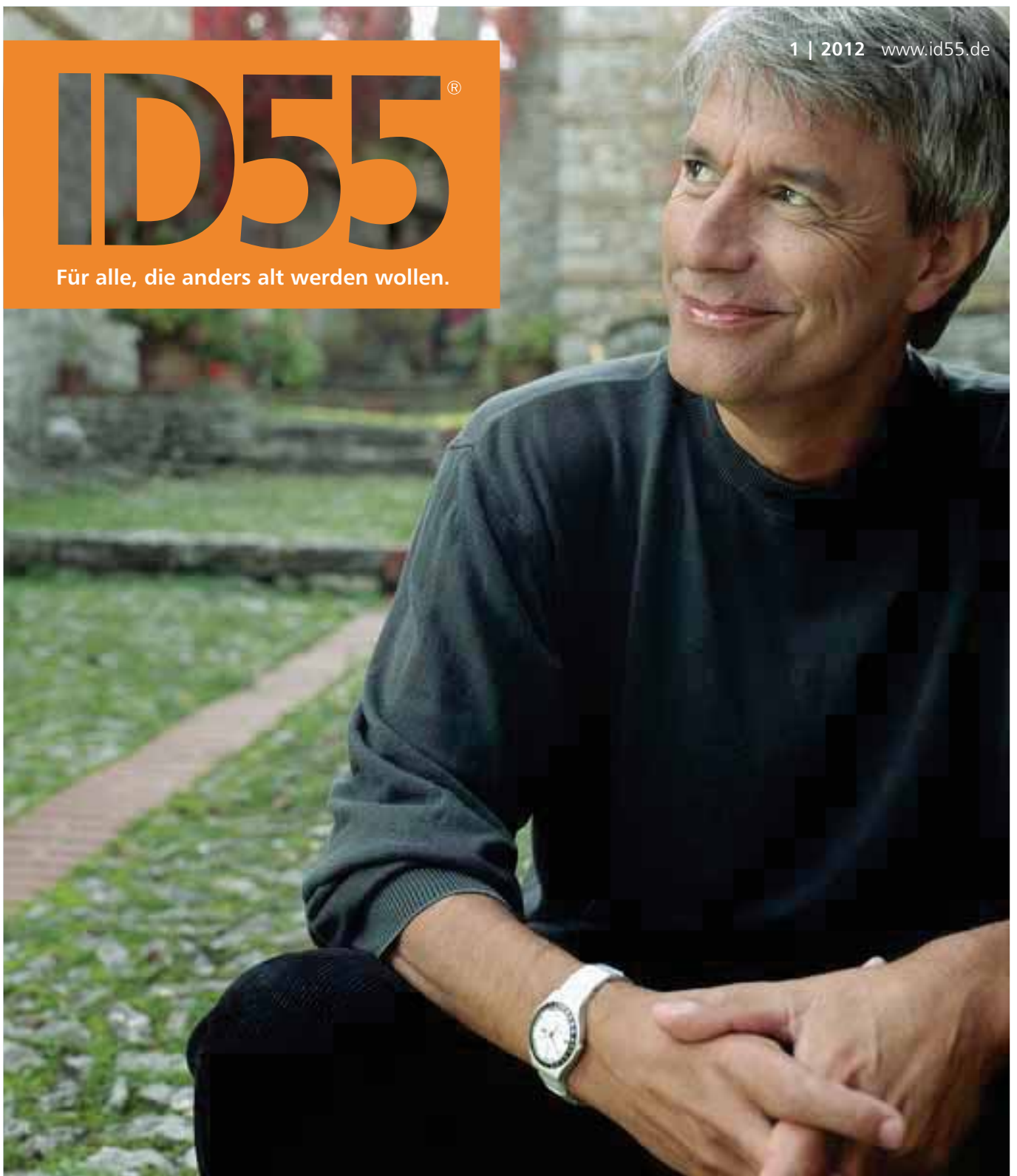


ID55[®]

Für alle, die anders alt werden wollen.



