



IM TOTEN WINKEL

Text

BJÖRN STEPHAN

Fotos

DANIEL DELANG

Sylvia Schnürer, hier auf einem
Urlaubsfoto kurz vor ihrem
Tod, arbeitete als Psychologin
bei der Diakonie München.



Ein Lkw-Fahrer übersieht beim Rechtsabbiegen eine Radfahrerin. Ihr Tod stürzt ihre Familie in Trauer, dem Fahrer lädt er eine lebenslange Schuld auf. Die meisten solcher Unfälle ließen sich durch eine einfache Lösung verhindern – doch die Politik lässt sich Zeit



Manchmal sind es nur wenige Sekunden, ein falscher Blick oder die Unachtsamkeit eines anderen, die genügen, um ein Leben zu beenden. Bei Sylvia Schnürer, einer sportlichen Frau mit langem, blondem Haar und blauen Augen, geschieht es an ihrem 30. Geburtstag, dem 21. September 2016, einem Mittwoch, kurz nachdem sie ihre Wohnung verlässt. Am Morgen hat ihr Verlobter ihr Ohringe zum Geburtstag geschenkt, silberne Creolen. Nun, um kurz nach neun Uhr, will sie, die studierte Psychologin, zur Arbeit, zur Jugendhilfe der Diakonie, wo sie minderjährige Mütter betreut. Sie steigt auf ihr schwarzes Mountainbike und radelt durch Moosach, im Münchner Norden, wo die Stadt langsam ausfranst, vorbei am Lerchenauer See und an Kleingärten, die sich hinter mannshohen Hecken ducken.

Es ist ein erstaunlich kühler, leicht nebliger Tag, an dem einen das unweigerliche Gefühl beschleicht, dass der Sommer langsam verblasst. Sylvia Schnürer stört das nicht. Es geht ihr gut, nein, mehr als das, sie ist glücklich. Vier Wochen zuvor, an ihrem sechsten Jahrestag, ist ihr Verlobter in ihrem Lieblingsrestaurant vor ihr auf die Knie gesunken und hat sie gefragt, ob sie seine Frau werden will. Seitdem kommt es ihr vor, als würde sie schweben.

Zur selben Zeit, auf einer Baustelle wenige Hundert Meter entfernt, steigt Andreas Steinbrunner, der in Wirklichkeit anders heißt, in seinen Lkw. Steinbrunner ist ein schmaler Mann von 45 Jahren, 1,70 Meter groß, im linken Ohr ein goldener Ring. Er zündet sich eine Zigarette an, wie immer Reval ohne Filter. Dann startet er den Motor seines Lkws, eines gelben Kranwagens von MAN, Modell TGS 26.440, drei Achsen, zehn Meter lang, Gesamtgewicht 15 Tonnen, und fährt auf die Lassallestraße. An der Rückwand der Fahrerkabine hängt eine weiß-blaue Bayern-Flagge, an der Windschutzscheibe

baumelt ein Duftbaum, vorn lehnt ein Schild, auf dem »Andi« steht.

Weiter nördlich ist auch Sylvia Schnürer in die Lassallestraße eingebogen. Ihr Gesicht ist sonnengebräunt, erst vier Tage zuvor sind sie und ihr Verlobter aus Kroatien zurückgekehrt, eine Woche Campingurlaub mit ihrer Familie. Am Samstag wollen die beiden eine Geburtstagsparty in ihrer Wohnung geben, die sie im April gekauft haben. Neben ihr wälzt sich in routinierter Gereiztheit der Berufsverkehr durch die Straßen. Nur noch 500 Meter, dann wäre Sylvia Schnürer an der Station am Olympia-Einkaufszentrum angekommen, von wo aus sie die U-Bahn in Richtung Innenstadt nehmen will.

Andreas Steinbrunner hat es nicht eilig, heute soll ein ruhiger Tag werden. Auf der Baustelle hat er Material für die Kellerisolierung abgeladen, nun will er zurück zu seiner Spedition. Seit 25 Jahren transportiert er, der eigentlich gelernter Metzger ist, Baustoffe, Ziegel, Dachplatten, Pflastersteine. Fast immer fährt er nach München und Umgebung, 50 000 Kilometer im Jahr, immer mit demselben Kranwagen, noch nie hatte er einen Unfall. An der großen Kreuzung Triebstraße bleibt er auf der Spur ganz rechts stehen und setzt den Blinker. Die Ampel ist rot.

Sylvia Schnürer fährt durch eine Unterführung, erklimmt einen kleinen Anstieg. Aus der Entfernung sieht sie, wie die Fußgängerampel an der Kreuzung Lassallestraße/Triebstraße auf Grün schaltet. Der asphaltierte Fahrradweg ist gesäumt von knorrigen Linden, ihr Rad läuft gut.

Auch die Autoampel hat auf Grün geschaltet. Andreas Steinbrunner fährt an, er bremst, weil Fußgänger die Straße queren. Der Duftbaum an der Windschutzscheibe baumelt hin und her.

Sylvia Schnürer tritt in die Pedale. Rund 20 km/h wird das unfallanalytische Gutachten später ergeben, aber sie rast nicht.

Kommt da noch ein Radfahrer? Andreas Steinbrunner schaut in die vier Spiegel auf der rechten Seite seines Lkws, er beugt sich zur Seite, den Hintern in der Luft, um aus dem Fenster zu schauen. Die Schnauze seines Kranwagens steht schräg auf der Straße.

Sylvia Schnürer sieht den gelben Lkw mit dem Kran, er ist nicht zu übersehen. Er muss sie ja auch sehen.

Steinbrunner fährt erneut an. Er beschleunigt auf elf km/h. Es ist 9.20 Uhr.

Er sieht sie nicht.

Wenig später verbreitet die Münchener Polizei eine Pressemitteilung, die Lokalzeitung *tz* titelt: »Lkw überrollt Radfahrerin (30) – tot«. Der Verkehrsfunk meldet »erhebliche Verkehrsbehinderungen im Straßen- und öffentlichen Nahverkehr.« Die Triebstraße wird ab der Landshuter Allee bis über die



Kreuzung Lassallestraße in westlicher Fahrtrichtung gesperrt. Für dreieinhalb Stunden steht alles still. Dann rollt der Verkehr weiter.

