Süddeutsche Zeitung

Berlin

Rad ab

Berlin plant mal wieder, diesmal eine "Mobilitätswende". Bis es irgendwann so weit ist, kämpft in den Straßen jeder gegen jeden. Unterwegs mit einem Fahrradkurier.

VON JAN HEIDTMANN

40 000 Einwohner mehr im Jahr, zusätzlich 87 000 Autos und 15 000 Elektroroller. Für Berlin heißt das: Der Platz auf der Straße muss neu verteilt werden. Foto: Regina Schmeken

Berlin - Der Tag fing schon mal beschissen an. Die Ampel ist "noch nicht ganz grün", wie Jason sagt, wenn sie noch rot ist. Er fährt auf seinem Fahrrad trotzdem über die Kreuzung, der Lieferwagen folgt kurz darauf, laut hupend, der Fahrer schneidet Jason, ein Wortgefecht. Dann, ein paar Kilometer weiter, ein Rechtsabbieger, der in eine Tankstelle fährt, aber nicht nach dem Radweg schaut. Jason reißt den Lenker scharf nach rechts, "sonst hätte der mich voll erwischt".

Und dann noch der Möbelwagen. Parkt auf dem Bürgersteig, direkt an der Straßenkante, aber kein Mensch zu sehen. Jason ist schnell mit seinem Fahrrad, 35 Stundenkilometer vielleicht, plötzlich kommt da dieser Möbelpacker, einen Umzugskarton auf der linken Schulter. "Ich bin mit vollem Karacho gegen die Kiste gefahren", sagt Jason. Game over, dachte er. Es waren dann aber nur ein paar Schrammen. "Aber das sind so die Momente, da denkt man: Was soll das eigentlich alles?"

Jasons Fahrrad trägt den Namen "Suicycle", steht so auf dem Rahmen, eine Kombination aus den englischen Worten für Suizid und Fahrrad. Aber natürlich ist nicht jeder Tag so gefährlich, "höchstens ein- bis zwei im Jahr", sagt er.

Es ist ein kühler Freitagmorgen, Jason trägt eine lange und eine kurze Fahrradhose übereinander, eine stabile Funktionsjacke, Mütze, Handschuhe und einen Helm, fast alles in Schwarz. In seiner schweren Kuriertasche hat er einen Satz zusätzlicher Kleidung und Überschuhe, falls es regnet, Werkzeug, Flickzeug, einen Ersatzschlauch und einen Falk-Plan, falls das Handy mal ausfällt. Links oben, auf Schulterhöhe, ist ein Funkgerät. Manche Menschen statten sich so aus, um in der Wildnis zu überleben. Jason hat einen langen Tag auf den Straßen Berlins vor sich. Und den möchte er überleben.

Jason ist Fahrradkurier, ein kleiner, schmaler Mann mit einem langen Bart und einem freundlichen Gesicht, in dem ein paar Zähne fehlen. Seit 14 Jahren arbeitet er als Kurier, erst in Hamburg und seit sieben Jahren in Berlin. "Der Anfang in der Stadt war hart", sagt er. Februar, kalt, immer mit dem Stadtplan in der Hand. Anhalten, draufschauen, weiterfahren.

Jason fährt am Tag so viel wie andere im Monat. Wie man das überlebt? Mit Mate-Tee und Müsli

Manchmal hat er Adressen verwechselt, die Mühlenstraße in Friedrichshain mit der Mühlenstraße in Zehlendorf. Inzwischen ist ein großer Teil der Berliner Innenstadt für Jason ein Raster aus Fahrradrouten, Abhol- und Lieferstellen. Im Monat fährt er an die 1000 Kilometer, er kennt die Schleichwege und die Abkürzungen, einer seiner Tricks ist, in den Internetdiensten nicht den Routen für Fahrradfahrer, sondern denen für Fußgänger zu folgen. "Die sind kürzer." Und weil das manchmal nur hart am Rand der Straßenverkehrsordnung geht, will er seinen Nachnamen nicht in der Zeitung lesen. Höchstens noch seine Funkkennung: 68. Jason 68. "Man muss von jedem Verkehrsteilnehmer annehmen, dass er total dumm ist und nichts sieht", mit dieser Einstellung fährt er durch die Straßen Berlins.

Klappt nur nicht immer.

