INP_3)
	Improvements	Enhancement of the bicycle infrastructure.	The interviewee mentions an improvement to the infrastructure or something that would improve the	"I think it could do a lot more, especially to make cycling in Münster even safer." (INP_3)
Experience	Experiments	Tests of new bicycle policy measures.	The interviewee mentions an experiment for a new bicycle policy measure.	"I also see constant or repeated experiments with change, or projects that are intended to improve cycling." (INP_3)
	Implementation	Realization of experiments or discussed/ announced bicycle policy measures.	The interviewee comments on the implementation of an experiment or discussed/ announced bicycle	"They definitely make sense, and I would say that they should be pursued further and used even more." (INP_4)

3. Transcripts participants

3.1 Transcript IP_1

JH: Perfekt. Zu Beginn möchte ich ihnen ein paar persönliche Fragen stellen. Wäre es okay, wenn ich Sie frage wie alte sind?

IP_1: Neunundsechzig.

JH: Alles klar, danke. Und wie lange leben Sie schon in Münster oder Münsterland?

IP_1: Da muss ich mal überlegen. Ich bin irgendwann nach Münster zurückgezogen, und das war schon in den 80er-Jahren.

JH: Also haben Sie auch die ganze Entwicklung von Münster als Fahrradstadt mitgekriegt?

IP_1: Ja, also ich bin in Münster zur Schule gegangen ein paar Jahre. War dann ein paar Jahre außerhalb, für das Studium und die Arbeit und habe dann bis 2019 in Münster gewohnt. Jetzt wohne ich in Aalen, was 30 km entfernt liegt. Bin aber regelmäßig weiterhin in Münster aus Familien und anderen Gründen.

JH: Alles klar. Dann würde ich Sie gerne fragen, welches Verkehrsmittel benutzen Sie am häufigsten?

IP_1: Das Fahrrad.

JH: Haben Sie auch ein Auto?

IP_1: Ja.

JH: Wie oft würden Sie sagen, nutzen Sie das Auto in der Woche?

IP_1: In der Woche, manchmal zwei Mal in der Woche, manchmal nur einmal im Monat. Das ist ein reines Freizeitfahrzeug. Und ich benutze das eigentlich nur zwischen April und Oktober, November um damit in den Urlaub zu fahren. Manchmal um mein Boot ans Wasser zu bringen.

JH: Also gehe ich davon aus.. [Frage unterbrochen]

IP_1: Aber für den Alltagsverkehr hat das Auto keine Bedeutung.

JH: Also ich gehe davon aus, dass Sie fast für jede Strecke das Fahrrad nutzen?

IP_1: Ja.

JH: Öffentlichen Verkehr, sowie Züge oder Busse benutzen Sie auch?

IP_1: Selten, beruflich vielleicht einmal im Monat.

JH: Dann würde ich Ihnen gerne noch eine so genannte Eisbrecherfrage stellen und einfach mal gerne von Ihnen hören: Was persönlich mögen Sie so gerne am Fahrrad fahren?

IP_1: Gerne am Fahrrad fahren mag ich erstens regelmäßige Bewegung. Insofern eine gewisse körperliche Fitness erhalten kann, in meinem inzwischen ja doch schon fortgeschrittenen Alters. Und das ich mich in vielen Situation schneller damit fortbewegen kann als mit einem Kraftfahrzeug. Das sind so zwei Gesichtspunkte und damit verbunden ist natürlich der Umweltgesichtspunkt. Was man natürlich auch ehrlicherweise wahrnimmt, ist das gute Gefühl, dass man als Nutzer das Fahrrad gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr hat.

JH: Dass kann ich komplett nachvollziehen. Ich bin auch selber Fahrradenthusiast würde ich sagen. Dann würde ich jetzt einfach mal die Aufmerksamkeit tatsächlich auf das Symposium lenken. Jetzt würde ich gerne ein bisschen was von Ihnen erfahren, zu den Gedanken, die Sie hatten, bevor Sie in das Symposium reingegangen sind. Und würde gerne wissen, was Ihre Motivation war, an dem Symposium teilzunehmen?

IP_1: Wir hatten ja in Münster in dem letzten Jahrzehnten eine gewisse Aufbruchstimmung, was den Radverkehr angeht. Die äußerte sich unter anderem ja darin, das der Rudentisch Radverkehr einberufen wurden war. Das Symposium ist ja auch in diesem Programm eingebettet und nimmt ja auch auf den Rudentisch Radverkehr Bezug. Motivation war, dass seinerzeit zivilgesellschaftliche [Akteure] und die Verwaltung etc. zu diesem Dialog – Rudentisch Radverkehr - eingeladen wurden. Und ich habe mit zwei anderen Kollegen vom ADFC am Rudentisch Radverkehr teilgenommen. Ich will da jetzt nichts für verwetten, aber ich glaube sogar, dass einer von denen auch anwesend war, mit denen Sie auch noch sprechen werden. [Name], weiß ich nicht ob der bei einem Interview von Ihnen noch dabei sein wird. Keine Ahnung, egal. In diesem Prozess, Rudentisch Radverkehr, gehörte auch diese Symposium Radverkehr rein. Es gab eine gewisse Zuversicht, dass nicht im Zuge dieses Prozesses im Radverkehr in Münster etwas entwickeln würde. Es gab ja in beiden Formaten, sowohl beim Rudentisch Radverkehr, als auch bei dem Bürgersymposium solche Punkte, wie Bewertungsmöglichkeiten: wohin will man denn in Münster mit dem Radverkehr. Es gab verschiedene Sachen, den Bestand verwalten, den bedarfsgerecht ausbauen, bis den Radverkehr zukunftsgerichtet ausbauen. Es gab bei beide Veranstaltungen eine Mehrheit dafür, den Radverkehr zukunftsgerichtet zu entwickeln. Eine eindeutige Mehrheit. Ich hab nochmal in dem Bericht zum Symposium nachgelesen, es haben sich zwei Drittel für einen zukunftsgerichteten Ausbaue des Radverkehrs in Münster ausgesprochen. Und das war dann so eine gewisse Zuversicht, dass das auch wirklich geschehen würde. Was auf diesen beiden Veranstaltungen herangewachsen ist, beziehungsweise was an diesen beiden Veranstaltungen Rudentisch Radverkehr, der über vier Jahre gelaufen ist, und dann an dieser Veranstaltung, Bürgersymposium teilzunehmen.

JH: Ja gut. Hatten Sie persönlich spezifische Ideen für das Radverkehrskonzept 2025?

IP_1: Ja, wir hatten ja im ADFC, in der Fachgruppe, verschiedenen Gedanken dazu entwickelt. Hatten das dann ja auch in einem Presseartikel, im Zuge einer Pressemitteilung in Verbinden mit anderen Aktoren, VCD und [...] dargelegt. Und die Erwartungen waren gewesen; Zurückdrängung des Autoverkehrs und Bevorrechtigung des Radverkehrs. Die unterdimensionierten Radverkehrsanlagen auf einen zeitgemäßen zukunftsgerichteten. Zustand zu bringen, also die gesamte Infrastruktur zukunftsgerichtet für den Radverkehr auszubauen. Ein paar spezielle Punkte in diesem Zusammenhang waren, die von der Stadt Münster seit über 20 Jahren geltende Novelle in der Straßenverkehrsordnung, die

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Fahrradabstellanlagen gehörten mit dazu. Am Bahnhof ist die Situation heute noch desolat, aber auch an anderen Stellen in der Stadt. Aber das waren so die Motivation. Wir haben das bei uns in der Fachgruppe in vier Punkten zusammengefasst. Radverkehr muss zügig sein, Radverkehr muss sicher sein, Radverkehr muss komfortabel sein, und Radverkehr muss stressfrei sein. Das sind ja vier Elemente die in einem Wechselverhältnis miteinander stehen. Ein schneller Radverkehr muss sicher sein und nur ein sicherer Radverkehr kann schneller sein. Nur ein komfortabler Radverkehr ist auch sicher. Beispiel, wenn man glatte Oberflächen hat, ja dann hat man auch keine Wurzelausbrüche die einen ins Schlingern bringen. Man kann zwischen den vier Einzelpunkten, [Aufzählung der Punkte], ganz viele Wechselwirkung herstellen, und das ergibt ein übergeordnetes Mantra.

JH: Okay super, danke. Dann würde ich jetzt gerne über das Symposium an sich sprechen. Ich weiß, dass das Symposium schon acht Jahre her ist. Bei meiner Forschung geht es darum, dass ich von Ihnen als Teilnehmer erfahren, wie Sie sich während des Symposiums gefühlt haben und wie das Ganze in ihr Meinungsbild auch rein spielt. Und deswegen würde ich jetzt gerne einmal das Symposium kurz mit Ihnen rekonstruieren, nicht im Detail nur grob. Wissen Sie noch ungefähr, wie das Symposium abgelaufen ist?

IP_1: Ja, es gab die Begrüßung durch den Bürgermeister, der in seiner Rede schon einige Zielvorstellungen geäußert hat. Dann folgte dieser Impulsvortrag von Herrn Thiemann-Linden. Dann redete der damalige Stadtdirektor zur Überschrift Radverkehrskonzept 2025. Was aus heutiger Sicht hoch interessant ist, weil wir sind ja im Jahr 2023 schon ganz nah dran an 2025. Das schien damals, 2015, noch ganz weit weg. Zehn Jahre, von den zehn Jahren haben wir inzwischen aber schon 8 zurückgelegt. Da ist es natürlich interessant zu gucken, was ist denn von dem was 2015 diskutiert worden ist, im Jahr 2023 erledigt worden und was ist noch offen. Dann gab es diesen Bürgerdialog an verschiedenen Tischen. Und das war es gewesen. Und Herr Lewe hat dann mit ein paar allgemeinen Worten den Deckel drauf gemacht. Was mir unter den vielen anderen Punkten aufgefallen ist, war das erste ernüchternde. Es gab am Schluss eine Abstimmung, ein Meinungsbild eingeholt worden war. Da waren ungefähr 130, 140 Leute, wenn ich mich richtig erinnere. Die Frage lautete: „Sind wir ernsthaft zu Veränderungen im Straßenraum bereit?“. Es haben bis auf eine Person, alle Anwesenden gesagt: „Jawohl, wir sind ernsthaft zu Veränderungen im Straßenraum bereit!“. Unter der Maßgabe, wir haben zwischen Haus und Haus, nur eine bestimmte Fläche, die gerecht zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern aufgeteilt werden muss. Das habe ich bei Gelegenheit, dann auch mal ins Gespräch gebracht und Herr Lewe sagte: „Ja ja, aber das alle 130 Teilnehmende bereit sind für ernsthafte Veränderungen hat ja nichts zu sagen.“ Es war ja eine ausgewählte Gruppe, die quasi alle katholisch gewesen sind. Es hätte für die Masse der Bevölkerung keine Relevanz.

JH: Dann würde ich gerne noch ein paar Sachen zum Ablauf des Symposiums an sich von Ihnen hören. Sie haben ja gesagt, Sie konnten dann mit den anderen Teilnehmern Ihre Ideen und Meinungen ein bisschen austauschen und diskutieren und dann am Ende auch Konzepte erarbeiten. Wie sahen diese Diskussionen während des Symposiums aus?

IP_1: Also, Konzepte erarbeitet in dem Sinne ist nicht passiert. Es gab eine Beteiligung an den Thementischen zu bestimmten Themen. Es wurden Anregungen, Meinungen, Regel sowie Vorstellungen von den Teilnehmenden zusammengetragen mit einer Zielvorstellung für das was gesammelt wurde. Ich gehe davon aus, dass Ihnen der ganze Katalog an Gesammelten vom Symposium vorliegt. Das war ein ganzer Katalog der zu verschiedenen Überpunkten, Überschriften gesammelt worden war. Es war die Erwartung, dass der Katalog in die weitere Planung des Verkehrskonzept 2025 im Rahmen des Rudentisch radverkehr eingehen würde.

JH: Der Experte, der anwesend war, hat am Anfang einen Impuls gehalten. War er dann auch an der Diskussion, also an der Meinungsfindung beteiligt oder hat er nur diesen Impuls gegeben?

IP_1: Ja, der hat den Impuls gegeben und im Anschluss an den Impulsvortrag gab es dann einige Rückfragen, die er beantwortet hatte oder einige Meinungsbeiträge die dann im Raum stehen geblieben sind. Mitgenommen aus dem Impulsvortrag habe ich etwas zur Beschleunigung der Promenade, weil das später auch noch mal eine Rolle gespielt hat bei der Münsteraner Verkehrsplanung. Wozu es aus meiner Sicht zwei Punkte zu sagen gibt. Es hat einen eindeutigen Ratsbeschluss gegeben, dass die Verwaltung ein Konzept entwickeln sollte für alle Querungen der Promenade. Es wurden Straßen benannt, Neutor und Aegidiitor, um eine Bevorrechtigung des Radverkehrs umzusetzen. Was in meiner privaten,

aber begründeten Meinung, schon an der ersten Bevorrechtigung, dem Verkehrsversuch an der Kanalstraße, durch eine massive Kampagne der Westfälischen Nachrichten gescheitert ist. Das ist so weit gegangen, dass der Mutter des Kindes, das sich ordnungswidrige Verhalten hat beim Inlineskaten, eine halben Seite in der Presse eingeräumt hat, um dazu eine Stellungnahme abgeben zu können. Da war so ein Punkt, an dem die Politik keinen Arsch in der Hose gehabt hat, um zu sagen, also das war unser Auftrag und wir haben diesen Auftrag gegeben und wir stehen da hinter. Wir wollen den Radverkehr beschleunigen. Wir wollen das Verkehrsmittel, dass in dieser Relation das eindeutige, aber sowas von eindeutig, Übergewicht hat, nämlich den Radverkehr gegen über dem Kraftfahrzeugsverkehr bevorzugen. Da hat die Politik gekniffen und der Verwaltung nicht den Rücken gestärkt. Auf der anderen Seite muss man dazu sagen, dass da auch seinerzeit von diskutablen Verhältnissen ausgegangen wurde, was die Promenade angeht. Die Promenade ist ja ein Multifunktionsgeschehen. Es ist einerseits ein Verteiler für den Radverkehr, auf der anderen Seite sind auf der Promenade auch Spaziergänger unterwegs. Auch mit Kinderwagen usw.. Da sind Jogger unterwegs. Diese mehrfache Nutzung ist knifflig unter einen Hut zu bringen. Münster Marketing bezeichnet die Promenade auch als Fahrradautobahn. Es geht nicht beides. Man kann die Promenade nicht als Fahrradautobahn bezeichnen. Da ist Fußverkehr, es gibt keine Autobahn in Deutschland auf der es Fußverkehr gibt. Es gibt auch auf keiner Autobahn in Deutschland Ampeln. Es gibt auch auf keiner Autobahn in Deutschlands querende Fußgänger und querende Radwege. Insofern muss man deshalb die Bezeichnung der Promenade als Fahrradautobahn sehr kritisch sehen und sehr genau betrachten. Das war so das eine das Thema Promenade hab ich mitgenommen. Das zweite war dieses völlig unfachliche; Steigerung des Radverkehrsanteils von 40 auf 50%. Immerhin ist dann während der Diskussion der Teilnehmenden, bei einigen Diskussionsbeiträge deutlich geworden, dass es einen Unterschied zwischen dem Anteil des Verkehrs an den Fahrten und Anteil an der Verkehrsleistung gibt. Da wurde dann gesagt, 2025 soll der Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung 20% betragen. Wobei man auch gucken muss, meint man nur die Verkehrsleistung der Münsteraner oder auch die Verkehrsleistung des Pendlerverkehrs. Meines Wissens liegt der Anteil der Verkehrsleistung des Radverkehrs in Münster bei 10 oder 11%. Wenn man den Pendlerverkehr einbezieht liegt der Anteil des Rundverkehrs and der Verkehrsleistungen irgendwo um die 3%. Da hat es wenigstens einen Ansatz gegeben, diese Marketingaussage, Münster hat 40% Radverkehrsanteil und bewegt sich auf 50% zu, durch ein paar Teilnehmende das zwischen Anteil des Radverkehrs and den Fahrten und Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung unterschieden werden muss.

JH: Würden Sie sagen, dass Sie aus den Diskussionen während des Symposiums etwas für Ihre persönliche Meinung mitgenommen haben?

IP_1: Ja, meine persönliche Meinung war auch 2015, zur Zeit des Bürgersymposiums, dass es ist in Münster wirklich eine Bewegung gibt den Radverkehr deutlich zu verbessern. Die Infrastruktur, sowohl was das Fahren angeht als auch das Fahrradparken, zu verbessern. Unter anderem einmal die Breite der Radwege, die Oberflächenqualität, und dass es nicht nur einzelne Fahrradstraßen gibt, hier mal ein paar hundert Meter und da mal ein paar hundert Meter, sondern ein vollständiges Netz. Das war seinerzeit noch meine Meinung, dass es in die Richtung gehen sollte, aber die Entwicklung von 2015 bis 2023 zeigt, dass das nicht der Fall gewesen ist.

JH: Alles klar, vielen Dank. Dann abschließend zum Symposium.. [Frage unterbrochen]

IP_1: Dazu gehört in meinen Augen auch das unrühmliche Konzept Radverkehr.

JH: Okay ja, dann nochmal abschließend. Jetzt zum Symposium an sich. Welche Änderungen würden Sie dann gerne für ein zukünftiges Symposium sehen, wenn nochmal sowas stattfindet?

IP_1: Änderungen im Ablauf des Symposiums. Es gibt Kollegen, die Symposien und andere Veranstaltungen unter Partizipationsfolklore einordnen. Das heißt, es ist jetzt modern geworden, State of the Art, den Bürger und die Bürgerin zu befragen zu ihrer Meinung. Nicht nur aus Münster, sondern auch aus anderen Kommunen. Was letztlich zu Verdruss bei den Teilnehmenden führt, weil die sich in ihrer Freizeit zeitlich einbringen. Möglicherweise auch so wie hier, im ADFC. Und in ihrer Freizeit sich regelmäßig mit dem Thema Verkehrspolitik befassen und dann in eine solche Veranstaltung reingehen Mit dem Rückblick von heute, 2023, auf 2015 das Symposium oder auf den ganzen Prozess Rudentisch Radverkehr, der über vier Jahre gelaufen ist, von 2012 bis 2016, kann man sagen, das Ergebnis entspricht nicht unseren

Erwartungen. Es sind viele Worte gesagt worden, aber letztlich ist von dem, was man sich von einer zukunftsgerichteten Ausgestaltung des Radverkehrs, nicht nur in Münster, sondern auch an anderen Orten, aber jetzt speziell in Münster, nicht viel rumgekommen. Das Thema Promenade ist nach wie vor wie gehabt. Der Anteil des Radverkehrs mag geringfügig angestiegen sein. Größere Distanzen was den Pendlerverkehr angeht, und das ist ja das Problem in Münster, wurden nicht erreicht. Die Infrastruktur hat sich nicht wesentlich verbessert. Veränderungen, was die Platzverteilung in Münster angeht, werden sofort durch massiven Gegenwind von interessierten Kreisen begleitet. Ich bin mal gespannt, wie das in der Fliegerstraße ausgehen wird. Wo nur noch einseitiges parken erlaubt sein soll. Die Velorouten sind nicht fachlich geplant. Die Kanalpromenade kostet einen Haufen Geld und hat im Alltagsverkehr allenfalls zwischen Münster Hiltrup und Münster Coerde eine gewisse Bedeutung. Die riesen Kosten die mit der Strecke von Amelsbüren nach Hiltrup und von Coerde bis Gelmer verbunden sind, stehen meiner Meinung nach in keinem vernünftigen Verhältnis zum Ertrag. Aber man kann sich damit profilieren, und das ist ein Projekt das dem Autoverkehr nicht weh tut.

JH: Dann noch eine Frage dazu. Sie würden sagen, am Symposium an sich, am Ablauf würden Sie nichts Großes ändern. Sie sind eher enttäuscht davon, dass das Ergebnis des Symposiums gar keine Berücksichtigung gefunden hat in der Realpolitik.

IP_1: Also es sind wenige, wenn man sich nochmal an die Anregungen aus dem Symposium erinnert, umgesetzt worden. Ich bin mir aber sehr sicher, dass diese auch ohne das Symposium umgesetzt worden wären. In dem Zusammenhang, jetzt im Jahr 2023 ist das Radfahren auf der Fahrbahn vor dem Rewe auf der Wolbecker Straße erlaubt worden. Aber das ist garantiert kein Schluss aus dem Symposium, sondern eher ein Schluss aus der unsicheren Lage vor Rewe auf der Wolbecker Straße. Also nein, irgendwelche direkten Auswirkungen aus dem Symposium auf den Alltag kann ich jetzt nicht ableiten.

JH : Vielen Dank. dann also ich hab ja schon rausgehört, dass wir alles so an Schwächen am Radverkehrskonzept an sich finden. Ich würde ganz gerne auch von Ihnen wissen, gibt es was, was Sie am Radverkehrskonzept gut finden oder was ihm positiv aufgefallen ist? Auch wennes nur Kleinigkeiten vielleicht sind.

IP_1: Also was gut ist, ist die Aufmerksamkeit bezüglich der Rotfärbung an Kreuzungen. Ich würde mir das, auch wenn es mit der DSGVO noch nicht ganz möglich ist, für die Schutzstreifen wünschen. Die Rotfärbung der Fahrradstraßen halte ich für eine teure sehr teuren Geldeinsatz. Ich halte das für überflüssig, aber hat man nun mal so beschlossen. Ansonsten enthält das Radverkehrskonzept viele Absichtserklärung. Gerade was die Infrastruktur angeht. Davon sehe ich noch nichts. Was die Absichtserklärungen bezüglich der Veloruten angeht, wurde nur bruchstückhaft etwas umgesetzt zwischen Münster und Telgte. Und dass eben bei Vernachlässigung von Alltagsverstand, das die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten eine Gerade ist. Selbst das Radverkehrskonzept des eher autofreundlichen Kreis Warendorf, sagt im Vorwort, dass es zwischen Umlandgemeinden und Münster historisch gewachsenen Verbindungen gibt, die eben eine Gerade sind. Wenn man etwa auf Münster und Warendorf guckt beziehungsweise auf Münster und Telgte guckt, wenn man auf Münster. Burgsteinfurth guckt. Die alte historischen Verbindung, die sich noch an einigen Stellen wiederfinden, wie Horstmarer Landweg oder Nottulner Landweg, die durch den Autoverkehr zerstört worden sind. Waren immer Gerade und nicht solche abstrusen Konstrukte, wie die Veloroute zwischen Münster und Telgte. Das sind zum Teil unsichere Abschnitte mit ganz vielen Kurven und mit ganz vielen Gefährdungen und innerörtlichen Verkehr. Also das war schon eine sehr große Ernüchterung.

JH: Danke. Und dann in einem.[Frage unterbrochen]

IP_1: Zumal ja noch nicht einmal der zentrale Faktor für die Entscheidung, nämlich die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel berücksichtigt worden ist. Das ist unsere Überzeugung nach der entscheidenden Parameter bei der Planung einer Radverkehrsanlage. Beschleunige ich damit den Radverkehr bei gleichzeitiger Wahrung von Sicherheit und Komfort und erzielen dadurch einen Vorteil gegenüber dem Verkehrsmittel Kraftfahrzeug. Das ist hier überhaupt nicht passiert.

JH: Man konnte Ihre Meinung schon raushören. In einem Wort, befürworten das Radverkehrskonzept wie es gerade steht?

IP_1: Nein, wir haben es auch seinerzeit massive kritisiert, als es damals publik geworden ist. Da hatte ich wirklich mehr erwartet.

JH: Dann hätte ich jetzt noch zwei weitere Fragen zu dem Ganzen. Sie haben ja schon darüber geredet, dass Sie das Symposium als nicht sehr erfolgreich gesehen haben und auch die Durchführung des Symposiums eher ineffektiv war, richtig?

IP_1: Ja.

JH: Würde sich Ihre Meinung ändern, wenn die Ergebnisse des Symposiums mehr Einfluss auf das Radverkehrskonzept gehabt hätten?