Sylvia Schnürer ist tot.

Sie ist eine von 163 Radfahrern, die in den vergangenen fünf Jahren in Deutschland starben, weil sie mit rechtsabbiegenden Lkws kollidiert sind. Die Zahl steigt von Jahr zu Jahr: weil immer mehr Lkws die Städte durchkreuzen. Und weil immer mehr Fahrräder durch die Straßen rollen, so, wie es politisch gewollt ist, um die Innenstädte von Stau, Lärm und Schadstoffen zu entlasten.

Bis Mitte November dieses Jahres haben laut dem Radfahrerverband ADFC 33 Rad-

fahrer ihr Leben verloren, weil Lkw-Fahrer sie, meistens innerorts an Kreuzungen oder Einmündungen, übersehen haben.

Am 23. Januar starb eine 52-jährige Frau in Berlin.

Am 25. Januar ein zehnjähriges Mädchen in Brandenburg an der Havel.

Am 13. Februar ein 63-jähriger Mann in Dortmund.

Am 8. März ein 73-jähriger Mann in Singen.

Am 20. März eine 72-jährige Frau in Emsdetten.

WENN METALL AUF MENSCH TRIFFT, BLEIBT DEM MENSCHEN KAUM EINE CHANCE



An der Kreuzung Lasallestraße/Triebstraße in München, an der Sylvia Schnürer starb, wälzen sich jeden Tag Tausende Autos und Lkws durch den Berufsverkehr.

Am 29. März eine 31-jährige Frau in Leipzig.

Am 4. April eine 24-jährige Frau in Bremen.

Am 10. April starb eine 59-jährige Frau in Oranienburg.

Am 16. April eine 45-jährige Frau in Rosenheim.

Am 18. April ein elfjähriger Junge in Hannover.

Am 24. April eine 56-jährige Frau in Köln.

Am 30. April eine 16-jährige Frau in Leipzig.

Am 2. Mai ein 58-jähriger Mann in Lünen.

Am 7. Mai eine 32-jährige Frau in Hamburg.

Am selben Tag ein neunjähriges Mädchen in München.

Am 20. Mai ein 57-jähriger Mann in Karow.

Am 28. Mai ein siebenjähriger Junge in Köln.

Am 31. Mai ein 53-jähriger Mann in Leipzig.

Am 5. Juni ein 85-jähriger Mann in Babenhausen.

Am 6. Juni eine 48-jährige Frau in Wesel.

Am 13. Juni ein achtjähriger Junge in Berlin.

Am 20. Juni ein 81-jähriger Mann in Köln.

Am 16. Juli eine 62-jährige Frau in Halle.

Am 27. Juli eine 57-jährige Frau in Datteln.

Am 13. August starb ein 85-jähriger Mann in Dortmund.

Am 17. September ein 46-jähriger Mann in Berlin.

Am 19. September eine 55-jährige Frau in Uelzen.

Am 26. September ein 52-jähriger Mann in Minden.

Am 28. September ein 19-jähriger Mann in Marl.

Am 5. Oktober ein 34-jähriger Mann in Berlin.

Am 30. Oktober starb eine 53-jährige Frau in Halle.

Am 12. November ein 33-jähriger Mann in Offenburg.

Am 13. November ein 62-jähriger Mann in Meckenheim.

Hinter jedem dieser Unfälle verbirgt sich eine eigene Geschichte voll Kummer und Leid. Doch sie weisen fast immer das gleiche Muster auf: Lkw-Fahrer können Radfahrer, und ebenso Fußgänger, die im toten Winkel verschwinden, vom Kopf ihrer drei Meter hohen Ungetüme aus nicht sehen. Und wenn dann Metall auf Mensch trifft, 15 Tonnen auf 54 Kilo, bleibt dem Menschen kaum eine Chance.

Dabei gäbe es eine technische Möglichkeit, solche Unfälle zu verhindern. Sie könnte Leben retten, Lkw-Fahrer vor der Schuld bewahren und die Angehörigen vor der Trauer.

Zwei Jahre später, im Oktober 2018, betritt Anton Schnürer, Sylvias Vater, den Westfriedhof in München, zwei Kilometer vom Unfallort entfernt. Schweren Schrittes geht er einen Pfad entlang, vorbei an verwitterten Grabmälern. Der Kies unter seinen Schuhen knirscht. Er biegt in den Mosaikgarten ab, Feld Nummer 264. Vor einem viereckigen Betonquader, der im Schatten einer Eiche in den Boden gelassen ist, bleibt er stehen. Das Grab seiner Tochter. Darauf eine Grabkerze und ein kleiner Engel aus Marmor mit einer Inschrift: »Wir vermissen dich«.

Anton Schnürer, 62 Jahre alt und Vater dreier Kinder, ist ein kräftiger Mann, 103 Kilo, mit kleinen Sommersprossen im Gesicht. Mit Begeisterung kann er in breitem Bairisch von seinem lindgrünen VW-Kübelwagen erzählen, von seiner Berghütte im Chiemgau oder seinen Zeiten als Bayerischer Meister im Ringen. Doch nun schweigt er, die Hände gefaltet, den Kopf gesenkt.

Später sagt er mit brüchiger Stimme: »Die Trauer ist keine Wunde. Wunden heilen, aber es fehlt ein Stückchen, hier.« Er zeigt auf seine Brust, auf die Stelle, wo das Herz sitzt. Seine braunen Augen füllen sich mit Tränen.

