

Das Wunder von Boston

Noch vor wenigen Jahren als velofeindlichste Stadt der Welt verschrien, betreibt Boston heute eine aktive Veloförderung. Auslöser war der Arbeitsweg des Bürgermeisters. Inzwischen hat die Stadt eine ehemalige Olympia-Athletin zur «Velo-Zarin» erkoren.

Ivo Mijnsen

Den Puritanern galt Boston als Gottes «city on a hill», und hier nahm 1773 mit der «Boston Tea Party» der Unabhängigkeitskrieg seinen Anfang. Heute ist «Beantown» das Zentrum einer Agglomeration mit sechs Millionen Einwohnern. Für Velofahrende war die Stadt jedoch bis vor Kurzem ein rotes Tuch: 1999 wählte die internationale Vereinigung der Velokuriere Boston zur velofeindlichsten Stadt der Welt. In der Rangliste der velofreundlichsten US-Städte des Magazins «Bicycling» belegte sie regelmässig den letzten Rang. Vor 2007 standen den 650 000 Einwohnerinnen und Einwohnern gerade einmal 180 Meter Velostreifen zur Verfügung.

Seither verdoppelte sich aber der Anteil der Radfahrenden am Modalsplit von 1 auf 2,1 Prozent. Damit liegt Boston in den USA nun auf dem zehnten Platz – im soliden Mittelfeld.

Den Anfang nahm die Renaissance gemäss einer Legende eines Morgens im Jahr 2007: Bürgermeister Thomas Menino hatte sich ein brandneues Trek-Velo gekauft und beschloss, mit diesem zur Arbeit zu fahren. «So einfach war das», schmunzelt David Watson, Executive Director der seit 1977 existierenden Velolobby-Organisation MassBike. «Plötzlich begann er, die Stadt aus der Veloperspektive wahrzunehmen.» Die jahrzehntelange Kritik der Velolobby an den katastrophalen Bedingungen fand auf höchster Ebene plötzlich ein offenes Ohr.

Eine amerikanische Vorzeigestadt

In typisch amerikanischer Bescheidenheit erklärte Menino, Boston solle zu einer «world-class bicycling city» werden. Er ernannte die ehemalige Olympia-Velorennfahrerin Nicole Freedman zur «Velo-Zarin». Ihr steht ein Budget von 370 000 Dollar pro Jahr für Infrastruktur und Promotion zur Verfügung und ein Team von sechs bis elf Leuten – je nach Aufwand. «Mit unserer Arbeit begannen sich die Dinge rasch zu verändern», erklärt Nicole Freedman gegenüber *velojournal*.

In Zusammenarbeit mit MassBike und Nachbargemeinden wie Cambridge – eine Vorzeigestadt in Bezug auf die Veloförderung – begann Freedman, die Bedürfnisse zu erfassen und Prioritäten zu setzen. Über 50 Kilometer neue Velostreifen und -wege, primär auf den Hauptachsen, erleichtern seither die Durchquerung der Stadt. 1500 neue Abstellplätze wurden gebaut. Die Stadt publizierte eine Velokarte und bindet mehr als 100 lokale Betriebe in ein Förderprogramm ein. Die Einführung eines automatisierten Verleihsystems wurde durch Finanzprobleme allerdings verzögert. Nicole Freedman ist aber dank eines Beitrags von drei Millionen Dollar der Zentralregierung zuversichtlich, dass 2011 die ersten 600 Leihräder installiert werden können. Sie sollen bei U-Bahn-Stationen stehen und so Teil der kombinierten Mobilität werden. Die Mitnahme des Velos in der U-Bahn ist kostenlos möglich.

Die Anstrengungen scheinen Wirkung zu zeigen. Shane Jordan, Verfasser des Blogs «Boston Biker», sieht die Zunahme der Velofahrenden jeden Tag. Ihm fällt auf, wie viele Frauen unterwegs sind. Dies wertet er als Zeichen, dass sich immer mehr Leute auf dem Fahrrad sicher fühlen. Zudem habe sich das Aussehen der Velofahrenden verändert: An die Stelle des mittelalterlichen «super commuters», des «Super-Pendlers» in engen Velohosen und Leuchtbändern, sei eine Vielzahl von normal gekleideten Zweiradfahrenden getreten.

Doch für «Velo-Zarin» Nicole Freedman ist klar: «Wir stehen erst am Anfang.» Die Velolobby-Organisationen loben ihre Arbeit, fordern aber von der Stadt weitere Anstrengungen. Nur so werde die Stadt Weltklasse. Auch die Cyclists' Union stellt fest, Boston verfüge im Vergleich zu den führenden Velostädten in den USA über viel zu wenig personelle Ressourcen für die Zweiradförderung. Die Union begrüsst die Absicht der Stadt, weitere 20 Meilen Velowege zu bauen.

Misstrauen der Bevölkerung

Für David Watson von MassBike geht es nicht darum, nur die Infrastruktur zu verbessern. Vielmehr müssten tief sitzende Reflexe der Menschen verändert werden. «Die Leute haben Angst, ein neuer Veloweg werde Lärm und zwielichtige Gestalten ins Quartier bringen.» Ist der Veloweg gebaut, freuten sie sich über die höhere Lebensqualität. Das Misstrauen der Bevölkerung erfordere aber viel Durchsetzungsvermögen seitens der Politiker. Dies besonders dann, wenn Parkplätze aufgehoben oder gar Strassen verengt würden. Kürzlich musste ein Velostreifen im Stadtteil Charlestown nach Protesten des Gewerbeverbandes wieder aufgehoben werden. Nicole Freedman lernt daraus: «Wir müssen unsere Absichten in Zukunft besser kommunizieren.»

Für Watson ist die Veloförderung in Boston und Massachusetts heute dank der Unterstützung des Bürgermeisters und des Gouverneurs an einem wichtigen Wendepunkt angekommen. Um das Erreichte nicht zu gefährden, müsse sie aber noch stärker institutionalisiert werden: Heute kämen die Gelder primär aus speziellen Förderprogrammen des Bürgermeisters, aus einmaligen Beiträgen der Zentralregierung sowie von Stiftungen. Auch «Boston Bikes» kann nur dank solcher Zuwendungen existieren. Doch das könnte bald ein Ende haben: Die neue republikanische Führung im Kongress will solche Zahlungen für den nichtmotorisierten Verkehr bekämpfen. Deshalb müsse in Zukunft die Veloförderung – und vor allem auch die vernachlässigte Velo-Erziehung – aus dem regulären Budget von Massachusetts oder Boston kommen, fordert Watson. Nur so werde das Velo in Zukunft zu einer wahren Alternative. ■

Das Velofest «Hub on Wheels» findet jedes Jahr im Herbst statt.

Bürgermeister Thomas Menino hat sich zum überzeugten Veloförderer gewandelt.





↖ Downtown
Boston
NORTH

↗ Fenway
Kenmo