IP_1: Naja, die Ergebnisse des Symposiums sind teilweise in das Radverkehrskonzept eingeflossen. Aber das Radverkehrskonzept als solche ist nicht zukunftsgerichtet, was ja der Anspruch gewesen ist. Und auch die Meinung der Teilnehmenden des Symposiums gewesen ist, dass der Radverkehr in Münster zukunftsgerichtet entwickelt werden soll. Das Radverkehrskonzept sollte aus dem Ergebnis des Runderntisch Radverkehr und des Ergebnis des Symposiums zusammenkommen, und daher zukunftsgerichtet sein. Das ist meiner Meinung nach nicht passiert.

JH: [Frage unterbrochen]

IP_1: Jetzt ist die Frage wie man Zukunft definiert, aber das heißt Radverkehrskonzept 2025 und das ist in zwei Jahren. Vergleichen wir den Anspruch mit dem was passiert ist, ich habe ja vorhin schon mal ein paar Punkte genannt die ich nicht mehr wiederholen brauche, dann kann man nicht zufrieden sein.

JH: Nehmen wir jetzt einmal an, diese zukunftsgerichteten Sachen wären aufgenommen worden und nicht nur die Sachen, die tatsächlich aufgenommen worden. Würden Sie dann sagen, dass das Radverkehrskonzept etwas Gutes gewesen wäre?

IP_1: Wenn , man in Sachen Infrastruktur, Breite der Radwege, Kurvenradien, wir müssen [nicht verständlich], in Sachen Oberflächengestaltung, in Sachen Veloroutenplanung. Wenn man da weiter gekommen wäre, dann könnte man sagen, ja, das war ein erfolgreicher Prozess, nicht wahr? Wenn das Thema Abstellanlagen für dem Radverkehr vorangekommen wären. Die Lage am Bahnhof, den Arkaden, Alter Steinweg, beide Seite des Bahnhofs, die ist weiterhin desolat. [Eine Verbesserung] ist für mich nicht erkennbar.

[Ende des offiziellen Interviews, der Rest erfolgte auf Bitte von IP_1 außerhalb des Protokolls]

3.2 Transcript IP_2

JH: Dann würde ich Ihnen zu Beginn gerne ein paar persönliche Fragen stellen, wenn das für Sie ok ist. Wie alt sind Sie?

IP_2: Ich bin einundsechzig.

JH: Wie lange leben Sie schon in Münster oder Münsterland?

IP_2: Seit siebenunddreißig Jahren. Ist das richtig? Seit '86 das müsste passen, ja.

JH: Dann haben Sie auf jeden Fall die Entwicklung von Münster als Fahrradstadt miterlebt?

IP_2: Zu mindestens Veränderungen, ja.

JH: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär?

IP_2: Das Fahrrad.

JH: Besitzen Sie auch ein Auto?

IP_2: Nein, tue ich nicht.

JH: Benutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

IP_2: Ja, aber tatsächlich nur für größere Strecken. Also eigentlich nur den Zug. Bus allenfalls in anderen Städten. Die Kombination aus Rad und Bahn ist meine Fortbewegungsart und schon mal ein paar Schritte zu Fuß.

JH: Dann würde ich gerne vorab nochmal von Ihnen wissen, was persönlich gefällt Ihnen am Fahrradfahren?

IP_2: Ganz viel. Das ist eine Freude, morgens aufs Fahrrad zu steigen, die frische Luft zu spüren, sich zu bewegen, so ein Stück Freiheit. Auch wegen der Unabhängigkeit. Ich kann zeitlich viel besser planen. Es hält mich fit. Es ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Es ist so ein bisschen Understatement. Es ist einfach die pure Lust. Warum fahre ich in erster Linie Fahrrad? Weil ich in der Stadt einfach schnell bin und wirklich zeitlich hervorragend planen kann, unabhängig von Staus oder was auch immer. Dadurch bin ich sehr Unabhängig und direkt.

JH: Das ist doch schon mal eine gute Sache. Dann würde ich jetzt von hier so ein bisschen auf das Symposium lenken und ich weiß, es liegt jetzt wirklich auch schon lange zurück. Beantworten Sie meine Fragen einfach so gut, wie Sie sich noch daran erinnern. Alles, was Sie an Informationen für mich haben, ist für mich wertvoll. Sie müssen sich nicht zwingend an alles erinnern können.

JH: Vorweg würde ich gerne von Ihnen wissen, können Sie sich noch daran erinnern, was Ihre Motivation war, an dem Symposium teilzunehmen?

IP_2: Ja, das weiß ich noch sehr gut. Also ich hatte von einem runden Tisch Radverkehr aus der Presse gehört. Und hatte mich bei der Stadt sehr blauäugig kundig gemacht, ob man als Bürger auch einfach an diesem Rudentisch Radverkehr teilnehmen kann, als interessierter Bürger, als Radfahren, da geht es ja um Radverkehr. Und dann war die Aussage damals, dass geht leider nicht, aber kommen Sie mal zu dem Bürgersymposium. Wenn Sie sich engagieren wollen, dann wenden Sie sich an die entsprechenden Vereine, Lobbyverbände zum Beispiel beim ADFC. Motivation kam schon davor. Bei mir wurden irgendwann die Augen geöffnet. Das war aber längere Zeit davor. Der Vergleich, was wird dem Autoverkehr geboten und was wird den anderen Verkehrsmitteln geboten. Irgendwann öffneten sich bei mir die Augen und ich dachte es kann nicht sein, dass immer nur der Autoverkehr bevorzugt wird. Ich möchte die gleiche Qualität haben, den gleichen Raum, die gleiche Wegqualität. Ich möchte so eine Qualität wie der Autoverkehr, dann bin ich zufrieden. Ich habe eine ganz große Diskrepanz gesehen. Das war meine Motivation damals, und das ist sie auch heute noch.

JH: Wissen Sie noch, ob Sie eigene Ideen damals hatten, mit denen Sie zum Symposium gegangen sind?

IP_2: Nein, weiß ich nicht mehr. Mehr Platz für Radverkehr zuerst mal ganz pauschal.

JH: Dann würde ich auf den Ablauf vom Symposium lenken. Ich hätte dazu ein paar Fragen. Ich hatte mir gedacht, wir können zusammen nochmal den Verlauf des Symposiums rekonstruieren. Vielleicht kommen dann noch ein paar Gedanken hoch, die irgendwo rumliegen. Wiessen Sie noch ungefähr, wie der Verlauf des Symposiums war?

IP_2: Ja, das kann ich so aus dem Bauch heraus sagen? Vermutlich große Worte von unserem Oberbürgermeister. Der damalige Stadtbaurat. Dann gab es einen Impulsvortrag, der mir sehr gut gefallen hat damals. Von einem Verkehrsplaner. Auf dem Namen komme ich nicht mehr, müsste ich nachschlagen. Sehr bekannt, tritt immer wieder auf. Der kommt aus Köln. Sagen Sie mir mal den Namen, Sie wissen ihn.

JH: Ich muss den Namen auch einmal ganz schnell nachschauen. Herr Jörg Thiemann-Linden.

IP_2: Ja, Thiemann-Linden, der gefiel mir damals, das gefiel mir damals gut, und ich dachte ja, genauso muss das. Genau sowas muss kommen. Daraufhin sollte man arbeiten. Es waren verhältnismäßig viele Bürger da. Ich war ganz überrascht. Das war in der Bezirksregierung, alle Plätze besetzt. Dann wurden wir, glaube ich, nachher in drei Gruppen aufgeteilt. Da bin ich mir nicht ganz sicher. Auf jeden Fall gab es drei Tische zu verschiedenen Themen an denen man Vorschläge machen konnte. Kleine Zettel beschreiben und die auf den Tisch legen. Die wurden dann nachher zusammengefasst vorgetragen. Ich glaube, dann hat der Thiemann-Linden auch noch ein paar Abschlussworte gesagt und unser Oberbürgermeister auch. Und Schultheis, der ehemaliger Stadtbaurat. Ja, das ist so der grobe Ablauf, den ich noch so in Erinnerung habe.

JH: Ich wollte das jetzt gerade nutzen, damit Sie sich vielleicht noch ein paar Sachen zwischendrin erinnern. Es ist nicht wichtig, wie richtig oder vollständig die Angaben sind. Als nächstes würde ich gerne von Ihnen wissen, es gab die Möglichkeit, Diskussion zu führen, haben Sie diese auch genutzt?

IP_2: Ne hab ich nicht genutzt. Weil ich damals so den Eindruck hatte, ich bin zu wenig kompetent und zu neu in dem Thema. Da hatte ich mich erstmal zurückgehalten und beobachtet und zugehört.

JH: Sie haben den Diskussionen gefolgt und einfach zugehört.

IP_2: Ja.

JH: Haben Sie sich auch Sachen mitnehmen können aus den Diskussionen?

IP_2: Ja, aus der Erinnerung heraus eher nicht. Das war dann letztendlich schon auch ein Stück weit die Motivation, dann weiterhin aktiv zu bleiben. Ich bin dann tatsächlich zum ADFC gegangen. Und engagiere mich seit dem so in Sachen Verkehrspolitik.

JH: Und dann eine abschließende Sache zu Symposium. Können Sie sich noch daran erinnern, was Ihre Meinung zum Symposium war, nach dem Symposium?

IP_2: Ich war damals, wie gesagt, noch sehr unerfahren. Hatte auch noch wenig Einblick in die politischen Zusammenhänge. Ich war damals zuerst mal sehr, ja, positiv. Ich hatte einen positiven Eindruck von der Veranstaltung. Insbesondere von dem Thiemann-Linden, der eigentlich inhaltlich genau in die Richtung sprach, wie ich mir Radverkehr und auch Verkehrspolitik vorstellte und dachte, Ach klasse, wenn die so jemanden einladen, dann will die Stadt auch in die richtige Richtung. Das dachte ich damals ja.

JH: Jetzt haben wir kurz über Ihre Motivation geredet, über das Symposium an sich. Jetzt würde ich auf das Radverkehrskonzept im Zusammenhang mit dem Symposium zu sprechen kommen. Soll ich nochmal ganz kurz die Punkte daraus, also die wichtigsten Punkte erläutern?

IP_2: Ja, gerne.

JH: Das Motto des Konzeptes war Förderung des Fahrradverkehrs unter Berücksichtigung der Sicherheit in Münster. Und dass man halt mehr Fahrradverkehr in Münster erreicht. Diese 50% Marke, die angesprochen wird, dass 50% der gesamt zurückgelegten Weg mit dem Fahrrad gemacht werden. Das war das Ziel, das große Ziel. Das sollte erreicht werden, erstmal durch endlich festgelegte Standards beim Radwegbau und beim gesamten Infrastrukturbau. Ein einheitliches Bild beim Infrastrukturbau, dass auch die Schilder überall gleich sind und dadurch besser zu erkennen sind, dass die Radwege über gleich konzipiert sind. Das war erstmal ein großer Punkt. Dann ein weiterer großer Punkt, waren die Velorouten, die jetzt ausgebaut werden. Besonders die Strecke am Kanal in Münster nach Gelmer und dann noch weiter raus.

IP_2: Na die Velorouten nach Senden. Wobei ich das jetzt eher nicht dem Radverkehrskonzept zuordne, sondern das ist das relativ zeitgleich verabschiedete Veloroutenkonzept.

JH: Das wurde tatsächlich im Radverkehrskonzept auch einfach aufgegriffen. Das Veloroutenkonzept, ist ein Teil des Radverkehrskonzept. Deswegen hat das auch im Konzept tatsächlich einen ziemlich großen Punkt gehabt.

IP_2: Ah ja, ok.

JH: Ich würde da auch auf jeden Fall zustimmen, dass es ein gesondertes Konzept war, aber das wurde auch eben mit diesem Plan halt dann auch final umgesetzt wurde. Außerdem kam dazu, dass bestehende Nutzflächen für die Fahrradinfrastruktur genutzt werden sollten, damit halt ein erhöhtes Fahrradaufkommen auch gestemmt werden konnte. Da ging es vermehrt darum, dass auch Parkplätze und andere Standflächen für Autos genutzt werden. Dass wurde dann durch den Ratsbeschluss von CDU und Grünen nicht nur auf Parkplätze bezogen, sondern auch generell auf die gesamte Autoinfrastruktur. Dann war ein großes Thema die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer an Kreuzungen und an Straßenquerungen. In dem Zusammenhang, dass man diese Fahrradschleusen baut, die wir jetzt ja häufig in Münster sehen. Dass die Radfahrenden getrennte Ampelphasen von den Autos haben. Und das Kreuzungen an denen das Auto frei ist, rechts abbiegen zu dürfen. Dass das zurückgebaut worden ist, so dass da nichts mehr passieren kann, weil das anscheinend ein großer Unfall Schwerpunkt war. Und dann ging es auch darum, dass die Fahrradwege so angepasst werden, dass mehrere Fahrradfahren noch nebeneinander passen, damit man mit verschiedenen Geschwindigkeiten gut durch Münster kommen kann. Die Parksituation mit Fahrrädern in Münster war damals ein großes Thema und da geht es vermehrt darum, dass die Parkplätze an Bahnhöfen und Bushaltestellen ausgebaut werden und dass ein Konzept erarbeitet wird für das Parken in der Innenstadt unter den innenstadtnahen Wohngebieten. Das waren jetzt erstmal die Hauptpunkte. Hätten Sie dazu erst mal noch kurz Rückfragen?

IP_2: Wenn Sie das so beschreiben, also so umfangreicher hatte ich das gar nicht mehr in Erinnerung, das Radverkehrskonzept, und das klingt ja tatsächlich. Gar nicht so schlecht, wobei uns damals tatsächlich eher die Standards

noch zu gering waren. Insbesondere wurden ja auch Breiten festgelegt. Die Breiten bezogen sich aber damals schon nur auf die Ära. Stabreiten Die damals und auch heute, uns beim ADFC einfach viel zu schmal sind, weil sie für eine Stadt mit deutlich weniger Radverkehr gedacht sind. Mit dem sehr hohen Radverkehr in Münster, müssten die Breiten deutlich größer sein. Aber es war damals so, der der Versuch der Stadtverwaltungen, die Ära tatsächlich, diese Standards in der Verwaltung zu integrieren, damit also die Ära der Standardmaße. Damit man diesbezüglich ein kleines Stück weiterkommt.

JH: Über die letztendliche Implementierung, kann man streiten und auch viel sagen. Aber das war erstmal das Konzept an sich. Deswegen würde ich jetzt ganz gerne von Ihnen wissen, was würden Sie denn jetzt so auf die Schnelle als Stärke des Radverkehrskonzept herausstellen?

IP_2: Ja, vielleicht allenfalls das damit [bricht Satz ab]. Also gut, das war für mich der Einstieg in die Verkehrspolitik gewesen. Fällt mir nicht so ganz leicht, das passend zu beurteilen. Spontan fällt mir ein also, aber wie gesagt, das ist natürlich subjektiv. Also dass das Konzept den Radverkehr zuerst mal mehr ins Bewusstsein brachte. Sowohl eben bei der Bevölkerung als auch bei der in der Politik. Also was die tatsächliche Infrastruktur angeht, da sind zwar viele gute Ansätze drin gewesen, die Sie jetzt gerade aufgezählt haben, aber das ist ja ganz wenig von der Straße auf der Straße angekommen. Aber ich glaube, dass hat das Bewusstsein damit sukzessive verändert.

JH: Sie haben auch schon einige Schwäche angemerkt, dass halt die Standards, die festgelegt worden sind, bei weitem nicht ausreichend sind. Hätten Sie noch was anderes, was Sie jetzt so spontan an dem, was ich vorgelesen habe, kritisieren würden?

IP_2: Ja, was eine ganz, ganz große Schwäche war des Radverkehrskonzept. Und da brauchen man nur in die Ära zu gucken. Die wesentliche Grundlage eines Radverkehrskonzept ist das Radnetz. Und da ist damals noch nicht mal drüber nachgedacht worden, und das hätte auf jeden Fall da rein gemusst. Ja, erst sehr, sehr viele Jahre später. Also wann ist damit begonnen worden, vielleicht vor 2 Jahren? Ist dann die Beschlussvorlage oder der Beschluss gefasst worden, jetzt gestalten wir auch ein Radnetz. Das ist immer noch nicht verabschiedet, ist immer noch eben in der Planungsphase. Aber ich kenne die Planungen, also wenn es so, wenn der Stand, der jetzt gerade so von den Ingenieuren vorgeschlagen wird, wenn das umgesetzt wird, dann könnte es irgendwann auch tatsächlich mal gut werden, wenn es auf der Straße angekommen ist. Aber das hätte damals schon auf jeden Fall im Radverkehrskonzept Inhalt sein müssen.

JH: Meine nächste Frage würde sich jetzt auf das Radverkehrskonzept und die Ergebnisse des Symposiums beziehen. Können Sie sich dennoch an die Sachen erinnern, die im Symposium erarbeitet worden sind?

JH: Das ist gar kein Problem. Tatsächlich ist mir aufgefallen, was mich persönlich auch in jetzt mal Nachforschung selber verwundert hat, dass sehr viele Sachen aus dem Radverkehrskonzept auch in dem Symposium erarbeitet worden ist von den Bürger*innen. Viele Ideen finden sich da wieder, ein paar Ideen finden sich jetzt nicht so detailliert wieder. Ich meine, bei solchen Konzepten fehlt ja auch häufig das Detail, deswegen sie am Ende anders ausgeführt werden als die Vorstellung

IP_2: Das liegt aber vielleicht auch schon ein bisschen daran, es waren ja schon auch einige Menschen und Leute vom ADFC oder von Verbänden da, und da war ja ein Bewusstsein für das, was man haben will. Und das liegt vielleicht auch nicht ganz so weit weg von dem was die Planer der Stadt, die das Radverkehrskonzept aufgestellt haben, was die für Vorstellungen hatten. Also deswegen könnte ich mir vorstellen, dass es auch eine Konkurrenz gab zwischen dem, was die Stadt wollte, und dem, was die Teilnehmer wollten, die ja schon ein gutes Stück weit fachliche versiert waren.

JH: Ich hab auch schon ein Gespräch geführt und dann ist das auch deutlich herausgekommen, dass ich dann mit jemandem redet, der sehr, sehr viel Ahnung hat und auf diesen ganzen Entwicklungsprozess in Münster schon miterlebt hat. Und das war auch schon sehr interessant zu sehen und deswegen ja eine sehr interessante Bestätigung von ihm. Dann eine Frage zum Radverkehrskonzept, wäre von mir noch zu Ihrer abschließende Meinung, jetzt wo wir darüber geredet haben. Wie würden Sie sagen, wie finden Sie das Radverkehrskonzept?

IP_2: Ja, es war ein erster Versuch, etwas für den Radverkehr zu machen. Aber jetzt erstmal viel zu wenig und sowieso ist vieles nicht auf der Straße angekommen, viel zu wenig, es dauert alles zu lange. Es ist ein theoretisches Papier.

JH: Sie hatten ja auch schon gesagt, dass Sie das Symposium an sich eigentlich gut fanden und auch, was da passiert ist, besonders mit der Expertenmeinung und dem ganzen drum herum. Finden Sie sowas sollte auch häufiger sollten nochmal stattfinden. Im Rahmen solcher Sachen, dass Bürgerinnen mit einbezogen werden in die Planung.

IP_2: Ja, grundsätzlich ja. Das wird ja auch von der Stadt Münster verstärkt gemacht, jetzt insbesondere bei den Fahrradstraßen, wird zu jede Fahrradstraße die umgewandelt werden soll, sehr umfangreiche Bürgerbeteiligung durchgeführt. Das ist mit Sicherheit gut. Auf der einen Seite, auf der anderen Seite braucht es unglaublich viel Zeit, bindet ganz viele Personal. Die Zeit haben wir eigentlich nicht mehr. Wenn man jetzt an Verkehrswende und Klimaschutz denkt. Deswegen schlagen also zwei Herzen in meiner Brust. Ja, also so grundsätzlich vielleicht. Ich bleib jetzt einfach mal bei Fahrradstraßen als Beispiel. Bei den ersten drei Fahrradstraßen, lässt man die Bürger beteiligt und vielleicht noch bei der einen oder anderen wirklich kritischen oder schwierigen Straße. Aber ansonsten ist ein Standard beschlossen und der muss dann auch einfach mal in der Fläche umgesetzt werden. Ich glaube, da müssen sich einfach die die Menschen in der Stadt auch ein Stück weit mit arrangieren sonst kommt man einfach nicht weiter.

JH: Dann hätte ich noch eine eher hypothetische Frage. Wenn jetzt so ein Symposium nochmal stattfinden sollte und dann tatsächlich auch die arbeiten Sachen von den Bürger*innen Berücksichtigung finden und auch umgesetzt werden. Wie würden Sie das sehen? Würden Sie das als Gut oder als schlechte erachten?

IP_2: Ja, auch wieder im Grunde grundsätzlich gut auf der einen Seite, aber auch da schlagen zwei Herzen in meiner Brust. Also wenn ich jetzt zum Beispiel Rad, insbesondere Radverkehr, denke, dann plädieren wir vom ADFC. Also ich nehme jetzt auch mal wieder so ein Beispiel vom ADAC. Durchaus dafür, dass die Straße mehr mitgenutzt werden soll, dass die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wird, um schnell mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen. Und ich könnte mir vorstellen, dass bei einem Symposium, wo zwar interessierte Bürger da sind, aber das sowas eher abgelehnt wird. Weil viele Menschen doch entweder aus Gewohnheit, man kennt es nicht anders, manche sind auch Ängstliche, gar nicht auf die Idee kommen, die Straße mitzubeneutzen. Und auch dann eher wahrscheinlich für Radwege, Hochradwege plädieren, als dafür mehr Raum auf der Straße zu nutzen. Das halt jetzt auch tatsächlich immer mit Blick auf den Klimaschutz, dass der MIV, dass der Autoverkehr zurückgedrängt wird. Und das schafft man durchaus dadurch auch. Und es gibt noch viele andere Möglichkeiten, dass der Radverkehrs, als fahrender Verkehr, auch den Straßenraum mit benutzt und da Raum einnimmt. Und das, glaube ich, wird von vielen Menschen einfach nicht so gesehen. Bürger mitzunehmen ist gut, aber ich glaube, dass solche Meinungen dann sich durchsetzen.

JH: Ja, es ist sehr interessant. Das war tatsächlich eine Forderung der Teilnehmer*innen in während des Symposiums, dass der Radverkehr auf der Straße grundsätzlich erlaubt wird in Münster. Jedoch wurden hier auch mögliche negative Konsequenzen für den Autoverkehr, aus Sicht des Autoverkehrs angemerkt, was bei vielen anderen Ideen nicht der Fall war.

IP_2: Viele Radfahrer sind natürlich auch Autofahrer, die möchten auch beim Autofahren nicht eingeschränkt sein. Wobei, als Radfahrer ärgert man sich über die Autos und als Autofahrer über die Radfahrer. Aber es ist glaube ich fast so ein deutsches Gen, dass man das Territorium des des Kfzverkehrs, des Autos gar nicht in Betracht zieht. Dass man den Raum auch in Anspruch nehmen könnte. Das ist so ein ganz merkwürdiges Verhalten, was ich immer wieder bei Menschen beobachtet. Ob das in andere Länder auch so ist weiß ich nicht genau.

JH: Ich habe den direkten Vergleich. In den Niederlanden ist das Fahrradfahren auf der Straße ganz normal und der Autoverkehr respektiert das auch und nimmt Rücksicht auf die Fahrrad fahren. Deswegen ist es immer interessant zu sehen, wenn ich mit dem Zug dann in Enschede angekommen bin und auf der Straße Fahrrad fahre ohne Probleme und die Autos mich berücksichtigt haben. Und dann wieder zurück nach Münster komme und ich dann auf der Straße fahre, wo das noch nicht der Fall ist. Wo mit weniger als einem Meter Abstand zum Teil überholt wird in der Stadt. Ja, eine Beobachtung, die ich auch teilen würde.

[Ende des Gesprächs]

3.3 Transcript IP_3

JH: Darf ich fragen wie alt du bist?

IP_3: Ja, ich bin 56.

JH: Wie lange lebst du schon in Münster oder Münsterland?

IP_3: Ohh, lange seit 1987.