In den vergangenen zwei Jahren hat Schnürer seinen Job als Abteilungsleiter in der Logistik verloren, nach fast 45 Berufsjahren; er hat die Doppelhaushälfte, in der seine drei Kinder aufwuchsen, verkauft, auch weil er und seine Frau die Erinnerungen nicht ertragen. Er hat Freunde verloren, weil sie nicht wussten, wie sie seiner Trauer begegnen sollten. ▶

Er hat seinen Hausstand reduziert, die gute Couch gespendet, die Weißbierrglassammlung und sein Werkzeug in einem Lager eingeschlossen. Er hat seinen Heimatort, eine kleine Gemeinde in Oberbayern, verlassen und ist erst in die Anonymität einer Einzimmerwohnung in München gezogen, dann nach Nürnberg, wo er vor Kurzem einen neuen Job angefangen hat, wieder in der Logistik. Schnürers Frau will bald nachkommen. Sie war 16 Monate krankgeschrieben und hat ihrer verstorbenen Tochter ein Jahr lang täglich eine WhatsApp-Nachricht geschickt. Nun lebt sie abwechselnd in der Einzimmerwohnung in München und auf einem Campingplatz. Meistens sehen sie sich am Wochenende.

Es gibt verschiedene Arten, mit der Trauer umzugehen: Die einen, wie Sylvias Mutter, versinken in sich selbst, lesen Unmengen von Büchern und fragen nach dem Sinn des Lebens. Die anderen, wie Sylvias jüngere Schwester, verstehen die Trauer als Auftrag, dem Leben, so kurz es sein mag, noch ein wenig mehr Lebendigkeit abzutrotzen. Anton Schnürer hingegen hat seine Trauer, diese ewige, nicht zu beantwortende Frage nach dem Warum – Warum sie? Warum nicht ich? Warum wir? Warum jetzt? – zur Mission gemacht, zu seinem Auftrag.

Er hat E-Mails an den Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter geschrieben, an die damalige bayerische Verkehrsministerin Ilse Aigner, den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Er hat einen Vortrag vor Verkehrsforschern gehalten und an Demonstrationen teilgenommen wie dem »Ride of Silence«.

Schnürer will, dass der Tod seiner Tochter nicht ohne Sinn bleibt, dass er eine Antwort findet auf das unerträgliche Warum. Schnürer sagt: »Ich möchte anderen Familien dieses Leid ersparen.« Sein Ziel ist, dass es solche Unfälle in Zukunft nicht mehr gibt.

»Das Problem ist lange bekannt und die Lösung eigentlich recht simpel«, sagt Prof. Wolfram Hell, studierter Mediziner und Unfallforscher. Er empfängt in seinem Büro in der Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München. Hell befasst sich seit 26 Jahren mit tödlichen Verkehrsunfällen.

Er hat eine Datenbank erstellt, Hunderte Unfälle rekonstruiert und ist Verfechter der »Vision Zero«, eines schwedischen Modells, das den Verkehr so regeln will, dass niemand

mehr darin ums Leben kommt. Vor sieben Jahren hat die EU sich der Vision Zero verpflichtet und sich das Ziel gesetzt, dass es bis zum Jahr 2050 keine Verkehrstoten mehr gibt. Städte wie Berlin und München haben sich angeschlossen. Eigentlich müsste Hell

Eine Möglichkeit erscheint Hell jedoch am effektivsten, auch weil sie verlässlicher ist als das menschliche Auge: die Ausstattung der Lkws mit einem Abbiegeassistenten. Mit einem technischen System also, das die Umgebung durch Kameras, Radar- oder Ultra-



Sylvia Schnürer liebte die Wiesn. In ihrem Schmucktui lag eine Wäscheklammer mit der Aufschrift »Fesch's Madl«.

ANTON SCHNÜRER WILL, DASS DER TOD SEINER TOCHTER NICHT OHNE SINN BLEIBT

eine Erfolgsgeschichte erzählen. In Verkehrsausschüssen diskutieren Experten wie er über Tempolimits, bessere Radwege oder Ampelschaltungen. Mit dem Ergebnis, dass die Zahl der Verkehrstoten in den vergangenen 25 Jahren um zwei Drittel gesunken ist. Nur an den Unfällen mit den abbiegenden Lkws ändert sich nichts.

»Die Lkw-Fahrer brauchen eigentlich hellseherische Fähigkeiten, die biegen ja fast blind ab«, sagt Wolfram Hell. Er klappt seinen Laptop auf und spielt eine Simulation ab.

Man sieht einen fahrenden Lkw und neben ihm, auf dem Radweg, eine Fahrradfahrerin. Die Kameraperspektive wechselt ins Führerhaus. Wie der Lkw-Fahrer schaut man in die vier gesetzlich vorgeschriebenen Außenspiegel rechts und sieht: nichts. Bis für den Bruchteil einer Sekunde der Kopf der Radfahrerin in einem der Spiegel aufblitzt, um dann sofort wieder zu verschwinden. »Stellen Sie sich vor, Sie müssen sich auch noch auf den Verkehr konzentrieren, wie um Himmels willen soll der Lkw-Fahrer das sehen«, sagt Hell.

Er hat verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie sich bewirken ließe, dass Lkw-Fahrer Radfahrer besser sehen: Man könnte, sagt Hell, die Fahrerikabinnen der Lkws senken oder gläserne Beifahrertüren montieren. Man könnte an jeder Kreuzung einen konvexen Spiegel installieren oder die Kreuzungen so umbauen, dass Radfahrer einen Bogen fahren, bevor sich ihr Weg mit einem Lkw kreuzt.

schallsensoren erfasst und den Lkw-Fahrer, wenn sich ein Radfahrer oder Fußgänger im toten Winkel befindet, durch ein Blinklicht oder ein Piepen warnt. Oder den Lkw gleich automatisch bremst.

»Wir könnten damit jedes Jahr Dutzende Menschenleben retten«, sagt Hell. Doch die Politik hat das Thema jahrelang vernachlässigt. Der frühere Verkehrsminister Alexander Dobrindt rief lediglich zwei runde Tische ein, mit dem Ergebnis, dass kaum etwas passierte. Bis Dobrindts Nachfolger Andreas Scheuer in diesem Sommer die »Aktion Abbiegeassistent« ins Leben gerufen hat.

