

Natürlich trägt Oliver Spree auf der Fahrt vom Rathaus zur Uni einen Fahrradhelm, schließlich hat er Vorbildfunktion: Seit August 2011 ist er Fahrradbeauftragter der Stadt, die seit 1998 Mitglied in der ›Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW‹ ist. 2003 war sein Vorgänger in Rente gegangen, die damalige bürgerliche Mehrheit im Rat verabschiedete mit dem Inhaber auch gleich das Amt. Vor zwei Jahren wurde es wieder eingeführt.

Am Neuen Rathaus hat Oliver Spree die Qual der Wahl: »Da hier kein Schild steht, kann ich entweder auf der Fahrbahn fahren oder den rot gepflasterten Fahrradweg nehmen«. Der Radweg aber ist gefühlt schmaler als der Fahrradlenker, die Säulen vor der Stadtwache drängen zudem Fußgänger Richtung Radler. Hier hilft noch lautes Klingeln. Bei der schwarzen Limousine, die zügig nach rechts in die Körnerstraße einbiegt, geht es ohne beherztes Bremsen nicht mehr. Das nächste Mal wohl besser auf der Straße fahren – mit »Sombrero-Technik«: »Wir sagen den Radfahrern: Verhaltet euch selbstbewusst, fahrt mit dem nötigen Abstand zum Fahrbahnrand, so etwa 80 Zentimeter, so dass man den Autoverkehr dazu bringt, nur zu überholen, wenn auch entsprechend frei ist«, beschreibt der Fahrradbeauftragte die Technik.

#### Konfliktträchtiges Gewusel

Keine Wahlmöglichkeit gibt es am Jahnplatz: Das blaue Schild zeigt an, dass der Fahrradweg benutzt werden muss. Aus Sicherheitsgründen, erläutert Oliver Spree: »Nur wenn eine Straße als gefährlich eingeschätzt wird, darf ich das blaue Schild mit dem Fahrrad aufhängen und den Radfahrer sozusagen auf den Fahrradweg zwingen.« Das Ergebnis Richtung Kesselbrink ist ein architektonisch bedingtes, konfliktträchtiges Gewusel von Radfahrern und Fußgängern zwischen Bushaltestelle und Häuserfront. »Heute würde man sicherlich versuchen, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr zu trennen, weil die Konflikte groß sind«, skizziert Spree moderne Verkehrsplanung: Der Fahrrad- gelte heute als Fahrverkehr und gehöre auf die Fahrbahn.

Richtung Westen muss der Fahrradbeauftragte den Oberntorwall überqueren. Er wartet mit anderen Radfahrern und Fußgängern an der Ampel. Und sie warten lange. »Hier haben sich die Ansprüche des Fahrrad- dem des Autoverkehrs unterzuordnen, da die Verkehrsbelastung von Autos ja auch sehr, sehr viel höher ist. Das hat dann auch Auswirkungen auf die Wartezeiten für Radfahrer und auch für Fußgänger«, begründet Oliver Spree die Bevorzugung der Autofahrer.

Dass sich der Fahrrad- und Fußgängerverkehr auch noch anderen Ansprüchen unterordnen müssen, zeigt die Ecke Arndtstraße/Friedenstraße. Hier eröffnete 2011 im SPD-Haus ein stadtbekannter Gastronom ein Lokal. Nach einiger Zeit blockierte Außengastronomie den Bürgersteig, Fußgänger mussten auf den Fahrradstreifen ausweichen. Inzwischen werden die Radfahrer per Bodenmarkierung gegen die Einbahnstraße geschickt. In der von Cafés gesäumten Straße präsentieren Autofahrer mit dicken Schlitten gerne ihre Männlichkeit durch einen sportlichen Fahrstil. Für diese Cruiser hat Oliver Spree eine schlechte Nachricht: Die Arndtstraße wird zwischen Mercator- und Friedenstraße eine Fahrradstraße ohne Autos.

Ein paar Meter weiter müssen sich Radfahrer und Fußgänger auch künftig eine Fläche teilen. Zwar ist das Radweglein am Emil-Groß-Platz ebenso wie der breite Radweg in der Unterführung durch rotes Pflaster und ein aufgemaltes Fahrradsymbol markiert, dennoch sind Fußgänger darauf eher die Regel denn die Ausnahme. Den Experten erstaunt das nicht: »Sobald ich den Fahrradverkehr neben der Fahrbahn führe, kann ich noch so viel mit Farbe, Markierungen und Beschilderungen machen, dann überlagern sich Fußgänger und Fahrradfahrer.« Und grundsätzlich gilt Oliver Spree zufolge: »Wir



