

Porträt von Mareen Linnartz

Spiegel des Lebens

Sie stehen da, vereint in ihrer Trauer und ihrer Angst. Der Regen prasselt auf die aufgespannten Schirme, unaufhörlich, unerbittlich. Kleine Rinnsale fließen entlang der Bordsteinkante die Brücke hinunter, in der Ferne ist das Rauschen der aufgewühlten Isar zu hören, und dann, plötzlich und erst nur leise, fangen die Glocken der Kirche St. Maximilian an zu läuten, klong, klong, klong, tief und schwer hinein in diese Düsternis, es ist eine Reverenz: Ein Junge ist hier einen Tag zuvor gestorben, elf Jahre alt. Er kam mit dem Fahrrad von der Schule, fuhr über die Brücke, wollte weiter geradeaus, als ein Lastwagenfahrer rechts abbog und ihn übersah. Ein Kind, das morgens aus dem Haus geht und nie mehr wiederkommt, das ist der Horror. Mütter und Väter stehen fassungslos an der Unfallstelle, Schulfreunde sind gekommen, Nachbarn, Großeltern, Mitgenommene und Aufgebrachte, die von dem Unglück gelesen oder gehört haben. Sie legen Blumen ab und Kerzen und weinen und bringen dann den Feierabendverkehr für eine Schweigeminute auf die Kreuzung gehend zum Stillstand.

Ein Lkw dieser Bauart gegen einen Jungen auf dem Fahrrad, das sind 15 Tonnen Masse gegen 40 Kilo Mensch, "da hast du keine Chance", sagt Ulrich Willburger. Er saß mit seiner Tochter Beatrix im Auto, als er von dem Unfall in München vor zwei Wochen hörte. Sie hätten sich kurz angeschaut und dann lange geschwiegen, jeder seinen Gedanken nachhängend. Was sollen sie schon groß dazu sagen? "Ehrlich gesagt, es kotzt mich einfach an. Es ist immer das Gleiche. Diese Unfälle wiederholen sich stereotyp, und ich weiß, dass es genauso stereotyp jetzt

wieder ablaufen wird: Betretene Gesichter, Versprechungen - und dann passiert nichts.". Ich kriege ein paar Mails, das war's."

400 Radfahrer sterben in Deutschland jedes Jahr durch Unfälle im Straßenverkehr

Vor 25 Jahren ist seine Tochter Beatrix von einem Betonmischer auf dem Heimweg von der Schule überfahren worden, sie wollte geradeaus, der Fahrer abbiegen, es ist eigentlich fast die gleiche Geschichte. Der Lastwagen erwischte ihr Vorderrad, zog sie zwischen beide Achsen, überrollte sie von den Rippen bis zu den Sprunggelenken. Sie war 13 Jahre alt. Bis Mitternacht wurde sie operiert, unklar, ob sie überleben würde, dann wachte sie auf. Halbseitig gelähmt ab der Hüfte. Über zehn Jahre immer wieder Klinikaufenthalte. Ein Gutachten bescheinigte lapidar, Unfälle dieser Art passierten und seien unvermeidlich.

Das war ein Befund wie ein Affront, zumindest für Ulrich Willburger. Er ist Betriebswirt, aber auch ein Tüftler, einer, der anpackt und heute noch, mit 70 Jahren, fast jeden Tag in sein Büro in Seehausen am Staffelsee geht und Produkte aus dem Bereich der Sensorik und Antriebstechnik vertreibt. Für ihn sind Probleme da, um gelöst zu werden, Fehler im System will er behoben haben, so denkt und so spricht er auch: "Die Problematik bei diesen Unfällen liegt in der Wiederholung des Fehlers. Und ein Fehler, der immer wiederholt wird, ist dumm. Das hat mich gestört. Mir war sofort klar: Der Fahrer muss sehen können, was vor und neben ihm los ist."