JH: Also die ganze Entwicklung von Münster als Fahrradstadt in den letzten Jahren sozusagen mitbekommen.

IP_3: Ja, auch aktiv. Ich bin seit weiß, irgendwann Ende der 90er Jahre im ADFC, seit 2005 darin aktiv. Aber hab mich in letzter Zeit zurückgezogen, ein bisschen aus der aktiven Schiene, aber verfolge Münsters Entwicklung zur angekündigten Fahrradhauptstadt immer noch mit Interesse.

JH: Was ist denn das Verkehrsmittel, was du als primäres Verkehrsmittel benutzt?

IP_3: In Münster das Fahrrad ganz gern.

JH: Hast du auch ein Auto?

IP_3: Ja, natürlich habe ich ein Auto. Wie gesagt, ich muss nach Gronau.

JH: Okay gut, wie oft benutzt das dann ungefähr?

IP_3: Fahrrad ja 6-7 mal die Woche, Auto halt 4 mal die Woche, einen Tag Home Office. Ich benutze ds Auto zum Einkauf, für Fahrten zum Arbeitsplatz.

JH: Öffentliche Verkehrsmittel?

IP_3: In Münster? Warum hat Münster, wo so einen hohen Radverkehrsanteil?

JH: Ja, das ist eine sehr gute Frage. Würde ich auch so sagen. Genau, und dann noch eine Frage zu Beginn, was persönlich gefällt dir am Fahrrad fahren?

IP_3: Was mir gefällt am Fahrrad fahren, jede Menge. Es ist mein Hobby, allerdings fahre ich in Münster Fahrrad, eben nicht aus Hobby, sondern als Verkehrsmittel und einfach dann, wenn es das schnellste und bequemste Verkehrsmittel ist.

JH: Dann würde ich jetzt auf das Symposium zu sprechen kommen. Und ja, wie gesagt, ich weiß, dass es schon in der Vergangenheit liegt, 8 Jahre, deswegen einfach so gut wie es dir einfällt, die Frage versuchen zu beantworten.

IP_3: Jetzt bin ich auf die Idee gekommen, wenn ich mal unterbrechen darf, warum da jetzt noch eine Arbeit raus zu machen?

JH: Ja, also genau. Teil meines Studiums ist öffentliche Verwaltung und auch Politikwissenschaft und dann war die Verbindung jetzt hier hinter. Dass das Konzept so langsam zu Ende geht. 2025 ist ja bald, da wollte ich mir jetzt noch mal angucken, wie das Stimmungsbild unter den Menschen ist, die am Symposium teilgenommen haben zum Radverkehrskonzept, ja, weil ich daraus werden verschiedene Schlüssel ziehen möchte, später halt auch, wie man öffentliche Verwaltung gestalten kann und wie man besonders auch Konzepte wie sowas, durch die Bürgerinnen mitbestimmen lassen kann und vielleicht daraus dann auch profitiert, weil Bürgerinnen dann das Konzept besser unterstützen, sowas in der Art.

IP_3: Ja, ok.

JH: Gut, dann erstmal, was war deine Motivation, bevor du ins Symposium reingegangen bist daran teilzunehmen?

IP_3: Ich war vorher beim Rudentisch Radverkehr involviert und der hat Konzepte mit entwickelt für dieses Symposium und aus diesem Grunde bin ich dahin gegangen. Ich wollte halt mal sehen, was hat die Stadt geplant, welche Vorschläge wurden gemacht. Was kann gemeinsam diskutiert werden, welches Maß an Bürgerbeteiligung ist überhaupt gewünscht und wie kann sie stattfinden.

JH: Also eher die Teilnahme aus Interesse, als Interesse bei dem Symposium selber etwas zu beeinflussen?

IP_3: Nein, ganz im Gegenteil. Wie gesagt, ich habe am Rudentisch Radverkehr mitgewirkt oder über den ADFC, natürlich wollte ich da diskutieren und mich einbringen.

JH: Alles klar. Ja, dann, was waren denn deine Ideen für das Radverkehrskonzept?

IP_3: Die waren relativ konkret. Es gab eine ganze Reihe von Forderungen im Rudentisch Radverkehr auch, es ging halt im Kern, wenn ich runterbrechen soll, um die Frage, wie man einen Push und Pull Konzept umsetzen kann. Das heißt, welche Fördermaßnahmen fürs Fahrrad und welche Restriktionen für den MIV würde es geben? Wie wird das diskutiert und wie wir das darauf abgestellt, wie ist das Veloroutenkonzept, wie soll das umgesetzt werden? Dann ging es sehr viel um die Radwegbenutzungspflicht an der Wolbeckerstraße. Aber wie sag ich's, die grundsätzlich ermessensfehlerbehaftet angeordnet war und wo die Stadt erst nach Hinweis auf das Informationsfreiheitsgesetz überhaupt mit Informationen rausgerückt hat und unter anderem eine Stellungnahme der Polizei Münster vorlag, dass es wohl besser wäre, aus sicherheitstechnischen Gründen nicht sinnvoll sei, an der Radwegbenutzungspflicht festzuhalten. Und deswegen war dazu noch mein Interesse geweckt, dorthin zu gehen. Mal sehen, vielleicht gibt es ein neues Konzept.

JH: Mit dem Ganzen im Kopf würde ich jetzt tatsächlich einfach mal auf das Symposium an sich schwenken. Besonders auf den Ablauf des Symposiums. Erinnerst du dich noch dran, wie das Symposium abgelaufen ist?

IP_3: In groben Zügen. Ja, natürlich.

JH: Ok und super, dann wäre jetzt meine Frage, du hast ja gesagt es haben auch Diskussion stattgefunden, wie sahen die aus?

IP_3: Im Symposium selbst nicht. Das waren so Pseudodiskussion. Es wurde moderiert, es kam niemand aus dem Publikum auf der Bühne zu Wort. Es fing an mit einem externen Gutachter oder einem externen Experten aus Köln, der dort relativ viel Allgemeines über den Radverkehr und wie toll Münster doch sei sagte. Dann ließe sich OB Lewe natürlich auch das Wort nicht nehmen und bedankte sich bei allen Radfahrern, dass ohne sie es doch Staus bis nach Bremen gebe, wenn sie nicht so viel mit dem Rad fahren würden und die Fahrbahn den Auswärtigen überlassen. Ein letztes hat er nicht gesagt. Dann wurden ein paar Fragen ins Publikum rein gereicht, also eine wirkliche Beteiligung hab ich da nicht gesehen, dann gab es danach noch eine Pinnwand an die Wünsche angepinnt werden durften und so heterogen wie die Besucher waren, so heterogen waren auch die Wünsche. Da war dann die Oma dabei, dass sie lieber auf dem Fußweg auch noch fahren möchte, bis hin zu Wünschen von Leuten, die sich relativ intensiv mit Radverkehrs und Radverkehrsplanung befasst hatten. Ich weiß nicht, ob es das noch im Netz gibt, diese ganzen Wünsche. Irgendwann wurden die mal aufgezählt. Dann gab es noch Häppchen so das war es im Grunde auch schon mit der Radverkehrsplanung. Das heißt die tatsächliche Diskussion fanden nur im Plenum und auch nur unter den Teilnehmenden statt.

JH: Also aber den Gedankenaustausch mit den Teilnehmenden war möglich?

IP_3: In den Pausen mit den Teilnehmenden, ja. Man konnte einen noch erwischen, wenn man ihn dann heftig genügend am Ärmel zog, dann konnte man vielleicht auch noch eine Frage stellen, aber das Ganze war nicht auf Partizipation angelegt.

JH: Also durch das wenige Diskutieren war dann halt auch keine Bereicherung für das eigene Wissen?

IP_3: Es war nicht strukturiert.

JH: Okay.

IP_3: Wenn man nur in Vortragspausen irgendwo im Raum einen Vortragenden rumlaufen lässt. Das bringt nichts.

JH: Also es gab dann auch keinen Austausch mit dem Experten, sondern der Experte hat dann einfach nur ein Vortrag gehalten und das wars dann, oder?

IP_3: Der hat einen Vortrag gehalten und war in der ersten Pause, das heißt es war ja keine Pause. Man sollte dann ja diese hübschen Zettelchen mit Wünschen schreiben und das heißt, da wurden die Leute beschäftigt und wer sich dann von seinem Zettelchen weg begab, hatte möglicherweise die Chance eine oder 2 Fragen zu stellen.

JH: Okay.

IP_3: Und die war auch nur allgemein beantwortet. Ich kann mich an eine erinnern, es war Auslegungsgeschwindigkeit für Radwege, die wären in Münster eher so bei 15 kmh und 30 kmh müsste das schon sein. [gibt Zitat überspitzt wieder] „Ja, 30 kmh ist ja natürlich sehr schnell.“ Was ja absoluter Blödsinn ist. Ich bin die Höfferstraße, Gerichtsstraße runtergefahren, kleines Gefälle dahin, ich glaub ich war nie unter 35 kmh. Das ist gut, aber ich hab auch die Fahrbahn benutzen.

JH: Okay genau also, wenn ich das jetzt richtig herausgehört habe. Es gab dann auch kein wirkliches Ergebnis durch die Teilnehmenden für Ideen.

IP_3: Es wurden einige Ideen zusammengefasst aber nicht auf dem Symposium ausgewertet. Die konnte man sich im Nachhinein auf der Seite der Stadt in Auswahl anschauen.

JH: Also die Teilnehmenden haben sich dann nicht gemeinsam auf die Ergebnisse geeinigt, sondern das waren dann einfach nur die Karten, die ausgefüllt worden sind.

IP_3: Im Grunde ein Brainstorming, mehr war das nicht. Es ging auch bei dem Ganzen nicht um ein eine zielgerichtete Angelegenheit. Es war halt eine Vorstellung des Radverkehrskonzept mit ein bisschen Schuh-Schuh drum rum und das ganze Konzept ist ja auch schon 2 Wochen oder 3 Wochen. Ich weiß es nicht mehr so genau, ich müsste nachschauen, nach diesen sogenannten Bürgersymposium verabschiedet worden. Und ja, im Grunde weiß man dann, dass das fertig in der Schublade lag. Da habe ich den Begriff *Bürgerbeteiligungsfolklore* geprägt. Es war nämlich wirklich nur Folklore.

JH: Also Ihre abschließende Meinung wäre dann zum Symposium an sich?

IP_3: Es sollte gut aussehen, nichts. Man wollte halt vortäuschen, dass man an den Ideen der Bürgerschaft interessiert sei und im Grunde stand das schon fest. Für mich war es Zeitverschwendung. Ich hab da Informationen rausgenommen, dass das Radverkehrskonzept auf Radschnellwege verzichtet, weil sie hatten bestimmten Standards auch zu der Zeit schon hatte in NRW. Und auf Substandard mit einem schönen Wort Velorouten ging. Das ist ja überhaupt nirgendwo definiert, ich kann ja alles Veloroute nennen und man wollte um Himmels willen vermeiden, dass ja, dass irgendwelche Standards festgelegt werden, an die man sich hinter halten müsste. Es gibt eine schöne Arbeit, ich kann dir vielleicht auch mal raussuchen. Aus den 90er Jahren von der Uni in Oldenburg über verschiedene Radverkehrskonzepte. Da ist Oldenburg, bei der ist, ich weiß nicht, ob es Momente ist. Jedenfalls 2 niederländische Städte, ein anderer, und die meinten dann eben Rat, Förderung vom Typ Oldenburg wäre geprägt durch eine tagespolitische Ausrichtung und weitgehende Konfliktvermeidung, das trifft das in Münster auch Recht gut.

JH: Dann würde ich jetzt gerne auf das Radverkehrskonzept 2025 an sich zu sprechen kommen. Ich meine sind ja schon bisschen eingegangen auf die Ergebnisse, beziehungsweise auf die Inhalte des Radverkehrskonzept. Gibt es auch Sachen, die sie als Stärken am Radverkehrskonzept gesehen haben?

IP_3: Im Nachhinein ja. Die Idee der Fahrradstraße ist in Münster ja unter einem anderen Gesichtspunkt angeregt worden. Die Fahrradstraße ist ja die einzige Möglichkeit, eine Tempo 30 Zone einzurichten, an der nicht rechts von links gilt, an der es Ampeln geben darf, also im Grunde eine Möglichkeit in einer Vorfahrtsstraße Tempo zu reduzieren und ich kenne in Münster nur eine echte Fahrradstraße, das ist der erste Teil der Schmeddingstraße, der Rest ist ja komplett für Kfz frei. Also nicht Bindestrich, sondern frei für Kfz für alle. Und wenn ich mir so den Unisuchverkehr Unipark, Uniklinik, Parksuchverkehr anschau, das ist nun mal keine Fahrradstraße. Allerdings wird dort das Radfahren Präsenz gemacht im Straßenverkehr, das finde ich eine gute Sache. Die komplette Planung, die ist viel tut mir Leid, es ging darum im Ganzen einen schönen Anstrich zu geben und ansonsten war das neuer Wein in alten Schläuchen. Es gab schon ein Radverkehrskonzept, 2010 und davor irgendwas 2005 und mittlerweile gibt es ja den Masterplan Mobilität. Ich weiß nicht, ob es jetzt bei 2030 oder schon bei 2035 sind. Das ist alles alter, alter Wein in neuen Schläuchen. Was man Münster zugute halten muss, ist, dass sie den Radverkehr sichtbar, nein, das Fahrrad sichtbar machen wollen, nicht den Radverkehr. Eigentlich ist das Münster Marketing.

JH: Ja genau. Also als Schwäche wäre dann konkret was zu sehen?

IP_3: Kein Push und Pull! Konfliktvermeidung, keiner Einschränkung beim Kfz Verkehr und wie gesagt, es geht halt darum... Ich muss anders anfangen. Es fängt schon damit an, dass der Modalsplit als Maß genommen wird, der sollte erhöht werden auf 50% weiß ich nicht, das ist eine völlig aus der Luft herbei gegriffene Zahl, die man irgendwie auch erreichen kann und wenn man sich den Radverkehrs, den Verkehrsanteil in Personenkilometern des Radverkehrs anschaut, steht Münster nicht gut da. Wenn man den Pendelverkehr betrachtet, ich hab das mal grob geschätzt, dass dürften zwischen 2% und 8% genauer kann ich es nicht ausrechnen, weil einfach die Zahlen fehlen. Und daran wird sich auch nichts ändern. Münster macht eine Auto freundliche Fahrradförderung. Es geht im Grunde Münster darum, Radfahrer von der Fahrbahn

zu bekommen, um die Kapazität der Straße zu erhöhen. Das scheint sich in letzter Zeit, das ist aber nicht Gegenstand dieses Radverkehrskonzept, da etwas zu ändern, Stichpunkte Wolbeckerstraße auch vielleicht ein Umdenken statt zu finden, aber ich kann es noch nicht ganz erkennen und zu dem damaligen Zeitpunkt war es eben exakt nicht so.

JH: Genau da hätte ich jetzt noch eine Frage zum Symposium. Du hast ja schon gesagt, dass das Verkehrskonzept 3 Wochen nach dem Symposium erschienen ist. Hattest du das Gefühl, dass die Ergebnisse auf dem Symposium das Verkehrskonzept einfließen konnten?

IP_3: Auf gar keinen Fall nein.

JH: Also auch aufgrund von dem zeitlichen Abstand von Radverkehrskonzept zum Symposium oder auch aus anderen Gründen?

IP_3: Allgemein die zeitliche Nähe. Ich glaube, es waren 14 Tage, ich weiß es nicht genau. Und zum anderen, dass dort konkreteren Fragen ausgewichen wurde und man konnte schon ganz genau wissen, ok, das ist jetzt so geplant, die Standards werden drunter sein, wie sie festgelegt wurden, war noch war noch nicht klar und auch der ganze Verlauf dieses Radverkehrskonzept hat einige aktive Leute, sehr viel, ja sehr, sehr gestört und auch sehr davon abgehalten, sich weiter zu beteiligen. Es ging einfach darum, wir stellen euch unser Konzept vor und das darf jeder, der möchte seine Meinung sagen.

JH: Und die Erwartungen vor dem Symposium war, dass die Ergebnisse berücksichtigt werden?

IP_3: Ja, vor allem, weil es vorher schon Anregungen gab, und zwar von verschiedenen Verbänden. Das war jetzt nicht nur der ADFC, das war noch die Umweltverbände, das war die KIB, also die Kommission für Integration von Behinderten, und von diesen Vorschlägen standen dahinter genau 2 drin, von den Dutzenden. Die waren werbefinanziert, das ist irgendwie eine Luftpumpe und keine Ahnung, ich hab es vergessen, ich müsste nachschauen, also das war schon extrem enttäuschend. Weil am Rudentisch von vielen Ehrenamtlichen sehr viel Arbeit eingebracht worden war. Und im Grunde hätte man das auch alles direkt selbst in die Mülltonne werfen können. Die Stadt Münster hat da alles Mögliche getan, um Ehrenamtliche zu vergrätzen. Viel besser hätten Sie das nicht machen können.

JH: Okay gut, ich hab schon rausgehört, aber die abschließende Meinung zum Radverkehrskonzept 2025 wäre von dir?

IP_3: Ich hab dir dieses Bild geschickt in der Mail. Genauso so ist das. Dass ist halt wir machen ein bisschen was fürs Radverkehr, nein fürs Fahrrad, dass es niemand anderen stört. Und im Grunde soll sich auch nichts ändern. Weiter wie bisher und das Ganze dann auch noch nach Gutsherrenart, aber wir geben uns Mühe dafür dem einen hübschen Anstrich zu geben. Ja, Radverkehrsankündigungshauptstadt eben.

JH: Ja, jetzt hätte ich zum Abschluss noch 2 hypothetische Fragen, die mich interessieren würden. Wäre das Symposium anders durchgeführt worden, sprich strukturierten wie du das schon vorgeschlagen hattest und die Bürger*innen mehr Einflussnahme gehabt hätten, würdest du es dann besser finden?

IP_3: Ja, zumindest wäre es ja möglich gewesen. Ich meine, es gab auch 2015, war auch der Stadtverwaltung auch schon klar, das ist das Internet, gibt man hätte Diskussionsgrundlagen ins Netz stellen können, da hat sich auch alle Leute drauf vorbereiten können, man hätte Vorschläge, die eben hier aus der Bürgerschaft gekommen sind, zudem dabei Zeitpunkt schon auch vorstellen können und im Grunde ging es ja nur um schöne Worte, also die Ganze den ganzen Vortrag von Herrn Tiemann-Linden hätte man sich sparen können. Das war allgemein über Radverkehr und wie toll er doch Münster findet. Man hätte konkreter werden können, Leute vorbereitet da reinkommen lassen. Es gibt Hunderte von Möglichkeiten, das hätte vorher Austausch in Arbeitskreisen geben können, alles unter dem Regime der Stadt. Damit hätten sie nicht wesentlich mehr Arbeit von gehabt, dann hätte es zu einer guten Partizipation kommen können. Ja, aber das war augenscheinlich nicht gewünscht.

JH: Um dann eine letzte hypothetische Frage, wenn die Ergebnisse die im Symposium doch aufgekommen sind, mehr Einfluss auf das Radverkehrskonzept hätten, hättest du eine andere Meinung. Zum Radverkehrskonzept?

IP_3: Ja, selbstverständlich. Das ist tatsächlich so. Jeder Mensch steht hinter dem, wo er mit reden kann, und es kommt natürlich auch zu einer Ablehnung, wenn man dann sieht, ist überhaupt nicht gewollt. Man neigt dazu, selbst dann eine negativ. Ich meine, ich bin Geschäftsführer einer kleineren Firma, wenn Leute Sachen vor die Nase gesetzt bekommen, ist das schlimm genug, aber wenn sie die Sachen vor die Nase gesetzt bekommen und ihnen dann auch noch gesagt wird,

Leute das habt ihr doch selber gewollt, das ist ganz schlimm, dann kann man den Laden im Grunde zu machen außer man ist Stadtverwaltung und weiß, dass man den Laden nie zu machen wird.

3.4 Transcript IP_4

JH: Ja, ich will vorab ein paar demografische Fragen abfragen, nur aus reinem Interesse für meine Auswertung. Und ja, dann wäre die erste Frage, wie lange leben Sie schon in Münster oder Münsterland?

IP_4: Im Münsterland lebe ich seit 1997.

JH: Okay also haben Sie jetzt auch so die letzten, ja 2 Dekaden an Entwicklung in Münster mitbekommen, was den Radverkehr angeht?

IP_4: Genau, seit 2002 auch in Münster, vorher in Telgte.

JH: Ja, dann, wie oft fahren Sie Fahrrad in der Woche?

IP_4: Jeden Tag.

JH: Ok, besitzen auch ein Auto?

IP_4: Nee.

JH: Okay gut, wie sieht das dann mit öffentlichen Verkehrsmittel aus. Benutzen Sie die auch?

IP_4: Also die benutze ich sehr sehr selten. Also ich hab zwar jetzt 49€ Ticket, hatte mir das auch vorgenommen häufiger zu benutzen, aber außer Bahn fahren ist mir das hier in Münster zumindest noch nicht gelungen.

JH: Dann noch eine ganz generelle Frage, was persönlich gefällt Ihnen am Fahrrad fahren?

IP_4: Was gefällt mir am Fahrrad fahren? Einmal, dass man sofort losfahren kann, das man direkt von zu Hause aus losfahren kann, dass man natürlich in der Natur ist, dass man eine gute Übersicht hat. Also ich bin auch Autofahrer, aber dann eben mit Carsharing und ich hab eben immer so den Eindruck, wenn wir im Auto sitzt, ist man wirklich sehr abgekapselt und ich genieße es immer, wenn man dann so als Fahrradfahrer mittendrin ist. Und die Bewegung macht mir Spaß und ich bin, auch wenn ich jetzt zur Arbeit gefahren bin, morgens früh extra eine Stunde gefahren, um einfach daran diesen Spaß zu haben durch die Natur zu fahren. Zurück bin ich dann nur die 6 Kilometer gefahren, aber morgens dann immer so 20 Kilometer und das ist so mein Hobby auch gewesen. Also ich fahre sehr gerne Fahrrad. Von daher habe ich das auch schon im Ruhr..., also ich komme ja gebürtig aus dem Ruhrgebiet und bin auch schon immer als Kind sehr gerne Fahrrad gefahren obwohl das Ruhrgebiet sich überhaupt nicht fürs Fahrradfahren eignet.

JH: Sehr gut, vielen Dank. Dann haben Sie ja gesagt, Sie würden Carsharing nutzen. Wie oft benutzen Sie das ungefähr?

IP_4: Eigentlich nur, wenn ich längere Strecken fahre. Mein Bruder wohnt beispielsweise im Sauerland und da ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwierig hinzukommen. Es geht zwar auch, hab ich auch schon mal gemacht, aber das dauert dann schon so 3 bis 4 Stunden und mit dem Auto dauert es anderthalb Stunden. Und dann ist es natürlich schon ein bisschen günstiger mit Car Sharing. Und manchmal hier in der Stadt, wenn irgendwas zu transportieren ist. Heute musste ich meine Frau zum Krankenhaus bringen beispielsweise, und das habe ich dann auch mit dem Auto gemacht.

JH: Okay gut, ja, dann würde ich tatsächlich jetzt auf Symposium kommen. Und ja, wie gesagt, ich weiß, das liegt jetzt schon eher 8 Jahre in der in der Vergangenheit. Ich hab das ganze Gespräch eigentlich so strukturiert, dass wir gemeinsam über das Symposium reden und vielleicht noch so ein paar Sachen Hervorkramen, sozusagen, die vielleicht ja ein wenig vergessen worden sind.

IP_4: Ja, schön.

JH: Aber vorab würde ich ganz gerne wissen, erinnern Sie sich noch daran, was Ihre Motivation waren am Symposium teilzunehmen?

IP_4: Ja. Ich bin ja im ADFC auch aktiv, also früher vor allen Dingen besonders aktiv gewesen, im Augenblick nicht, aber ich möchte eigentlich demnächst wieder. Und von daher war ich natürlich auch da ganz gespannt drauf gewesen, weil man ja meinte, man würde mit der Bürgerbeteiligung dann ja auch mehr Drive reinkriegen und deswegen habe ich dann

auch teilgenommen. Wie auch ein paar andere Kollegen, die da aus der Fachgruppe Radverkehr des ADFC auch dabei waren und in dem Zusammenhang hab ich da auch ganz gerne daran teilgenommen.