FOTO: MARTIN SPECKMANN

kommen mittlerweile an unsere Kapazitätsgrenzen, was Fußgänger- und Radverkehrsanlagen anbelangt, die sind einfach ausgelastet, die müsste man erweitern«. Das kann sich Spree nicht vorstellen. Denn erweitern ließen sich diese Wege nur auf Kosten von Flächen für den Autoverkehr: »Derzeit sehe ich in Bielefeld keine breite Mehrheit dafür, dem Autofahrer etwas wegzunehmen, um dem Radfahrer etwas zu geben.«

#### Bevorrechtigte Radler bremsen ab

Den Unwillen mancher Autofahrer, Radfahrern Raum zu überlassen, sieht man in den Fahrradstraßen, die durch das Viertel Richtung Alm führen. Dort gilt laut Oliver Spree, dass »der Radverkehr bevorzugt ist, Auto- oder auch Motorradverkehr kann ausnahmsweise zugelassen werden. Aber der ist dann untergeordnet«. Doch in der Rolandstraße sind es oft die Radfahrer, die bei Gegenverkehr abbremsen oder gar anhalten müssen.

Wenn sie dann unfallfrei die freilaufenden Hunde im Park hinter der Alm umkurvt haben, geht es auf die Kurt-Schumacher-Straße, da die Durchfahrt an der Kita Bültmannshof gesperrt ist. Ab hier können fünf Ampeln die Fahrt zur Uni bremsen. Oliver Spree will über die an der Voltmannstraße zum Radweg unterhalb der Uni. Über drei Minuten wartet er in einer Abgaswolke zwischen der Linksabbiegespur für Autos und zwei Geradeauspuren. »Richtig Spaß macht das nicht«, räumt er ein.

Die Alternativroute führt hinter der Haltestelle Bültmannshof über die Gleise Richtung Laborschule. Im Tunnel vor der Schule sorgt erneut das Mit- und Gegeneinander von Fußgängern – gern nebeneinander – und Radfahrern – gern flott – für Nervenkitzel. Rücksichtnahme hilft hier. Aber wirklich lösen lässt sich das Problem nur, »wenn ich das komplett anders baue«, weiß Oliver Spree. »Vier Meter Radweg für beide Richtungen und zwei Meter Fußweg daneben«, konkretisiert er, was »anders bauen« heißt.

Wege von diesen Ausmaßen und mindestens fünf Kilometern Länge, auf denen Radfahrer grundsätzlich Vorfahrt genießen, nennt man Radschnellwege. Deren Bau möchte das Land fördern und hat einen Wettbewerb ausgeschrieben. Für einen pro Regierungsbezirk übernimmt es anschließend 80 Prozent der Kosten von 200.000 bis 400.000 Euro pro Kilometer, 20 Prozent müssen die jeweiligen Kommunen tragen. Die Bielefelder Verwaltung hatte zwei Varianten vor Augen: Von Bielefeld nach Minden oder von der Innenstadt über die Universität und den neuen Campus nach Werther. Letztere würde Bielefeld etwa 400.000 bis 800.000 Euro kosten, weniger als die jährliche Sportpauschale. Doch daraus wird nichts: Anfang Mai entschied der Stadtentwicklungsausschuss mit den Stimmen von SPD, CDU und FDP, dass

Bielefeld sich wegen der klammen Kassen nicht am Wettbewerb beteiligt. Dabei wäre der für die Stadt umsonst gewesen. Die Kosten wollte die Uni übernehmen. Oliver Spree findet die Entscheidung der Stadt, die er offensichtlich bedauert, zumindest konsequent: »Wenn sich eine Mehrheit nicht vorstellen kann, das dann auch mal baulich anzugehen, dann ist es vielleicht tatsächlich ehrlicher von vornherein zu sagen: Die 5.000 Euro wollen wir auch nicht ausgeben.«

Als der Fahrradbeauftragte zum Abschied erzählt, dass 2014 – wie immer nach sieben Jahren – die Verlängerung des Vertrags mit der ›Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte‹ ansteht, fügt er noch hinzu: »Dann wird sich zeigen, ob wir noch würdig sind«. Ein Ja zum Radschnellweg wäre hierfür sicher hilfreich gewesen.



**LORBEER-APOTHEKE**

*Seit  
50 Jahren  
mitten im  
Bielefelder  
Westen*

**– Naturheilkunde –  
– Homöopathie –**

Apotheker Dietmar Becker e. K.  
Siechenmarschstraße 32  
33615 Bielefeld  
Telefon 05 21 / 12 25 41

[www.lorbeer-apotheke.de](http://www.lorbeer-apotheke.de)

Anzeige