Also hat er einen Spiegel erfunden, benannt nach seiner Tochter, den "Trixi-Spiegel". Kreisrund und konkav gewölbt; wird er richtig am Ampelmast angebracht, können Lkw-Fahrer mit einem Blick in den toten Winkel neben sich sehen. Anschaffungspreis je nach Größe ab 70 Euro, leicht montierbar, seit 20 Jahren nahezu unverändert, ein ausgereiftes Modell, das funktioniert und die Zahl dieser oft so tödlichen Unfälle erwiesenermaßen verringert, allein in der Schweiz hängen 3000 Spiegel. Nur in Deutschland sind sie weniger im Einsatz. Knapp tausend in all den Jahren, das war's. Mal hier ein paar, mal dort, meist, wenn wieder etwas angeblich Unvermeidliches passierte, angefordert von einem engagierten Bürgermeister oder gespendet von einem tatkräftigen Verein.

Fragt man Ulrich Willburger nach dem Grund dafür, seufzt er erst einmal sehr lange. Es gibt einfach keine einfache Antwort darauf, das verraten alleine vier Meter Aktenordner in seinem Büro. Säuberlich aufgereiht stehen sie da, darin sorgsam dokumentiert Besuche bei Politikern, Schriftwechsel mit Ministerien, Artikel über seine Erfindung. Konvolute, in denen es um Normen, Bestimmungen, Behördenvorgänge geht, die aber am Ende von mangelndem politischen Willen zeugen. Einmal, erzählt Willburger, sei ihm von einem Lkw-Hersteller tatsächlich bescheinigt worden, der "volkswirtschaftliche Schaden" durch Abbiegeunfälle sei zu niedrig, um sich für nachhaltige Maßnahmen zu deren Verhinderung einzusetzen. Viele andere Male wurde, wenn der tote Winkel wieder ein Menschenleben gefordert hatte, von offiziellen Seiten medienwirksam großes Interesse an seinen Spiegeln bekundet - und dann hörte er nie wieder was.

Und so liegen hinter Ulrich Willburger nun jahrelange Bemühungen, als einfacher Bürger in einem durchbürokratisierten Land etwas zu erreichen. Inzwischen beschleicht ihn ein Verdacht: "Ich glaube, die Mentalität bei uns ist: Was simpel ist und kostengünstig, kann nicht gut sein." Ständig wurden Bedenken angemeldet: Was, wenn die Spiegel bei niedrigen Temperaturen beschlagen? Willburger entwickelte ein beheizbares Modell, den Strom dafür liefern die Ampelanlagen, einfache Idee. Ja, ja, aber was, wenn die Spiegel durch Verschleiß anfangen, milchig zu werden? Willburger thront hinter seinem Schreibtisch, beugt sich nach vorne und schaut herausfordernd: "Ja, was, würden Sie sagen, macht man da?" Er lässt sich in den Stuhl zurückfallen. "Ich würde sagen, man tauscht sie aus."

In Japan gingen die Unfälle um 80 Prozent zurück: Lkw haben dort durchsichtige Beifahrertüren

400 Radfahrer und Radfahrerinnen sterben in Deutschland jedes Jahr durch Unfälle im Straßenverkehr - das ist mehr als die bundesweite Mordrate. Etwa 40 davon sind Abbiegeunfälle, die meisten davon durch Lastwagen, "aber diese Zahl ist nur die Spitze des Eisbergs", glaubt Wolfram Hell von der Abteilung Verkehrssicherheit des Instituts für Rechtsmedizin der LMU München. "Die Verletzten und Schwerverletzten werden ja gar nicht erfasst, und deren Zahl ist weit höher." In der einen Maiwoche des Münchner Unglücks starb in Leipzig eine Fahrradfahrerin, in Dresden ein Fahrradfahrer, und allein in Berlin wurden zwei schwer verletzt. In immer dichter werdenden Städten mit immer mehr Verkehr sind Kinder besonders gefährdet und Lastwagen die größte Gefahr.