Was dann passiert, ist inzwischen an vielen Orten in Berlin zu sehen: weiß lackierte Fahrräder, angekettet an Geländern oder Schilderstangen, daran ein großer Zettel. Am Kottbusser Tor zum Beispiel steht "Radfahrerin, 68", daneben ein Kreuz. Seit Anfang des Jahres sind schon zwei Fußgänger und fünf Fahrradfahrer im Berliner Straßenverkehr umgekommen. Am 6. Januar erlag ein 81-jähriger Mann seinen Verletzungen. Ein Lieferwagen hatte ihn gerammt. Zwei Tage später starb in Kreuzberg eine Frau. Der Fahrer eines Lastwagens, auf der Pritsche einen Betonsilo, war rechts abgebogen, hatte die 68-Jährige übersehen und überrollt. Ein paar Tage später kommt eine 79-jährige Frau um, auch sie wurde überfahren von einem Rechtsabbieger.

Immer wieder treffen sich Menschen an den Unfallorten, um der Toten zu gedenken und weiße Fahrräder anzuketten. Die Mahnwachen sind zu einem traurigen Ritual in der Stadt geworden. Die bislang letzte fand Anfang Februar auf der Kantstraße in Charlottenburg statt. Ein BMW war mit 70 km/h außer Kontrolle geraten, erfasste einen Fahrradfahrer und schleuderte ihn durch die Luft. "In Liebe auf immer und ewig. S.", steht auf einer kleinen Karte an der Unfallstelle. Der 64-Jährige war kurz nach dem Zusammenprall im Krankenhaus gestorben.

Es ist jetzt kurz nach acht, Jason tritt auf der Holzmarktstraße kräftig an, seit einer Stunde ist er unterwegs, er hat Zeitungen an der Friedrichstraße abgeholt, erste Tour. Die kalte Sonne scheint über die Spree, der Morgenverkehr nimmt langsam zu. Jason ist gut drauf: "Mir macht das schon richtig Bock." Vieles von dem, was er durch die Stadt fährt, sind Terminsachen. Kündigungen, Ausschreibungsunterlagen, Zahnersatz vom Dentallabor zum Zahnarzt, wo der Patient bereits wartet. Er hat auch schon Samenspenden durch die Stadt gefahren. Jetzt schiebt er drei Ordner mit Bauunterlagen in seine Kuriertasche. Er fährt damit von Friedrichshain bis kurz vor Treptow, etwa zehn Kilometer. An einem Tag legt er so viele Kilometer zurück mit seinem Rad wie die meisten Menschen im ganzen Monat nicht. Es ist wie eine Sucht. "Ich brauche das, um mich auszupowern", sagt er. "Sonst bin ich den ganzen Tag zappelig."

Um das durchzustehen, ist Essen wichtig, und Trinken. Jason fängt morgens mit einem großen Müsli und ein paar Toasts an. Während der Touren geht es dann vor allem darum, Unterzucker zu verhindern. "Sonst fängst du an, Quatsch zu machen, du verfährst dich, bist unkonzentriert", sagt er. Er trinkt vor allem Matetee, "mein Treibstoff". Zwischendurch gibt es beim Bäcker belegte Brötchen. Wenn er auf die Toilette muss, dann geht er am liebsten in Zahnarztpraxen. Büsche sind jedenfalls keine gute Idee: Als ein Kollege kürzlich zum Pinkeln hinter einem verschwand, erwartete ihn eine Zivilstreife, als er herauskam. Drogenkontrolle.

"Man muss von jedem Verkehrsteilnehmer annehmen, dass er total dumm ist und nichts sieht": Mit dieser Einstellung fährt Jason, 38, durch Berlin. Foto: Regina Schmeken

Vier Fahrräder besitzt Jason, seine Freundin drei. Ein paar Räder hängen in der Wohnung an der Wand, die anderen stehen im Flur. Manchmal träumt Jason sogar vom Fahrradfahren, von aufgehenden Autotüren. Das ist sein Albtraum. Er selber hatte bisher Glück, zumindest in Sachen Autotüren. Aber immer wieder kommen Kollegen mit gebrochenen Händen an: gerade noch die Kurve gekriegt, nur die Hand blieb hängen. Berlin ist zurzeit ein ziemlich gefährliches Pflaster. Auf dem Fahrrad, zu Fuß, egal, jedenfalls immer dann, wenn man nicht im Auto sitzt.