JH: Ok, haben Sie auch im Rudentisch Radverkehr teilgenommen?

IP_4: Ne, da waren andere Kollegen von mir dabei.

JH: Okay super hatten Sie damals konkrete Ideen, die Sie in das Symposium mit einbringen wollten?

IP_4: Naja, wir hatten natürlich schon über längere Zeit da über die Missstände im Radverkehr hier bei uns in Münster gesprochen. Ein Konzept, was uns eben sehr wichtig war damals, ich denke heute auch immer noch, das war eben die Möglichkeit des dualen Radverkehr. Also wirklich auf der Fahrbahn fahren zu können für die, die wirklich schnell fahren wollen und die eben subjektives Sicherheitsgefühl haben möchten, die können eben ruhig auf dem Radweg fahren, aber die Radwege müssten eben auch so ertüchtigt sein, dass man da auch vernünftig fahren kann. Also so nach dem Motto, Ein guter Radweg braucht keine Radwegebenutzungspflicht, sondern der wird dann auch so angenommen. Aber wir haben ja hier leider eben viele Radwege, die dann eben nicht so super ausgestattet sind. Da fahre ich dann auch lieber auf der Fahrbahn, da fühle ich mich erstens sicherer und es ist einfach angenehmer zu fahren.

JH: Ja, dann hatten Sie die Hoffnung oder die Erwartung, dass Sie diese Idee noch in das Symposium einbringen können und dann letztendlich auch dadurch das Radverkehrskonzept an sich?

IP_4: Na ja, gut, die Hoffnung hat man natürlich immer. Andererseits weiß man natürlich, wenn man schon etwas älter ist, und das bin ich ja, dass solche Bürgersymposien eben auch nur ein ganz kleiner Baustein sind. Und da darf man sowas natürlich nicht überbewerten. Sehr schön fand ich damals den Vortrag, von dem weiß ich nicht mehr, wie hieß Linden oder so ähnlich.

JH: Herr Thiemann-Linden.

IP_4: Ja genau, der war sehr schön gewesen. Der hat nochmal so ganz gut gezeigt, was gut und nicht so gut läuft hier in Münster. Deshalb hat es mir Spaß gemacht, auch zuzuhören. Und dann an den Tischen, wo wir da die Kärtchen dann ausgefüllt haben, haben wir natürlich gemacht, aber auch wohl wissend, dass das jetzt nicht 1 zu 1 umgesetzt wird ne.

JH:Ja, okay, also Sie hatten die Hoffnung, dass Sie Ihre Ideen einbringen können, aber Sie hat nicht die Erwartung, wenn ich das richtig rausgehört haben?

IP_4: Genau, ich hatte nicht die Erwartung, dass das dann auch 1 zu 1 umgesetzt wird.

JH: Sie hatten ja schon Herrn Thiemann-Linden erwähnt und meines Verständnis nach hat er nur einen Vortrag gehalten oder hatten Sie auch die Möglichkeit im Verlaufe des Symposiums sich persönlich mit dem auszutauschen?

IP_4: Nee.

JH: OK, aber diese, der der Impulsvortrag vor dem Thema war das eine Bereicherung für Sie?

IP_4: Auf jeden Fall ja, das war sehr schön, weil er hat nochmal gezeigt, eben wie man eben als Autofahrer hier die Stadt Münster sieht und eben als Radfahrer, und das fand ich schon ganz gut.

JH: Okay ja, also im Rahmen, des Kärtchenausfüllens, waren da auch Möglichkeiten mit den anderen Teilnehmenden zu diskutieren über Ideen oder war das einfach nur ein reines Ausfüllen?

IP_4: An manchen Tisch kann mich erinnern, haben wir auch diskutiert und natürlich, weil wir ja Aktivisten waren, haben wir natürlich auch mit den Leuten so diskutiert, dass Sie auch das richtige Draufschreiben auf die Kärtchen.

JH: Ja, hatten Sie das Gefühl, dass bei diesem Austausch eine Bereicherung für Sie dabei war?

IP_4: Also gut, ich bin ja hingegangen, weil ich daran teilnehmen wollte. Ich fand das dann auch ok daran teilgenommen zu habe. Ich habe mir dann auch die Dokumentation schicken lassen und hab dann nochmal so durchgeblättert und von daher fand ich es ok. War gut, dass ich teilgenommen habe. Aber wie gesagt, ich hatte jetzt nicht die super großen Erwartungen, dass das jetzt dann auch irgendwie so hundertprozentig umgesetzt wird.

JH: Sie hatten sich die Ergebnisse des Symposiums dann noch zuschicken lassen?

IP_4: Mhm.

JH: Ja, dazu hätte ich eine Frage. Hatten Sie als Teilnehmende des Symposiums die Möglichkeit sich abzustimmen, was Sie als Ergebnis festlegen wollten, oder waren das einfach nur die Sachen, die von jedem auf diese Kärtchen geschrieben worden sind?

IP_4: Das hab ich nicht verstanden.

JH: Die Ergebnisse, wie wurden die festgelegt?

IP_4: In dieser Broschüre, ich hab's auch hier, die haben ja so einige Punkte dann einfach aufgeführt. Die haben natürlich keine Dokumentation in dem Sinne gemacht, dass sie dann wirklich alles ausgewertet haben. Wie oft kam das vorgekommen und das vor, sondern immer nur so die Hinweise, die dann eben von den Teilnehmenden kam und eben auch der Hinweis, dass jetzt die große Mehrheit, soweit ich mich noch erinnere, die große Mehrheit dafür war, dass man eben ein zukunftsweisendes Radverkehrskonzept in Münster möchte, aber das war ja auch klar. Es sind nur die Leute dahin gekommen, die auch Spaß an dem Radverkehrskonzept hatten. Insofern war klar, wie die Stimmung da sein würde, aber die Stadtgesellschaft ist eben anders als eben die Teilnehmenden.

JH: Okay ja, wie war denn dann also, wie fanden Sie dann die Ergebnisse? Welche fanden Sie gut, welche fanden sich schlecht?

IP_4: Nö, also ist ja wie gesagt ein Baustein, wenn eben da so eindeutig gesagt wird, wir wollen ein zukunftsweisendes Radverkehrskonzept haben und die Verkehrswende soll eben auf die Art und Weise auch umgesetzt werden pro Radverkehr. Das fand ich natürlich gut, aber es ist eben wie gesagt nur ein Baustein, das ist sozusagen eine Momentaufnahme von denjenigen, die daran teilgenommen haben. Und wenn man dann so die Auseinandersetzung sieht, um irgendwelche Kleinigkeiten wie Wolbecker Straße oder im Kreuzviertel, wenn es da um irgendwelche Parkplätze geht, dann sieht man eben auch, wie groß der Widerstand ist. Ne, weil das sind alles Leute, die haben natürlich ganz andere Interessen und für die Radverkehr vielleicht am Wochenende irgendwo im Grünen noch interessant, aber nicht unbedingt als Alltagsradfahrer.

JH: Also wenn ich das jetzt richtig herausgehört habe fanden Sie die Ergebnisse, die da zusammengetragen worden sind, an sich gut, aber Sie hatten jetzt nicht die Erwartung, dass es auch wirklich einfließt in das Radverkehrskonzept?

IP_4: Einfließt vielleicht schon, aber eben nicht unbedingt jetzt die, sagen wir mal, die Wichtigkeit hat, wie wenn es dann eben politisch auch irgendwas umgesetzt werden muss. Und es werden ja immer nur kleine Dinge umgesetzt, also diese Bismarckallee, die man jetzt da umgebaut hat als Fahrradstraße. Das ist gut gewesen, das war gut und auch der Bohlweg allerdings, da beim Bohlweg hat man da am Schluss dann kurz vor dem Ring ja wieder abgebrochen. Das finde ich jetzt wieder, also eine schöne Fahrradstraße zu überbauen und am Schluss ist ja nix mehr und plötzlich sind ja wieder 4 Spuren für die Fahrzeuge oder für die Autos, das ist natürlich jetzt eigentlich voll daneben, sowas macht man nicht. Entweder macht man es richtig oder gar nicht, aber so bringt es dann auch nicht so richtig viel. Für die Schule ist es gut, dafür das Ratsgymnasium aber, für Radfahrende, die dann wirklich jeden Tag daher fahren und dann eben auch über den Ring müssen, ist das ja keine Verbesserung.

JH: Vielen Dank. Ja, dann wäre meine letzte Frage zum Symposium an sich. Was war denn ihre abschließende Meinung zum Symposium?

IP_4: Ja, ich, ich hab das gern gemacht, hab dann gern dran teilgenommen, fand das ganz gut und hab natürlich gedacht, dann schauen wir was rauskommt und gucken wir uns mal die Tagungsdokumentation an. Dann ist ja erst eine längere Zeit nichts passiert, beziehungsweise dann nach der Veröffentlichung dieser Tagungsdokumentation, kam ja dann die Diskussion um diesen Fly-Over. Die hat ja dann alles ziemlich dominiert und das hatte ja eigentlich jetzt mit dem Radverkehrskonzept dazu nicht viel zu tun. Diese Diskussion um Velorouten geht jetzt auch schon über Jahrzehnte, bald ne. Und das dauert ja ewig und für jeden kleinen Meter muss man da ja immer wieder kämpfen, weil immer 1000 Bedenken wieder vorgetragen werden. Ne, jetzt ist natürlich gut, dass man dann eben auf dem Domplatz ein bisschen Platz geschaffen hat und ein paar Parkplätze da weggemacht hat. Also man freut sich über jede Kleinigkeit, aber wenn man wirklich eine Verkehrswende will und die relativ zügig auch haben möchte, dann reicht das natürlich nicht. Da muss man schon ein

bisschen mehr bringen und da kann man sich ja auch Vorbilder angucken andere Städte, wie es diese etwas zügiger auch hinbekommen haben, ne. Also Münster tut sich da ja wirklich schwer.

JH: Gibt es noch etwas, was Sie sich vom Symposium gewünscht hätten, was hätte passieren sollen?

IP_4: Ja, nee, also ich meine das Symposium hatte jetzt kein Mandat, also wenn jetzt gesagt worden wäre, das was wir jetzt hier beschließen, dass wir dann umgesetzt, dass wäre natürlich schön gewesen. aber ist es ja nicht. Ist ja quasi nur Meinungsbildung gewesen von denjenigen, die sich für Fahrradverkehr interessieren. Und das war ja auch klar, und insofern habe ich da auch nicht mehr erwartet.

JH: Ja dann danke wars das erstmal von meiner Seite zum Symposium und ich würde jetzt ganz gerne auf das Radverkehrskonzept zu sprechen kommen. Haben Sie das noch ungefähr im Kopf, das damals beschlossen worden ist?

IP_4: Also da bin ich jetzt nicht mehr so ganz firm, was da gewesen ist. Aber ich glaub das war das auch mit dem Velorouten wahrscheinlich ne.

JH: Genau. Ja, da war die Velorouten drin, dass einheitliche Standards festgelegt werden sollten für die Beschilderung, für die Breiten nach den damaligen Standards. Und ja, dann, dass die Einfärbung der Fahrradstraßen passieren sollte. Dann halt auch ein komplett einheitliches Bild der Fahrradwege in Münster, waren so die Grundsachen. Dann ja, dass die Parksituation in Münster verbessert werden sollte an den Bahnhöfen und Busstationen, aber halt auch in in der Innenstadt und in innenstadtnahen Wohnbezirken. Ja, und dann, dass die Regelung an den Kreuzungen so geändert werden, dass ja Fahrrad fahren da sicherer Fahrrad fahren können und auch Abbiegefehler mit Autos oder Abbiegeunfälle mit Autos verhindert werden. Dann wurde tatsächlich auch eingebracht, das Aufheben der Radwegbenutzungspflicht. Ja, ich würd sagen, das wären so die größten Sachen, die festgelegt worden sind im Konzept.

IP_4: Ja, erinnere mich gut, ja, Mhm.

JH: Haben Sie irgendwas, was Sie damals in den Verkehrskonzept als guten Schritt gesehen haben oder Stärke?

IP_4: Ja, ich denke mal, wenn man diese Velorouten in diesen Standards auch durchgesetzt hätte, und das ist ja jetzt auch schon einige Jahre wieder her, dann wären wir sicherlich ein Stück weiter. Wobei man natürlich immer jetzt gucken muss, sollten jetzt aus unserer Sicht keine neuen Flächen versiegelt werden, sondern sollte eben mit dem vorhandenen Verkehrsfläche sollten eben diese Dinge auch umgesetzt werden. Und wir haben es dann auch intensiv versucht. An der Roxeler Straße, kennen Sie vielleicht, da ist ja das Problem, dass man, wenn man von Roxel kommt, am Dingbängerweg dann wechseln muss. Dann hat man diesen Zweirichtungsradweg und dann fährt man die ganze Zeit Zweirichtungsradweg hat und schon glaub ich 4 Ampeln jetzt und demnächst durch Oxford Kaserne kommt noch eine Ampel dazu und dann hat man 5, vielleicht sogar 6 Ampeln demnächst und das ist natürlich alles Unsinn. Da wird kein Menschen zum Radfahren bewegen. Zumal wir jetzt schon an diesem Übergang zur Schmeddingstraße morgens früh, also ich fahre da oft lang, morgens früh richtigen Stau haben an der Fahrradampel. Weil da einfach viele Schülerinnen Schüler morgens fahren und eben auch Mitarbeitende von irgendwelchen Einrichtungen. Das ist dummes Zeug, weil wenn man jetzt noch von der Oxford Kaserne den ganzen Verkehr aufnehmen muss und alle müssen an dieser einen Ampel drüber, das ist echt Quatsch, ne. Und deswegen haben wir uns ganz intensiv dafür eingesetzt, vom Dingbängerweg eben auch auf der normalen Fahrbahnseite einen Radweg anzulegen oder einen Schutzstreifen wenigstens oder was ne, so, dass man dann eben von Roxel auch aus zügig nach Münster rein kommen kann. Das ist natürlich jetzt erstmal wieder abgelehnt worden aus den üblichen Gründen, die die Verwaltung dann so findet. Natürlich hätte man das machen können, aber wir haben es nicht machen wollen. Insofern sind wir jetzt wieder da bei dieser Veloroute, die ja auch wirklich wichtig ist, sind wir eigentlich immer noch keinen Schritt weiter, ne. Das ist jetzt eine dumme Planung, die man da jetzt wieder gemacht hat an der Oxford Kaserne. Und wenn man sich dann so anguckt, wenn eben die anderen Veloroute auch so laufen, dann ist da nicht viel zu erwarten. Dann sind wieder 20 Jahre ins Land gegangen und nicht viel passiert.

JH: Ja, also Sie haben ja eben gerade das Streckennetz, die Verbindung des Radwegnetze Münster ein bisschen kritisiert, wenn ich das richtig verstanden habe? Wäre das die Schwäche die Sie beim Radverkehrskonzept sehen würden, also die größte Schwäche, oder sind da noch andere Sachen, die Sie kritisieren würden?

IP_4: Ja, wie gesagt, wir uns ist ja oder mir ist es auch wichtig, dass man eben den Pendlerverkehr auf das Fahrrad bekommt. Und das läuft ja im Prinzip zusammen mit der Elektromodernisierung der Fahrräder läuft das ja eigentlich auch ganz gut, im Prinzip. Es können ja viele Leute jetzt auch auf weitere Strecken täglich fahren, aber es wird eben immer noch erschwert durch diese Radwegeverbindung. Und da ist natürlich, jetzt gut diese Verbindung aus dem Osten weiß ich jetzt nicht. Gut, diese Strecke jetzt von Telgte nach nach Münster ist ja auch wieder so unglücklich verlängert worden. Man muss sehr viele Ecken und Kanten fahren, um da eben ne vernünftige Strecke zu haben. Das ist sicherlich alles nicht einfach, aber wenn man eben diese Planung mit diesem Autobahnkreuz da macht, dann muss man sich nicht wundern, dass eben Radverkehr wieder mehr oder weniger nur so nebenbei beachtet wird. Ne und die Strecke da unter diesem Autobahnkreuz ist auch wieder nicht richtig schön geworden, oder über diese Stiege darüber, das ist ja also für Leute ohne Motor, ist das ja auch schon echt eine Herausforderung, das hätte man auch anders machen können. Aber gut, das ist immer so. Die Sache zwischen dem, was man eigentlich machen will und wie es dann hinterher umgesetzt wird, ne. Und dann muss man natürlich auch immer noch kritisieren, was mich auch immer wirklich nervt, die Übergänge vom Rdt, wie ich eben auf eine Fahrbahn und wieder auf den Radweg komm. Also immer diese Haken und Kanten, die man da überfahren muss. Da gibt es ja den Kleckser zum Glück, der das ab und zu mal etwas verbessert, aber das kann natürlich jetzt auch nicht die Lösung sein. Das passiert immer wieder, auch wenn man was Neues baut, ne, dann wird wieder da so ne Kante gebaut wo man dann wirklich höchstens langsam rüber fahren kann oder immer den Lenker noch hochreißen muss, damit man da nicht irgendwie reinknallt. Das kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Und dass die Stadt dann nicht den Firmen sagt, ihr müsst dann nur dieses 00 Konzept oder wie das dann heißt, umsetzen, dass man wirklich glatt darüber fahren kann, ne, das kann doch nicht wahr sein, das ist immer noch so, immer wenn was Neues gebaut wird, kommt immer wieder diese Kanten da rein. Schrecklich.

JH: Ja, ich hab mir auch schon voll viel gemahlen, Platten gefahren, das mal angemerkt. Ja dann, was wäre ihre abschließende Meinung, vielleicht in einem Satz, zum Radverkehrskonzept 2025?

IP_4: Ja, das Radverkehrskonzept hat ganz gute Ansätze. Wenn das jetzt gelingen würde, das Radverkehrskonzept auch umzusetzen und wenn es vor allen Dingen gelingen würde, auch dafür die Flächen des Autoverkehrs zurückzudrängen, lass es Parkflächen seins, aber eben auch die Breite, der Strecken. Ein Beispiel, Von-Esmarck-Straße ist so eine sehr breite Straße Richtung Gievenbeck, der Radweg ist grottig und da könnte man wunderbar im Prinzip eben einen Teil der Fahrbahn auch nutzen, wieder für den vernünftigen Radverkehr. An solche Sachen, werden überhaupt nicht gedacht ne, sondern man lässt es einfach so wie es ist. Und da passiert eben nichts. Also insofern, das Radwegekonzept ist im Prinzip ganz vernünftig, aber muss eben auch mal konsequent umgesetzt werden und daran hapert es eben. Das liegt jetzt nicht nur an der Verwaltung, es liegt andererseits auch in der Stadtpolitik und vor allen Dingen natürlich auch an den vielen Leuten, die in den Außenbezirken leben. Die haben es nicht so mit dem Radverkehr, es sind hauptsächlich die innerstädtischen Münsteraner, die Radfahren und von außen, da sind es dann eben nur die wirklich aktiven die dann auch das Rad benutzen und sich dann jeden Morgen ärgern über die Dinge, die da alle nicht so gut laufen. Diese Kanalpromenade ist natürlich auch schön, was wir jetzt da gemacht hat einerseits, aber andererseits ist das eben Tourismus ne. Das hat nicht unbedingt mit Alltagsradverkehr zutun was da ist, sondern das ist eben Radtourismus und das hilft eben dem Alltagsradverkehr auch nicht unbedingt so. Also insofern bisschen Beschleunigung der ganzen Sache damit ich das auch noch mal erleben, dass man hier noch ein bisschen besser fährt wäre schon nicht schlecht.

JH: Okay gut, danke. Ja jetzt würde ich noch einmal ganz, gell, das Radverkehrskonzept mit dem Symposium so ein bisschen zusammenführen. Ja, wir haben darüber vorhin schon gesprochen, aber vielleicht nochmal abschließend. Wo sehen Sie, dass das Symposium vielleicht Einfluss genommen hat auf das Radverkehrskonzept?

IP_4: Also direkt vielleicht nicht. Oder ich denke mal eben oder ich hoffe mal, das es zumindest so ein kleiner Baustein war, um eben sowohl der Verwaltung gewisse Rückendeckung zu geben, wie auch von den politischen Parteien da vorsichtigen Schritt nach vorne zu machen. Aber sobald eben Widerstand da ist dann kippen auch Parteien schnell wieder um. Und dann wird dann wieder doch nichts gemacht oder es wird wieder lange rumpalavert bis dann endlich mal was

passiert. Also von daher denke ich mal war es OK dieses Symposium zu machen. Hat ein bisschen den Befürwortern geholfen, aber es ist eben ein sehr mühseliger Prozess und bleibt auch ein mühseliger Prozess, ne?

JH: Ja gut, dann habe ich jetzt noch eine hypothetische Frage zum Symposium oder vielleicht 2. Wie würden Sie es finden, wenn die Ergebnisse vom Symposium tatsächlich auch bindend einfließen würden in ein zukünftiges Konzept?

IP_4: Ja, das finde ich natürlich einerseits gut, andererseits vom Demokratieprinzip ist das natürlich dann schon fragwürdig, weil sich eben da ja nur die Leute getroffen haben, die sich ebenso für den Radverkehr einsetzen. Und insofern, denke ich mal, kann man sowas machen als Meinungsbild oder als Baustein, wie gesagt, aber wenn man dann wirklich versucht, sowas dann auch verbindlich zu machen, ne, da muss man natürlich das wieso ein Volksentscheid machen, ne und dann wären sicherlich die Ergebnisse anders gewesen, ne?

JH: Wenn das das Symposium durch eine ja repräsentative Schnittmenge der Bevölkerung vertreten wäre, dann hab ich jetzt gerade auch schon herausgehört, das ist ja auch das, was Sie dann verlangen wollen würden, damit es auch bindend wäre, wäre das eine gute Idee?

IP_4: Ja, wenn es repräsentativ wäre, die Zusammensetzung dieses Symposiums und die Ergebnisse dann eben auch verbindlicher wären, das finde ich schon gut. Ne, ich meine, das ist ja dann auch im Demokratieprinzip, was in anderen Ländern auch ganz gut funktioniert, wir haben das ja nur sehr rudimentär bei uns und insofern können wir dann sicherlich auch noch ein bisschen was von lernen von anderen Ländern.

JH: Ja, und dann meine abschließende Frage, was wünschen Sie sich für die Fahrradpolitik in Münster persönlich, also Weg von Radverkehrskonzept an sich und Symposium?

IP_4: Was ich mir wünsche, dass es natürlich ein bisschen schneller vorgehen mit den wirklich guten Ideen, die einerseits ja schon da sind, andererseits eben auch in anderen Ländern auch vorgezeigt werden. Und natürlich eine vernünftige Planung, das eben der Radverkehr auch beschleunigt wird, dass man als Alltagsradfahrer daneben auch zügig und komfortabel hier in die Stadt rein kommt und wieder rauskommt. Und nicht immer, also wie das auf der Roxeler Straße läuft, dann immer wieder solche Lösungen findet, die ja nun den Radverkehr überhaupt nicht helfen werden und den Fußverkehr natürlich auch nicht, sondern wirklich nur eine Maßnahme sein werden um den Autoverkehr nicht weiter zu stören. Also insofern da muss man einfach mal wirklich diese Flächen Verteilung auch tatsächlich ernsthaft angehen. Und dann? Ich weiß nicht, wie lange man da noch warten will, also Verkehrswende, wenn das jetzt nicht in den nächsten 5 bis 10 Jahren läuft, dann können wir das auch vergessen. Brauchen wir dann auch nicht, also zu mindestens wenn man diese Klimafrage noch miteinbezieht. Und da können die Städte ja eine ganze Menge machen, oder? Ich hoffe mal, dass sie da ein bisschen mehr machen könnten. Also dieses Einführung von 30 kmhs, das ist ja auch erst im Gespräch, dass die Kommunen dann mehr Möglichkeiten haben können. Das ist ja schon mal ein kleiner Fortschritt. Aber es müsste eben noch mehr Möglichkeiten geben. Ja, und vielleicht gibt es dann auch irgendwann mal ein Wettbewerb unter den Städten, wer hat wirklich ein super Radverkehrskonzept, ne? Das Münster immer auf Platz 1 ist, in diesem Fahrradklimatest. Mein Gott ne. Wenn eben alle gerne Fahrrad fahren hier in Münster, dann kommt das dabei raus. Das heißt aber nicht, dass man gut Radfahren kann hier. Die machen es nur gerne, die Leute.

