

23 Die mit dem Helm

»I went through a lot of pain for this.«

Zwei Sonnenstrahlen fallen auf die großformatigen Stilleben, die an einer Schiene wie zum Trocknen hängen. Ich nicke ehrerbietig und frage mich, ob das eine Frage nach der Psychologie hinter den Werken provozieren soll, entscheide mich aber für die Alternative. »Das hat sicher lange gedauert«, sage ich also, und Melissa nickt. Aber mit dem Fahrrad fahre sie inzwischen wieder zur Arbeit. Das ist der Punkt, an dem ich die Karten auf den Tisch lege: Ich habe keine Ahnung, wovon sie eigentlich redet.

Brummend bleckt Melissa die Zähne, und ich sehe die Lücke. So lacht eine, die davongekommen ist. Ein tiefes Schlagloch, das andere Leute der Stadt bereits mehrfach gemeldet hatten, katapultierte sie vom Fahrrad. Melissa brach sich den Kiefer, ein Hüftknochen splitterte.

Freunde überzeugten sie noch im Krankenhaus davon, Klage einzureichen. Als sich die Arztrechnungen schon stapelten, kam das erste Geld, auch Schmerzensgeld wurde ihr zugesprochen. Davon finanziert Melissa ein Atelier, und jetzt erzählt sie allen, die sie dort besuchen dürfen, als allererstes vom Schmerz.

Wie die Radfahrer New York erobern

Mit ihrer Erfahrung ist Melissa beileibe nicht allein. Rund 3,8 Millionen Dollar hat die Stadt New York zwischen 2005 und 2010 in Fällen gezahlt, bei denen Radfahrer durch Straßenschäden verletzt oder sogar getötet wurden. New York ist für seine Schlaglöcher so

bekannt, dass Witze über deren Größe zum Repertoire vieler Komiker gehören. Fahrrad- und Motorradfahrer können darüber nicht unbedingt lachen.

Zynische Fußgänger allerdings schon. Als schwächstes Glied in der Kette der Verkehrsteilnehmer dürften sie eigentlich von allen anderen Rücksicht erwarten. Doch dieselben Radfahrer, die sich lautstark beschweren, dass sich Autofahrer nicht um Verkehrsregeln scheren, fahren gern mal eine Abkürzung über Gehwege, ignorieren Ampeln oder rasen verkehrt herum durch die in New York weit verbreiteten Einbahnstraßen. So landen Fußgänger nach einer Begegnung mit Radlern immer wieder im Krankenhaus.

Radfahrer können in New York auch eine Gefahr für ihresgleichen werden. Zur Erinnerung daran trägt U2-Sänger Bono drei Metallplatten im Arm. Als er 2014 im Central Park Fahrrad fuhr, musste er einem anderen Radfahrer ausweichen. Dabei brach Bono sich mehrere Knochen, fünf Stunden lang wurde er operiert.

Die meisten schlimmen Fahrradunfälle passieren allerdings mit Autobeteiligung. *Ghost Bikes* erinnern an die Opfer: weiß getünchte Fahrräder, oft mit Blumen geschmückt, lehnen an Ampeln oder Laternen, Name, Alter und das Unfalldatum des Verkehrstoten stehen auf einem schlichten Zettel.

Trotzdem steigen immer mehr New Yorker aufs Rad. Die Stadt New York ermuntert sie schließlich dazu. 2009 brachte der Stadtrat ein neues Gesetz durch, nach dem Firmengebäude erlauben müssen, dass Mitarbeiter ihre Fahrräder in Lastenaufzügen mitnehmen. Auch einige Parkhäuser müssen Plätze für Fahrräder bereithalten. Das allerdings hat sich nicht als Zukunftsgeschäft erwiesen. Denn seit 2013 hat New York ein Bike-Sharing-Programm namens »Citi Bike«. 8.000 Fahrräder stehen an rund 500 Plätzen zum Ausleihen bereit, und ihre Anzahl soll weiter wachsen. 2016 feiert sich »Citi Bike« dafür, neuerdings auch in ärmere Stadtteile vorzudringen. Deren Bewohner haben oftmals aber gar keine Chance, die zum Ausleihen erforderliche Kreditkarte zu bekommen.

Nach dem Kauf eines Mitgliedspasses (vom Tagespass bis zum Jahresabo) bekommt man bei dem New Yorker Bike-Share-Pro-

gramm per Kreditkarte an der Fahrradstation einen Code, um das Schloss eines Fahrrads zu öffnen. Weitere Gebühren fürs Fahren entstehen erst, wenn man länger als eine halbe Stunde unterwegs ist – mit demselben Rad. Wer weitere Strecken fahren möchte, legt sich Routen von Fahrradstation zu Fahrradstation, gibt das Rad kurz ab und leiht es direkt wieder aus.

