



MARTYKOWSKI

Teilnehmer bei der Blade Night in Berlin: Sternfahrt für das Verkehrsmittel des neuen Jahrtausends

SKATING

„Die Straße gehört uns“

Inline-Skates sind die erfolgreichste Innovation der Sportartikelindustrie im ausgehenden Jahrtausend. 50 Millionen genießen weltweit die Freiheit auf Rollen. Weil die Straße für sie jedoch bislang tabu ist, kämpfen die Rollschuhfans um die Gleichstellung mit den Radfahrern.

Für den jungen Mann im „Superman“-Pulli geht an diesem Berliner Sommerabend ein Traum in Erfüllung. Roger, 23, fährt Slalom auf dem Mittelstreifen der Straße des 17. Juni und trinkt dabei Beck's Bier aus der Dose.

„Mein drittes“, triumphiert der Student aus Braunschweig und protestiert zwei Polizisten zu, die am Straßenrand stehen. Da plötzlich klingelt sein Handy. Die Freundin ist dran. „Eine Super-Fete“, berichtet Roger und hält das Gerät in die Luft, damit die Liebste daheim einen akustischen Eindruck bekommt.

Gleich hinter Roger folgt ein Gleichgesinnter, der einen Kinderwagen vor sich her schiebt. Er hat einen mächtigen Ghetoblaster auf das Gefährt geladen, aus den Lautsprechern dröhnt Techno. Neben ihm drehen vier Damen in kurzen Radlerhosen und knallgelben Tops Pirouetten und kreischen die Parole der Party in die Nacht: „Die Straße gehört uns.“

Es ist „Blade Night“ in Berlin-Mitte. Jeden zweiten Mittwoch startet vor dem S-Bahnhof Tiergarten diese Stadtrundfahrt der besonderen Art: Auf einer polizeilich abgesperrten Route rollt die Gemeinde der Inline-Skater vorbei am Reichstag, am Roten Rathaus entlang und durchs Brandenburger Tor. Punkt 21 Uhr wird gestartet, anderthalb Stunden später ist der sommerliche Spuk vorbei; zuletzt kamen 20000 zur Sternfahrt durchs Regierungsviertel.

Die Rollschuhause im Zentrum der Macht, die in dieser Woche bereits zum 21. Mal steigt, dient vielen Zwecken: Sie ist heiteres Feierabendhobby, die Leistungsschau einer Sportbewegung, sie ist aber



BERLIN PRESS

Skater-Happening Blade Night

auch eine politische Kundgebung.

Denn dass die Blade Night als Demonstration angekündigt wird, dient nicht nur als Trick, um die Straße autofrei zu bekommen. Sie hat wirklich einen verkehrspolitischen Impetus: Die Inline-Skater sehen ihr Sportgerät als das alternative Fortbewegungsmittel der mobilen Gesellschaft des neuen Jahrtausends.

Auf Rollen ins neue Millennium. Damit ist der vorläufige Höhepunkt einer

Entwicklung erreicht, die so nicht abzusehen war. Wann immer Trendsportarten aus Amerika nach Europa schwappten, war auf eines Verlass: Ob City-Roller, BMX-Rad oder Snakeboard – nach einem kurzen



Inline-Skate-Veranstaltungen in Paris, in Eastbourne: „Bei uns geht es nicht um Friede, Freude, Eierkuchen“

Zwischenhoch verschwanden die Spaßgefährte stets in der Versenkung.

Auch die Einführung der Ur-Inline-Skates verlief nicht gerade zukunftsweisend. Als 1760 der Belgier John Josef Merlin am englischen Hof seine Erfindung präsentierte, geriet die Premiere des Holzschuhs mit Metallrollen zum Debakel. Der Tüftler rauschte in einen Spiegel.

In Fahrt kam das Fußvehikel erst wieder 1980, als die Eishockeyspieler Scott und Brennan Olsen aus Minnesota einfach Rollen an die Kufen ihrer Schlittschuhe schraubten, um im Sommer auf Asphalt trainieren zu können. Die Firma Rollerblade, mittlerweile Marktführer, kaufte die Idee und landete damit auf dem Rummelplatz der Trendsportarten einen Coup.

