

# Die geteilte Stadt

Fahrradfahren ist in San Francisco ein zweischneidiges Unterfangen: Kaum ist man einen Berg hinab gebräust, geht es wieder steil bergan.

Von Jens Fuge

Eine Klingel hat hier keiner: no Fahrradklingel. Auch kein Mitleid. Denn leiden muss hier jeder. Während auf der einen Straßenseite kurzzeitige Entspannung herrscht, muss man sich in entgegengesetzter Richtung so richtig quälen. Da geht es abwärts, dort steil bergauf: Für Fahrradfahrer ist San Francisco eine geteilte Stadt.

Das Herz rast, der Puls tobt. Die Waden plagt ein stechender Schmerz, die Oberschenkel leiden unter unerträglichem Brennen. Dazu die permanente Atemnot. Dabei geht es um simples Fahrradfahren. Zu Hause favorisieren wir Motorrad, Auto und – wenn es sein muss – wird auch mal gelaufen. Geübte Radler sind wir nicht, und diese Sünden spüren wir sofort. Der Selbstversuch wird zur Tortur, die Willenskraft auf eine harte Probe gestellt.

San Francisco hat über vierzig Hügel, das weiß man aus jedem Reiseführer. Als gelehriger Tourist weiß man selbstverständlich auch, dass die Filbert Street und die 22nd Street mit jeweils 31,5 Prozent Gefälle die eindrucksvollsten Steigungen aufzuweisen haben. Und wer einmal mit Karl Malden „Die Straßen von San Francisco“ heruntergejagt ist, weiß auch, was das bedeutet. Trotzdem gibt es in San Francisco im Vergleich zu anderen amerikanischen Städten überproportional viele Fahrradfahrer.

„Es hat zuletzt einen Riesensprung gegeben. In den Jahren 2006 bis 2008 wurden dreiundvierzig Prozent mehr Fahrradfahrten in der Stadt registriert“, sagt Leah Shahum, die Geschäftsführerin der San Francisco Bicycle Coalition (SFBC). Sechs Prozent aller Fahrten im öffentlichen Nahverkehr würden mit dem Fahrrad unternommen – das sei der beste Wert einer amerikanischen Großstadt. Insgesamt geht man von mehr als hunderttausend radfahrenden Bürgern in San Francisco aus.

Überall sind die Fahrradfahrer im Stadtbild zu beobachten: Mit ernster Miene, sportgerechter Bekleidung – manche, als führen sie bei der Tour de France –, zu meist mit Helm. Fast alle haben Sport- oder Rennräder – wegen der schmalen Reifen, die mit geringerem Rollwiderstand punkten. Es gibt die langsamen, gemächlichen Fahrer, die sich Zeit lassen. Und die Schnellen. Die fahren sogar sehr schnell, rücksichtslos-geschickt den dichten Verkehr umkurvend und sämtliche Stoppzeichen missachtend. Zu ihrem Glück gibt es in San Francisco die ungeschriebene Regel, dass Radfahrer an den 4-Way-Kreuzungen Vorfahrt haben.

Manchmal geraten die Autofahrer aber auch mit den Zweiradfahrern aneinander. So wie im Jahr 2005, als ein rabiatere Autofahrer während eines Streits auf einen Radfahrer schoss und dabei eine unbeteiligte Joggerin verletzte. Doch dies sind Ausnahmen. Zumeist bewegen sich beide Parteien einträchtig nebeneinander her, auch wenn Leah Shahum vom SFBC die mangelnde Rücksichtnahme gegenüber Fahrradfahrern als eines der größten Probleme von San Francisco bezeichnet.



Durch die Mitte – dabei nennt San Francisco zweihundert Meilen gekennzeichneter Fahrradspuren sein eigen.