Wie es auch sein könnte, hat Jason in Venlo, in den Niederlanden, gesehen. Er ist dorthin gefahren, um ein Fahrrad abzuholen. Überall Fahrradspuren und extra Kreuzungen für Radfahrer, Jason sagt, "das war eine krasse Offenbarung". Berlin würde gerne wie Venlo sein. Oder auch wie Oslo.

Früher kamen auf den Straßen von Norwegens Hauptstadt auch immer wieder Menschen um, dann haben sie dort in nur zwei Jahren die gesamten Innenbezirke für den normalen Autoverkehr gesperrt. 2019 gab es in Oslo nur einen Verkehrstoten, in Berlin 40. Und es wird ja nicht besser: 40 000 Einwohner mehr im Jahr, 87 000 Autos zusätzlich, außerdem 15 000 Elektroroller.

Gerade stand ein Mann vor Gericht, weil er einem Lkw-Fahrer ein Stück Ohr abgebissen hatte

Berlins Straßen sind Kampfzonen. Fahrradfahrer gegen Fußgänger, Radfahrer gegen Radfahrer, E-Scooter gegen Fußgänger, Autofahrer gegen alle. Vor Kurzem wurde im Amtsgericht Tiergarten verhandelt, angeklagt war ein 30-Jähriger, der einem Lkw-Fahrer ein Stück vom linken Ohr abgebissen hatte. Eine Frau, die den Streit schlichten wollte, wurde in dem Gerangel niedergeschlagen. Anlass: Der Lkw hatte in der zweiten Spur geparkt.

Damit Berlin wie Oslo wird, hat der Berliner Senat im Sommer 2018 das "Mobilitätsgesetz" verabschiedet. Es soll die Verhältnisse in der deutschen Hauptstadt verändern. Nicht die Autofahrer sollen dann den Takt der Stadt vorgeben, sondern Fußgänger und Fahrradfahrer. Im Moment sieht es in Berlin noch so aus: Während mit dem Auto gerade mal ein Drittel der Strecken zurückgelegt werden, frisst der Platz für die Autos zwei Drittel der Verkehrsfläche.

Fast jeden Tag präsentiert Regine Günther, Berlins Verkehrssenatorin von den Grünen, neue Pläne, um das zu ändern: für den Ausbau von U-Bahnstrecken, für eine Busflotte mit Elektroantrieben, für neue Straßenbahnlinien, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen und ein Netz aus Radschnellwegen, das sternförmig in die Stadt führt. Vision Zero heißt eines der Vorhaben, die Null steht dabei für die Zahl der Verkehrstoten in der Zukunft. Maßstab sind die Schwächsten, Alte und Kinder. Wenn die sich sicher in der Stadt bewegen können, dann ist die Verkehrswende gelungen. So viel zur Theorie.

Die Wahrheit liegt auf der Straße. In diesem Fall auf der Torstraße. Eine wichtige und ziemlich heruntergewirtschaftete Verbindung im ehemaligen Ostteil der Stadt, quer durch die sogenannte Szenegegend, mit Cafés, Clubs, Geschäften und einem mörderischen Verkehr. Jason hat gerade seine Fracht abgeholt, wie ein Moskito fliegt er jetzt zwischen den wartenden Autos durch, abbremsen, antreten, linksrum, rechtsrum. Einmal ist es kurz knapp, weil - Klassiker - ein Rechtsabbieger nicht richtig schaut.

Scharf rechts ausweichen, weiter geht's. "Man muss wie das Wasser sein, das durch den Verkehr fließt", sagt Jason. Er schaut in die Rückspiegel der Autos und nutzt die Reflexionen der Schaufensterscheiben, um den Überblick zu behalten. Wenn er merkt, dass die ihn nicht sehen, schreit er. Er meidet Bürgersteige, selbst Fahrradwege, da stolpern überall Fußgänger mit Kopfhörern herum. "Mir sind Autofahrer lieber, die sind kalkulierbarer."

Tausende Verkehrssituationen hat Jason abgespeichert. Ein Möbelwagen bedeutet nach der Szene heute Morgen für ihn jetzt erst mal Angst. "Aber ich werde mir dadurch den Spaß nicht verderben lassen", sagt er. "Durch jede kritische Sache lernt man neu dazu."