Scheuer will ab 2019 Firmen unterstützen, die ihre Lkws freiwillig mit einem Abbiegeassistenten ausstatten. Bislang haben sich 44 Unternehmen gemeldet, darunter Lebensmittelkonzerne wie Edeka oder Aldi. Sie fürchten, Experten zufolge, kaum etwas so sehr wie ein Foto von einem Unfallort, auf denen eines ihrer Firmenlogos zu erkennen ist. Wolfram Hell ist von Scheuers Plan allerdings nicht überzeugt.

Scheuer will für seine Aktion fünf Jahre lang jeweils fünf Millionen Euro bereitstellen. Davon könnten rund 16 600 Fahrzeuge

mit jeweils 1500 Euro gefördert werden. Jedes Fahrzeug soll einen Sticker bekommen mit dem Werbeclaim »#IchHabDenAssi«. Das Problem ist nur: In Deutschland sind drei Millionen Lkws und 200 000 Sattelzugmaschinen zugelassen.

Wolfram Hell sagt, was es wirklich brauche, sei ein Gesetz, das Abbiegeassistenten verpflichtend vorschreibt. Er versteht nicht, warum es nach all den Jahren der Diskussion und anders als im Koalitionsvertrag der Großen Koalition versprochen noch immer keines gibt.

Als Sylvia Schnürer mit ihrem Fahrrad auf die rechte Ecke des Kranwagens trifft, hört Andreas Steinbrunner einen Knall. »Kruzifix noch mal! Was ist das?«, habe er damals gedacht, sagt Steinbrunner heute.

Nach wenigen Metern bringt er seinen Lkw zum Stehen, öffnet die Tür, springt aus der Fahrerkabine, rennt um den Lkw herum. Am Hinterreifen sieht er eine Frau liegen, jung und blond, ihr Gesicht liegt auf dem Boden. Sie ist tot, das erkennt Steinbrunner sofort. Steinbrunner sagt, dass Passanten herbeigeeilt seien, die ihre Handys zückten und filmten. Er sagt, dass er sie angeschrien habe, sie sollten die Polizei rufen, den Notarzt, irgendwen!

Während er das erzählt, sitzt Steinbrunner zusammen mit seiner Frau, mit der er seit zwanzig Jahren verheiratet ist, rauchend auf der Terrasse. Die beiden leben in einem kleinen Ort im Landkreis Fürstentum, im Haus von Steinbrunners Mutter, in dem er aufgewachsen ist und das er mit seiner Frau umgebaut hat.

Bis heute, zwei Jahre später, sagt Steinbrunner, gebe es kaum einen Tag, an dem er nicht an den Unfall denke. Es sind immer dieselben Fragen, die ihn heimsuchen: Wo kam sie plötzlich her? Wieso habe ich sie nicht gesehen? Wieso – verdammt noch mal! – habe ich sie nicht gesehen? »Diese Schuld wird mich bis an mein Lebensende verfolgen«, sagt er.

Andreas Steinbrunner ist seit Jugendtagen in der freiwilligen Feuerwehr engagiert, er hat Menschen gerettet, brennende Häuser gelöscht, Wasserleichen geborgen, aber an diesem Tag ist er nicht der Retter. Seine Er-

innerung an die Minuten nach dem Unfall ist verschwommen. Er sieht Sylvia Schnürer auf dem Asphalt liegen, daneben ihre Handtasche, er sieht sich an der Kreuzung stehen, ohnmächtig und hilflos, aber es fällt ihm schwer, die Bilder in die richtige Reihenfolge zu bringen. Er weiß noch, sagt er, dass die Polizei und der Krankenwagen mit Blaulicht und Sirene vorfuhren.

Die Notärzte stürmen zu Sylvia Schnürer, ihnen bleibt nichts anderes übrig, als ihren Tod festzustellen, die »Verletzungen sind nicht mit dem Leben vereinbar«, heißt es in

solchen Fällen. Die Polizisten nehmen Steinbrunners Personalien auf, sie bitten ihn, in ein Röhrchen zu pusten, 0,0 Promille, sie wollen wissen, was er verdient. »2200 Euro«, sagt er, was wichtig ist für die spätere Gerichtsverhandlung.

Irgendwann entdecken sie auch Sylvia Schnürers Fahrrad, das verzogen unter dem Lkw liegt, zwischen erster und zweiter Achse. Vorher hatten die Polizisten genauso wie Steinbrunner geglaubt, sie sei zu Fuß unterwegs gewesen.

Steinbrunner fühlt sich äußerlich wie erstarrt, zugleich rasen die Gedanken in seinem Kopf: Wer ist diese Frau? Hat sie Kinder? Ist sie verheiratet? Er hat das Gefühl, mit jemandem sprechen zu müssen, der kein Polizist ist. Er ruft seinen Chef an. Seine Stimme zittert, als der abhebt.

»Du, mir ist was ganz Schlimmes passiert«, sagt Steinbrunner. »Ich habe eine Frau überfahren. Die ist tot.«

»Wo bist du?«, fragt sein Chef. Er befindet sich zu dieser Zeit auf einer Baustelle in Odelzhausen, eine halbe Stunde entfernt.

Er macht sich sofort auf den Weg, außerdem verständigt er Steinbrunners Frau, die gerade in einer Arbeitsbesprechung ist. Als sie erfährt, was passiert ist, ruft sie ihren Mann an.

»Andi, Schatz, wo bist du? Ich komme nach München«, sagt sie.

»Nein, bleib da«, sagt er.

»Wieso?«

»Man kann sowieso nichts mehr machen.« Er beginnt zu weinen.

»Andi, wo bist du?«, fragt sie. Dann legt er auf. Um ihn herum leiten die Polizisten den Verkehr um, spannen rot-weißes Flatterband,



Oben: Sylvia Schnürers Vater lackierte ein Mountainbike weiß und stellte es als Mahnmahl an der Unfallstelle auf.