4. Transcripts non-participants

4.1 Transcript INP_1

JH: Und wie gesagt, ich rede jetzt einfach mal so ein bisschen über das Radfahren in Münster und die Radverkehrspolitik und ich frag dich dazu so ein paar Fragen. Es geht halt wirklich nur darum, wie du dich fühlst und was du bisher an persönliche Erfahrungen gemacht hast. Beantwortet einfach alles so wie du denkst, gibt auf jeden Fall kein Richtig und kein Falsch. Dann kommen wir jetzt erstmal zu den etwas generischeren Fragen. Wie alt bist du?

INP_1: 26.

JH: Wie lange lebst du schon in Münster?

INP_1: 5 Jahre. Glaube ich.

JH: Welches Verkehrsmittel benutzt du normalerweise?

INP_1: Fahrrad.

JH: Wie oft benutzt du das?

INP_1: Mindestens 3 Mal die Woche.

JH: Hast du auch ein Auto?

INP_1: Nicht mehr.

JH: Nicht mehr? Aber du hattest ein Auto?

INP_1: Von der Arbeit.

JH: Du hast es dann auch nur benutzt, um zur Arbeit zu fahren.

INP_1: Nein.

JH: Okay. Wie machst du längere Strecken in Münster?

INP_1: Gar nicht [spaßig]. Mitfahrgelegenheit.

JH: Also würdest du dann für längere Strecken nicht das Fahrrad benutzen?

INP_1: Nein.

JH: Wie sieht das aus? Benutzt du die Busse in Münster?

INP_1: Sehr selten.

JH: Also auch wenn es regnet würdest du dich aufs Fahrrad schwingen anstatt die Busse zu benutzen?

INP_1: Schwierige Frage. Ja doch ja.

JH: Was gefällt dir am besten am Leben in Münster?

INP_1: Was hat das jetzt mit der Fahrrad Frage zu tun?

JH: Ja, beantworte mal die Frage.

INP_1: Ach so ja. Das man alles gut erreichen kann irgendwie. Die Stadt generell, keine Ahnung, der Vibe, sowas. Die Leute.

JH: Gut, jetzt gehts tatsächlich ums Fahrrad fahren und jetzt möchte ich auch tatsächlich deine Meinung hören. Und meine erste Frage ist: Was gefällt dir am Radfahren in Münster?

INP_1: Ja, dass man. Ja gut. Zählt das auch, dass, wenn ich sag, dass das mal alles damit super erreichen kann?

JH: Ja klar, du kannst einfach wirklich alles sagen, was du denkst sagst einfach es gibt hier wirklich kein richtig und kein falsch.

INP_1: Es ist flach und man kann alles erreichen.

JH: Danke, hast du irgendwas, was du an der Infrastruktur in Münster magst was Fahrradfahren angeht?

INP_1: Die Promenade.

JH: Promenade, und gibt es noch irgendwas anderes was du als Stärke bezeichnen würdest fürs Fahrradfahren in Münster?

INP_1: Die teilweise gut ausgebauten Fahrradwege.

JH: Ja, dann noch eine Rückfrage zur Promenade. Warum gefällt dir die Promenade?

INP_1: Weil man damit einmal um die ganze Stadt kommt, ohne viele Ampeln und das da eigentlich keine Autos fahren.

JH: Alles klar, ja jetzt die andere Seite der Medaille was gefällt dir denn nicht am Radfahren in Münster?

INP_1: Die teilweise sehr schlecht ausgebauten Fahrradwege oder dass man auf der Straße fahren muss. Also das man halt immer mit den Autofahrern konkurrieren muss.

JH: Okay. Und du meinst ja eben es gibt gut ausgebauten Fahrradwege, schlecht ausgebauten Fahrradwege. Wo begegnen dir denn die gut ausgebauten Fahrradweg und wo die schlecht ausgebauten Radwege?

INP_1: Ja, gut ausgebaut ist halt die Promenade. Oder halt schlecht ausgebaut ist halt dann, wenn man vom Lidl Richtung Hammerstraße fährt, ist halt sehr kaputt die Straßen.

JH: Du hast ja gesagt, dass man auf der Straße fahren muss. Was stört dich daran, auf der Straße zu fahren?

INP_1: Keinen Abstand zu den Autos. Die brethern einfach an einem vorbei oder schneiden einen den Weg ab.

JH: Was könnte man deiner Meinung nach am Radverkehr Münster verbessern?

INP_1: Extra separate Fahrradwege bauen, so dass man nicht mit Autofahrern auf einer Straße fahren muss. Oder halt auch mehr Fahrradampeln, dass man halt nicht mit den Autos gleichzeitig fahren muss.

JH: Okay, und jetzt zum Beispiel wenn du daran denkst, du meinstest ja gerade, dass du lieber nicht auf der Straße fahren möchtest wegen des Autoverkehrs, weil du findest, dass die dich halt nicht wirklich beachten. Wenn der Verkehr beruhigt werden würde. Also sprich auf den Straßen wo du auf der Straße fährst, wäre nun Tempo 30. Wäre das vielleicht eine Möglichkeit?

INP_1: Dann schon ja.

JH: Also wenn der Verkehr beruhigt werden würde und Fahrradfahren auf der Straße fahren können wäre das gut?

INP_1: Genau, so wie die Fahrradstraße am Kanal.

JH: Was ist denn deine allgemeine Meinung über das Radfahren in Münster?

INP_1: Zwiegespalten, einerseits gut, andererseits schlecht, irgendwie. Es wird schon auf Fahrradfahrer geachtet, aber es ist immer noch sehr autolastig die Stadt.

JH: Also du hast das Gefühl, es wird das Fahrrad so ein bisschen beachtet, aber halt auch immer noch viel das Auto.

INP_1: Ja.

JH: Und dann daran anschließend, was ist denn deine Meinung dazu, dass Münster sich inoffiziell als Fahrradhauptstadt betitelt?

INP_1: Kann man verstehen, aber ich glaube, dass ist ehr so ein bisschen Marketing.

JH: Warum kann man das verstehen?

INP_1: Dadurch, dass halt viel versucht jetzt wird mit den Fahrradstraßen dafür zu arbeiten, aber ja.

JH: Also du hast jetzt nicht das Gefühl, dass genug getan wird um auch wirklich diesen Titel zu tragen.

INP_1: Nee. Wie gesagt es geht halt ums Auto.

JH: Also es geht mehr darum, dass es ein Marketingaspekt für die Stadt Münster ist, als das es wirklich gelebt wird.

INP_1: Ja, sag wir mal 60 % zu 40 %? Und dadurch das halt sehr viele Fahrradparkplätze einfach dann wegfallen oder so dann Bringt das ja auch nichts mit der Fahrradstadt.

JH: Wenn du jetzt mal an die Sachen denkst die du eben gerade gesagt, die du als Verbesserungen sehen würdest im Radverkehr in Münster, wenn das durchgesetzt wird, wie mehr Radwege, dass der Verkehr vielleicht beruhigt wird wenn man auf der Straße fahren muss und sowas. Hätte Münster dann mehr Grund, sicher Fahrradhauptstadt zu bezeichnen?

INP_1: Ich denke schon ja.

JH: Du hast eben gerade schon über den Bau der Fahrradstraßen geredet, kennst du noch mehr Maßnahmen, die Stadt gerade unternimmt, um den Radverkehr in Münster zu fördern?

INP_1: Nö.

JH: Was hältst du denn von dem Ausbau der Fahrradstraßen an sich?

INP_1: Gut. Es war ein bisschen gewöhnungsbedürftig, wenn die ganze Straße komplett rot ist aber.

JH: Und dann dazu jetzt ganz generell, was hältst du von den Maßnahmen, die du siehst in der Stadt die Stadt unternimmt in Bezug auf den Radverkehr?

INP_1: Zu wenig.

JH: Zu wenig?

INP_1: Ja.

JH: Also du würdest gerne mehr sehen, dass die Stadt mehr für den Radverkehr tut?

INP_1: Ja.

JH: Also eben auch aufgrund, dass dir nur die Fahrradstraßen wirklich auffallen und nichts anderes?

INP_1: Warte was?

JH: Also auch aus dem Grund raus, dass dir nicht wirklich auffällt, was passiert in der Stadt für den Radverkehr?

INP_1: Ja.

JH: So, dann habe ich jetzt noch eine hypothetische Frage zum Schluss. Weißt du, was ein Bürgerforum ist?

INP_1: Ja.

JH: Also wenn jetzt die Stadt Münster ein repräsentatives Bürger Forum abhalten würde, also das heißt eine repräsentative Schnittmenge der Bevölkerung wird eingeladen, um darüber zu diskutieren und sich auszutauschen, wie die Fahrradpolitik in Münster in Zukunft aussehen sollte und die ganzen Sachen auch verbindlich übernommen werden würden in einer zukünftigen Fahrradpolitik der Stadt Münster. Was würdest du davon persönlich halten?

INP_1: Ja, aber ich weiß gar nicht wie wie, wie man da jetzt daran teilnehmen kann oder sich da halt informiert. Ich weiß, dass es sowas gibt, aber nicht, wie man jetzt daran kommt oder so.

JH: Also ein Bürgerforum funktioniert meistens so, die Stadt lädt Menschen ein um sicher zu stellen, dass das repräsentative ist [Satz unterbrochen].

INP_1: Ja, aber da wird mir halt zu wenig kommuniziert, dass man halt dann irgendwie daran teilnehmen kann oder so.

JH: Aber wenn wir jetzt davon ausgehen, die Stadt würde das kommunizieren, würde darauf aufmerksam machen, dass das jetzt passiert würde dich aufklären, wie der Prozess abläuft warum das ganze auch repräsentativ ist und was der Sinn dahinter ist also, dass die Stadt halt einfach eine Schnittmenge der Bürger haben möchte, die sich mit den Expertinnen und Experten der Stadt austauschen über eine mögliche Zukunft der Radfahrer Politik. Was wäre dann deine Meinung dazu, wenn die Radverkehrspolitik darauf basieren würde?

INP_1: Ja, find ich gut.

JH: Warum würdest du das gut finden?

INP_1: Mhm. Da man dann das Gefühl hat, dass dann wirklich vielleicht auf die Bürger gehört wird oder das dann was passiert. Weil es dann einen öffentlichen Druck würde ich mal sagen gibt.

JH: Wie würdest du das sehen, wenn bei so einem Forum etwas rauskommt, was nicht mit deiner Meinung übereinstimmt, was das Radfahren angeht?

INP_1: Na dann ist das so. Aber das haben dann mehrere Leute, mehr als eine Personen dafür abgestimmt und dann wird es halt dann halt so gemacht.

JH: Okay und glaubst du das so was dazu führen könnte, dass die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger mehr Rücksicht finden in der Umsetzung von solchen Maßnahmen?

INP_1: Ich denke ja. Also mit der Prämisse, dass es halt auch öffentlich kommuniziert wird und halt das jeder darüber Bescheid weiß.

JH: Okay, also das Wichtige ist, dass aufgeklärt wird, was da passiert, warum es passiert und wie es passiert?

INP_1: Ja.

JH: Und dann würdest du das als eine gute Möglichkeit sehen. Die Bürgerinnen und Bürger und deren Bedürfnisse mit einzubeziehen, in die Stadtplanung und Stadtentwicklung, was die Fahrrad Politik angeht?

INP_1: Ja.

4.2 Transcript INP_2

JH: Wie alt bist du?

INP_2: Ich bin 25 Jahre alt.

JH: Wie lange lebst du schon in Münster?

INP_2: 6 Jahre.

JH: Welches Verkehrsmittel benutzt du normalerweise?

INP_2: Das Fahrrad.

JH: Hast du auch ein Auto?

INP_2: Ja.

JH: Wie oft benutzt du denn das Auto?

INP_2: In Münster habe ich das Auto zwei Mal die Woche benutzt.

JH: Und wie häufig hast du das Fahrrad benutzt?

INP_2: Jeden Tag eigentlich. 6 Tage die Woche, weil einen Tag war ich zu Hause.

JH: Und wie hast du entschieden, wann du das Auto benutzt, wann du das Fahrrad benutzt?

INP_2: Das Auto habe ich immer benutzt, wenn ich schwer schleppen musste, also zum Einkaufen oder wenn der Weg einfach zu weit war, um es mit dem Fahrrad zu fahren, also wenn Autobahn dazwischen war oder es einfach ultra weit ist.

JH: Und wie sieht das mit anderen Verkehrsmitteln aus, Bus oder Car Sharing?

INP_2: Ich habe sonst eigentlich nur Busse benutzt und das meistens, wenn das Wetter sehr schlecht war. Also einfach, wenn es doll geregnet hat oder geschneit oder manchmal auch nachts.

JH: Jetzt würde ich gerne deine Meinung zum Radfahren in Münster hören. Als allererstes, was gefällt dir am Radfahren in Münster?

INP_2: In ich glaube, am Radfahren in Münster gefällt mir am besten zum einen, dass viele der Straßen und Verkehrsführungen auch auf Fahrradfahrer*innen ausgelegt sind und nicht nur auf Autos gerade im Vergleich zu anderen Städten fällt es halt extrem auf. Ich mag auch super gerne, dass häufig die Fahrradwege von der Straße getrennt sind, also dass man einfach nicht direkt mit den Autos fahren muss. Dann was mir noch extrem gut gefällt ist, dass die Ampelregelungen meistens so geregelt sind, dass man keine Angst vor rechts abbiegenden Autos haben muss. Also das es eben häufig so gestaltet ist, dass man mit dem Fahrrad und dem Auto sehr gut nebenherfahren kann, ohne extreme Angst zu haben, das irgendwie rechtsabbiegende Autos einen umhauen. Und ich mag auch gerne, dass an den meisten Stellen die Fahrradwege sehr gut einsehbar sind vom Auto also das eben keine Hindernisse gibt und die Autos ein immer im Blick haben. Also du merkst vielleicht schon, ich finde am besten, dass man sich im Prinzip als gleichberechtigte Teilnehmer im Straßenverkehr fühlt und nicht wie in anderen Städten, dass man immer Angst haben muss, dass die Autos einen nicht beachten. Und da zählt auch dazu, dass in Münster die Autofahrer*innen extrem wissen, dass Fahrradfahrer*innen gleichberechtigt sind im Straßenverkehr und deshalb eben ich das Gefühl habe, dass auch die Autofahrer*innenn sehr gut auf Fahrradfahrer*innen aufpassen, weil es einfach ein sehr normales Stadtbild ist und ich liebe auch das es inzwischen verkehrsberuhigte Bereiche, gibt, die eben Fahrradstraßen sind, wo man als Fahrradfahrer*in einfach noch mehr Teil im Straßenverkehr ist.

JH: Okay, danke dafür schonmal und dann jetzt die Gegenfrage was gefällt dir denn nicht am Radfahren in Münster?

INP_2: Ich glaube, die ganzen Punkte, die ich gerade genannt haben könnten einfach noch besser sein. Also man könnte noch mehr verkehrsberuhigte Bereiche machen, wo wirklich nur Fahrradstraßen sind. Man könnte noch mehr Bereiche machen, wo Autos komplett aus dem Straßenbild verschwinden können. Man könnte auf den Straßen, wo man noch zusammen mit dem Auto fahren muss, die Fahrradwege abkoppeln. Man könnte Kreisel deutlich angenehmer für Fahrradfahren machen, weil ich hab das Gefühl da ist für mich häufig noch das größte Gefahrenpotenzial und das ist nicht nur der Ludgerikreisel, sondern auch kleinere Kreisel. Weil man da eben als Fahrradfahrer*in häufig übersehen wird einfach beim Abbiegen also, dass man das da einfach noch besser trennen kann. Und ich finde also die Wunschvorstellung, glaube ich ist, dass man im Prinzip als Fahrradfahrer*in in Münster immer im Vorteil ist gegenüber dem Auto also, dass man das im Prinzip schafft das man das Auto nach und nach aus der Stadt verdrängt. In den Randgebieten auf jeden Fall ist aber schwer hinzukommen und da versteh ich das Auto zu nehmen, aber gerade im Innenstadtkern braucht man meiner Meinung nach keine Autos.

JH: Okay, danke dann ja jetzt anschließend daran. Münster bezeichnet sich inoffiziell mit dem Titel als Fahrradhauptstadt wie ist denn deine Meinung dazu, dass Münster diesen Titel immer benutzt.

INP_2: Tatsächlich ist das sehr zweigeteilt also als ich; Man muss dazu sagen ich habe erst, als ich nach Münster gezogen bin angefangen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu nehmen. Und da dachte ich dann häufig, Münster als Fahrradstadt hat auch irgendwie noch so viel Potenzial, das besser zu machen und da hab ich das manchmal seltsam

gefunden, dass Münster sich als Fahrradhauptstadt bezeichnet. Also so gut abschneidet, einfach, weil ich keinen Vergleich hatte und ich dachte an vielen Stellen hat man eben noch das Problem, dass man mit dem Auto Fahrern zusammen auf der Straße fährt oder dass man kein besseren Regelungen für das Fahrrad hat und dachte ich eigentlich wenn das eine Fahrradstadt ist, müsste doch ich mich als Fahrradfahrerin in jeder Situation gleichberechtigt zum Auto fühlen. Also mindestens gleichberechtigt, wenn nicht sogar besser. Aber wenn ich jetzt im Vergleich in anderen Städten unterwegs bin mit dem Fahrrad merke ich immer mehr, das Münster diesen Titel definitiv verdient hat, weil im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland ist Münster wirklich das Nonplusultra und dann verstehe ich wiederum den Titel. Also tatsächlich brauchte ich erstmal so den Vergleich wie es eigentlich in anderen Städten aussieht und wie schlecht es eigentlich da um Fahrradfahrer steht, um zu merken, dass mit der Promenade, Fahrradstraßen und den ganzen Fahrradampeln Münster eigentlich doch extrem gut schon darauf ausgelegt ist. Aber ich glaube, es gibt immer Verbesserungspotenzial nach oben und darum finde ich, wenn man sich das anguckt als Fahrradstadt darf sich Münster da auf gar keinen Fall drauf ausruhen weil es ist immer Verbesserungspotenzial nach oben da.

JH: Vielen Dank, das ist ja schon mal eine sehr interessante Einschätzung. Wieviel weißt du über die Maßnahmen, die die Stadt Münster in Bezug auf den Radverkehr unternimmt?

INP_2: Sehr wenig also. Ich glaube, das einzige, was ich mitbekomme sind so diese Pilotprojekte. Ich denk da an einmal gab es auch irgendwie das eine Straße verkehrsberuhigt gemacht worden ist und mit so Sitzinsel und Blumeninseln oder das an der Promenade getestet wurde das an dem einen Übergang die Fahrradfahrer*innen Vorfahrt haben oder diese Ampel, die da bei der Promenade in der Nähe vom Bahnhof ist, die irgendwie anzeigt, wie lange noch Grün ist. Oder halt wenn eine neue Fahrradstraße natürlich gebaut wird, bekomme ich das irgendwie auch mit oder wenn Fahrradwege neu gemacht werden. Aber ich sehe es sozusagen immer erst in der Umsetzung, wenn es mir selber im Alltag begegnet und nicht ich sag mal im Entscheidungsprozess also ich sehe immer erst nur das Ergebnis und mehr weiß ich auch nicht darüber.

JH: Und was hältst du von diesen Sachen, die dir aufgefallen sind?

INP_2: Ich finde diese Pilotprojekte vor allem jetzt, die im Zusammenhang mit der Promenade waren extrem spannend, weil sie im Prinzip genau mein Kritikpunkt, dass man nicht immer gleichberechtigt als Fahrradfahrer*in gegenüber dem Auto ist. angehen. Aber irgendwie habe ich danach nichts mehr davon mitbekommen also ich hab mich dann gefragt ja, ich hab mich auch nicht aktiv darüber informiert, ehrlicherweise aber es ist mir auch noch nie mehr einfach so über den Weg gelaufen, was jetzt eigentlich die Entscheidung ist also macht man die Promenade jetzt zum Teil so, dass die Fahrradfahrer*innen Vorfahrt haben, wird es noch mehr dieser Ampeln geben, die Anzeigen wie lange noch grün ist, werden noch mehr Straßen zu Fahrradstraßen oder zu diesen verkehrsberuhigten Straßen? Und darum finde ich diese Ideen eigentlich extrem gut, aber ich hab sie bis jetzt immer nur als Pilotprojekt mitbekommen und ich würde natürlich noch besser finden, wenn das dann final implementiert wird. Und die Geschichte mit was ich selbst sozusagen langfristig mitbekomme, also als etablierte Maßnahmen, sind eben das einfach mehr Fahrradstraßen eingeführt werden, oder Fahrradwege erneuert werden also da vor allem eben, dass die Straßen rot gemacht werden. Fahrradstraßen finde ich extrem gut, ich mag es einfach super gerne, dass man eben das Gefühl hat man es endlich mal im Vorteil als Fahrradfahrerin aber finde ich darf nicht die einzige Maßnahme bleiben.

JH: Okay gut, du hast ja schon viel darüber gesagt, was du gerne sehen würdest im Bezug auf die Entwicklung des Radfahrens was die Stadt machen soll in Münster. Wenn du das ganze jetzt in einen oder zwei Sätzen zusammenfassen würdest was würdest du sagen welche Änderungen würdest du dir wünschen für Münster?

INP_2: Ich würde mir wünschen, dass wir endlich dahin kommen das Fahrrad als primäres Verkehrsmittel in Münster zu etabliere.? Und da auch Maßnahmen machen, die vielleicht nicht schön für alle sind und vor allem nicht schön für Autofahrer*innen. Das bedeutet, ich möchte gerne, dass die Innenstadt Fahrrad frei wird, und ich möchte das auch gezeigt wird in der Politik das Fahrrad die Prio Nummer 1 ist und nicht wieder drum herum geschwurbelt: „Aber wir müssen irgendwie wegen den Touristinnen müssen irgendwie Autos in die Straße und Ach, wir brauchen noch das Auto“, nein, brauchen wir nicht.

JH: Okay, danke und dann jetzt abschließen hypothetische Frage. Und dazu vorweg, weißt du was ein Bürgerforum ist?

INP_2: Ja.

JH: Okay, gut. Was würdest du davon halten, wenn Münster ein repräsentatives Bürgerforum abhält, um die Bürgerinnen und Bürger verbindlich über eine zukünftige Fahrradpolitik entscheiden zu lassen?

INP_2: Das ist eine spannende Frage. Der Grundgedanke klingt erstmal sehr, sehr gut, gerade dieses Wort Verbindlichkeit hat mich gecatcht. Also weil häufig ist es ja so, dass sowas dann halt nicht verbindlich ist und dann passiert irgendwie auch nix. Und ich finde die Idee irgendwie gut, weil ich das Gefühl habe, dass eben der größte Teil der Stadt ähnlich denkt wie ich und auch Fahrrad als primäres Verkehrsmittel etablieren möchte. Darum finde ich die Idee sehr gut. In meinem Kopf hatte ich direkt wieder Zweifel, wie das überhaupt möglich ist und gleichzeitig hatte ich irgendwie auch die Angst, wobei das nicht direkt entgegen Argument ist aber das sowas natürlich mit extrem Hürden verbunden ist, also ich wüsste persönlich auch nicht ob ich dahin gehe, einfach weil ich finde man ist auch manchmal faul bei sowas, vor allem wenn man nicht weiß, ob das wirklich Ergebnisse erzielt. Wenn es so zum Beispiel zum ersten Mal stattfindet, und ich hätte irgendwie in meinem Kopf Angst, dass sich sozusagen dann die pro Autofahrer oder Anti Fahrrad fahren, Menschen sich irgendwie zusammenrotten, dahin gehen und völlig falsche Entscheidungen machen. Also aber es ist nur so rein hypothetisch ja.