Bei der Mahnwache für den elfjährigen Jungen spricht irgendwann der Pfarrer der nahe gelegenen Kirche, schutzlos steht er im Regen und umklammert sein Mikrofon. Er redet langsam, wirkt berührt, sagt, es bringe aber nichts, jetzt nach Schuldigen zu suchen. "Was wir jetzt brauchen, ist eine Lösung. Eine erste Lösung wäre, dass alle Teilnehmer im Straßenverkehr gleichberechtigt sind." Alte wie Junge, zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, mit dem Auto oder dem Lastwagen. Weil eine Stadt eigentlich doch allen gehöre. Das mag ein wenig pastoral klingen, aber am Ende ist diese Vorstellung von Mobilität zukunftsweisender als alle Debatten über Flugtaxis, selbstfahrende Autos und Elektro-Scooter zusammen. Gleiche Rechte für alle Verkehrsteilnehmer - statt freie Fahrt für freie Bürger.

In Japan haben Lkws durchsichtige Beifahrertüren

=====

Wenn es nach den Reformern ginge, dürften nur noch Lkw, die einen Abbiegeassistenten haben, in die Städte - so ähnlich wie London das ab dem nächsten Jahr schon machen will. Abbiegeassistenten, ausgerüstet mit Kamera und Sensoren, sind das wirksamste Mittel, um solche Unfälle zu verhindern, weil hier die Technik, zum Teil mit eingebauter Bremsautomatik, verlässlich hilft, wenn der Mensch etwas übersehen oder nicht reagiert hat.

Nach Schätzungen könnten sie die Zahl der Unfälle um 60 Prozent reduzieren. Es ist eine Technik, die auf dem neuesten Stand sein mag, aber nicht unbedingt neu ist: "Das war schon vor 15 Jahren klar, wie das geht. Das ist keine Raketentechnologie", sagt Wolfram Hell. Aber erst seit Anfang dieses Jahres gilt eine EU-

Verordnung, nach der alle neuen Lastwagen bis 2024 verpflichtend mit Abbiegeassistenten ausgerüstet sein müssen. Dieser Satz allein offenbart die Schwächen des Vorhabens: Erst in fünf Jahren, nur neue Fahrzeuge. Momentan sind nach Angaben des Radverbandes ADFC geschätzt fünf Prozent der Lastwagen in Deutschland damit unterwegs, vermutlich werden es gerade etwas mehr, Verkehrsminister Andreas Scheuer hat im vergangenen Jahr die "Aktion Abbiegeassistent" mit dem schönen Hashtag "Ich hab den Assi" ins Leben gerufen, mit der seit Anfang des Jahres Speditionen Fördermittel erhalten.

Aber ein Assi, den in fünf Jahren ein paar Lastwagen haben, ist nicht wirklich ein Konzept. Man könnte also über weitere, andere Maßnahmen nachdenken. In Japan haben Lastwagen seit vielen Jahren eine durchsichtige Beifahrertür, seitdem, sagt Wolfram Hell, seien die Unfälle dort um bis zu "80 Prozent" zurückgegangen, "da haben sogar die Lego-Laster so eine Türe, das gehört fest zum Straßenbild". Eine abgekoppelte Ampelschaltung, die den Autoverkehr getrennt von Fußgängern und Fahrradfahrern fahren lässt, wäre eine weitere Idee. Gekoppelt, um im Sprachbild zu bleiben, mit der grundsätzlichen Frage, warum nicht schon längst auch deutsche Städte wenigstens ein bisschen so aussehen wie in Nordeuropa, wo breite Fahrradwege und eigene Trassen einfach normal sind und Fußgänger Platz haben. Und dann sind da natürlich die Trixi-Spiegel, laut Hell eine wirklich "schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahme".