So ganz geht das Prinzip jedoch nicht auf. Besonders um die großen Verkehrsknotenpunkte der Berufspendler herum und um den Central Park konzentrieren sich die Fahrräder, und die Betreiberfirma muss Fahrräder per Lkw umverteilen. Auch mit der Wartung der Räder kommt sie kaum hinterher. Was diese Kosten für das gesamte Unternehmen bedeuten, weiß bislang niemand.

Als komplett privatfinanziertes Programm öffnet »Citi Bike« seine Bücher nicht. Noch nicht jedenfalls. Immer wieder kommt die Idee auf den Tisch, den Fahrradverleih wie in anderen Städte zu subventionieren, und ehe die Stadt dafür Platz im engen Budget finden soll, will sie wissen, worauf sie sich einließe.

Mit 36.496 Menschen, die per Fahrrad zur Arbeit kommen, hat New York die größte Radpendlergruppe der USA – Rad/U-Bahn-Kombinierer nicht einmal mitgezählt. Bürgermeister Bill de Blasio will das Fahrrad noch beliebter machen. Sechs Prozent aller Fahrten in New York sollen bis 2020 auf dem Rad stattfinden. Sicher soll das Ganze dann auch noch sein.

Mit »Vision Zero« hat de Blasio im Jahr 2014 ein Verkehrssicherheitsprogramm aus Schweden aufgegriffen. Das Ziel in New York: Keinerlei Verkehrstote bis zum Jahr 2024. 2016 ist deren Anzahl bereits um 22 Prozent gesunken. Unter anderem senkte die Stadt die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 25 Meilen pro Stunde (etwa 40 km/h). Und sie baut weiter Radwege.

Als Janette Sadik-Khan 2007 Chefin der New Yorker Verkehrsbehörde wurde, hatte ganz New York 220 Meilen meist kaum erkennbaren Radweg – zum Vergleich: Die Stadt hat rund 12.000 Meilen Gehsteig. Das wollte Sadik-Khan gewaltig ändern. Binnen drei Jahren verdoppelte sie deren Umfang und ließ sie mit grüner Farbe kennzeichnen. Während ihrer Amtszeit von 2007 bis 2013 verdoppelte sich die Anzahl der New Yorker Radfahrer.

Obwohl es um einen Radweg in Park Slope (Brooklyn) derartige Auseinandersetzungen gab, dass Hunderte Demonstranten beider Seiten dort aufliefen, hielt die Stadtverwaltung an der Idee fest, New York wäre als Fußgänger- und Radfahrerstadt vielleicht besser dran. Schließlich besitzen ohnehin weniger als die Hälfte der New Yorker ein Auto. Inzwischen gibt es mehr als 1.000 Meilen (1.600 Kilometer) Radweg. Und jeden Sommer kommen an drei oder vier Sonntagen sieben weitere Meilen hinzu: Bei *Summer Streets* wird die Park Avenue für Autos gesperrt, und Fußgänger und Radfahrer üben friedliche Koexistenz.

Damit Radler von Anfang an die Regeln begreifen, stehen selbige nicht nur auf jedem Citi-Bike-Lenker. Die Stadt verschenkt jedes Jahr zehntausende Fahrradhelme und unterstützt Organisationen, die kostenlose Fahrradkurse und Verkehrstrainings anbieten.

17.000 New Yorker haben etwa im Jahr 2015 an den Kursen von »Bike New York« teilgenommen. Seit 1977 veranstaltet die Organisation zudem etwas, das jeglichem Wettbewerbsdenken zuwiderläuft: die *Five Boro Bike Tour*. Über alle fünf New Yorker Stadtteile legen die Organisatoren eine 65 Kilometer lange Strecke zurecht, auf der Radfahrer ungehindert fahren können. Das soll Spaß machen, gut für die Umwelt sein und Aufmerksamkeit wecken für das Ziel, New York fahrradfreundlich zu machen. Für besonders ehrgeizige New Yorker gibt es ja schon die Fitnesskette »Soulcycle«. Sie treten drinnen in die Pedale. Ohne Helm.