ETWAS TUN, DAS SINN MACHT

Weit weg oder vor der Haustür – vom Spaß am bürgerschaftlichen Engagement in den besten Jahren

10



BIKEN IM BIG APPLE

New York auf zwei Rädern: Wer durch die Stadt der Städte radelt, braucht gute Nerven und muss wissen, was er will

17



GENERATION METHUSALEM?!

Alt und krank oder lieber fit in die Kiste: Noch nie waren die Chancen so groß, 100 Jahre alt zu werden

27

E-BIKE: RETTUNG AUF ZWEI RÄDERN

Das ganze Jahr über die Finger auf der Tastatur bewegt, den 55. Geburtstag gefeiert und obendrein zig Pfunde zu viel: Wie soll ich nur die traditionelle Fahrradtour mit Freunden schaffen? Die haben zwar auch fast alle die Kerze Nr. 50 auf der Torte ausgepustet, sind aber eindeutig fitter als ich. Um nicht zu sagen: olympiareif. Zeit zum Trainieren – Fehlanzeige. Zuhause zu bleiben kommt nicht in Frage. Was tun?

Meine Rettung hat zwei Räder – ein E-Bike als Tourenrad. Der silberne Mustang trägt den Akku unter dem Gepäckträger, den flüsterleisen Motor in der Nabe des Hinterrades. Vorn auf dem Lenker prangt ein abnehmbares Display. Auf Knopfdruck zeigt der Computer an, wie viel Power die Batterie noch hat und wie weit ich damit fahren kann. Der „Saft“ reicht für maximal 80 Kilometer. Je weniger ich abzapfe, desto weiter komme ich. Ein E-Bike ist ja kein Mofa. Es fährt nur, wenn ich auch in die Pedale trete. Ab 25 Kilometer Geschwindigkeit regelt sich der Motor von selbst ab. Kostenpunkt für meinen „Herkules“ alles in allem deutlich über 1.000 Euro.

Hilfe beim Tragen

So viel Komfort hat natürlich Gewicht, und das ist nicht ohne. Wenn am Gepäckträger auch noch eine Fahrradtasche hängt, schaffe ich Bahnhofstrepfen ohne Aufzug nur, wenn mir jemand beim Schleppen hilft. Auf der Straße kommt aber echte Freude auf. Über zwei Schalter (high/low) am rechten Griff bediene ich die Sieben-Gang-Schaltung. Ein Drehgriff dosiert stufenlos die Intensität der Unterstützung. „Eco“ ist ein sanfter, energiesparender Zusatzschwung. „Normal“ lässt mich auch bei Gegenwind entspannt dahinrollen, und „Power“ gibt Gas für giftige Steigungen.

Endlich wieder vorn

Die erste Radtour mit dem Elektro-Pegasus führt 2011 zu Pfingsten an der Weser entlang. Wir steigen in Hannover-Münden ein und fahren bis Hameln. Steigungen eher selten, ab und an Gegenwind. Wo immer wir übernachteten, ist eine Steckdose nicht weit. Mit vollem Akku rolle ich in den neuen Tag und gehöre nicht mehr zu den Ewig-Letzten, sondern halte mal wieder vorn mit, sogar ohne medizinisch unangenehme Begleiterscheinungen. 136 Kilometer und drei Übernachtungen später steht fest: Mein E-Bike und ich sind gute Freunde geworden. Grund genug, 2012 ehrgeiziger zur Sache zu gehen: knapp 200 Kilometer auf dem Ruhrtradrweg von Winterberg nach Witten. Die Steigungen sind von anderem Kaliber. Das Bike und ich stoßen an unsere Grenzen. Kündigen sich Berge frühzeitig an, klettere ich sie zuverlässig hoch. Muss ich aber in spitzem Winkel um die Kurve bergan treten, versiegt mein E-Bike-Schwung. Das Schieben des schweren Rades kostet Puste, bei engeren Kurven hadere ich mit dem Wendekreis. Ich muss also doch trainieren: schalten, klettern, kurven. Ein E-Bike allein macht noch keinen Meister. Aber endlich wieder Lust auf Mehr!