Man dürfe jetzt nicht nach einem Schuldigen suchen, hatte der Pfarrer gesagt. Fast jeder dieser Unfälle mündet in eine Anklage gegen den Lastwagenfahrer. Weil beispielsweise

Gutachten nachweisen, dass in wenigen Sekunden in einem der vielen Seitenspiegel doch der Fahrradfahrer, die Fahrradfahrerin zu sehen war. Eine Übersicht, die kaum zu leisten ist. Diese Prozesse enden meist mit einer Geldstrafe. Und in kaum einem der Berichte darüber fehlt der Zusatz, der Fahrer sei seitdem "arbeitsunfähig", befinde sich in psychologischer Behandlung, komme über das tragische Ereignis nicht hinweg.

Die Stadt München will bis Ende des Jahres 100 Trixi-Spiegel aufhängen - versuchsweise

Auch der Mann, der Beatrix Willburger umfuhr, wurde schuldig gesprochen und zu einer Geldstrafe verurteilt. Die Eltern haben das weder gewollt noch verstanden. Sie hatten eine Zeit lang mit ihm Kontakt, er hatte sich kurz nach dem Unfall gemeldet. Da hatte Ulrich Willburger schon begonnen, an seiner Spiegel-Erfindung zu arbeiten, er kaufte Modelle im Baumarkt, korrespondierte mit China, grübelte über geeignetes Material. Aber funktioniert das, was er sich theoretisch ausgedacht hat, auch in der Praxis? Gibt es eine Schwachstelle?

Und vielleicht ist das ja das Rührendste an seiner Geschichte: Denn der Vater des Unfallopfers fragt den Verursachers des Unfalls, ob er ihm helfen könne. Ob er sich bitte in einen Lastwagen setzen möge und sie gemeinsam an verschiedenen Stellen im Dorf testen könnten, ob seine Erfindung was taugt. Und der Mann macht mit, "er wollte unbedingt helfen". Später sei der Mann noch einmal zum Kaffee trinken zu ihnen gekommen. Aber dann habe er sich nie mehr gemeldet. "Wir haben nur noch gehört, dass es ihm nicht gut geht, aber ihn nicht mehr gefunden."

An der Stelle, an der der elfjährige Junge tödlich verunglückt ist, lehnt am Ampelmast jetzt ein weiß angestrichenes Fahrrad, ein sogenanntes Ghostbike. Diese Räder stehen in ganz Deutschland an den Unfallorten, als Erinnerung und als Mahnmal. Drumherum ein Meer aus Blumen, Kinderzeichnungen, Briefe in krakeliger Schrift, wer daran vorbeifährt, dem durchzuckt es das Herz. München hat sich neben Berlin im vergangenen Jahr der ambitionierten "Vision Zero" angeschlossen, einem europaweiten Modell nach schwedischem Vorbild. Es soll den Verkehr so regeln, dass es irgendwann gar keine Verkehrstoten mehr gibt. Bis Ende des Jahres will die Stadt hundert Trixi-Spiegel aufhängen, zunächst versuchsweise für ein Jahr. Vielleicht, das ist die Hoffnung, ändert sich jetzt doch etwas.

Ulrich Willburger wirkt bei einem letzten Gespräch am Telefon verhalten optimistisch. Er will sich jetzt noch einmal reinhängen, mit seinen Spiegeln, die den Spitznamen seiner Tochter tragen. Seit 25 Jahren kann er nicht über die Unglückskreuzung fahren, ohne an diesen Tag zu denken, der alles veränderte. Die Spiegel sind seine Mission, oder wie er es in seiner nüchternen Ausdrucksweise nennt, sein "Hobby". Und sie sind in Deutschland bisher vor allem ein Verlustgeschäft.

Mareen Linnartz

=====

Mareen Linnartz ist stellvertretende Redaktionsleiterin von SZ Familie. Nach der Ausbildung an der Deutschen Journalistenschule zunächst Redakteurin bei der Frankfurter Rundschau, danach bei Nido, zuletzt Redaktionsleiterin von Allegra, seit 2017 bei der Süddeutschen Zeitung.