6000 Räder stehen in New York an 330 Standorten bereit

Christine Mattauch bewies Improvisationstalent

# Manhattan per Bike

**Fahrradfahren in New York? Das war bis vor kurzem keine Option. Doch die Metropole hat sich verändert. So sehr, dass es jetzt Leihräder gibt, die so genannten Citibikes. Quell-Reporterin Christine Mattauch hat sich eins ausgeliehen.**

**Es klingt ganz einfach:** Ich will von der südlichsten Station in Brooklyn bis zur nördlichsten in Manhattan fahren. Eine Entfernung von grob geschätzt 15 Kilometern, vorbei an Sehenswürdigkeiten wie dem Times Square und dem Empire State Building. Das ist doch eine tolle Strecke, zumal für Touristen. Oder?

Seit vergangenem Sommer kann man in New York Citibikes mieten. Es gibt insgesamt 6000 Räder an 330 Stationen. Die Ansichten über das System sind geteilt. Besonders Frauen klagen, dass sie das robuste Gefährt – es wiegt 20,5 Kilogramm – kaum aus dem Ständer heben können: „Nie wieder", schrieb eine Testfahrerin der „New York Daily News". Ortsfremde trauen sich nicht so richtig ans Radeln in der Großstadt – nur 14 Prozent der Fahrten werden laut Umfragen zum Sightseeing unternommen. Andererseits freut sich die Stadtverwaltung, weil in den ersten 200 Tagen rund 5,8 Millionen Trips mit den Selbstbedienungsrädern zurückgelegt wurden. Ganz so schlecht kann das System nicht sein.

Mein Startpunkt ist um 15.18 Uhr das Atlantic Terminal, ein Knotenpunkt für Pendler in Brooklyn. Die dortige Citibike-Station ist eine der größten – Ständer, so weit das Auge reicht. Aber fast alle leer – ich erwische das letzte Rad. Setze den Fahrradhelm auf, schnalle meinen Rucksack fest und versuche das schwere Rad aus der Halterung zu ziehen, was mit einigem Kraftaufwand auch gelingt. Auf geht's, die Myrtle Avenue entlang, Richtung Brooklyn Bridge!

Dass sich diese Straße überhaupt radeln lässt, zeigt, wie sehr sich New York geändert hat. Bis in die 1990er Jahre hinein hieß sie im Volksmund Mörder-Avenue und war fest in der Hand von Drogensüchtigen, Straßengangs und Prostituierten. Heute sind auf den baumbestandenen Gehsteigen Mütter mit Kinderwagen unterwegs und auf der Straße ist ein ordentlicher Fahrradstreifen markiert.

Die ersten paar hundert Meter machen einfach nur Spaß. Dann schießt ein schwarzer Geländewagen aus einem Parkhaus, knapp an mir vorbei. Ich merke, dass ich höllisch aufpassen muss – obwohl viel mehr Radfahrer unterwegs sind als früher, haben sich die übrigen Verkehrsteilnehmer noch nicht daran gewöhnt, sie zu respektieren. Das ist besonders prekär, weil es wenige echte Radwege gibt. Meist ist – wenn überhaupt – wie auf der einstigen Mörder-Avenue eine Radspur aufgemalt. Die ist mal rechts, mal links und überdies häufig zugeparkt. Doch wer in New York unterwegs ist, braucht ohnedies Improvisationstalent und gute Nerven; warum sollte das beim Radfahren anders sein?

Ein junges Paar strampelt mir entgegen, ebenfalls auf blauen Leihrädern – und mit Panik in den Augen. „Citibike, Citibike?" ruft der Mann mit skandinavischem Akzent. Sie suchen verzweifelt eine Station, ihre Zeit ist abgelaufen. Wie alles in New York, so ist auch das Leihrad eine teure Angelegenheit: Ein Jahresabo kostet 95 Dollar, ein Tagespass 9,95 Dollar. Mit ihm darf man 30 Minuten kostenlos fahren und muss dann das Rad wechseln. Oder Strafe zahlen: Vier Dollar für die erste überzogene halbe Stunde, 12 Dollar für jede weitere.

Auch mir zeigt ein Blick auf die Uhr, dass ich mich auf die Suche nach der nächsten Station machen muss. Nach genau 29 Minuten finde ich eine – aber alle Räder sind ausgeliehen. Was nun? Kurzerhand schiebe ich mein Rad in den Ständer, warte ein paar Sekunden und entleihe es erneut. So ist das vermutlich nicht gemeint mit dem Radwechsel. Funktioniert aber.