JH: Ganz kurz, der repräsentative Charakter des Forums heißt, dass die Leute ausgewählt werden. Das es eine repräsentative Schnittmenge ist also, das heißt, das kann nicht passieren, dass sich da eine Lobby zusammen tut und dann da hin geht und das Ganze beeinflusst, sondern das ist eine breites Spektrum der Bevölkerung, was aktiv dazu eingeladen wird, und dann die Entscheidung trifft.

INP_2: Dann finde ich die Idee eigentlich sehr, sehr cool unter der Prämisse, dass dann auch wirklich was passiert und das ist irgendwie spannend gestaltet wird. Also ich glaube, da muss man die Leute auch zu motivieren, damit die das machen, aber dann finde ich die Idee gut, weil ich das Gefühl habe, dass eben in der Bevölkerung die Stimmen anders sind als was im Endeffekt umgesetzt wird von der Politik in Münster.

JH: Okay und dann noch dazu wie würdest du damit umgehen? Wenn die Entscheidung, die bei dem Forum getroffen werden, nicht mit seinen eigenen Wünschen übereinstimmen?

INP_2: Oh ich glaube, dann würde ich das irgendwie vielleicht eher akzeptieren? Weil ich davon ausgehe, also unter der Prämisse dass ist alles halt genauso klappt und repräsentativ ist. dass das dann wohl die Mehrheit war und dass das hoffentlich im Interesse der Mehrheit, dann liegt und wenn es dann eben nicht exakt die Meinung ist, die ich habe dann kann ich das aber irgendwie besser akzeptieren, weil ich das Gefühl dann habe, das wirklich die Menschen und die Bevölkerung in Münster sich dazu entschieden hat, das so zu machen und dass das Interesse, was dahinter steht, ein Interesse aus der Bevölkerung ist und darum kann ich das eher akzeptieren. Weil wenn es ohne so ein Bürgerforum entsteht, habe ich halt immer das Gefühl, dass da irgendwelche anderen Interessen liegen, die aber nicht primär das Interesse der Menschen sind, sondern irgendwelche politischen Interessen irgendwelche Geldinteressen, was auch völlig ok ist aber das finde ich ist immer ein Dorn im Auge und ich glaube, hätte man ein Bürgerforum, würde ich Entscheidungen akzeptieren, auch wenn es nicht exakt die Meinung ist, die ich habe, weil ich weiß, dass die Bevölkerung mehrheitlich dafür entschieden hat und dass deshalb das Interesse der Stadt wirklich widerspiegelt.

JH: Glaubst du, dass so ein Forum dann die Chance hat die Fahrradpolitik mehr nach den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger auszurichten?

INP_2: Ich glaube, wenn da eine Verbindlichkeit drin ist, auf jeden Fall. Ich glaub wenn da keine Verbindlichkeit drin ist, würde ich einfach daran zweifeln in wie fern das umgesetzt wird oder ob es nur als wir tun mal so von der Politik sozusagen gemacht wird. Aber ja, ich hätte das Gefühl, dass dann deutlich andere Maßnahmen und auch drastischere Maßnahmen für die Fahrradpolitik und für die Fahrerinnen in Münster umgesetzt werden würden. Oder zu mindestens in den Entscheidungsraum kommen die Umsetzung natürlich was anderes, aber zumindest mal ins Gespräch kommen.

4.3 Transcript INP_3

JH: Wie alt bist du?

INP_2: Ich bin 25 Jahre alt.

JH: Wie lange lebst du schon in Münster?

INP_2: 6 Jahre.

JH: Welches Verkehrsmittel benutzt du normalerweise?

INP_2: Das Fahrrad.

JH: Hast du auch ein Auto?

INP_2: Ja.

JH: Wie oft benutzt du denn das Auto?

INP_2: In Münster habe ich das Auto zwei Mal die Woche benutzt.

JH: Und wie häufig hast du das Fahrrad benutzt?

INP_2: Jeden Tag eigentlich. 6 Tage die Woche, weil einen Tag war ich zu Hause.

JH: Und wie hast du entschieden, wann du das Auto benutzt, wann du das Fahrrad benutzt?

INP_2: Das Auto habe ich immer benutzt, wenn ich schwer schleppen musste, also zum Einkaufen oder wenn der Weg einfach zu weit war, um es mit dem Fahrrad zu fahren, also wenn Autobahn dazwischen war oder es einfach ultra weit ist.

JH: Und wie sieht das mit anderen Verkehrsmitteln aus, Bus oder Car Sharing?

INP_2: Ich habe sonst eigentlich nur Busse benutzt und das meistens, wenn das Wetter sehr schlecht war. Also einfach, wenn es doll geregnet hat oder geschneit oder manchmal auch nachts.

JH: Jetzt würde ich gerne deine Meinung zum Radfahren in Münster hören. Als allererstes, was gefällt dir am Radfahren in Münster?

INP_2: In ich glaube, am Radfahren in Münster gefällt mir am besten zum einen, dass viele der Straßen und Verkehrsführungen auch auf Fahrradfahrer*innen ausgelegt sind und nicht nur auf Autos gerade im Vergleich zu anderen Städten fällt es halt extrem auf. Ich mag auch super gerne, dass häufig die Fahrradwege von der Straße getrennt sind, also dass man einfach nicht direkt mit den Autos fahren muss. Dann was mir noch extrem gut gefällt ist, dass die Ampelregelungen meistens so geregelt sind, dass man keine Angst vor rechts abbiegenden Autos haben muss. Also das es eben häufig so gestaltet ist, dass man mit dem Fahrrad und dem Auto sehr gut nebenherfahren kann, ohne extreme Angst zu haben, das irgendwie rechtsabbiegender Autos einen umhauen. Und ich mag auch gerne, dass an den meisten Stellen die Fahrradwege sehr gut einsehbar sind vom Auto also das eben keine Hindernisse gibt und die Autos ein immer im Blick haben. Also du merkst vielleicht schon, ich finde am besten, dass man sich im Prinzip als gleichberechtigte Teilnehmer im Straßenverkehr fühlt und nicht wie in anderen Städten, dass man immer Angst haben muss, dass die Autos einen nicht beachten. Und da zählt auch dazu, dass in Münster die Autofahrer*innen extrem wissen, dass Fahrradfahrer*innen gleichberechtigt sind im Straßenverkehr und deshalb eben ich das Gefühl habe, dass auch die Autofahrer*innen sehr gut auf Fahrradfahrer*innen aufpassen, weil es einfach ein sehr normales Stadtbild ist und ich liebe auch das es inzwischen verkehrsberuhigte Bereiche, gibt, die eben Fahrradstraßen sind, wo man als Fahrradfahrer*in einfach noch mehr Teil im Straßenverkehr ist.

JH: Okay, danke dafür schonmal und dann jetzt die Gegenfrage was gefällt dir denn nicht am Radfahren in Münster?

INP_2: Ich glaube, die ganzen Punkte, die ich gerade genannt haben könnten einfach noch besser sein. Also man könnte noch mehr verkehrsberuhigte Bereiche machen, wo wirklich nur Fahrradstraßen sind. Man könnte noch mehr Bereiche machen, wo Autos komplett aus dem Straßenbild verschwinden können. Man könnte auf den Straßen, wo man noch zusammen mit dem Auto fahren muss, die Fahrradwege abkoppeln. Man könnte Kreisel deutlich angenehmer für Fahrradfahren machen, weil ich hab das Gefühl da ist für mich häufig noch das größte Gefahrenpotenzial und das ist nicht nur der Ludgerikreisel, sondern auch kleinere Kreisel. Weil man da eben als Fahrradfahrer*in häufig übersehen wird einfach beim Abbiegen also, dass man das da einfach noch besser trennen kann. Und ich finde also die Wunschvorstellung,

glaube ich ist, dass man im Prinzip als Fahrradfahrer*in in Münster immer im Vorteil ist gegenüber dem Auto also, dass man das im Prinzip schafft das man das Auto nach und nach aus der Stadt verdrängt. In den Randgebieten auf jeden Fall ist aber schwer hinzukommen und da versteh ich das Auto zu nehmen, aber gerade im Innenstadtkern braucht man meiner Meinung nach keine Autos.

JH: Okay, danke dann ja jetzt anschließend daran. Münster bezeichnet sich inoffiziell mit dem Titel als Fahrradhauptstadt wie ist denn deine Meinung dazu, dass Münster diesen Titel immer benutzt.

INP_2: Tatsächlich ist das sehr zweigeteilt also als ich; Man muss dazu sagen ich habe erst, als ich nach Münster gezogen bin angefangen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu nehmen. Und da dachte ich dann häufig, Münster als Fahrradstadt hat auch irgendwie noch so viel Potenzial, das besser zu machen und da hab ich das manchmal seltsam gefunden, dass Münster sich als Fahrradhauptstadt bezeichnet. Also so gut abschneidet, einfach, weil ich keinen Vergleich hatte und ich dachte an vielen Stellen hat man eben noch das Problem, dass man mit dem Auto Fahrern zusammen auf der Straße fährt oder dass man kein besseren Regelungen für das Fahrrad hat und dachte ich eigentlich wenn das eine Fahrradstadt ist, müsste doch ich mich als Fahrradfahrerin in jeder Situation gleichberechtigt zum Auto fühlen. Also mindestens gleichberechtigt, wenn nicht sogar besser. Aber wenn ich jetzt im Vergleich in anderen Städten unterwegs bin mit dem Fahrrad merke ich immer mehr, das Münster diesen Titel definitiv verdient hat, weil im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland ist Münster wirklich das Nonplusultra und dann verstehe ich wiederum den Titel. Also tatsächlich brauchte ich erstmal so den Vergleich wie es eigentlich in anderen Städten aussieht und wie schlecht es eigentlich da um Fahrradfahrer steht, um zu merken, dass mit der Promenade, Fahrradstraßen und den ganzen Fahrradampeln Münster eigentlich doch extrem gut schon darauf ausgelegt ist. Aber ich glaube, es gibt immer Verbesserungspotenzial nach oben und darum finde ich, wenn man sich das anguckt als Fahrradstadt darf sich Münster da auf gar keinen Fall drauf ausruhen weil es ist immer Verbesserungspotenzial nach oben da.

JH: Vielen Dank, das ist ja schon mal eine sehr interessante Einschätzung. Wieviel weißt du über die Maßnahmen, die die Stadt Münster in Bezug auf den Radverkehr unternimmt?

INP_2: Sehr wenig also. Ich glaube, das einzige, was ich mitbekomme sind so diese Pilotprojekte. Ich denk da an einmal gab es auch irgendwie das eine Straße verkehrsberuhigt gemacht worden ist und mit so Sitzinsel und Blumeninseln oder das an der Promenade getestet wurde das an dem einen Übergang die Fahrradfahrer*innen Vorfahrt haben oder diese Ampel, die da bei der Promenade in der Nähe vom Bahnhof ist, die irgendwie anzeigt, wie lange noch Grün ist. Oder halt wenn eine neue Fahrradstraße natürlich gebaut wird, bekomme ich das irgendwie auch mit oder wenn Fahrradwege neu gemacht werden. Aber ich sehe es sozusagen immer erst in der Umsetzung, wenn es mir selber im Alltag begegnet und nicht ich sag mal im Entscheidungsprozess also ich sehe immer erst nur das Ergebnis und mehr weiß ich auch nicht darüber.

JH: Und was hältst du von diesen Sachen, die dir aufgefallen sind?

INP_2: Ich finde diese Pilotprojekte vor allem jetzt, die im Zusammenhang mit der Promenade waren extrem spannend, weil sie im Prinzip genau mein Kritikpunkt, dass man nicht immer gleichberechtigt als Fahrradfahrer*in gegenüber dem Auto ist. angehen. Aber irgendwie habe ich danach nichts mehr davon mitbekommen also ich hab mich dann gefragt ja, ich hab mich auch nicht aktiv darüber informiert, ehrlicherweise aber es ist mir auch noch nie mehr einfach so über den Weg gelaufen, was jetzt eigentlich die Entscheidung ist also macht man die Promenade jetzt zum Teil so, dass die Fahrradfahrer*innen Vorfahrt haben, wird es noch mehr dieser Ampeln geben, die Anzeigen wie lange noch grün ist, werden noch mehr Straßen zu Fahrradstraßen oder zu diesen verkehrsberuhigten Straßen? Und darum finde ich diese Ideen eigentlich extrem gut, aber ich hab sie bis jetzt immer nur als Pilotprojekt mitbekommen und ich würde natürlich noch besser finden, wenn das dann final implementiert wird. Und die Geschichte mit was ich selbst sozusagen langfristig mitbekomme, also als etablierte Maßnahmen, sind eben das einfach mehr Fahrradstraßen eingeführt werden, oder Fahrradwege erneuert werden also da vor allem eben, dass die Straßen rot gemacht werden. Fahrradstraßen finde ich extrem gut, ich mag es einfach super gerne, dass man eben das Gefühl hat man es endlich mal im Vorteil als Fahrradfahrerin aber finde ich darf nicht die einzige Maßnahme bleiben.

JH: Okay gut, du hast ja schon viel darüber gesagt, was du gerne sehen würdest im Bezug auf die Entwicklung des Radfahrens was die Stadt machen soll in Münster. Wenn du das ganze jetzt in einen oder zwei Sätzen zusammenfassen würdest was würdest du sagen welche Änderungen würdest du dir wünschen für Münster?

INP_2: Ich würde mir wünschen, dass wir endlich dahin kommen das Fahrrad als primäres Verkehrsmittel in Münster zu etabliere.? Und da auch Maßnahmen machen, die vielleicht nicht schön für alle sind und vor allem nicht schön für Autofahrer*innen. Das bedeutet, ich möchte gerne, dass die Innenstadt Fahrrad frei wird, und ich möchte das auch gezeigt wird in der Politik das Fahrrad die Prio Nummer 1 ist und nicht wieder drum herum geschwurbelt: „Aber wir müssen irgendwie wegen den Touristinnen müssen irgendwie Autos in die Straße und Ach, wir brauchen noch das Auto“, nein, brauchen wir nicht.

JH: Okay, danke und dann jetzt abschließen hypothetische Frage. Und dazu vorweg, weißt du was ein Bürgerforum ist?

INP_2: Ja.

JH: Okay, gut. Was würdest du davon halten, wenn Münster ein repräsentatives Bürgerforum abhält, um die Bürgerinnen und Bürger verbindlich über eine zukünftige Fahrradpolitik entscheiden zu lassen?

INP_2: Das ist eine spannende Frage. Der Grundgedanke klingt erstmal sehr, sehr gut, gerade dieses Wort Verbindlichkeit hat mich gecatcht. Also weil häufig ist es ja so, dass sowas dann halt nicht verbindlich ist und dann passiert irgendwie auch nix. Und ich finde die Idee irgendwie gut, weil ich das Gefühl habe, dass eben der größte Teil der Stadt ähnlich denkt wie ich und auch Fahrrad als primäres Verkehrsmittel etablieren möchte. Darum finde ich die Idee sehr gut. In meinem Kopf hatte ich direkt wieder Zweifel, wie das überhaupt möglich ist und gleichzeitig hatte ich irgendwie auch die Angst, wobei das nicht direkt entgegen Argument ist aber das sowas natürlich mit extrem Hürden verbunden ist, also ich wüsste persönlich auch nicht ob ich dahin gehe, einfach weil ich finde man ist auch manchmal faul bei sowas, vor allem wenn man nicht weiß, ob das wirklich Ergebnisse erzielt. Wenn es so zum Beispiel zum ersten Mal stattfindet, und ich hätte irgendwie in meinem Kopf Angst, dass sich sozusagen dann die pro Autofahrer oder Anti Fahrrad fahren, Menschen sich irgendwie zusammenrotten, dahin gehen und völlig falsche Entscheidungen machen. Also aber es ist nur so rein hypothetisch ja.

JH: Ganz kurz, der repräsentative Charakter des Forums heißt, dass die Leute ausgewählt werden. Das es eine repräsentative Schnittmenge ist also, das heißt, das kann nicht passieren, dass sich da eine Lobby zusammen tut und dann da hin geht und das Ganze beeinflusst, sondern das ist eine breites Spektrum der Bevölkerung, was aktiv dazu eingeladen wird, und dann die Entscheidung trifft.

INP_2: Dann finde ich die Idee eigentlich sehr, sehr cool unter der Prämisse, dass dann auch wirklich was passiert und das ist irgendwie spannend gestaltet wird. Also ich glaube, da muss man die Leute auch zu motivieren, damit die das machen, aber dann finde ich die Idee gut, weil ich das Gefühl habe, dass eben in der Bevölkerung die Stimmen anders sind als was im Endeffekt umgesetzt wird von der Politik in Münster.

JH: Okay und dann noch dazu wie würdest du damit umgehen? Wenn die Entscheidung, die bei dem Forum getroffen werden, nicht mit seinen eigenen Wünschen übereinstimmen?

INP_2: Oh ich glaube, dann würde ich das irgendwie vielleicht eher akzeptieren? Weil ich davon ausgehe, also unter der Prämisse dass ist alles halt genauso klappt und repräsentativ ist. dass das dann wohl die Mehrheit war und dass das hoffentlich im Interesse der Mehrheit, dann liegt und wenn es dann eben nicht exakt die Meinung ist, die ich habe dann kann ich das aber irgendwie besser akzeptieren, weil ich das Gefühl dann habe, das wirklich die Menschen und die Bevölkerung in Münster sich dazu entschieden hat, das so zu machen und dass das Interesse, was dahinter steht, ein Interesse aus der Bevölkerung ist und darum kann ich das eher akzeptieren. Weil wenn es ohne so ein Bürgerforum entsteht, habe ich halt immer das Gefühl, dass da irgendwelche anderen Interessen liegen, die aber nicht primär das Interesse der Menschen sind, sondern irgendwelche politischen Interessen irgendwelche Geldinteressen, was auch völlig ok ist aber das finde ich ist immer ein Dorn im Auge und ich glaube, hätte man ein Bürgerforum, würde ich Entscheidungen akzeptieren, auch wenn es nicht exakt die Meinung ist, die ich habe, weil ich weiß, dass die Bevölkerung mehrheitlich dafür entschieden hat und dass deshalb das Interesse der Stadt wirklich widerspiegelt.

JH: Glaubst du, dass so ein Forum dann die Chance hat die Fahrradpolitik mehr nach den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger auszurichten?

INP_2: Ich glaube, wenn da eine Verbindlichkeit drin ist, auf jeden Fall. Ich glaub wenn da keine Verbindlichkeit drin ist, würde ich einfach daran zweifeln in wie fern das umgesetzt wird oder ob es nur als wir tun mal so von der Politik sozusagen gemacht wird. Aber ja, ich hätte das Gefühl, dass dann deutlich andere Maßnahmen und auch drastischere Maßnahmen für die Fahrradpolitik und für die Fahrerinnen in Münster umgesetzt werden würden. Oder zu mindestens in den Entscheidungsraum kommen die Umsetzung natürlich was anderes, aber zumindest mal ins Gespräch kommen.

4.4 Transcript INP_4

JH: Wie alt bist du?

INP_4: 24.

JH: Wie lange lebst du schon in Münster?

INP_4: 6 Jahre.

JH: Okay, welche Verkehrsmittel benutzt du normalerweise?

INP_4: Fahrrad.

JH: Wie häufig benutzt du das Fahrrad in der Woche?

INP_4: Täglich.

JH: Hast du auch ein Auto?

INP_4: Ja.

JH: Wie häufig benutzt du das Auto?

INP_4: Im Schnitt wahrscheinlich so einmal die Woche.

JH: Und was würdest du sagen ist der Unterschied wann benutzt du das Fahrrad, wann benutzt du das Auto?

INP_4: Das Fahrrad benutzen ich eigentlich immer, wenn ich innerhalb von Münster unterwegs bin. Und das Auto eigentlich nur, wenn ich entweder in eine andere Stadt fahre oder irgendwie oder irgendwas einkaufen muss im Baumarkt oder so, wenn ich irgendwie halt einen Kofferraum brauche.

JH: Benutzt du öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn.

INP_4: Fasst gar nicht.

JH: Dann kommen wir auch schon zum Fahrradfahren an sich und meine erste Frage ist was gefällt dir am Fahrradfahren in Münster?

INP_4: Man ist schneller als die Autos meistens. Man ist halt unabhängig vom Verkehr, also man könnte mit dem Fahrrad auch manchmal ein bisschen im Stau stehen, aber meistens ist man unabhängig vom Verkehr. Man ist unabhängig von Bussen die zu spät kommen oder viel zu lange brauchen.

JH: Was gefällt dir an der Fahrradinfrastruktur in Münster?

INP_4: Das es zumindest eine gibt also, dass drauf geachtet wird, das es halt auch Fahrräder gibt. Die Promenade finde ich ganz gut. Und vor allem diese neueren Fahrradstraßen sind alle sehr gut, oder auch am Kanal werden halt jetzt glaube ich ein recht großer Fahrradweg gebaut, eigentlich ganz schick.

JH: Warum findest du Promenade gut?

INP_4: Weil man halt keine Autos hat und ja, das war eigentlich alles.

JH: Okay, und was gefällt dir an den Fahrradstraße?

INP_4: Auch dass die Fahrräder halt Vorrang haben, meistens. Also, wenn die Autofahrer drauf achten oder das wissen. Und dass man genügend Platz hat, andere Leute zu überholen.

JH: Okay und dann die andere Seite, was gefällt dir nicht am Fahrrad fahren in Münster?

INP_4: Halt häufig sehr schmale Fahrradwege, wo man halt nicht überholen kann oder nur sehr schwer überholen kann. Häufig habe ich das Gefühl, dass die Ampelschaltung eigentlich oder die Kreuzung generell, wo Fahrradwege sind, eher

auf Autos ausgelegt sind, also dass man beispielsweise mit dem Auto halt links abbiegen kann, man Fahrrad erstmal an 2 Ampeln steht oder manchmal sogar in 3? Manchmal finde ich Verkehrsregeln irgendwie auch n bisschen eher aufs Auto ausgelegt, also an manchen Straßen würde ich mir wünschen, dass man darauf achtet, welche Wege jetzt von Fahrrädern genutzt werden oder welche Straßen und dann da die Vorfahrtsregeln anpassen beispielsweise. Teilweise wechselt es halt häufig von Fahrradweg zu auf der Straße fahren. Und das ist immer ein bisschen schwierig, weil halt da irgendwie so gefährlich Punkte sind, wo ein Auto in die Quere kommen könnte oder so.

JH: Okay, danke. Dann was könnte Deiner Meinung nach das Radfahren in Münster verbessern?

INP_4: Man sollte vorallem finde ich die Fahrradwege breiter machen und möglichst unabhängig von Autos gestalten. Also man könnte entweder sagen mehr Fahrradstraßen, wo Autos fast gar nicht durchfahren dürfen oder nur Anlieger. Man könnte darauf achten, wenn Fahrradwege an der Straße sind, dass man das besser trennt, also, dass man irgendwie weiß nicht wieso einen Bordstein dazwischen hat, zwischen Fahrradweg und Straße. Genau, Ampeln könnten halt mehr auf Fahrräder ausgelegt sein. In Holland gibt es ja zum Beispiel manchmal, dass die Ampeln halt umschalten, wenn man mit dem Fahrrad ankommt, weil die halt erkennen, dass da ein Fahrrad kommt. Linksabbiegerspuren für Fahrräder wären praktisch. Einfach dass die Autos stehen bleiben müssen und alle Fahrräder dürfen beispielsweise links abbiegen.

JH: Okay, und du sagtest ja die Fahrradwege sollten möglichst getrennt von der Straße sein kennst du das an der Wolbecker Straße, wo man jetzt das Stück auf der Straße fahren darf und der Verkehr auf 30 beruhigt worden ist. Was hältst du von solchen Lösung?

INP_4: Das Problem ist da also wenn halt nicht viel los ist, wenn du jetzt weiß ich nicht mehr um 13:00 Uhr nachmittags oder so fährt, dann ist das eine gute Lösung, würde ich sagen. Wenn man aber zum Feierabendverkehr da ist, dann merkt man halt, dass man doch irgendwie quasi mit Autos mit sehr vielen Autos lang fährt, die dann auch beispielsweise im Stau stehen und gerade im Feierabendverkehr sind die Autofahrer manchmal ein bisschen, ich weiß nicht, dass sie schnell nach Hause wollen oder so. Und dann haben ich halt oft das Gefühl, dass das so ein bisschen als nervig angesehen wird.