Die Torstraße ist da die perfekte Verkehrsschule. Es gibt erst gar keinen Fahrradweg, Lkws donnern knapp an Jason vorbei. Zwei Kerle in einem aufgetunten Fünfer-BMW schauen ihn gelangweilt an und lassen ihn spüren, was er hier ist: ein armes Würstchen auf ein paar zusammengeschweißten Metallstangen.

Stimmt ja irgendwie: In Hamburg ist Jason mal auf nassem Kopfsteinpflaster ausgerutscht, da hat er sich den Fuß gebrochen. In Berlin hat sein Hinterrad blockiert, es schleuderte ihn auf die Straße. Keine Ahnung, wie oft er stürzte, weil ihn ein Autofahrer geschnitten hat oder weil er einem Rechtsabbieger ausweichen musste. Als er kurz vor Weihnachten mit dem Kopf aufschlug, nahm er ein paar Schmerztabletten und legte sich ins Bett. Er hatte kurz Angst, ob er Hirnblutungen habe, sagt Jason. "Aber der Körper hält ja viel mehr aus, als man so denkt."

Nein, Berlin ist noch lange nicht Oslo. Als das Mobilitätsgesetz 2018 verabschiedet wurde, waren die Hoffnungen groß. Doch bis auf ein paar wenige Kilometer ausgebauter Radwege ist weit und breit kaum etwas zu sehen von der Verkehrswende. Die Umbaupläne hängen überall hinterher, Zebrastreifen, die vor Jahren bewilligt wurden, werden nicht aufgetragen, Busspuren, die längst angelegt sein sollten, werden nicht angelegt. Dafür spülte es die grüne Farbe von den frisch gemalerten Fahrradwegen beim ersten Regen ab. Das Prestigeprojekt der Koalition aus SPD, Linken und Grünen steckt fest. Es fehlt an Verkehrsplanern, weil die Stadt zu wenig bezahlt, andere Vorhaben gehen einfach in dem bürokratischen Nebeneinander von Senat und Bezirken verloren. Um eine neue Ampel zu installieren, braucht es 14 Unterschriften. Und dem Regierenden Bürgermeister Michael Müller ist es offenbar wichtiger, die Internationale Automobil-Ausstellung in die Stadt zu holen, als die Verkehrswende zu unterstützen.

Als Parkplätze für einen Radweg weichen sollten, ging es los. Erst nach einem Jahr war Ruhe

Dabei sind lange Staus, Dreck, Lärm und die ständige Angst vor Unfällen Minuspunkte im internationalen Standortwettbewerb. Helsinki, Barcelona oder Mailand sind da um einiges weiter, auch Städte wie Gent oder Ljubljana. Vor ein paar Jahren wurden dort noch zwischen 20 und 30 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, jetzt ist es bereits die Hälfte. "Die gehen wesentlich schneller und pragmatischer voran", sagt der Mobilitätsforscher Weert Canzler. "Da werden einfach ganze Innenstadtbezirke oder Hauptstraßen für den privaten Autoverkehr gesperrt."

Jason ist in dem Dorf Lomitz im Wendland aufgewachsen. Die Mutter und sein Stiefvater betrieben dort einen Biobauernhof, mit elf demonstrierte Jason zum ersten Mal gegen Atomkraft. Zum Radfahren ist er gekommen, weil es nicht anders ging. Die Schule lag im nächsten Ort, der beste Freund wohnte "zehn Kilometer durch den Wald". Seitdem fährt er Rad. Einen Führerschein hat er schon lange nicht mehr. Die Verkehrswende findet Jason eigentlich "super". Zur Wahrheit gehört aber auch, dass er von der Enge und den Staus auf den Straßen ganz gut lebt. "Das ist genau das Terrain, in dem ich meinen Vorteil ausspielen kann."

Wie die meisten Kurierfahrer ist Jason selbständig. Das Fahrwerk, für das er arbeitet, ist ein Kollektiv. 50 Leute, jeder darf mitreden, und es gibt eine Rücklage für eine Art Krankengeld. Je nachdem wie viel er fährt, verdient Jason im Monat zwischen 900 und 1400 Euro. Rente? Alterssicherung? Kann man da vergessen. "Aber wir haben eine Menge Menschen, die bewusst bei Fahrwerk bestellen, das sind dann auch Menschen, die ähnliche Werte teilen", sagt Jason. "Ich habe das Gefühl, an einer sinnvollen Sache beteiligt zu sein."