Susanne Schübel

KONZENTRATION AUF DER GROSSEN ACHT

Wer in New York mit dem Fahrrad unterwegs ist, braucht Nerven und muss wissen, was er will



Blick auf die Stadt der Städte: Die Metropole New York überrascht mit mehr als 600 Kilometern Fahrradwegen.

Fotos und Text von Arnold Voß

New York City und das Fahrrad sind für die meisten Menschen eine unvorstellbare Kombination, geschweige denn ein Traumpaar der Stadtmobilität. Was sie, vermittelt über unzählige Kinofilme, als typisches Bild von dieser Stadt im Kopf haben, passt einfach nicht zum muskelbetriebenen Zweirad: riesige, nicht enden wollende Straßenschluchten, vollgestopft mit Autos. Für die New Yorker war es allerdings lange Zeit nicht anders. Nur die Messengers-Biker trauten sich, es mit diesem permanenten vier- bis sechsspürigen Autoverkehr aufzunehmen, um ihre Fracht, eben gerade wegen dieser unvorstellbaren Verkehrsdichte, viel schneller als die PKW zum Kunden zu bringen. Sie führten aus dem gegebenen Zwang zur Schnelligkeit auch das ein, was heute in New York auch für die anderen Radler Gang und Gebe ist: die Ampelfarben nur als Empfehlung und nicht als Ver- und Gebot anzusehen. Die Missachtung der Ampeln gilt aber schon viel länger für die Fußgänger, und das nicht nur im quirligen Manhattan. Keiner weiß mehr genau, wann das ange-

fangen hat, aber keiner von ihnen bleibt vor einer roten Ampel stehen, wenn kein Straßenverkehr kreuzt. Auch nicht die Kinder, egal ob sie von Erwachsenen begleitet werden oder nicht. Sie werden damit groß, vor allem auf den realen Verkehr und nicht nur auf die Lichtzeichen zu achten. Und die Polizei schaut billigend zu. Sie weiß, dass zumindest in Manhattan der Verkehr komplett zusammenbrechen würde, falls Fußgänger und Radfahrer auch dann bei Rot stehen bleiben würden, wenn das Queeren der Straßen ohne Gefahr möglich ist. Erst recht, weil sich fast alle kreuzenden Straßen genau im rechten Winkel zueinander befinden, und so der passierende Autoverkehr ausreichend weit zu sehen ist. So werden nur die Autofahrer bestraft, wenn sie sich nicht an Ampelzeichen halten.

600 km Radwege

Die Autofahrer wiederum hatten sich an die Privilegien der Fußgänger schon so lange gewöhnt, dass sie sich in der Regel nicht aufregten, als die ersten Radfahrer sie auch für sich in Anspruch nahmen. Wahrscheinlich weil niemand damit gerechnet hat, dass es so viele wie heute werden könnten. Eine Entwicklung, mit der

offensichtlich auch die Stadtverwaltung und die Polizei lange Zeit nicht umzugehen wussten. Niemand war darauf vorbereitet, dass auch der Durchschnitts-New Yorker auf den Drahtesel steigen würde. Heute gibt es über 600km Radwege in dieser Stadt, und es werden täglich mehr. Solche Extraspuren waren zu Beginn meiner eigenen Bikerkarriere in New York im Jahre 1986 so etwas wie eine Wahnvorstellung. Man nahm sich einfach eine ganze Spur der vielspurigen Einbahnstraßen, und die Autofahrer gewöhnten sich sehr bald daran. Uns Radler zu überholen war für die Autos bei diesem Straßentyp auch kein Problem. Die Fahrer wechselten einfach die Spur. Das tun sie auch heute noch da, wo es keine Bikelanes gibt. Die Radfahrer konnten und können so auch ohne Probleme zu zweit nebeneinander fahren, ohne die Autofahrer zu einer aggressiven Fahrweise zu provozieren. Sie verhalten sich dabei im Prinzip wie ein weiteres Auto. Auf den Streets, die in der Regel viel schmaler als die Avenues sind und deswegen, vor allem als Einbahnstraßen, selten über mehr als eine Lane verfügen, fahren Radfahrer auch in New York natürlich hintereinander.

Entspannt über den East River: Jogger und Radfahrer kommen sich auf der atemberaubenden Brooklyn Bridge hier nicht in die Quere.