Der Asphalt Schlittschuh, dessen Bereifung im Gegensatz zum Rollschuh nicht parallel, sondern in Reihe angeordnet ist, hat einen weltweiten Boom ausgelöst. In den USA tummeln sich 24 Millionen Skater auf den Straßen, weltweit wird ihre Zahl auf über 50 Millionen geschätzt. Auch in Deutschland ist der Sport bereits fester Bestandteil der modernen Freizeitgesellschaft. 10 Millionen schnüren das rasante Schuhwerk, womit die Anhängerschaft größer ist als jene der in Vereinen organisierten Fußballer (6,3 Millionen).

Der Sportartikelbranche haben die Stiefel zu neuem Schwung verholfen. 3,2 Millionen Paar Skates – Preis zwischen 150 und 1500 Mark – wurden in Deutschland vergangenes Jahr verkauft. Die Umsätze übertreffen die von Golf- oder Tennisschlägern bei weitem. Unter Jugendlichen rangiert Inline-Skating in der Beliebtheit hinter Basketball, Fußball und Beachvolleyball bereits auf Rang vier.

Und das alles ohne die Schirmherrschaft des deutschen Vereinswesens. Für die nötige Infrastruktur sorgen stattdessen Fach-

magazine wie „Inline“, die „Off-Road-Skates mit Stollenreifen und Federung“ testen oder Skate-Reisen entlang der Asphaltpisten Venezuelas anbieten: „Als mythenumrankt galt diese Straße schon, als sie noch ein Feldweg war.“ In speziellen Skate-Schulen wird, ähnlich wie beim Unterricht für Autofahrer, die fachgerechte Bedienung in Theorie und Praxis gelehrt; in Nordrhein-Westfalen steht Inline-Skaten bereits auf dem Lehrplan.

Zum Siegeszug verhalf dem Wunderschuhwerk vor allem die Nutzbarkeit für Jung und Alt. Die Hamburger Inline-Skate-Schule, mit 46000 Absolventen die größte in Deutschland, bietet einen Kurs „Fit ab 50“ an. Wettkampforientierte Zeitgenossen können sich beim Skate-Marathon oder Speed-Skaten entfalten, wo Spitzengeschwindigkeiten bis zu 60 Stundenkilometer erreicht werden. Auch der Hang nach Weltrekorden, deutliches Indiz für überbordenden Fanatismus, hat die Inline-Branche erreicht: Mathias Lille aus Bad Freienwalde legte jüngst 1000 Kilometer binnen 89 Stunden und 13 Minuten zurück.

Als Sonderform hat sich bei Jugendlichen „Aggressiv-Skating“ etabliert. Mathias, 21, Kampfname „Psycho“, hat es in dieser Szene, die sich am liebsten in schlabrigem Klamotten hüllt und HipHop hört, schon zu etwas gebracht. Viermal pro Woche wirbelt er im Hamburger „Skate-land“, einem Abenteuerspielplatz für Inline-Draufgänger, über Rampen meterhoch durch die Luft oder rotiert in der Halfpipe. Sieben Finger sowie das Wadenbein brach sich der Profiskater bislang. Aber egal: „Hauptsache Hardcore.“

Mit 85 Prozent stellen allerdings jene Skater die Mehrheit, die ihre Inliner als Fortbewegungsmittel ins Büro, zur Uni oder zum entspannten Ausflug nach

Dienstschluss nutzen. In ihrer Bewegungsfreiheit fühlt sich diese Gruppe stark eingeschränkt. Denn rein rechtlich gelten Inline-Skates als Spielzeug oder Sportgerät. In der Straßenverkehrsordnung werden ihre Benutzer als Fußgänger eingestuft – und gehören somit auf den Gehweg.

Das soll nun anders werden. Weltweit streiten neuerdings Skater für ihr Recht auf die Straße. Vorbild ist New York, wo Rollschuhfahrer längst zu Teilnehmern im Straßenverkehr gehören.

In Paris skaten jede Woche 20000 Menschen, begleitet von Polizisten auf Inlinern, durch die Innenstadt: Zum „City-Run“ vorbei am Eiffelturm reisen mittlerweile Gesinnungsgenossen aus ganz Europa an. In Barcelona kurvten unlängst Radler und Skater gemeinsam über die Ramblas. Vorgangene Woche versammelten sich 7000 Rollschuhfans zu einem Happening im englischen Eastbourne.