Jason fährt fast 1000 Kilometer im Monat. Mit seinen 38 Jahren kann er mit den Jungen immer noch mithalten.
Foto: Regina Schmeken

Er ist jetzt 38, manchmal denkt er: zu alt für diesen Job. Die Zahlen sagen anderes. Jason hat seine Touren alle digital verzeichnet, und im Vergleich steht er heute nicht schlechter da als vor zehn Jahren. Wenn er mit Kollegen auf den Standardrouten manchmal auf Zeit fährt, kann er auch mit den Jüngeren noch mithalten. Andererseits will er auch nicht werden wie "Old Frank", der Kollege aus Hamburg. "Der ist noch mit 65 als Kurier gefahren."

Jason hat Mediendesign gelernt und ein paar Semester Philosophie und Geschichte studiert. Aber ein Job, nine to five, Computerarbeit, ist nicht seins. Dann lieber Fahrradkurier. Wenn das nicht mehr geht, will er in einem Fahrradladen arbeiten.

Die Konflikte, den Stress, den Ärger, die diese Stadt tagtäglich auf ihren Straßen produziert, versucht Jason zu umfahren. Bei aufmerksamen Autofahrern bedankt er sich. "Ich will den Leuten einfach zeigen, alles o.k., Peace, ich habe Respekt vor euch", sagt Jason. In der Funkzentrale des Fahrwerks geben die Kuriere regelmäßig Kennzeichen durch, zur Sicherheit. Als Jason vor Kurzem aus Versehen einen Audi mit der Plastikschnalle seiner Kuriertasche leicht touchierte, hörte er nur noch den Motor hinter sich aufheulen. "Der Fahrer rief, ich solle ranfahren, der war schon voll aggro." Dann versuchte er ihn zwischen dem Auto und dem Bordstein einzukeilen. Jason entkam über den Fußgängerweg, sein Hinterreifen platzte, er versteckte sich in einem Parkhaus. Draußen hörte er den Audi noch minutenlang herumfahren. "Da hatte ich richtig Schiss."

Dabei haben die richtigen Verteilungskämpfe zwischen Autofahrern und Nicht-Autofahrern noch nicht einmal begonnen. Was auf die Stadt zukommt, lässt sich aber bereits absehen: In der Siegfriedstraße im Bezirk Lichtenberg stritten Anwohner, Politiker und Umweltverbände monatelang miteinander. Es ging um 58 Parkplätze, die einem Radweg weichen sollten, ungefähr die Hälfte der Stellplätze finden in einer Parallelstraße Platz. Das war den Autofahrern zu weit. Es dauerte fast ein Jahr, bis sich eine Mehrheit für die Radwege fand.

Ende Januar verkündete Verkehrssenatorin Günther dann, dass in Berlins Innenstadt in zehn Jahren keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr fahren sollen. Der ADAC behauptete daraufhin, Günther "schüre ein Klima der Angst", die CDU nannte den Plan "unsozial, unrealistisch und unverantwortlich", der FDP-Fraktionschef sagte: "Die Autofahrer immer weiter zu bestrafen wird nur noch mehr Zorn zwischen allen erzeugen."

Der erste ernst zu nehmende Versuch, Berlins Autofahrer zu domestizieren, liegt 30 Jahre zurück. Damals wollte der rot-grüne Senat der Stadt das Tempo auf der Avus drosseln, die Boulevardzeitungen *Bild* und *B.Z.* hielten dagegen. "Tempo 100 - ick gloob, ick spinne", war das Motto ihrer Kampagne, die Aufkleber dazu waren überall in der Stadt. Mental scheint sich so mancher Berliner seitdem kaum weiterentwickelt zu haben. Messungen vom vergangenen Sommer zeigten, dass sich nicht einmal die Hälfte der Autofahrer an die Tempo-30-Zonen in der Stadt halten. Wenn Revolutionen tatsächlich in den Köpfen beginnen, wird's mit der Verkehrswende in Berlin schwierig.

Es ist drei Uhr nachmittags, Jason ist heute schon 80 Kilometer gefahren, will aber noch mal los. "Ein, zwei Touren, bis es dunkel ist." Er mag dieses volle, stinkende Berlin und er liebt seine Arbeit als Kurier. "Das Slalomfahren, den Flow an einem guten Tag, die Sonne scheint, mir macht das richtig Spaß." Er steigt auf sein Fahrrad und gleitet in den Verkehr. Ein Fliegengewicht zwischen all den Schwergewichten.