JH: Du weißt ja auch Münster bezeichnet sich immer gerne inoffizielles als Fahrradhauptstadt. Und das wird auch von der Stadt Münster so vertreten das Münster auf jeden Fall eine Fahrradstadt ist und halt auch eigentlich die Fahrradhauptstadt irgendwo. Was ist deine persönliche Meinung dazu, dass Münster diesen Titel benutzt?

INP_4: Also ich finde das generell man tatsächlich deutlich besser Fahrrad fahren kann als in anderen deutschen Städten, das kann man schon sagen. Ich habe das Gefühl, das es halt nicht so ist das quasi die Fahrradinfrastruktur erst da war und dadurch die Fahrräder gekommen sind, sondern dass es er so war das man halt mit dem Fahrrad deutlich schneller unterwegs ist und deswegen halt viele mit dem Fahrrad fahren und dann das quasi dafür gesorgt hat, dass teilweise halt der der Radverkehr besser ausgebaut wurde. Und an vielen Stellen ist das aber halt noch deutlich besserbar.

JH: Okay, also du würdest sagen, wenn der Titel überhaupt berechtigt wäre, dann nur unter der Prämisse das Münster besser ist als andere deutsche Städte, aber das da auf jeden Fall noch Luft nach oben ist?

INP_4: Ja genau also ich glaub das fast es gut zusammen.

JH: Also wenn man jetzt Münster mit Städten, die Utrecht oder Kopenhagen vergleichen würde, wie würdest du das dann sehen?

INP_4: Ja, also genau in Kopenhagen war ich auch schon mal unterwegs, und Fahrradfahren, das ist halt besser da. Man merkt, dass die, dass die Fahrradwege halt dreimal oder viermal so breit sind wie in Münster, dass man sich deutlich sicherer fühlt von Autos. Das halt alles aufs Fahrrad ausgelegt ist und nicht nur ein Fahrradweg gebaut wurde, damit man ein hat oder weiß ich nicht. In Münster hab ich auch das Gefühl, dass einfach mal ein paar Pflastersteine rot angemalt wurden, um zu sagen wir haben Fahrradweg.

JH: Kennst du Maßnahmen, die die Stadt unternimmt um den Radverkehr zu verbessern?

INP_4: Ja, ich glaub diese Fahrradstraßen die jetzt gebaut worden. Dann der Kanal ich glaub, da war auch früher sehr viele, so Schotterwege. Das wird jetzt alles gut asphaltiert. Genau, ansonsten ich glaube, es gibt jetzt immer so im Kreuzviertel eine Straße, die ich häufig zur Arbeit fahre, da wurden viele Fahrradstände aufgebaut, die gleichzeitig so als

Blockade gebaut wurden für Autos. Also das Autos, da quasi immer stehen bleiben müssen um die Fahrräder durchfahren zu lass. Und das ist auch ganz gut. Ja, das sind so Sachen, die mir einfallen.

JH: Okay, und was hältst du von diesen Maßnahmen?

INP_4: Die sind auf jeden Fall sinnvoll, und ich würde sagen, die sollte man weiter verfolgen und noch mehr nutzen.

JH: Also du würdest dir auf jeden Fall noch mehr Maßnahmen wünschen, auch andere Maßnahmen vielleicht?

INP_4: Ja wie gesagt also so dass man Fahrradwege verbreitet an Stellen wo die zu schmal sind. Dass man vielleicht Ampeln besser auf Fahrradfahrer auslegt.

JH: Jetzt hab ich am Ende noch eine große Frage, die hypothetisch ist und dann vielleicht noch ein paar Folgefragen dazu. Meine erste Frage ist, weißt du ungefähr was ein repräsentatives Bürgerforum ist?

INP_4: Nee.

JH: Okay also dann erklär ich jetzt einmal ganz kurz was ein repräsentatives Bürgerforum ist. Die Stadt könnte so ein Forum ausrichten und dabei wird eine Schnittmenge der Bevölkerung in Münster eingeladen, um über ein Thema, können wir jetzt einfach mal die Fahrradpolitik nehmen, zu diskutieren und dabei am Ende zum Entschluss zu kommen, der von der Stadt umgesetzt wird. Das läuft dann meistens so ab, dass da Expert*innen eingeladen werden, die Vorträge halten und zusammen mit den Teilnehmer*innen an Lösungen arbeiten. Und am Ende kommen dann halt die Teilnehmer*innen zu einer Übereinstimmung, was sie gerne sehen würden, und die Stadt würde das dann umsetzen. Wenn wir das jetzt mal auf die Fahrradpolitik anwenden würden, wie würdest du das sehen? Würdest du das für eine gute Idee halten, so etwas für die Fahrradpolitik in Münster abzuhalten?

INP_4: Ich glaube, dass generell, je mehr man sich mit dem Thema auseinandersetzen und je mehr Diskurs existiert desto besser also klingt das auf jeden Fall sinnvoll.

JH: Okay, genau du hast ja jetzt auch schon gesagt, dass du dir wünscht das Münster noch mehr fürs Fahrradfahren macht und dass das Ganze eher so ein bisschen auf Autofahrer ausgelegt ist als auf die Fahrradfahrer*innen. Und du hast erwähnt, dass in Münster generell viel Fahrrad gefahren wird. Hast du denn das Gefühl, dass die Fahrradpolitik in Münster auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet ist?

INP_4: Ja, also ich würde sagen schon teilweise aber es geht halt auf jeden Fall noch deutlich besser Was mir auch noch einfällt zu Sachen die man halt ausbauen könnte. Das ist mir gerade in den Kopf gekommen. Es gibt halt häufig schlechte oder billige Fahrradständer und dann gerade, wenn man ein Fahrrad hat wo man Angst hat, dass es geklaut wird, schließt man es dann an eine Laterne oder so und dann kämpft man gefühlt mit den anderen Fahrradfahrern so darum, die letzte Laterne zu kriegen so. Das kann man noch verbessern.

JH: Dann hab ich jetzt noch eine Frage. Also hättest du das Gefühl wenn wir, wenn man so ein Bürgerforum abhalten würde, dass das die Möglichkeit wäre noch mehr auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger einzugehen?

INP_4: Ja, man würde vielleicht mehr als mitbekommen, was Bedürfnisse sind. Und dann halt entsprechend auch reagieren.

4.5 Transcript INP_5

JH: Wie alt bist du?

INP_5: 26 Jahre alt.

JH: Und wie lange lebst du schon in Münster?

INP_5: Ich habe 5 Jahre in Münster gelebt.

JH: Gut, welches Verkehrsmittel benutzt du primär?

INP_5: In Münster hab ich zu 85% das Fahrrad genommen und zu 15% dann mal den Bus.

JH: Hast du auch ein Auto benutzt?

INP_5: Nein, ich hatte keins und hab immer noch keins.

JH: Gut, dann kommen wir jetzt auch zum Radfahren an sich und als erstes möchte ich wissen was gefällt dir am Radfahren in Münster am besten?

INP_5: Am besten gefällt mir eigentlich, dass die Struktur sehr auf Radfahrer*innen ausgelegt ist, also eigentlich jede Straße. Ob jetzt eine große Straße oder eine kleine Straße, irgendwie sind Radfahrer*innen mit bedacht, ob jetzt in Form von der Fahrradstraße, das jetzt gar nicht so oft aber ein Fahrradweg oder ja, genau, dass der Fahrradweg dann auch nicht unbedingt so aufgeplatzt ist, also dass man quasi das Gefühl hat, es ist auf Radfahrer*innen ausgelegt und man sich dadurch auch sicher fühlt, weil zum Beispiel selten auf der Straße gefahren werden muss. Und wenn, dann ist es abgegrenzt auf der Straße. Also ich finde, das ist sehr, sehr darauf ausgelegt ist und das gefällt mir wirklich am besten. Das kenne ich aus anderen Städten sehr, sehr, viel schlimmer.

JH: Okay, und dann jetzt mal die Kehrseite davon was gefällt dir nicht am Radfahren in Münster?

INP_5: Ja, das aus Sicht einer Radfahrerin ist es natürlich dann so, dass dort dann auch viel geschimpft wird auf die Fahrradfahrer*innen, also von Autofahrern, wenn die sich dann dort auch irgendwie behaupten müssen und also weil es eben auf Radfahrer*innen ausgelegt ist, gibt es dann doch irgendwie also vergleichsweise viel Pöbeleien, finde ich. Und es ist so ein bisschen so wie Gekämpfe, weil es ja in Münster, wie ich ja eben schon meinte, was ich gut finde, alles auf Radfahrer*innen ausgelegt ist, dass viel auf Radfahrer*innen abgestimmt ist und dadurch leiden natürlich nicht auf Autofahrer*innen. Also ich hab dann das Gefühl gehabt, dass es sehr viel Stress deswegen gab. Also, ich würde bedeutend öfter angepöbelt als jetzt in der Stadt, wo ich jetzt lebe.

JH: Okay, also, du würde sagen, dass du das Gefühl hast, dass aufgrund der Infrastruktur, wie sie ist, Autofahrer*innen das Gefühl haben, dass Fahrradfahrer*innen bevorzugt werden?

INP_5: Ja genau also, ich hab den Disput da schon sehr häufig mitbekommen und ich habe mich halt persönlich jetzt nicht unbedingt eingemischt, weil ich ja aus Sicht der Radfahrerin eigentlich gut weg kam. Jetzt so mit der Promenade etc. Das ist ja schon sehr gut, aber ich weiß, dass eben da auch sehr viel Frust besteht, den man dann als Fahrradfahrerin irgendwie mitkriegt oder auch zugerufen kriegt oder weggedrängt wird oder so ja.

JH: Gibt es Sachen, die dir einfallen, die deiner Meinung nach das Radfahren in Münster noch verbessern würden?

INP_5: Also dadurch, dass ich es wirklich schon sehr fahrradfreundlich finde. Meiner Meinung nach ist das jetzt eher Kleinigkeiten, also zum Beispiel also, dass man solche riesigen Verkehrsnetzpunkte wie den Ludgerikreisel anders ausstattet, der ja wirklich der Knotenpunkt schlechthin aus dem Süden ist, dass wäre jetzt wirklich so eine konkrete Maßnahme, wo ich denke, dass eine so fahrradfreundliche Stadt da noch nicht auf die Idee gekommen ist, die Fahrradfahrer*innen irgendwie zu schützen. Das wäre jetzt noch etwas, was wirklich ja, sehr konkret und ein sehr konkreter Wunsch wäre. Aber ansonsten jetzt, so eine allgemeine Maßnahme fällt mir jetzt nicht ein.

JH: Okay also, ich höre schon so n bisschen raus du bist sehr zufrieden mit der Fahrradinfrastruktur in Münster?

INP_5: Ja.

JH: Okay.

INP_5: Aber jetzt so, weil ich in meinem Kopf auch wirklich zu anderen Städten vergleiche, wo ich mich deutlich unsicherer auf dem Rad fühle. Die Gründe dafür sind dann ja einfach, es ist ja sehr viel mehr. Fahrradpolizei in Münster, als in anderen Städten, also man fährt automatisch sicherer. Also was heißt sicherer? Also sowas wie auf der linken Straßenseite ist da ja wirklich nicht nur ein No-go, sondern es wird eigentlich fast immer geahndet und dadurch hält sich auch jeder an die Regeln und dadurch fühle ich mich einfach, also aufgrund der Polizei jetzt nicht so, aber aufgrund der Regeln die geahndet werden. Aber auch gleichzeitig auf aufgrund der Infrastruktur, die eben sehr fahrradfreundlich ist. Also man kommt ja wirklich überall gut hin und muss sich jetzt nicht überlegen was ist der beste Fahrradweg dafür.

JH: Gut und dann noch eine Frage also du hast jetzt den Vergleich zu anderen Städten auch gemacht, wenn du Münster jetzt mal komplett ohne den Blick auf andere Städte dir anguckst, hättest du dann noch Sachen, die du an der Infrastruktur verbessern würdest?

INP_5: Du meinst mit Infrastruktur jetzt so Radweg?

JH: Radwege, Ampelschaltungen, Radwegverbindungen, Fahrbahnbelag, sowas in der Art.

INP_5: Also grundlegend ist es ja so, dass das schon sehr Zentrums zentriert alles ist, falls man das so sagen kann, also quasi die besten Fahrradwege und Fahrradprojekte, sind gerade so um die Promenade. Da gab es ja auch mehrere Tests. Einmal war das, dass an manchen Kreuzungen die Fahrradfahrer*innen Vorfahrt hatten etc. Das ist ja sehr Zentrums zentriert und ich denke, infrastrukturell könnte man das noch ein bisschen auf die umliegenden Stadtteile, die dann nicht unbedingt Zentrum sind, erweitern. Wenn man das dann da mal testen würde, weil da fahren ja auch sehr viele, das muss man ja einfach sagen. Richtung Süden Richtung Norden fallen mir jetzt ein, das sind ja riesengroße Ströme, die da Richtung Universität oder Arbeiten in der Innenstadt kommen und deswegen würde ich sagen, dass, wenn es um Radwege und Ampelschaltung geht, ist das Halt sehr gut Richtung Innenstadt und nach Außen könnte man das auf jeden Fall noch verbessern.

JH: Okay, danke. Dann meine nächste Frage, Münster bezeichnet sich ja gerne inoffiziell oder so halb offiziell als Fahrradhauptstadt oder zumindest als Fahrradstadt immerhin aber auch doch häufig als Fahrradhauptstadt. Wie siehst du das? Hat Münster dazu ein Recht, sich jetzt als Fahrradhauptstadt zu bezeichnen?

INP_5: Das müsste man jetzt natürlich irgendwie so im Kontext zu anderen Städten sehen. Und ich kenne aber keine einzige Stadt in Deutschland, wo es so extrem ist. Und eben deswegen würde ich schon sagen, dass Münster auf jeden Fall das Recht hat sich da zumindest so zu betiteln und das anzustreben es zu sein.

JH: Warst du schon mal in anderen europäischen Städten wie Amsterdam, Kopenhagen, Utrecht oder sowas?

INP_5: Ja genau, aber ich hab jetzt bei Fahrradhauptstadt wirklich an Deutschland dann gedacht.

JH: Dann das jetzt mal als nächste Frage, wenn wir das jetzt mal auf Europa beziehen würden, also halt auch in den Kontext von Amsterdam, Kopenhagen, Utrecht, die Städte die in anderen Ländern als Fahrradhauptstadt gesehen werden, wäre Münster dann immer noch die Fahrradhauptstadt?

INP_5: Es könnte sich messen, glaube ich also ich war jetzt nicht in allen der niederländischen Städte, die du genannt hast, aber zumindest in Dreiviertel ungefähr also ich glaube, es könnte sich da behaupten. Ich kann mir einfach vorstellen, ich weiß nicht was so die politischen Hintergründe sind in den Niederlanden, die dazu führen, dass diese Städte sich dafür auch so auszeichnen. Aber da ist natürlich noch mal mehr Richtung Parkhäuser usw. Übrigens Parkhäuser, vielleicht ist das noch etwas, also das gehört ja auch zu Infrastruktur hab ich vorher gar nicht bedacht. Das wäre auch nochmal etwas glaub ich, wo sehr auch auf Kostengünstige Plätze gesetzt werden, auf saubere Fahrradplätze, dass man Richtung Bahnhof jetzt nicht unbedingt lange überlegen muss, wo man, also jetzt in den Niederlanden, wo man sein Fahrrad lässt. Ich glaube, das ist noch ausbaufähig, aber ich glaube, es könnte sich mit Messen mit den Städten, aber wäre dann sicher nicht die Hauptstadt.

JH: Okay, cool, ja dann, du hattest ja schon mal eben gerade erwähnt mit den Projekten, die Münster zum Beispiel auf der Promenade gemacht hat und so, fallen dir noch andere Maßnahmen ein, die die Stadt Münster macht um den Fahrradverkehr in Münster weiter voranzutreiben.

INP_5: Ein bisschen so eine Frage, ob sie den Fahrradverkehr vorantreiben wollen oder den Autoverkehr stoppe. Für mich sind das so 2 verschiedene Sachen. Die haben auf jeden Fall immer mal wieder so Tests, ich glaub unten im Hansaviertel und so, wo dann irgendwie einen Tag Straßen autofrei gemacht werden. Und demnach daraus dann so eine Fahrradstraße wird und so. Das haben glaub ich auch oft linke Gruppen irgendwie verursacht oder links orientierte Gruppen. Aber genau für mich sind das immer so 2 Sachen nämlich einmal wie kriegen wir Autos weniger? Aber das andere sind dann wirklich Maßnahmen, die es besser machen, zum Beispiel das, was ich eben gesagt habe auf der Promenade, dass man da Vorfahrt hat, das ist für mich ein eindeutiger Profit für Fahrradfahrer*innen, die dann in ihrem schnell fahren nicht abbremsen müssen und Zebrastreifen gelten ja nicht für Fahrradfahrer*innen. Das wäre jetzt die einzige Maßnahme, die mir jetzt so einfällt für Fahrradfahrer*innen und die andere sehe ich eher als wie kriegen wir ein bisschen weniger Autoabgase in die Innenstadt.

JH: Okay, also ich hör das schon raus. Also zum einen findest du die Maßnahmen, die nur auf Fahrräder abzielen, wo nicht groß der Autoverkehr oder sowas beschränkt wird, würdest du als positiv bezeichnen, aber die Maßnahmen wo halt

auch der Autoverkehr drunter beschränkt wird und der Fahrradverkehr dann bevorzugt würde, ich benutze jetzt mal das Wort, als problematisch.

INP_5: Problematisch jetzt nicht von meiner politischen Orientierung her. Ich finde ich sowas eigentlich mal ganz nett sowas mal auch irgendwie aufzuzeigen, dass es ja auch ohne Autos geht. Aber genau wie du sagst, also ich glaube es ist utopisch, jetzt irgendwie zu sagen, dass die Autos da gar kein Recht mehr auf Fahren haben, sondern eher das so eine Art miteinander passiert, ohne dass Fahrradfahrer*innen Vorfahrt haben oder einfach besondere Rechte und besonderen Schutzraum. Das finde ich wichtig. Das komplette sag ich mal, canceln von Autos nicht unbedingt oder nicht unbedingt zielführend.

JH: Danke. Do, dann kommen wir auch schon zu meinem letzten Fragenblock und der ist eher hypothetisch, würde ich sagen und da wäre meine erste Vorabfrage, weißt du ungefähr was ein Bürgerforum ist?

INP_5: Ich glaube nicht.

JH: Okay gut, dann würde ich einfach einmal ganz kurz ganz knapp erklären und auch gleich schon in den Kontext packen. Ein repräsentatives Bürgerforum ist, in dem Fall würde jetzt die Stadt Münster eine Schnittmenge der Bürgerinnen und Bürger einladen aus der Stadt die dann mithilfe von Expert*innen in einem Forum zusammenkommen und über ein Thema diskutieren und jetzt in dem Fall halt Fahrradpolitik und dann am Ende zusammen auf Ergebnisse kommen, die sie zusammen erarbeiten, die sie gerne in der Stadt sehen würden, was die Fahrradpolitik angeht. Und die werden dann verbindlich auch von der Stadt Münster übernommen, und das wird dann noch versucht umzusetzen. Kannst du dir ungefähr vorstellen?

INP_5: Ich hab nur den Anfang glaub ich also vielleicht nicht so ganz verstanden ist das sind das zufällige Menschen werden die angesprochen, melden Sie sich freiwillig.

JH: Genau also das ist repräsentativ, also, das heißt zu versuchen eine Schnittmengen zu finden, die auch die Bevölkerung widerspiegelt und dann wird man so wie bei der Zensusumfrage vom Bund angeschrieben. Oder sodass du deine Anschreiben kriegst und nur unter guten Grund kannst du nicht dran teilnehmen, kriegst dann auch Entschädigung für wenn du Anteil nimmst, so dass dann halt sicher ist das halt auch jeder Teil der Bevölkerung vertreten wird und nicht eine Gruppe übervertreten ist. So, da wäre jetzt meine Frage, wenn die Stadt Münster jetzt so ein repräsentatives Bürger Forum abhalten würde, um über die Fahrradpolitik in Münster zu entscheiden, was würdest du persönlich davon halten?

INP_5: Das würde ich glaub ich, gut finden, also ich sehe vielleicht die Konsequenzen meiner Aussage gerade nicht, aber also das hat mehrere Vorteile: Du schreibst Leute tatsächlich an, also die direkte Ansprache führt dann sicherlich auf jeden Fall zu mehr Teilnahme an der Fahrradpolitik in Münster. Ob Autofahrer*in oder Fahrradfahrer*in ist erstmal hingestellt. Habe ich eben schon gesagt, dass die oft im Zwist sozusagen stehen. Aber ich kann mir sehr wohl vorstellen, dass dann auch mehr Leute daran teilnehmen werden, weil wenn das so ist wie bei der Zensus beispielsweise, dann ist die Absprungrate, glaube ich ein bisschen geringer, als wenn man sagt kommt mal alle vorbei und alle, die Lust haben zu diskutieren und gerade deswegen, glaube ich, würde auf jeden Fall mehr Rumkommen. Und Menschen, die Autofahren und einfach die andere Perspektive haben, die ich jetzt gar nicht so repräsentieren kann, die würden dann ja auch ihren Anklagen direkt finden und könnten letztendlich dann gar nicht mehr so viel meckern, wenn sie dann nicht teilgenommen haben.

JH: Ja gut, dann da zum Anschluss, was würdest du davon halten, wenn jetzt die Ergebnisse dabei erzielt werden, nicht deiner persönliche Meinung entsprechen würden?

INP_5: Auf sicherlich Fahrrad Politik jetzt bezogen, ne?

JH: Ja genau.

INP_5: Also ich glaube, dass das eine generelle Herangehenssache ist, aber wenn das eine repräsentative Umfrage ist, dann hab ich so ein bisschen die Haltung, dann ist es zumindest Politik und es ist fair vonstattengegangen. Und natürlich würde ich mich sicherlich im Privaten darüber aufregen und sagen so ein Mist. Gesetzt den Fall, dass das auch sehr publik gemacht wird, sodass man davon mitbekommt, auch wenn man nicht Teilnehmer*innen ist, aber dann würde ich mich

privat sicher aufregen Aber jetzt nicht so weit, dass ich nicht nachvollziehen könnte, dass das zumindest eine repräsentative Grundlage hat.

JH: Okay, cool, dann hab ich eine Frage dazu, du hast es auch schon so ein bisschen angeschnitten beziehungsweise ich hab es rausgehört aber glaubst du, dass so etwas dazu beitragen würde, dass die Fahrradpolitik in Münster mehr auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger abgestimmt werden würde?

INP_5: Ja, warum nicht? Weil gerade wenn ich jetzt so Revue passieren lassen, was ich am Anfang meinte ist, dass man diesen Zwist auch als Fahrradfahrerin oft mitkriegt oder irgendwie bepöbelt wird, ist ja auch nicht immer direkt beleidigend, aber man kriegt schon irgendwie eine Dynamik mit, die jetzt nicht so ist wie in anderen Großstädten dieser Art. Es herrscht keine Gleichgültigkeit, sondern es ist schon irgendwie aufgeladen das Thema und ich bin auch mal ganz selten Auto gefahren in Münster und war da auch in einer anderen Position. Das ist schon manchmal knifflig und auch im Ludgerikreisel ist es für Autofahrer und Autofahrerinnen sicher auch mies. Aber ich kann mir auf jeden Fall vorstellen, dass das irgendwie zielführender ist und eben der Konsens so ein bisschen ein bisschen mehr Konsens geschaffen wird eben zwischen Fahrradfahrer*innen und Autofahrer*innen, weil es oft da irgendwie Diskussionen gibt und Probleme und ich scheint so ein gegeneinander anstatt miteinander zu sein, daher könnte ich mir das gut vorstellen.

4.6 Transcript INP_6

JH: Wie alt bist du?

