

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Geographisches Institut

Exposé zur Bachelorarbeit

Geplante Fahrradbrücke „FlyOver“ in Münster
Eine politisch-geographische Konfliktanalyse

Vorgelegt von: Cornelius Ehlke
Matrikelnummer: 3234309
Fachsemester: 8
E-Mail Adresse: s5coehlk@uni-bonn.de

Betreuer: Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt
Sommersemester 2022
Bonn, den 8. Juni 2022

1. Relevanz des Themas

Eine Fahrradbrücke für die Fahrradstadt Münster. Das klingt erst einmal schlüssig.

Man denkt direkt an die Fahrradmetropolen Kopenhagen oder Utrecht, die ebenfalls über eine solche Radinfrastruktur verfügen. Nach dem Verlust des nationalen Titels der Fahrradhauptstadt im Jahr 2019, jährlich verliehen im Rahmen des ADFC Klimatests, kommt die zuvor im Bereich der Fahrradinfrastruktur als Vorreiter bewunderte westfälische Großstadt ins Straucheln.

Im Zuge des Klimawandels und einer damit zusammenhängenden bundesweit angestrebten nachhaltigen Verkehrswende, gewinnt die Radverkehrsinfrastruktur auch neben rein strategischen Imagegründen für die Stadt Münster an gesamtpolitischer Bedeutung (vgl. Schröder 2021).

Dazu verstärken das dynamische Bevölkerungswachstum der Stadt sowie neue Belastungsansprüche an die (Radverkehrs-) Infrastruktur die Herausforderungen in diesem Bereich (vgl. Radverkehrskonzept 2025 Stadt Münster). Um den Radverkehr in Münster – nach ihrem Motto „Radverkehr zukunftsgerichtet entwickeln, um mehr Radverkehr zu generieren“ – zu stärken, hat die Stadt im Jahr 2019 im Rahmen des „Masterplans Mobilität 2035+“ ein gesamtstädtisches hierarchisches Fahrradnetz beschlossen. Neben den Velorouten – den Fahrradstrecken, die die umliegenden Ortschaften optimal anbinden – wurden im Innenstadtbereich viele Straßen zu Fahrradstraßen umgewandelt, wodurch den Radfahrern auf diesen Strecken ein Vorfahrtsrecht eingeräumt wird (vgl. Schröder 2021). Als aufsehenerregendes Großprojekt wurde im Frühjahr 2020 die Konzeptidee zu einer Fahrradbrücke an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Innenstadtbereich veröffentlicht. Die Fahrradbrücke ähnelt ihren Vorbildern wie der „Cykelslangen“ aus Kopenhagen oder der „Dafne Schippersbrug“ aus Utrecht. In Münster soll das futuristische Großprojekt, genannt „FlyOver“, aber keinen innerstädtischen Fluss, sondern eine siebenspurige Straße überbrücken. Die Brücke ist als 350 Meter lange Rampenanlage konzipiert und soll unmittelbar an Münsters historischen autofreien Innenstadtring, der Promenade, angefügt werden. Die Bekanntgabe des geplanten Großprojekts sorgte für eine kontroverse Debatte. Neben dem wirklichen Nutzen der Fahrradbrücke wird vor allem die Frage nach der (Straßen-) Raumverteilung und -nutzung diskutiert. Die Debatte um die Fahrradbrücke begann nach der Veröffentlichung der Konzeptidee im Frühjahr 2020 und gipfelte nach zwei unterschiedlichen und sich widersprechenden Machbarkeitsstudien, die gerade innerhalb des Stadtrats für eine „Zwei-Lager Situation“ sorgten, im Juni 2021 in einer Vertagung auf das aktuelle Jahr 2022.

Das Ziel der Bachelorarbeit ist es, den Interessenkonflikt der beteiligten Akteure um die geplante Fahrradbrücke herauszuarbeiten. Dafür sollen die Motive und Handlungen der Akteur*innen differenziert werden, um weitergehend Haltungen und Konsequenzen für die aktuelle Radverkehrspolitik Münsters abzuleiten.

2. Zielsetzung und Fragestellung

Der (Straßen-) Raum ist begrenzt und wird im Zuge der Verkehrswende teilweise neu verhandelt (vgl. von Schneidmesser 2020). In Münster sorgt eine Fahrradbrücke für eine kontroverse Debatte, bei der das Projekt von einem Teil der Akteur*innen als Symbol für die Verkehrswende und von einem anderen Teil als Symbol für eine Vorrangstellung des motorisierten Individualverkehrs angesehen wird (vgl. Lehman 2021). In dieser Ambivalenz verkörpert die Fahrradbrücke mit den unterschiedlichen Raumnutzungs- und Raumverfügbarkeitsansprüchen der verschiedenen Verkehrsarten einen der großen Interessenkonflikte der gegenwärtigen Stadtentwicklung. Die Bachelorarbeit soll den raumbezogenen Interessenkonflikt um die geplante Fahrradbrücke beleuchten. Dafür werden die verschiedenen Akteure identifiziert und ihre Motive und Positionen herausgearbeitet.