Melissa hört nicht auf, mir Fahrradrätsel aufzugeben. Sie müsse auf Fahrradjagd, schreibt sie mir, um kurzfristig eine Verabredung abzusagen. Quietschgrün würde ich die Farbe von Melissas Fahrrad nennen, nicht gerade jagdfreundlich, und es wirkt auch nicht sonderlich schnell. Was sie mit Jagen meint, verstehe ich erst ein paar Stunden später.

»Lass uns feiern gehen«, schreibt sie. »Ich habe mein Fahrrad wieder.« Ein Dieb hatte nicht mit Melissas Künstlerinnengedächtnis für Details gerechnet. Deren eindeutige Beschreibung – und eine obsessive Suche in Online-Verkaufsportalen – hatte die Polizei auf die Spur des Fahrraddiebs gebracht.

Die Stadt New York gibt jedes Jahr eine neue **New York City Bike Map** heraus, erhältlich in Infozentren der großen Parks, Büchereien und Fahrradläden. Um das dazugehörige Fahrrad zu finden, gibt es viele Möglichkeiten.

Das Bike-Share-Programm »**Citi Bike**« [www.citibikenyc.com] zielt mit Kurzzeitpässen auch auf Touristen. Diese sollten allerdings bedenken: Der Fahrradservice belastet die Kreditkarte nicht nur mit der Mitgliedsgebühr, sondern auch mit einer Kautions von 101 Dollar – und manchmal dauert es ganz schön lange, bis diese »Ausgabe« wieder vom Kontoauszug verschwindet.

Den herkömmlichen **Fahrradverleih** hat das Projekt bisher nicht verdrängt, es gibt ihn auch in der Luxusversion mit Edelfahrrad-Anlieferservice. Viele bieten zudem auch geführte Touren an.

- www.bikenewyorkcity.com
- www.blazingsaddles.com
- www.bikerentalcentralpark.com
- www.thedomestique.cc

In New York gibt es auch immer mehr Fahrradläden, die zusätzlich einen Verleih betreiben. Etwa **Bicycle Habitat** mit Läden in Soho und Chelsea [www.bicyclehabitat.com] und **Ride Brooklyn** mit Läden in Park Slope und Williamsburg [www.ridebrooklynny.com]. Wer sich einfach nur unter Fahrradfans mischen will, findet diese bei **Red Lantern Bicycles** [www.redlanternbicycles.com] in Fort Greene: Der Fahrradladen hat ein Café, in dem auch Bier und Wein serviert wird.

Eine autofreie Park Avenue können Radfreunde und Fußgänger an mehreren Sonntagen im August bei **Summer Streets** [www.nyc.gov/summerstreets] erleben. Die **TD Five Boro Bike Tour** findet am ersten Samstag im Mai statt und wird von »Bike NYC« [www.bike.nyc] organisiert.

Regeln für Radfahrer

Radfahrer sind in New York umstritten, weil viele von ihnen sich nicht an Verkehrsregeln halten und damit andere und sich selbst gefährden. Oft geschieht das schlicht aus Unwissenheit. Ein großer Diskussionspunkt ist dabei die Helmpflicht. Zu den Regeln gehört:

- Abgesehen von beruflichen Radfahrern und Kindern unter 13 ist niemand in New York gezwungen, einen Fahrradhelm zu tragen – obwohl die Stadt es wärmstens empfiehlt.
- Radfahrer müssen an einer roten Ampel und einem Stoppschild anhalten. Aus gutem Grund steht diese Regel in vielen öffentlichen Auflistungen weit oben.
- Radfahrer müssen immer in derselben Richtung fahren wie der restliche Verkehr. Das betrifft insbesondere Einbahnstraßen und auch Radwege.
- Sie müssen auf der rechten Seite der Straße bleiben. Ist die Straße zu schmal für Auto plus Rad, dürfen sie in der Mitte der Straße fahren.
- Gibt es einen Radweg, dürfen Radfahrer nicht auf der Straße fahren. Es sei denn, auf dem Radweg wäre es zu gefährlich. Das ist leider immer wieder der Fall, wenn Autofahrer in zweiter Reihe parken.
- Radfahrer dürfen zudem nicht auf dem Gehweg fahren (abgesehen von Kindern unter 12 mit Kinderfahrrädern). Das betrifft auch die Parks: Dort ist Radfahren nur auf den Straßen und eigens gekennzeichneten Radwegen erlaubt. Wer eine Abkürzung nehmen will, muss schieben.
- Als einer von sieben Bundesstaaten hat New York auch Vorschriften für die Musikfreunde unter den Radlern: Sie dürfen nur mit einem Ohr zuhören, das andere muss kopfhörerfrei bleiben.