Links: Die Familie hat viele Dinge aufbewahrt, die an Sylvia erinnern – ihre Joggingsschuhe, ihr Handy, ihren Kalender, ihren Notizblock.



und auf der Gegenseite stauen sich die Autos, aus denen neugierige Augenpaare glotzen, während Steinbrunner auf der Kreuzung steht, in seinem grauen Arbeitsshirt, den schwarzen Hosen und den schwarzen Arbeitsstiefeln, eine Zigarette in der Hand. Allein.

Wenig später, gegen 9.45 Uhr, tritt ein großer Mann in einer leuchtend roten Jacke mit silbernen Reflektorstreifen an ihn heran. »Mein Name ist Andreas Wolf«, sagt der Mann mit ruhiger und fester Stimme. »Ich bin jetzt da für Sie. Und nur für Sie.«

Wolf, damals 52 Jahre alt, im Hauptberuf Rechtsanwalt, ist einer von rund sechzig ehrenamtlichen Mitarbeitern im Kriseninterventionsteam München. Er hat Hunderte Leichen gesehen und Hunderte Trauernachrichten überbracht. Dies ist sein 291. Einsatz.

Wolf führt den zitternden Steinbrunner zu seinem Wagen, den er extra so geparkt hat, dass Steinbrunner nicht auf seinen Lkw schauen muss. Sie setzen sich an einen Tisch im Fond. Nach Wolfs Erfahrung reagieren Menschen in Krisensituationen sehr unterschiedlich: Manche schreien oder werden aggressiv, andere hören nicht auf zu reden, andere schweigen. So wie Steinbrunner. Wolf weiß, dass es gut ist, die Stille auszuhalten.

Nach einer Weile stammelt Steinbrunner schluchzend: »Wahnsinn! Wie konnte das passieren? Das werde ich nie begreifen. Ich hab doch in den Spiegel geguckt.« Wolf versucht, ihn zu beruhigen, aber er beschönigt nichts. Er sagt nicht: »Das wird schon werden« oder: »Morgen ist auch noch ein Tag«. Er weiß, man kann der Realität nicht ausweichen. Es gibt Lkw-Fahrer, die nach einem solchen Unfall so traumatisiert sind, dass sie nie wieder in einen Lkw steigen.

Steinbrunner sagt heute: »Wie soll ich sagen? Der Mann hat mich aufgefangen.«

Währenddessen hängen Feuerwehrmänner ein Laken vor den Leichnam von Sylvia Schnürer, der später von einem Bestatter in einen Zinksarg geladen und zur Rechtsmedizin gefahren wird. Ein Gutachter, beauftragt von der Staatsanwaltschaft, macht neben dem Lkw kniend Fotos. Und Polizisten des Verkehrsunfallkommandos sichern die Spuren, vermessen Abstände, malen die Umriss des Leichnams mit Sprühkreide auf den Asphalt.

Gegen 10.30 Uhr treffen Steinbrunners Chef und ein Kollege ein. »Andi«, sagt der Chef und legt die Hand auf seine Schulter. Er macht ihm keinen Vorwurf. Steinbrunners Chef, ein Mann mit Glatze und Fünftagebart, sagt heute: »Wir Lkw-Fahrer wissen alle, dass uns so was passieren kann.«

Steinbrunners Lkw war ausgestattet mit einer Rückfahrkamera, mit ABS und einem beheizten Kransitz. Aber er verfügte nicht über einen Abbiegeassistenten. So wie Schätzungen der Unfallforschung der Versicherer zufolge 99 Prozent der Lkws in Deutschland.

Warum ist das so?

Die Antwort darauf ist bei den Herstellern und Spediteuren zu finden.

Es gibt in Deutschland drei große Hersteller von Lkws: Scania und MAN, die beide zu Volkswagen gehören, und Daimler. Sie haben Notbremssysteme entwickelt, die Lkws automatisch abbremsen können, damit sie zum Beispiel auf der Autobahn nicht auf ein Stauende prallen. Aber beim Abbiegeassistenten waren sie jahrelang im Nichtstun erstarrt. Vor elf Jahren entwickelte MAN zwar einen Assistenten, der 2009 sogar mit einem Preis des ADAC ausgezeichnet wurde, doch in Serie ging der Prototyp nie. Er war technisch nicht ausgereift, heißt es bei MAN heute.

Experten, die sich aus Furcht vor den Herstellern nicht zitieren lassen wollen, sagen, der wahre Grund sei ein anderer: Die Nachfrage der Spediteure sei zu gering gewesen.

Die Lkw-Hersteller messen ihren Erfolg an Quartalszahlen. Nicht an der Zahl der Verkehrstoten. Warum sollten sie Millionen ausgeben, um ein System zu entwickeln, das im Jahr rund dreißig Menschen rettet, aber niemand kaufen will?

Daimler war Ende 2016 der erste Hersteller, der ein radargestütztes Abbiegeassistenzsystem auf den Markt brachte, das den Fahrer warnt, allerdings nicht automatisch bremst. Jeder Spediteur kann es sich bei neuen Modellen wie dem Mercedes Actros einbauen lassen. Für 2500 Euro, als Zusatzausstattung. Auch Scania bietet seit Kurzem ein eigenes System an. Doch das Problem ist damit längst nicht gelöst. Wie das Beispiel von Steinbrunners Chef zeigt.

Nach dem Unfall hatte der Chef mit dem Gedanken gespielt, seine Spedition aufzugeben. Was, wenn das noch mal passierte? Er entschloss sich, weiterzumachen. Seine Firma wuchs. Heute hat er sieben Lkws, auch Steinbrunners Kranwagen, der nicht mehr als ein paar Kratzer davongetragen hatte, ist noch im Einsatz. In keinen der Lkws hat der Chef einen Abbiegeassistenten einbauen lassen. Er überlege aber, sagt er, für rund 120 000 Euro einen neuen Mercedes Actros zu kaufen. Ob er einen Abbiegeassistenten dazubestellt, weiß er nicht. 2500 Euro sind viel Geld für ihn.

Die Speditionsbranche ist ein hartes Geschäft mit geringen Margen, in dem um je-

den Cent gefeilscht wird. Spediteure fürchten die billige Konkurrenz aus Osteuropa. Einige setzen eher darauf, dass der Zufall sie von einem Unfall verschonen möge, statt Geld für Sicherheit auszugeben.