Die Blade Night in Berlin ist der deutsche Beitrag im globalen Kampf um die Freiheit auf Rollen. Anfänglich sorgte der Aufmarsch in der Demo-Hochburg – Berlin bringt es auf rund 2000 Versammlungen pro Jahr – für Irritationen. Den 30 Teilnehmern bei der ersten Blade Night im Juni 1998 begegnete die krawallgeschädigte Hauptstadt-Polizei mit vergitterten Mannschaftsbussen und in Kampfmontur.

Zwischenzeitlich geriet das Schaulaufen der Skater dann zum Politikum. Verkehrsminister Jürgen Klemann wollte die „Spaßveranstaltung“, die regelmäßig den Verkehr in Berlin-Mitte zum Erliegen bringt, schlicht verbieten. Der Christdemokrat kollidierte allerdings mit der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland: Jede Blade Night ist als Kundgebung angemeldet – womit die Skater, ebenso wie die Initiatoren der „Love-Parade“, nur

FUSSBALL

Im auswärtigen Dienst

Mit dem Ausscheiden beim Confederations Cup geriet die Mexiko-Reise der Nationalelf zur schmerzhaften Standortbestimmung. Der einzige Gewinner des Trips heißt Michael Preetz.

ihr Recht auf Versammlungsfreiheit ausschöpfen.

Den Vergleich mit der alljährlichen Techno-Party hält Blade-Night-Begründer Jan-Philipp Sexauer, 32, indes für unangebracht: „Bei uns geht es nämlich nicht um Friede, Freude, Eierkuchen.“ Ziel von Rechtsanwalt Sexauer ist die Gleichstellung der „Inliner mit dem Fahrrad“. Nun ist der Jurist auf dem besten Weg, Hauptfeind teutonischer Autofahrer zu werden.

Beim ADAC beobachtet man die Aktivitäten der Skater mit zunehmender Beklemmung. Bislang setzt der Interessenvertreter hiesiger Kraftfahrer noch auf „Konsultation“. Im Schulterschluss mit dem Inline-Hersteller K 2 und der Shell AG bietet der Automobil-Club seit April in „Skate-Colleges“ sogar Inline-Training an. Sollten sich die Attacken auf die freie Fahrt für deutsche Autofahrer jedoch ausweiten, werde man sich „massiv dagegen wehren“, sagt ein ADAC-Sprecher.

Für Horst Hahn-Klößner, Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs und großer Fürsprecher der Skate-Bewegung, ist das nichts weiter als das Pfeifen im Wald. Spätestens mit der Ausweitung von Tempo 30 in Städten – immerhin Zielvorgabe der Bundesregierung – würden für Skater die Straßen frei: „Da kann sich die Autolobby wehren, so lange sie will.“

Die Zukunft der Inliner als Verkehrsteilnehmer hat Volker Nagel, Dozent an der Universität Hamburg, erforscht. Die Frage „Bahn frei für Skater?“ beantwortet er in einem „sportwissenschaftlichen Plädoyer“ mit: „Jain.“ Nagel hält die Freigabe der Straßen aus Sicherheitsgründen noch für bedenklich. Geschätzte 500 Millionen Mark bezahlten die Krankenkassen 1998 für die Behandlung havariierter Skater. Andererseits sieht der Sportwissenschaftler den schnellen Schuh – abgasfrei, leise, parkplatzunabhängig – durchaus als „ideales Nahverkehrsmittel“. Notwendig wäre zunächst jedoch eine „Sensibilisierung der Autofahrer“ für die künftigen Nachbarn an der Ampel.

Erste Anzeichen für diesen Prozess gibt es schon. In einem Urteil des Oberlandesgerichts in Karlsruhe werden Autofahrer erstmals aufgefordert, „besondere Rücksicht“ auf Skater zu nehmen. In Frankfurt wurde im Zuge eines Modellversuchs eine Tempo-30-Zone für Skater freigegeben. In Bremerhaven und Hamburg hat sich die Polizei bereits auf die neuen Verkehrsteilnehmer eingestellt: Hier patrouillieren Beamte auf Inline-Skates.