Mit dem Bike über die Brooklyn Bridge: Nicht nur Anwohner, auch Touristen wagen sich auf zwei Rädern über die Holzplanken.

Rücksicht auf Biker

Die New Yorker Autofahrer sind insgesamt eher vorsichtig und rücksichtsvoll gegenüber Bikern, wobei die Ausnahme die Regel nur bestätigt. Unbedingt auf seinem Recht zu bestehen, bringt einen in dieser Stadt im wahrsten Sinne des Wortes nicht weiter. Die Stadt und vor allem ihr unbedingt notwendiger Verkehrsfluss lebt nun mal von dieser gegenseitigen Rücksichtnahme, die allerdings klare Zeichen voraussetzt. Am wenigsten können New Yorker mit einem Verkehrsteilnehmer anfangen, der nicht weiß, was er will. Das alles verlangt eine erhebliche und per-

eine eigene Fahrrad- bzw. Fahrrad- und Fußgängerspur haben. Hier gibt es dann nur noch die Achtsamkeit auf die Fußgänger und die haben sich ebenfalls an die immer mehr werdenden Radfahrer gewöhnt. Was auf der Brooklyn Bridge zu einer ganz neuen Art von allabendlichem Verkehrsstau geführt hat. Hier reicht der hölzerne Fußweg einfach nicht mehr aus, um die Mengen an unmotorisierten Verkehrsteilnehmern aufzunehmen, die zu dieser Zeit über diese weltberühmte Brücke wollen oder müssen. Immer mehr Leute fahren nämlich aus Brooklyn mit dem Fahrrad zur Arbeit. Dazu kommen die vielen Touristen, die sowohl mit geliehem Rad als auch zu Fuß das besondere Licht des Sonnenuntergangs hinter der Skyline von Manhattan erleben wollen. Daraus wird dann eine nicht enden wollende dichte Prozession, die sich oberhalb der Autos über dieses fulminante Bauwerk schiebt. Aber selbst da klappt es bislang noch mit der sprichwörtlichen Rücksichtnahme der New Yorker von der sich auch die Touristen in kürzester Zeit anstecken lassen.



Immer schön cool bleiben: Auf die Rücksicht der New Yorker Autofahrer können sich die Biker jederzeit verlassen.

manente Konzentration, vor allem wenn man sich auf den großen verkehrssträchtigen Trassen in Manhattan bewegt. Wenn möglich noch zur Rushhour. Und am Wochenende im Central Park ist es auf der großen Acht, dem breiten und komplett asphaltierten Rundweg, nicht viel besser. Dafür wird man aber für diese Konzentration mit etwas belohnt, dass einem kaum eine andere Stadt bieten kann: einem realen und zugleich phantastischen 3D-Filmerlebnis, in dem man selbst mitspielt. Ganzkörperlich und mit allen Sinnen.

Von Brooklyn mit dem Rad zur Arbeit

Erst recht, wenn man sich über die großen Brücken bewegt, die mittlerweile fast alle

Zur Person

Seit mehr als 25 Jahren erkundet der Raumplaner und Metropolenexperte Dr. Arnold Voß die Stadt der Städte mit dem Fahrrad, jedes Jahr mindestens zwei Monate lang. Den Rest der Zeit lebt der gebürtige „Ruhri“ in Berlin und Herne. Im Ruhrgebiets-Blog „Ruhrbarone.de“ schreibt Arnold Voß regelmäßig über seine Leidenschaften Tango, Radfahren und Ruhrgebiet.

Bike the Metropolis

Die besten Informationen für Fahrradfahrer in New York findet man hier:

Transportalternativen - www.transalt.org

Radfahrer in New York - www.bikenyc.org

Die wichtigsten Bike-Events - www.bikenewyork.org

PC · Server · Internet · E-Mail · DSL
24 Stunden Vor-Ort-Notdienst

Kostenlose Service-Nr.
0800 8060666

**menschlich.
einfach fair.**

BUSCHMANN
Netzwerkechnik
COMPUTER & NETZWERKE SEIT ÜBER 10 JAHREN