Doch selbst wenn Steinbrunners Chef sich dafür entscheiden würde – seine alten Lkws könnte er bei Daimler nicht mit dem Abbiegeassistenten ausstatten lassen. Eine Nachrüstung ist nicht möglich. Fragt man bei Daimler nach, warum nicht, heißt es: Viel zu aufwendig, rechnet sich nicht.

Experten, die wissen, was technisch sonst möglich ist, sagen, dass die Lkw-Hersteller lieber in die Entwicklung neuer, automatisiert fahrender Lkws investieren, die künftig sogar ohne Fahrer auskommen könnten, als in Systeme, um alte Lkws nachzurüsten.

Tatsächlich könnte sich Steinbrunners Chef, sollte er es ernst meinen, direkt an Zulieferer wenden. Es gibt mehrere Anbieter, die verschiedene Nachrüstsysteme auf Kamera- oder Ultraschallbasis entwickelt haben. Diese kosten zum Teil nicht mehr als 700 Euro, doch manchen Spediteuren ist das immer noch zu viel Geld.

Wie viel ist ein Menschenleben wert?

Anton Schnürer sagt, jedes Leben ist wert, gerettet zu werden.

Andreas Steinbrunner sagt, er würde alles dafür tun, um den Unfall rückgängig zu machen. Und dass er froh gewesen wäre, hätte ein Abbiegeassistent ihn gewarnt.

Um 11.50 Uhr, kurz bevor die Feuerwehr die Spuren des Unfalls mit einem Wasser Schlauch vom Asphalt spritzt, darf Andreas Steinbrunner den Unfallort verlassen. Andreas Wolf, der Ersthelfer, fährt ihn nach Hause. Steinbrunners Frau eilt aus dem Haus und nimmt ihren Mann in den Arm. »Andi, das tut mir so leid«, sagt sie.

Zu dritt setzen sie sich in die Küche, Steinbrunners Frau nimmt seine Hand, sie fühlt sich kalt an. Zu Steinbrunner sagt Wolf: »Lassen Sie den Schmerz zu. Tun Sie ganz bewusst Dinge, die Ihnen guttun. Das muss nichts Pietätvolles, Weltbewegendes sein. Ganz normale Dinge. Alltag. Sie müssen sich nicht schämen.«

Aber Steinbrunner schämt sich. Ihm kommt es vor, als täte er etwas Unrechtes, als er am selben Abend in der Badewanne liegt und vor sich hinmurmelt: »Wo kam sie her? Wo kam sie nur her?«. Oder als seine Frau ihm später eine Kartoffelsuppe kocht. Steinbrunners Frau sagt heute: »Wir saßen da und haben Kartoffelsuppe gegessen, für uns ging es weiter. Und die Eltern der Verstorbenen

Nach dem Tod seiner Tochter hat Anton Schnürer viele Freunde verloren – sie wussten nicht, wie sie mit seiner Trauer umgehen sollten.



Es fällt ihm schwer zu erzählen, was dann passierte. Er weiß nur noch, dass er und seine Frau stumm ihre Sachen zusammenpacken, das Vorzelt und die Campingmöbel. Und dass sie schrecklich frieren, während sie die Nacht hindurch nach München fahren, 530 Kilometer, bis sie im Morgengrauen, erschöpft und verweint, bei Sylvias Großmutter ankommen, wo die Familie sich versammelt hat, der

NACH DER TODESNACHRICHT HOFFTE DIE FAMILIE ERST, DASS ALLES NUR EIN IRRTUM IST

Onkel, die Schwester, der Bruder und dessen Frau, der Verlobte.

Sie alle haben, nachdem sie von Sylvias Tod erfuhren, sofort gegoogelt, sie alle haben im Internet die Nachricht gelesen: »Lkw überrollt 30-Jährige«, und die Fotos vom Unfallort gesehen. Und dennoch klammern sie alle sich insgeheim an die irrationale Hoffnung, dass das alles nicht wahr ist, dass es sich um einen Irrtum handelt.

Doch als die Schnürers einen Tag nach dem Unfall im Aufenthaltsraum der Polizeiinspektion 43 sitzen, wissen sie, es ist kein Irrtum. Der Polizeihauptmeister, der auch am Unfallort war, überreicht ihnen in einer durchsichtigen Plastiktüte Sylvias rotes Portemonnaie von Michael Kors, darin Fotos der Familie und eine

Diddl-Karte, die ihre Schwester ihr vor Ewigkeiten geschenkt hat.

Danach fährt die Familie zur Gerichtsmedizin, wo Sylvia obduziert worden ist. Sie wollen Sylvia sehen, doch die Gerichtsmediziner raten ab. Die Mutter bittet um einen Gefallen: »Könnten Sie nachschauen, ob die Sylvia nicht vielleicht doch noch atmet?«

Am 12. Oktober, drei Wochen nach dem Unfall, wird Sylvia Schnürer auf dem West-

bekommen die Nachricht, dass ihre Tochter gestorben ist.«

Anton Schnürer erreicht die Nachricht am Abend, rund zehn Stunden nach dem Unfall. Er und seine Frau sind im Urlaub an der Adria, auf dem Campingplatz Lanterna in Poreč. Sie sitzen vor ihrem Wohnwagen beim Abendessen, es dämmt. Den ganzen Tag haben sie versucht, Sylvia anzurufen, um ihr zu gratulieren, haben ihr Fotos vom Meer ge-

schickt, von Sonnenuntergängen, Palmen und dem Strand: »Wir wünschen dir schöne Stunden. Wir lieben dich sehr.« Zum Geburtstag wollen sie ihr ein neues Fahrrad schenken.