Foto Jens Fuge

Shahums Verband hat schon viel erreicht: Zweihundert Meilen separater und gekennzeichneter Fahrradspuren auf den Straßen von San Francisco, die Öffnung öffentlicher Verkehrsmittel für die Mitnahme von Fahrrädern, die autofreien Veranstaltungen der Stadt, die sonntägliche Schließung des Golden Gate Parks für den Autoverkehr, die Fahrradspur auf der Golden Gate Bridge, den Masterplan zur Entwicklung eines stadtweiten Radwegnetzes. Erst vor wenigen Wochen gab es für den SFBC einen neuen Grund zum Feiern. Der Stadtrat hat beschlossen – nicht zuletzt auf Druck des Verbandes, der mehr als zehntausend aktive Mitglieder zählt –, dass die Anzahl der gekennzeichneten Fahrradspuren in den kommenden Jahren verdoppelt werden soll. Schon bezweifeln Insider, dass das benötigte Geld vorhanden ist: Kalifornien hat erst vor kurzem durch drastische Sparprogramme den Bankrott abgewendet.

In den Schoß gefallen sind den Fahrradaktivisten die Erfolge nicht. Es ist noch nicht lange her, da mussten sie sich vom ehemaligen Bürgermeister Willie Brown

als „Weenies“ beschimpfen lassen. „Weenies“ sind die Radlertrikots aus dem Rennsport, gleichzeitig bedeutet das Wort aber auch „Waschlappen“ oder „Schlappschwänze“. Vergeblich hatte Brown versucht, die Aktionen zu beenden, mit denen die streitlustigen Radler für ihre Rechte kämpften. Zu Hunderten, manchmal Tausenden fanden sie sich zusammen und führen – absolut ziellos – durch die Straßen. Auf ihrer Route hinterließen sie Staus, Chaos sowie frustrierte Autofahrer und Ordnungshüter. Mit ihren Aktionen, „Critical Mass“ genannt, wollten sich die engagierten Radfahrer Gehör verschaffen, was ihnen eindrucksvoll gelang. Heute ist Radfahren „chic“, überall prangen die Zeichen für die gesonderten Radspuren auf der Straße, aber die „Critical Mass“ finden immer noch statt – einmal monatlich. „Damit niemand vergisst, dass es uns gibt und wie viele wir sind“, sagt ein Teilnehmer.

Von all dem ahnt der gewöhnliche Tourist nichts. Wer sich überhaupt fürs Radeln begeistern kann, leiht sich für dreißig Dollar am Fishermans Wharf, der bunten und lebendigen Neppmeile, ein Fahrrad und erobert den Küstenabschnitt zwischen Bay Bridge und Golden Gate Bridge. „Bike the Bridge“ ist beliebt bei jenen, die selbständig auf Entdeckungstour gehen wollen und dabei doch meist die Touristenrouten nutzen. Es geht vorbei an Pier 39 und dem Fähranleger. Aus der Ferne grüßt die alte Gefängnisinsel Alcatraz. Es folgen einige harmlose Steigungen, ehe das 1970 Meter lange Wahrzeichen San Franciscos, die Golden Gate Bridge, erreicht wird. Auf der anderen Seite wartet auf einem Hügel eine der schönsten Aussichten auf die Stadt, ehe man sich von der Künstler- und Hippiekolonie Sausalito aus per Fähre über die Bay zurückschippern lassen kann. Die Schlangen vor den Booten sind oft hundert Meter lang, das Geschäft boomt. Zu erkennen sind die Touristen nicht nur an ihrer unpassend luftigen Kleidung – mit dem Nebel und der damit einhergehenden Kälte rechnen die meisten nicht –, sondern auch an den kleinen Taschen am Lenker, die Aufschriften wie „Golden Gate Bike“ oder „Blazing Saddles“ tragen.