Auf dem Weg zur Brooklyn Bridge erwische ich wohl die falsche Straße. Autos zischen an mir vorbei und hupen böse. Zum Glück steht da ein blau-weißer Wagen mit der Aufschrift NYPD. „Komme ich hier über die Brücke?" frage ich den jungen schwarzen Polizisten, der auf seinem Smartphone herumtippt. Er blickt auf. „Mit dem Rad? Auf keinen Fall!" Energisch winkt er mich in eine Einbahnstraße, die ich in falscher Richtung fahren muss. Aber in New York stört sich die Polizei ja auch nicht daran, dass Fußgänger bei Rot über die Straße gehen.

Diesmal ist die Zufahrt richtig und die Fahrt über die Brooklyn Bridge ein Vergnügen. Immer näher rücken die Wolkenkratzer Manhattans. Wenn nur die Fußgänger und Jogger nicht wären, die auf die enge Radspur drängen. So langsam merke ich auch meine Beine – ein 20-Kilo-Rad ist über längere Strecken wirklich nicht ideal.

Doch dann habe ich es geschafft und radele stolz durch die Straßen von Manhattan. Wo, bitte sehr, geht's denn jetzt Richtung Central Park? An der Beschilderung muss die Stadt noch arbeiten. Nach einer Irrfahrt durch das Verkehrschaos von Chinatown erweist sich eine Seitenstraße als Glückstreffer: ruhig und mit tollen Durchblicken auf die Hochhäuser von Midtown Manhattan.

Radwechsel am legendären Union Square und weiter über die Park Avenue, die hier noch nicht so schick ist wie oben am Central Park. Das ist vielleicht der größte Vorteil dieser Tour: Man sieht mehr vom Alltag der Stadt und nicht nur Sehenswürdigkeiten. Die natürlich auch: Ich fahre am Empire State Building vorbei und am Times Square, dem Herz der Stadt mit seinen vielen Leuchtreklamen. Vor vier Jahren ließ der damalige Bürgermeister Michael Bloomberg große Teile des Platzes in eine Fußgängerzone umwandeln. Das hat den Verkehr erfreulich entschleunigt. Jetzt, in der Rush-Hour, sind die Straßen ohnedies verstopft. Ich schlängele mich an den Staus vorbei. In Deutschland gäbe das Ärger – hier nicht. Trotzdem bin ich froh, als ich die 8. Avenue erreiche, die einen echten Radweg besitzt. Da geht es schnell voran. Unermüdliche würden jetzt wohl noch eine Tour durch den Central Park drehen – mir reicht's. Fast zweieinhalb Stunden war ich unterwegs, auch wegen vieler Umwege und der nervigen Radwechsel. Mit der U-Bahn hätte ich für die Strecke eine halbe Stunde gebraucht. Doch wie viel weniger hätte ich gesehen!

QC31F0x

In 2,5 Stunden mit dem Rad von Brooklin nach Manhattan

Fotos: Nikolaus Piper | Christine Mattauch

## Vorreiter Europa

Das erste Bike-Sharing-Programm Europas war ein Kind der Hippie-Bewegung: Ende der 60er Jahre starteten Amsterdamer Künstler die Aktion „Witte Fietsen", bei der sie weiß gestrichene Räder zur kostenlosen Nutzung übers Stadtgebiet verteilten.

In Deutschland startete im Jahr 2000 die Initiative „Call a Bike" in München, die später von der Deutschen Bahn übernommen wurde und heute in rund 60 Städten Leihräder anbietet.

In Frankreich wurde Bike-Sharing durch das Vélib'-System in Paris populär, das mehr als 23 000 Räder umfasst.

## Nachzügler USA

Pionier des amerikanischen Bike-Sharings war im Frühjahr 2010 Denver (Colorado) mit einem System namens B-Cycle. Heute gibt es nach Angaben des Vereins „People for Bikes" in mehr als 30 amerikanischen Städten öffentliche Leihräder, darunter in Boston, Chicago, Washington DC, Minneapolis und San Francisco. Und es werden stetig mehr: Unter anderem planen auch Austin, Portland, San Diego und Seattle die Installierung.