Die folgenden Fragestellungen setzen den Rahmen meiner Untersuchung:

- Welche Akteur*innen beteiligen sich an diesem Konflikt?
- Welche Ziele verfolgen die beteiligten Akteur*innen und welche Interessen gehen diesen voraus?
- Welche Bedeutung haben die strukturellen Rahmenbedingungen und die daraus entstehenden Machtpotenziale?



3. Methodik

Die Arbeit ist im Feld der handlungsorientierten geographischen Konfliktforschung anzusiedeln. Als Forschungsperspektive der Politischen Geographie analysiert die handlungsorientierte geographische Konfliktforschung das Handeln der Akteur*innen in der raumbezogenen Auseinandersetzung (vgl. Reuber 2012). Durch den Fokus auf das raumbezogene Handeln, rücken auch die Aspekte Macht und Interessen, die diesem Handeln zugrunde liegen beziehungsweise sich in diesem Handeln ausdrücken, in das Blickfeld (vgl. Reuber 1999). Für die Erhebung der empirischen Daten wird nach dem methodischen Dreischritt von Paul Reuber vorgegangen. Dazu werden relevante Medien, wichtige Dokumente sowie Experteninterviews interpretativ analysiert. Die Medienanalyse dieser Arbeit umfasst vor allem die Artikel der Lokalzeitung „Westfälische Nachrichten“ und die Beiträge des digitalen lokaljournalistischen Projekts „Rund um Münster“. Konfliktrelevante Unterlagen wie beispielsweise die Machbarkeitsstudien werden über die Internetseite der Stadt Münster gesichtet und analysiert. Das qualitative Befragungsinstrument, die Experteninterviews, werden leitfadengestützt durchgeführt, um in den relevanten Konfliktbereichen Fakten, Meinungen und Einstellungen zu generieren, die vergleichbar sind (vgl. Schmid 2002). Zusätzlich wird zum Einstieg in das Themenfeld im Bereich der (Rad)-Verkehrsinfrastruktur und im theoretischen Feld der Politischen Geographie recherchiert.

Mit dem methodischen Grundgerüst sowie der empirischen Datensammlung und anschließenden Interpretation kann die Bachelorarbeit die verschiedenen Positionen und Interessen in dem Konflikt um die Fahrradbrücke differenzieren und darüber hinaus die Machtverhältnisse in der Radverkehrspolitik Münsters einschätzen.

4. Literaturverzeichnis

Oßenbrügge, J. (1984): Politische Geographie als räumliche Konfliktforschung. Konzepte zur Analyse der politischen und sozialen Organisation des Raumes auf der Grundlage anglo-amerikanischer Forschungsansätze. - Hamburger Geographische Studien, Bd. 40. - Hamburg.

Reuber, P. (2012): Politische Geographie. (Schöningh) Paderborn.

Reuber, P. (1999): Raumbezogene politische Konflikte. Geographische Konfliktforschung am Beispiel von Gemeindegebietsreformen. Stuttgart (=Erdkundliches Wissen, 131).

Schmid, H. (2002): Der Wiederaufbau des Beiruter Stadtzentrums. Ein Beitrag zur handlungsorientierten politisch-geographischen Konfliktforschung. Heidelberg (=Heidelberger Geographische Schriften, 114).

Schröder, A. Fahrradstraßen 2.0: Mehr Raum und Aufmerksamkeit für den Radverkehr in Münster. Standort 45, 77–82 (2021).

Schweitzer, A. (2007): UNESCO-Weltkulturerbe. Motor oder Bremse der Stadtentwicklung in Köln? (LIT) Wien.

Von Schneidmesser, D. (2020): Öffentliche Mobilität und neue Formen der Governance: das Beispiel Volksentscheid Fahrrad, In: O. Schwedes (Hrsg.), Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung (S. 139-163). Wiesbaden: Springer VS

Stadt Münster - Radverkehrskonzept - Münster 2025: https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/vo0050.php?__kvonr=2004040556&search=1
Radverkehrskonzept Münster (Zuletzt aufgerufen: 08.06.2021)

Lehman, J. (2021): Flyover. Au dem Boden bleiben. Fahrradstadt.ms
<https://fahrradstadt.ms/2021/05/09/flyover-auf-dem-boden-bleiben/> (Zuletzt aufgerufen: 08.06.2021)

<https://www.rums.ms/briefe/brief-heimann-2021-05-04/> (Zuletzt aufgerufen: 08.06.2021)

<https://www.rums.ms/briefe/brief-heimann-2021-05-18/> (Zuletzt aufgerufen: 08.06.2021)