Dass es bis zum endgültigen Durchbruch noch dauern kann, mussten Blade-Night-Teilnehmer nach Abschluss ihrer letzten Demo feststellen. Als einige mit der S-Bahn nach Hause fahren wollten, wurden sie von Polizisten aufgefordert, die Skates ausziehen. Die meisten traten den Heimweg auf Socken an.

GERHARD PFEIL

Auf dem Mannschaftstisch stand nichts als eine angebrochene Flasche brauner Tequila. Eingerahmt von einer Pappkulisie, die ein mexikanisches Bergdorf darstellen sollte, hatte sich im Ballsaal des Hotels Presidente Inter-Continental eine offenbar kränkelnde deutsche Fußballauswahl um das narkotisierende Hausmittel versammelt – passenderweise vor der Apotheke.

mutierte der Teamchef nach Beobachtung der „Frankfurter Allgemeinen“ vorige Woche vom Optimisten zum „Besserwisser“.

Zwei Teams hatte der Deutsche Fußball-Bund zur mexikanischen Goodwill-Tour aufgeboten – das eine sollte auf dem Rasen um Sympathien werben, das andere, eine stattliche Ansammlung von Altstars und Funktionären, auf diplomatischem Parkett. Der Ausflug war von geringem Erfolg gekrönt. Nur einer überzeugte gleich in beiden Mannschaften dieses auswärtigen Dienstes: Michael Preetz, 31, Mittelstürmer von Hertha BSC Berlin.

Als Ribbeck, ungewohnt dünnhäutig, den Zusammenhang zwischen deutschen Vereinsinteressen und dem Trainingsrückstand seiner Nationalspieler referierte, sprach der Coach von oben herab: „Jetzt schön langsam zum Mitschreiben.“ Als Preetz nach der physischen Unpässlichkeit gefragt wurde, wählte er mit simpler Logik einen Quervergleich aus dem Bundesliga-Alltag: Neulich hätten seine Kollegen von der Berliner Hertha ein Testspiel gegen den Regionalligaclub Wacker

Burghausen verloren – der Trainingsaufbau sei halt auf den Bundesligastart am 13. August programmiert. Und selbst das Rätsel, warum der Teamchef seine Not vor Reisebeginn nicht offen kundgetan hatte, wusste Preetz plausibel zu begründen: „Wenn er vorher schon sagt, wir sind nicht fit und kriegen nur auf die Ohren, dann fragt jeder: Wie kann der die Mannschaft noch motivieren?“

Außendarstellung ist das Spezialgebiet des in der vorigen Saison mit 23 Toren treffsichersten Bundesliga-Akteurs. Preetz, seit 1994 Vizepräsident der Vereinigung der Vertragsfußballspieler (VdV), vertritt „die Position, dass man am Umgang mit den Medien arbeiten kann“. Das gelte für Nationalspieler genauso wie für den gewöhnlichen Vereinsprofi, schließlich „leben wir im Zeitalter der Kommunikation“. Die Clubs, rät der kickende Funktionär, sollten Journalisten einladen und Schulungen ab-



Deutsches Fußball-Fiasko*: „Schön langsam zum Mitschreiben“

Links von der Fassade mit dem Schild „Farmacia“ wartete Teamchef Erich Ribbeck auf das bestellte Fassbier deutscher Brauart und fragte ungeduldig in die Runde: „Gibt’s hier eigentlich auch was zu essen, oder was?“

Die Bayer AG, Förderin der deutschen Bewerbung um die Weltmeisterschaft 2006, hatte in Guadalajara eingeladen. Der DFB-Delegation bereitete ihr diplomatischer Auftrag auch auf dieser Bühne erkennbare Mühe.

Das peinliche 0:4 beim Konföderationen-Pokal gegen Brasilien, Deutschlands höchste Niederlage seit 45 Jahren, hatte Ribbeck seiner größten Stärken beraubt: Eleganz und Eloquenz. Im vergangenen September angetreten, um die schlappe Ware Nationalelf wortreich zu verkaufen,

* Evanilson und Mehmet Scholl beim 0:4 gegen Brasilien am vorvergangenen Samstag in Guadalajara.