Dann klingelt Schnürers Handy. Seine Frau geht ran. Es ist der Sohn. »Du, Mama, es ist etwas Schreckliches passiert«, sagt er. Sekunden darauf reicht sie das Handy an ihren Mann weiter. »Auf einmal war alles schwarz«, sagt Anton Schnürer heute.

friedhof München bestattet, in einer schwarzen Urne mit Strasssteinen. 250 Menschen nehmen Abschied. Sylvias Verlobter hält eine Rede, auch der Bruder, die beste Freundin und die Mutter sprechen. Zwei Lieder werden gespielt: *Einmal sehen wir uns wieder* von Andreas Gabalier und *Beneath Your Beautiful* von Labrinth feat. Emeli Sandé, das Lied, das auch lief, als ihr Verlobter ihr einen Heiratsantrag machte.

»Papa, du kümmerst dich um die Hochzeit.« Das seien Sylvias letzte Worte an ihn gewesen, sagt Anton Schnürer heute. Er wollte sich um alles kümmern. Nun kommt es ihm vor, als wäre seine Tochter verschwunden, er hat sie ja nicht mehr gesehen, auch Bestatter und Polizei hatten davon abgeraten.

Schnürer schaltet eine Traueranzeige in der Zeitung, er kündigt Sylvias Versicherung, löst ihr Bankkonto auf. Er kämpft darum, dass der Totenschein geändert wird, dort hatte eine Ärztin fälschlicherweise 9.30 Uhr als Todeszeitpunkt eingetragen und nicht 9.20 Uhr. Dabei war Sylvia sofort tot. Wenigstens das.

Die Schwester räumt Sylvias Wohnung aus, einen Großteil ihrer Kleidung spendet sie an Oxfam. Einige Dinge behält sie: Sylvias Parfum, Sylvias Dirndl. Die silbernen Creolen vermacht ihr Sylvias Verlobter. Außerdem findet sie in der Wohnung eine Schachtel, darin ein Blatt, auf dem Sylvia ihre Ziele für die nächsten Jahre notiert hatte:

Nicht verbiegen

Mehr lesen

Dreimal im Jahr auf die Hütte in den Bergen

Schöne Klamotten

Halbmarathon

Tanzen

Zeit für die Familie

»Es gibt keinen Trost«, sagt Anton Schnürer. Das Einzige, was ihm helfe, sei seine Mission. Im Sommer hielt er einen Vortrag vor Experten. Die Logistik-Fachzeitschrift *trans aktuell* hatte ihn eingeladen, Schnürer erzählte von seiner Tochter. Unter den Gästen saß ein schlanker Mann in weißem Hemd und Krawatte, die langen blonden Haare zum Zopf gebunden, der ihm aufmerksam zuhörte.

Kurz nach Sylvia Schnürers Tod legte die Familie Blumen an die Unfallstelle. Sie befindet sich vor dem Parkplatz einer Spedition.



BIS ZU EINEM GESETZ ÜBER ABBIEGEASSISTENTEN IST ES EIN LANGER WEG

Patrick Seiniger befasst sich seit Jahren mit dem Thema. Er hat Studien darüber geschrieben und Vorträge gehalten, erst für die BAST, die Bundesanstalt für Straßenwesen, nun für das Bundesverkehrsministerium, wo er im Referat StV 22 dafür zuständig ist, dass es bald ein Gesetz zum Abbiegeassistenten geben soll. Doch es ist ein langer Weg.

Der Bundestag darf so ein Gesetz nämlich nicht erlassen. Das darf nur die EU-Kommission in Brüssel, die entscheidet, welche Typen von Kraftfahrzeugen in der EU zugelassen sind. Doch diese wiederum wartet auf die UNECE, die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen. Bevor Brüssel ein Gesetz erlässt und sich um die juristischen Dinge kümmert, sollen dort erst einmal die technischen Anforderungen bestimmt werden.

Die UNECE, zwei Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg gegründet, sitzt in Genf und hat 56 Mitgliedsstaaten, darunter viele europäische Länder, die nicht Mitglied in der EU sind, sowie Israel, Kanada und die USA. Ihre Aufgabe ist es, für einheitliche Regeln im Handel zu sorgen.

Der Vorteil daran ist, dass der Verkehr, sofern eine Einigung erzielt ist, grenzüberschreitend funktioniert. Das hilft Lkw-

Fahrern und Spediteuren. Und es hilft den Herstellern, die nicht für jeden noch so winzigen Markt eine eigene Lösung anbieten müssen. Der Nachteil ist, dass es schwierig ist, diese Einigung zu finden.

Es ist ein kompliziertes Verfahren, das Unmengen Papier produziert und in dem Länder aufeinandertreffen wie Schweden, das die wenigsten Verkehrstoten weltweit hat, und Georgien, wo man sich hinten im Auto nicht einmal anschnallen muss.

Nachdem das Bundesverkehrsministerium 2017 einen Vorschlag bei der UNECE eingebracht hat, trifft sich am 23. März 2017 eine sogenannte informelle Arbeitsgruppe in Brüssel, unter dem Vorsitz eines Japaners und eines niederländischen Mitglieds der Europäischen Kommission. Zur Gruppe gehören unter anderem Vertreter aus Schweden, Kanada und Großbritannien sowie Lobbyisten der Lkw-Hersteller und der Zulieferindustrie. Und nicht zuletzt Dr. Patrick Seiniger. In Dokumenten wird er als »German expert« bezeichnet.

Der Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums zufolge hat Seiniger keine Zeit, darüber mit dem *SZ-Magazin* zu sprechen. Doch aus den Dokumenten der Arbeitsgruppe lässt sich rekonstruieren, wie zäh und mühsam verhandelt wird.

Sechs weitere Male trifft sich die Gruppe, in London, Tokio, und auch in Bergisch-Gladbach, wo die BAST sitzt. Während die

Experten und Lobbyisten dort über Kurvenradien und Kreuzungspunkte diskutieren, über Anprallstellen oder Reaktions- und Bremsphasen, steigt in Deutschland der politische Druck: Der Bundesrat und der Bundestag fordern die Bundesregierung auf, entschlossener beim UNECE aufzutreten.

Und die Staatsanwaltschaft München beantragt einen Strafbefehl gegen Andreas Steinbrunner wegen fahrlässiger Tötung.