Abseits der Sightseeingtrasse an der Küste haben die radfahrenden Einheimischen ganz andere Probleme. Täglich müssen sie mit vollen Straßen, Stoppschildern und steilen Bergen kämpfen. Doch findige Bicyclisten haben längst Lösungen parat: Um die steilen Anstiege zu um-

gehen, wurden Ausweichrouten gefunden. Sie nennen sich „Duboce-Shuffle“, „The Wiggle“ oder „John Benton-Overpath“ und führen auf verzwickten Wegen beinahe ohne Steigungen ans Ziel. Mittels „Eselsbrücke“ sind sie leicht zu behalten. „SWaPHiS“ bedeutet Steiner, Waller, Pierce, Haight, Scott – der leichteste Weg von der Market Street in den Golden Gate Park. Und umgekehrt kommt der Merksatz „SHIPWaS“ heraus – dann geht es die Scott, Haight, Pierce, Waller und Steiner Street hinunter. Wenn solche Auswege nicht vorhanden sind, bleiben immer noch die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Busse der städtischen Verkehrsgesellschaft haben Metallkonstruktionen vor der Frontseite, an denen jeder Radfahrer sein Gefährt selbstständig verankern kann. Im Internet existiert eigens ein Lehrfilm, der Hinweise zur Ent- und Verriegelung der Konstruktion bietet. In die Straßenbahnen dürfen Räder mitgenommen werden, Züge ins Umland haben einen Fahrradwaggon. Doch der hat nur vierundzwanzig Stellplätze und ist regelmäßig überfüllt. Schaffner, die ein Auge zudrücken und zusätzliche Fahrradfahrer mit ihrem Rad mitfahren lassen, sind die Helden der Szene. Andere werden schon mal als „Bike-Nazis“ beschimpft.

Auch San Franciscos Veranstaltungsorganisatoren haben sich auf den Fahrradboom eingestellt. Neben üppigen Parkflächen für die Drahtesel bietet beispielsweise der Baseball-Lokalmatador „Giants“ einen kostenlosen Aufbewahrungsservice an. Man gibt das Rad ab und bekommt einen Coupon, mit dem man es nach dem Spiel wieder abholen kann.

Wäre so etwas in Deutschland denkbar? Viele Ähnlichkeiten lassen sich zwischen deutschen und amerikanischen Radfahrern nicht finden. Zwar trägt in San Francisco fast jeder einen Helm, aber Klingeln sind gänzlich unbekannt. Wenn ein Fußgänger im Weg herumläuft, rufen die Radler einfach laut „Auf Ihrer rechten Seite!“ oder „Auf Ihrer linken Seite!“, und schon ist die Gefahr gebannt. Auch lichtpendende Dynamos sind nicht gebräuchlich. Wenn überhaupt, dann werden akkubetriebene Lampen verwendet. Dafür aber gibt es Fahrradpläne, in denen die Steigung der Straßen eingezeichnet ist.

Als wir wieder mal einen Hügel mühsam erklommen haben und schweißtriend von oben das Panorama genießen, steht für uns fest: Wir wollen von der geteilten Stadt nichts mehr wissen. Ab morgen fahren wir mit dem Bus.

## Mit dem Fahrrad durch San Francisco

■ **Fahrradverleih:** Fahrräder kann man direkt am Pier 41 mieten sowie unter anderem bei Blazing Saddles, 2715 Hyde Street, US–San Francisco CA 94109, Telefon: 001/415/2028888, im Internet unter [www.blazingsaddles.com](http://www.blazingsaddles.com)

■ **Geführte Touren:** Geführte Fahrradtouren mit Leihrädern bietet Bay City Bike, 2661 Taylor Street, Fisherman's Wharf, US–San Francisco, CA, im Internet unter [www.baycitybike.com](http://www.baycitybike.com)

■ **Literatur:** „San Francisco Bay Trail – Cycling Guide“, von Michael Cramer, Ver-

lag Esterbauer, Rodingersdorf 2004, 120 Seiten, 13,90 Euro. Der Reiseführer enthält Karten im Maßstab 1:50 000 sowie Stadtdurchfahrtspläne.

■ **Informationen:** Auskunft über Fahrradfahren in San Francisco gibt es bei der San Francisco Bicycle Coalition (SFBC), 995 Market St Ste 1550, US–San Francisco CA 94103, im Internet unter [www.sfbike.org](http://www.sfbike.org). Über Übernachtungsmöglichkeiten informiert das Fremdenverkehrsbüro San Francisco im Internet unter [www.onlyinsanfrancisco.com](http://www.onlyinsanfrancisco.com)