INP_6: 26.

JH: Und wie lange lebst du schon in Münster?

INP_6: 6 Jahre.

JH: Was ist das Verkehrsmittel, was du normalerweise benutzt?

INP_6: Das Fahrrad.

JH: Wie häufig benutzt du das Fahrrad?

INP_6: Täglich.

JH: Hast du auch ein Auto?

INP_6: Nein.

JH: Wie siehst du mit Busfahren aus oder Zugfahren?

INP_6: Ja, Bus benutze ich auch, vielleicht benutze ich das Fahrrad, wenn manes so über den Daumen bricht, vielleicht auch nur so alle anderthalb Tage. Je nach Wetterlage nehme ich dann doch den Bus, finde allerdings das Busnetz nicht gut also lieber Fahrrad als Bus.

JH: Was gefällt dir am Fahrrad fahren in Münster?

INP_6: Das alles flach ist, also das man doch schnell überall ist. Man ist ja mit dem Fahrrad viel, viel schneller unterwegs als jetzt mit dem Bus zum Beispiel oder auch wenn man mal ein Auto hat mit dem Auto.

JH: Wenn du jetzt an die Fahrradinfrastruktur in Münster denkst, also was wie Ampelschaltung, Fahrradwege, Fahrbahnbelag, Parkmöglichkeiten und sowas was gefällt dir da in Münster?

INP_6: Dass man doch mit dem Fahrrad überall fahren kann, also das man gar nicht so großartig drüber nachdenken kann, welche Wege jetzt für mich in Frage kommen, sondern du kannst halt einfach fahren. Also eigentlich gibt es keinerlei Einschränkungen.

JH: Gibt es sonst andere Sachen, die dir gefallen?

INP_6: Tatsächlich nichts mehr. Mir fallen gerade mehr Sachen ein, die mir nicht gefallen.

JH: Okay, dann erzähl doch einfach gerne was dir nicht gefällt.

INP_6: Ich finde, dass der Fahrbahnbelag an vielen Stellen deutlich verbesserungswürdig ist. Also es gibt viele Wege, wo ich dann doch eher auf den Gehweg ausweichen, wenn Fahrradweg und Gehweg in einem ist, weil der Fahrradweg halt so kaputt ist und der Gehweg tatsächlich besser ist. Wenn ich da nur an die ganzen Wurzeln am Aasee denke. Teilweise

finde ich einfach, dass die Ampelschaltung gerade, was die Promenade angeht, oder ne. Es gibt ja auch Ampeln teilweise an der Promenade da finde ich das gut mit dieser Ampel, die anzeigt, wie lange Zeit du noch hast, ob du über die Straße kommst oder nicht. Ja, genau, das finde ich ganz praktisch. Ansonsten finde ich die Ampelschaltung, ja ist ok. Gerade vorm Schloss steht man halt immer vor einer Ampel. Das finde ich könnte man ein bisschen besser anpassen. Du musst halt jedes Mal wieder anfahren und neue trampeln, anstatt das man einfach mal durchfahren kann.

JH: Wenn du jetzt an das alles denkst, was würde deiner Meinung nach den Radverkehr Münster verbessern?

INP_6: Tatsächlich erstmal Straßenbeläge. Ich würde auch, also ich meine, das ist ja jetzt gerade auch im Kommen, das immer mehr Fahrradstraßen gibt, finde ich ist eine sehr praktische Angelegenheit. Dadurch hat man ja auch einfach mehr Platz und muss nicht so sehr auf Autos aufpassen. Genau, aber auch bei der Ampelschaltung würde ich sagen gerade dass man die Ampelphasen in der Stadt wie Münster nicht unbedingt auf Autofahrer*innen abstimmt, sondern doch eher auf Geschwindigkeiten von Fahrradfahrer*innen. Dass man bei so klein Querstraßen, vielleicht Fahrradfahr*innen, einfach mal drüber fahren lassen kann und dann wirklich nur an großen Kreuzungen abbremst, damit der Fluss besser geregelt ist.

JH: Gibt es auch Sachen, die du nicht verändern würdest?

INP_6: Ich würd sagen ja, alles andere würde ich halt nichts ändern. Ich finde es gut, dass es so viele Möglichkeiten gibt fürs Fahrradfahren.

JH: Münster bezeichnet sich ja gerne als Fahrradhauptstadt. Was ist denn deine Meinung dazu, dass Münster diesen Titel benutzt?

INP_6: Ich glaube, es gibt Städte, wo es deutlich bessere Möglichkeiten für Fahrradfahrer*innen gibt, wo es dann vielleicht auch gleichzeitig noch sicherer ist Fahrrad zu fahren. Wo es auch fahrradfreundlichere Wege oder auch Abkürzungen gibt. Gerade am Aasee finde ich es sehr fahrradunfreundlich, wenn man da von einer Seite auf die andere möchte. Aber da ist die Stadt jetzt auch sogar Sachen am planen. Münster bemüht sich und ich glaube, für Deutschland ist Münster ganz weit vorne, was Fahrradfreundlichkeit angeht. Wenn ich jetzt nur Deutschland betrachtet, haben sie wahrscheinlich recht. Wenn man jetzt aber grad mal mit Blick auf Holland, oder auch Kopenhagen, das ist ja alles deutlich besser. Ich glaube, es gibt Städte, die machen es besser. Ich glaube aber, dass für Deutschland ist Münster da ganz, ganz weit vorne mit dabei. Hat aber noch Verbesserungspotential.

JH: Ja also du würdest sagen, der Titel ist verdient, aber er unter der Prämisse, dass der Rest in Deutschland so schlecht ist und nicht weil Münster so gut ist?

INP_6: Ja, genau.

JH: Ja, also im internationalen oder im europäischen Vergleich hat Münster definitiv noch ganz viel zum Aufholen?

INP_6: Ganz viel würde ich gar nicht mal sagen, weil es gibt viele Fahrradwege. Es gibt Straßen speziell für Fahrräder. Ich glaube, dass man einfach in Puncto auch Sicherheit auf großen Straßen, wo noch keine expliziten Fahrradwege, jetzt eingezeichnet sind, dass man da noch was machen könnte, dass man in der Verkehrsfreundlichkeit noch was machen könnte. Dass du besser über ne Kreuzung kommst, dass es da andere Möglichkeiten für Fahrradfahrer*innen gibt.

JH: Dann wäre meine nächste Frage, wir haben ja schon, also du hast ja schon die Fahrradstraßen angesprochen, dass die Stadt, die gerade überall baut und dann haben wir auch über den Leezenflow geredet. Fallen dir noch andere Maßnahmen ein, die die Stadt gerade macht, um den Radverkehr zu verbessern?

INP_6: Ja, diese Fahrradbrücke am Aasee. Aber seitdem ich vor 6 Jahren nach Münster gezogen bin, wird davon gesprochen, dass diese Brücke kommen soll. Mal sehen, wie lange es noch dauert, bis sie schlussendlich da ist, aber ja bis auf den Leezenflow und die Fahrradstraßen fällt mir gerade nichts ein, was die Stadt noch plant.

JH: Okay, was hältst du denn von den Maßnahmen, die dir jetzt bekannt sind?

INP_6: Ich glaube, dass der Leezenflow an sich eine coole Sache ist, bringt dir aber nichts, was den Fluss eigentlich angeht, weil nur weil du siehst wie lange du noch Zeit hast, ändert das ja nichts daran, dass wenn du einfach nicht schnell genug bist und nicht über die Ampel kommst. Ich muss auch sagen, ich finde sie teilweise ein bisschen verwirrend, weil ich nicht genau weiß, wie man das lesen soll. Mit dem Rot wird dann rot ist, dass die Zeit bis es rot wird oder nicht. Ich finde es ganz praktisch, damit man sich vor allem auch aufs Bremsen auch vorbereiten kann finde ich gut. Ich finde

Fahrradstraßen an sich auch sehr gut, einfach weil du mehr Platz hast und die dir mehr Sicherheit geben gegenüber den Autos.

JH: Dann würdest du dir wünschen, dass die Stadt noch ein paar mehr Maßnahmen macht?

INP_6: Ja, die Ampelschaltung a Fahrradfahrer*innen anzupassen, damit du halt wirklich diesen Flow hast und dass du halt wirklich nur an diesen großen Kreuzung oder da, wo es wirklich auch gefährlich sein kann, wenn du da also an anderen Knotenpunkten halt abbremsst, aber dass man nicht an jeder klein Querstraße abbremsen muss.

JH: Gut, das war es tatsächlich auch zum Fahrradfahren an sich in Münster. Jetzt hab ich noch einen abschließenden hypothetischen Fragenblock und davorweg, weißt du was ein Bürgerforum ist?

INP_6: Nein.

JH: Okay, dann erkläre ich es einmal ganz kurz, also in dem Fall jetzt ein repräsentatives Bürgerforum ist etwas, was die Stadt oder sonstige öffentliche Träger abhalten könnten, wo sie eine Schnittmenge der Bevölkerung, die halt auch wirklich die Bevölkerung widerspiegelt, also aus jeder Schicht wird jemand eingeladen, verbindlich eingeladen zu einem Forum und wurde dann mithilfe von Expertinnen zu einem Thema, ja Sachen erarbeiten und am Ende, als in diesem Forum einen Beschluss fassen an Sachen, die gemacht werden sollen in dem Zusammenhang und die Stadt würde das dann halt auch verbindlich übernehmen. Kannst du dir das irgendwie vorstellen?

INP_6: Ja.

JH: Wenn wir jetzt ein repräsentatives Bürgerforum in Münster abhalten würden für die Fahrradpolitik in Münster, was würdest du davon halten?

INP_6: Ich finds gut. Da sind wir wieder beim Thema Transparenz und Repräsentieren von Leuten, die es wirklich betrifft. Ich weiß nicht, ob sowas gibt das Bürger*innen in Münster in die Planung mit einbezogen werden, was Fahrradwege oder Fahrradmaßnahmen angeht. Ich fänd es gut einfach, damit man auch aus eigener Erfahrung dann sagen kann ok zum Beispiel da ist der Fahrbelag jetzt gerade richtig scheiße, schlecht und muss verbessert werden. Also dass man halt einfach auch andere Meinung betrachtet und die entstehenden am besten im Kollektiv.

JH: Wie würdest du jetzt reagieren, wenn Entscheidungen getroffen werden, die mit deiner eigenen Meinung nicht übereinstimmen?

INP_6: Wenn ich in diesem Bürger Bürgerforum wäre?

JH: Oder als Außenstehende Person, ist ja egal im Endeffekt.

INP_6: Ja, dann hätte ich mich halt selber einbringen müssen, wenn ich möchte das meine Meinung in die Entscheidung mit einfließt, muss ich mich halt in den Entscheidungsfindungsprozess mit einbringen.

JH: Jetzt gehen wir mal davon aus du warst kein Teil des Bürgerforums, weil es wirklich eine bestimmte Anzahl an Menschen aus der Bevölkerung sind und bist einfach nur eine Bürgerin, die das von außen beobachtet und jetzt kommt was bei raus, was dir nicht gefallen würde?

INP_6: Ich glaube, ich würde nichts machen, also ich würde mich dann mit Freunden darüber aufregen und würd sagen die Entscheidung, die da getroffen werden, das sehr schwachsinnig. Wer trifft diese Entscheidung? Ich glaube, ich aktiv wird jetzt aber nichts unternehmen.

JH: Hast du das Gefühl, dass du dafür eine höhere Akzeptanz hättest, weil es durch die Bürgerinnen und Bürger entschieden worden ist, als durch irgendwelche politischen Gremien?

INP_6: Das kann gut sein, wenn mans so kommuniziert, dass es auch wirklich diese Form der Entscheidung war.

JH: Okay gut und dann dazu eine letzte Frage wärest du der Meinung, dass so ein Forum die Möglichkeit hätte, die Fahrradpolitik mehr auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Münster auszurichten?

INP_6: Ja.

4.7 Transcript INP_7

JH: Die allererste Frage ist wie alt bist du machen?

INP_7: Ich bin 25 Jahre alt.

JH: Und wie lange wohnst du schon in Münster?

INP_7: Seit 2017 also fünfeinhalb Jahre.

JH: Okay, welches Verkehrsmittel benutzt du primär in Münster?

INP_7: Hauptsächlich das Fahrrad.

JH: Wie oft benutzst du das Fahrrad?

INP_7: Täglich, meistens sogar mehrmals täglich.

JH: Ok, hast du auch ein Auto?

INP_7: Mein Freund hat ein Auto, was ich mitbenutze.

JH: Und was ist der Unterschied zwischen wann du das Fahrrad benutzt, wann du das Auto?

INP_7: Das Fahrrad benutze ich so für alles im Alltag, also um zur Uni zu kommen, um zum Sport zu kommen, um Freunde zu besuchen und das Auto eigentlich eher, wenn es in den Urlaub geht oder mal weitere Strecken gefahren werden müssen oder man einen Großeinkauf macht.

JH: Okay und wie sieht es mit Bus fahren aus?

INP_7: Ja, also die Busverbindungen in Münster finde ich ist so ein bisschen schlecht, deswegen benutze ich den Bus eher weniger. Also manchmal benutze ich den, um zum Bahnhof zu kommen. Aber ja mit dem Fahrrad geht einfach schneller. Deswegen versuche ich den Bus zu vermeiden und benutze den eher, wenn irgendwie schlechtes Wetter ist.

JH: Ok, cool und jetzt würde ich gerne deine Meinung zum Radfahren in Münster hören und da ist meine erste Frage: Was gefällt dir am besten am Radfahren in Münster?

INP_7: Mir gefällt am besten das alles recht kurze Wege sind also, dass man schnell überall ist mit dem Fahrrad. Das es auch wirklich eigentlich überall einen Fahrradweg gibt, also man muss selten auf der Straße fahren.

INP_7: Ja, und dass auch überall Fahrradständer in der Stadt sind.

JH: Ok, du hast ja jetzt eben gerade schon Fahrradwege und Fahrradständer erwähnt. Gibt es noch andere Sachen an der Fahrradinfrastruktur, die dir gefallen?

INP_7: Die Promenade finde ich so besonders hervorzuheben, also das ist eigentlich das Beste, was ich am Fahrrad fahren in Münster finde, dass man halt wirklich Straße hat, nur für Fahrräder. Die Breite ist gut und eigentlich überall hinführt. Also zu allem was in Münsters Innenstadt ist, das sind so die Hauptpunkte, ja.

JH: Was findest du an den Fahrradwegen so gut?

INP_7: Also die Fahrradwege sind teils teils. Einige sind gut, einige sind nicht so gut. Ich finde es gut, wenn es besonders Fahrradstraßen gibt, das ist ja teilweise im Kreuzviertel und am Schloss so. Das finde ich gut, weil die einfach bereit sind und man viel Platz hat. Und bei der Promenade eben das Gleiche, das die besonders breit ist, man viel Platz hat und nicht irgendwie eingeengt wird von Autos.

JH: Okay und du hast eben gerade schon gesagt, du findest die Fahrradwege teils teils. Deswegen würde ich jetzt ganz gerne wissen was gefällt dir denn nicht am Rad fahren in Münster?

INP_7: Zum Beispiel an der Steinfurter Straße parken auch Autos auf dem Bürgersteig und da ist es immer sehr eng, wenn man da mit dem Fahrrad vorbeifährt oder zumindest, wenn man zu zweit nebeneinander fahren möchte. Das geht eigentlich kaum, also teilweise haben die Autos schon noch deutlich mehr Platz als die Fahrräder. Das gefällt mir gar nicht und auch das ist teilweise einfach nicht so wahnsinnig gut ausgebaut ist also, dass die Fahrradwege teilweise nicht so gut instandgehalten werden, also das schwankt sehr. Einige sind richtig gut und in einigen sind viele Schlaglöcher und man hat einfach wenig Platz als Fahrradfahrer. Genau, vor allem diese Stelle da bei der Aral Tankstelle, wo man Richtung Nienberge fährt und die Straße überqueren muss. Also da ist es einfach immer zu eng, da sind immer zu viele Fahrradfahrer und zu wenig Platz also sowas zum Beispiel gefällt mir nicht.

JH: Okay, cool und dann meine nächste Frage ist Münster bezeichnet sich ja gerne als Fahrradhauptstadt. Wie ist deine Meinung dazu?

INP_7: Ja, also ich finde schon, dass es eine Fahrradhauptstadt ist, ich finde aber auch das ist so ein bisschen eine gezwungene Fahrradhauptstadt ist, weil alle anderen Verkehrsmittel einfach nicht so wirklich gut funktionieren. Also, Autos einfach nicht durch die Parkplatzsuche und da tanken teuer ist. Bus ist in Ordnung, mehr würde ich sagen aber auch nicht, also ist kein wirklicher Ersatz fürs Fahrrad. Also ich würde sagen, es ist eine Fahrradhauptstadt, da es einfach das schnellste Fortbewegungsmittel in Münster ist. Aber es könnte fahrradfreundlicher sein. Also das ist nicht das alle Leute Fahrrad fahren, weil die Fahrradinfrastruktur super ausgebaut ist, sondern eher weil es keine wirkliche Alternative gibt.

JH: Ok, warst du schon mal in anderen Städten in Europa wie Kopenhagen oder Amsterdam oder Utrecht, die sonst so als Fahrradhauptstadt in ihren Ländern gesehen werden?

INP_7: Nur in Amsterdam. Da ist mir aber aufgefallen, dass es deutlich mehr Fahrradwege gibt, beziehungsweise einfach Bereiche, wo wirklich nur Fahrräder erlaubt sind und keine Autos. Aber ich bin ja selber nicht Fahrrad gefahren. Deswegen ist es ein bisschen schwierig dazu was zu sagen.

JH: Okay, gut. Ja, dann wäre meine Frage, kennst du Maßnahmen, die die Stadt gerade unternimmt, um den Radverkehr zu verbessern in Münster?

INP_7: Ich glaube, es werden mehr Fahrradstraßen gebaut, also wie zum Beispiel da am Aasee oder Schlossviertel. Da sind auch Autos erlaubt, aber Fahrräder haben halt Vorrang. Also wo der Boden so rot markiert ist, das ist was glaube ich mehr ausgebaut wird oder werden soll zumindest. Das ist es dann aber auch, was ich weiß.

JH: Okay, ja kennst du zum Beispiel auf den Leezenflow auf der Promenade, die anzeigt, wenn die Ampel grün oder rot wird?

INP_7: Ja, das stimmt, denn finde ich gut.

JH: Ok ansonsten ja, was hältst du denn davon, dass die Stadt solche Maßnahmen unternimmt?

INP_7: Das finde ich sehr gut, die hatten ja zum Beispiel auch dieses Pilotprojekt einmal an der Promenade, wo Fahrradfahrer Vorfahrt hatten und Autos warten mussten, wenn man die eine Straße überquert. Das fand ich an sich sehr gut. Das wird jetzt glaub ich wieder abgeschafft, weil es viele Unfälle gab, aber an sich finde ich alles, was die Stadt in den Fahrradinfrastrukturausbau packt sehr gut und sinnvoll, weil einfach so viele Leute auf das Fahrrad angewiesen sind und es auf jeden Fall deutliches Potenzial gibt es noch besser zu machen?

JH: Okay, du hast eben gerade gesagt du findest das sinnvoll alles was die Stadt rein steckt, aber dann das Pilotprojekt an Promenade ist ja zu Ende hast du das Gefühl, du würdest gerne mehr sehen, dass die Stadt auch mehr umsetzt am Ende?

INP_7: Ja, auf jeden Fall. Weil dieses Pilotprojekt ist eigentlich das Einzige, woran ich mich so richtig in den 5 Jahren Münster erinnern kann, was man halt irgendwie gemacht wurde genau diese Anzeige auch, aber das sind ja schon eher Kleinigkeiten also ich find da könnte noch deutlich mehr kommen.

JH: Also das du das Gefühl die Stadt macht zwar irgendwo was, aber es ist nicht ausreichend für das, was noch gemacht werden muss.

INP_7: Genau ich hab das Gefühl, dass es mehr in die Autostraßen, also da werden ständig Straßen saniert, Straßen erweitert, aber das weniger in den Fahrradverkehr investiert wird und da würde ich mir mehr wünschen genau.

JH: Okay, cool, danke dann jetzt komme ich zu meinem letzten Fragenblock und der ist eher hypothetisch und das ist meine Frage vorweg. Weißt du, was ein Bürgerforum ist?

INP_7: Es ist was, wo Bürger ihre Meinung sagen können zu bestimmten Themen.

JH: Ja, so ungefähr also, ich geh jetzt hier bei meinem Beispiel, dass ich gleich macht. Von einem repräsentativen Bürgerforum aus und so ein repräsentatives Bürgerforum ja bedeutet, dass die Stadt jetzt in dem Fall Menschen aus der Bevölkerung einlädt. Um eine ja möglichst repräsentative Schnittmenge der Bevölkerung zu haben bei diesem Forum aber das kannst du dir so vorstellen wie kriegt sie einladen und du kannst wirklich nur aus gutem Grund nicht hinkommen, so dass auch sichergestellt wird, dass jeder aus der Bevölkerung repräsentiert ist und jede Gruppe auch ja, die Post hat ihre Stimme zu äußern.

INP_7: Okay.

JH: Und die Menschen kommen zusammen zu einem Forum und arbeiten dann meistens mit Hilfe von Experten zusammen an einer Fragestellung jetzt nehmen wir mal einfach die Fahrradpolitik. Und ja diskutieren dann am Ende darüber, was sie gerne in Münster jetzt Anfahrts politischen Veränderungen sehen würden, treffen dann Entscheidungen und diese Entscheidungen sind verbindlich und wird von der Stadt dann auch so übernommen. Genau kannst du dir das jetzt ungefähr so vorstellen?

INP_7: Ja, auf jeden Fall.

JH: Dann wäre meine Frage wenn sowas passieren würde in Münster, was würdest du davon halten?

INP_7: Ich würde das gut finden, weil das einfach sicherstellt, dass alle möglichen Personen in Münster die Bevölkerung widerspiegeln befragt werden zu ihrer Meinung und das sind ja letztendlich Personen, die auch die Fahrradwege oder generell in Münster leben und die ja statt einfach nutzen. Deswegen würde ich das sehr sinnvoll finden, weil dann die Entscheidung nicht nur von weiß ich nicht 10 Personen getroffen werden, sondern von Leuten, die es wirklich auch betrifft am Ende.

JH: Okay, also du würdest sagen so ein Forum hätte die Chance, die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger besser umzusetzen.

INP_7: Ja, richtig.

JH: Okay, und hast du das Gefühl, das ist gerade nicht so?

INP_7: Ich hab noch nie ehrlich gesagt davon gehört, dass es sowas gibt in Münster, deswegen würde ich sagen das ist nicht so also ich weiß, dass man zum Beispiel mein Freund hat sich mal beschwert. In der E-Mail das ist zu wenig Fahrradständer an einer Stelle gab und da konnte man eine Email hinschreiben aber ich glaub da kann ihnen Rückmeldung also ich hab momentan schon das Gefühl, dass der Bürger eher wenig in Münster einbezogen wird in solche Entscheidungen.

JH: Okay, cool, danke dann habe ich jetzt noch eine letzte Frage dazu wenn es war stattfinden würde und du darfst nicht dran teilnehmen. Du bist einfach nur eine Bürgerin, die das von außen betrachtet du kriegst mit, was da entschieden worden ist und das Ganze entspricht nicht ganz dem, was du dir vorgestellt hast. Wie wäre deine Gefühle dazu? Was würdest du davon halten?

INP_7: Ja, letztendlich ist ja trotzdem fairer Prozess, weil ja verschiedene Bürger und Bürgerinnen eingeladen werden, und deswegen werde ich vielleicht ein bisschen enttäuscht, dass jetzt mein spezifischer Wunsch nicht zustande gekommen ist, aber es ist ja durchaus die Chance, dass man bei einer anderen anders mal die Möglichkeit hat, seine Meinung zu äußern und das ist ja trotzdem das, was ja den Durchschnitt der Bevölkerung also die Wünsche davon widerspiegelt. Deswegen würde ich sagen das ist fair, auch wenn dann vielleicht mein persönlicher Wunsch letztendlich nicht erfüllt wird.