Anton Schnürer erfährt durch seinen Anwalt davon. Schon in den Stunden nach dem Unfall hatte ein Gedanke in seinem Kopf zu kreisen begonnen: Wer ist der Mann, der Sylvia überfahren hat? Auf der Polizeiwache haben die Schnürers den Polizeihauptmeister danach gefragt. »Ich weiß es«, hatte der Polizeihauptmeister geantwortet, »aber ich darf es Ihnen nicht sagen.« Nun kennt er seinen Namen.

Doch bis heute sind die Schnürers Andreas Steinbrunner nicht begegnet. Es gibt keine mündliche Verhandlung vor Gericht. Die Justiz will den Fall schnell erledigen und entscheidet darüber hinter verschlossenen Türen. Das Urteil, verhängt am 9. Mai 2017, kommt per Post: Andreas Steinbrunner wird zu einer Geldstrafe von 8400 Euro verurteilt, außerdem wird sein Führerschein für einen Monat eingezogen.

Der Gutachter, der den Unfall untersucht hat, kommt zum Ergebnis, dass Sylvia Schnürer keine Schuld trifft. Und dass Steinbrunner sie 1,5 bis maximal vier Sekunden lang hätte sehen können, wenn er im richtigen Moment in den Weitwinkelspiegel geschaut hätte. Die Justiz spricht in solchen Fällen von »Augenblicksversagen«.

Anton Schnürer sagt: »Die Höhe der Strafe interessiert mich nicht. Ich kriege meine Tochter nicht wieder, auch wenn er eine Million Euro gezahlt hätte.«

Andreas Steinbrunner sagt: »Ich hätte jede Strafe angenommen. Ich fühle mich schuldig, weil ich sie nicht gesehen habe.« Der Chef der Spedition bietet ihm an, die Geldstrafe zu übernehmen, aber Steinbrunner will das nicht. Er löst einen Bausparvertrag auf, um die 8400 Euro zu bezahlen.

Im September 2017 kündigt er bei der Spedition. Heute arbeitet er für eine Gemeinde in der Nähe seines Wohnorts, als Gärtner. Lkw fährt er nur noch selten, und wenn, sind es kleine Touren. Wenn er mit seiner Frau nach München muss, fährt sie.

Steinbrunner sagt, er habe darüber nachgedacht, die Familie Schnürer zu kon-

taktieren. Er wollte ihr einen Brief schicken, aber er wusste nicht, was er schreiben sollte. Und er war sich auch nicht sicher, ob er der Familie damit helfen würde oder nur sich selbst.

Anton Schnürer sagt, er lege keinen besonderen Wert darauf, Steinbrunner zu treffen. Er weiß nicht, was das bringen soll. »Ich hege keinen Hass oder Wut gegen diesen Mann«, sagt er. »Aber vergeben kann ich ihm auch nicht. Da ist nur Trauer.«

Es gibt viele Orte, die ihn an seine Tochter erinnern: das »089«, Sylvias Lieblingsbar in München. Das Schloss, in dem sie heiraten wollte. Und der Unfallort natürlich. Hin und wieder fährt er dorthin. An eine Linde gelehnt, steht ein Mountainbike, das Schnürer weiß lackiert hat, um Sylvias zu gedenken. Daneben Blumen. An der Kreuzung wurde der Radweg inzwischen rot markiert. Sonst ist alles wie zuvor. Schnürer sagt, seine Mission sei erst beendet, wenn es ein Gesetz gebe, das Abbiegeassistenten verpflichtend einführt. Doch das kann dauern.

Nach anderthalb Jahren der Beratung hat die informelle Arbeitsgruppe um Patrick Seiniger dem nächsthöheren Gremium im Oktober 2018 einen Entwurf präsentiert. Es wird erwartet, dass die UNECE diesen Entwurf im März 2019 annimmt. Die EU-Kommission wird voraussichtlich folgen und eine Regelung erlassen, die ab 2024 in Kraft tritt. Allerdings gilt diese Regelung nur für Abbiegeassistenten, die lediglich warnen und nicht automatisch bremsen. Und sie gilt nur für Neufahrzeuge. Daher kann es mindestens fünf weitere Jahre dauern, bis alle Flotten mit Abbiegeassistenten ausgerüstet sind. Bis dahin werden allein in Deutschland jedes Jahr noch Dutzende Radfahrer durch abbiegende Lkws sterben.

23. November 2018, Burgdorf bei Hannover: Um 7.20 Uhr überrollt ein Lkw eine Radfahlerin. Der Fahrer hat sie beim Rechtsabbiegen übersehen. Sie war 16 Jahre alt und auf dem Weg zur Schule. Sie ist die 34. Tote in diesem Jahr.



BJÖRN STEPHAN

arbeitete früher als Polizeireporter beim *Tagesspiegel* in Berlin und schrieb auch mehrere Meldungen über tödliche Abbiegeunfälle. Seitdem begleitet ihn die Frage, was man dagegen tun könnte.

100 JAHRE FREISTAAT BAYERN



BAYERN FEIERT – UND NATÜRLICH FEIERN WIR MIT!

Exklusiv nur bei uns erhältlich:
die auf 100 Exemplare limitierte
Sonderedition „NOMOS Tangente –
100 Jahre Freistaat Bayern“ der
Uhrenmanufaktur NOMOS Glashütte.

Das Besondere: das Zifferblatt mit
der blauen Raute auf sechs Uhr, die
weiß rhodinierten Zeiger und die
Rautengravur auf der Krone.

Jede Uhr wird mit unserem
Anhänger „Bayerischer Löwe“
ausgeliefert – gefertigt aus
925er Sterlingsilber mit einem
feueremallierten Wappenschild.

Ab sofort bei Juwelier Fridrich.

Fridrich
JUWELIER SEIT 1864

J. B. FRIDRICH GMBH & CO KG
SENDLINGER STRASSE 15 • 80331 MÜNCHEN
TEL 089 260 80 38 • WWW.FRIDRICH.DE