



Verkehr

Zwei von drei RadfahrerInnen, die von Lastwagen überrollt wurden, sterben. Auch Steffi Lang geriet unter einen Lkw. Sie überlebte



Unterm Rad

ABBIEGEN Vor drei Jahren verändert ein Unfall Steffi Langs Leben. Sie kämpft noch heute mit den Folgen – und sie hat radikale Forderungen an die Politik

AUS BERLIN GEREON ASMUTH

„Wir treffen uns im Foyer. Bin mit Gehilfe unterwegs.“ Steffi Lang beschreibt in einer Mail vor dem ersten Treffen, woran man sie erkennt.

Leuchtend roter Lippenstift, weiße Mütze, eine weite schwarze Hose, goldene Sneaker. „Ich hab mich nicht extra fein gemacht“, sagt die Frau und lächelt schelmisch. „Ich sehe immer so aus.“ Erst recht hat sie sich nicht für die Bilder herausgeputzt. Denn eigentlich, sagt sie, „musstet ihr ein Foto von meinem Bein machen. Damit man sieht, was passiert, wenn man von einem Laster zertrümmert wird.“

Wenig später steht Steffi Lang auf der Kreuzung unweit des Checkpoint Charlie in Berlin-Kreuzberg. Genau dort, wo es passiert ist, vor fast drei Jahren, am 24. Juni 2013. Sie war nicht mehr oft hier seitdem. „Es ist halt eine Scheiße für mich“, sagt die 52-jährige. Dann tritt sie auf den Asphalt, posiert für die Kamera, hält ihre Krücke, so, dass man sie gut sieht. Und bricht hemmungslos in Tränen aus. „Das geht vorbei“, sagt Lang, „das muss ich aushalten.“ Sie will ihre Geschichte erzählen.

Eine besondere Kreuzung

Diese Kreuzung ist etwas Besonderes. Hundert Meter weiter nördlich war einst der Checkpoint Charlie, der Grenzübergang der Berliner Mauer, an dem sich 1961 sowjetische und amerikanische Panzer gegenüberstanden. Heute wimmelt es hier von Touristen, die fotografierend kreuz und quer über die Straße laufen. Südlich der Kreuzung ist der Eingang zur U-Bahn. Es gibt eine besondere Ampelschaltung, damit die Fußgänger leicht von dort zum Checkpoint kommen: Sie können die Kreuzung diagonal queren, während die Autos aus allen vier Richtungen Rot haben.

Radler aber sollen diese Kreuzung zusammen mit dem motorisierten Verkehr passieren. Macht das diese Ecke so gefährlich? Im Februar 2013 wurde hier eine junge Frau von einem Betonmischer überrollt. Sechs Wochen später traf ein gigantischer Sattelschlepper auf Steffi Lang. Im Sommer 2015 traf es wieder eine Radfahrerin. Alle drei Frauen hatten Glück. Sie wurden „nur“ schwer verletzt.

Die Kreuzung am Checkpoint Charlie ist etwas Besonderes. Der Unfallhergang ist es nicht. Es gibt nichts Gefährlicheres für Radfahrer als rechts abbiegende Lkws. In Berlin kamen dieses Jahr schon sieben Radfahrer ums Leben, drei von ihnen wurden von Lkws überfahren. Dieser Unfalltypus sei nicht häufiger als andere, sagt eine Sprecherin des Radlerverbandes ADFC, nur die Folgen seien ungleich schwerer. Vor allem wenn es um Lkws mit über 7,5 Tonnen Gewicht geht, so eine Studie der Unfallanalyse Berlin

GbR, die 141 solcher Fälle analysiert hat. Wird ein Fahrradfahrer nicht nur touchiert, sondern überrollt, geht das sogar in zwei von drei Fällen tödlich aus.

„Da ist sie ja“, ruft Steffi Lang erfreut und zeigt in das Café gleich an der Ecke. Sie meint die Bedienung hinter dem Tresen. Die den Unfall gesehen und als Zeugin vor Gericht ausgesagt hat. Drinnen fallen sich beide in die Arme. „Wie gut, dass es dir gut geht“, sagt die Bedienung. Steffi Lang bekommt „den besten Tisch“. Durch das große Fenster hat man einen wunderbaren Blick auf die belebte Kreuzung.

Lang klappt ihren Laptop auf. Sie zeigt das Video der Überwachungskamera. Eine Radfahrerin kommt von links ins Bild; sie selbst, Direkt hinter, fast neben ihr fährt der Laster, ein Sattelschlepper. „Wissen Sie, was komisch ist?“, fragt Lang. „Wenn ich das so sehe, denke ich, warum hab ich das nicht gemerkt?“ Es ist diese Frage, die sie quält. „Hast du nicht den Laster gehört? Alle fragen das“, sagt Lang. „Aber du merkst das gar nicht. Du denkst, der fährt geradeaus“, sagt Lang. Und dann noch mal: „Ich ging absolut hundertprozent davon aus, dass er geradeaus fährt.“

Tatsächlich fährt der Sattelschlepper geradeaus bis tief in die Kreuzung hinein. Dann holt der Fahrer sogar noch nach links aus, damit er überhaupt um die Ecke kommt. Erst danach kommt er zurück und erwischt Steffi Lang. Vorn mit der rechten Ecke des Führerhauses.

Im Video sieht man einen Mann auf die Straße stürmen, wild winkend signalisiert er dem Lkw-Fahrer, dass etwas passiert ist. Vor Gericht, erzählt Lang, habe der Fahrer gesagt, dass er gebremst habe. Ein Gutachter habe ihm widersprochen. Was ihn gebremst habe, sei nur die Frau unter seinem Vorderdach gewesen.

Hat der Fahrer sie nicht gesehen? Nicht sehen können? In den letzten Jahren wurde viel über den „toten Winkel“ diskutiert, den Bereich, in dem Lkw-Fahrer Radler oder Fußgänger nicht sehen können. Mittlerweile sind sichtverbessernde Weitspiegel vorgeschrieben, die Unfälle aber gibt es immer noch.

„Als ich den Ruck erlebt habe von dem Laster“, erzählt Steffi Lang und gerät ins Stocken, „du weißt sofort, das ist nicht gut, das ist heavy, eine irre Kraft.“ In dem Moment, fährt sie fort, habe sie sich daran erinnert, dass sechs Wochen zuvor an der gleichen Stelle eine Frau verunglückt war. „Ich dachte: Und jetzt ich! Das kann nicht sein. Jetzt ich. Genau die gleiche Situation. Und jetzt ich.“

Dann war sie mal bewusstlos, mal wach. Rund 20 Minuten lag sie unter dem Laster, ihr rechtes Bein unter dem Vorderdach. „Das war alles Matsch“, sagt Lang. Dann konnte die Feuerwehr den Lkw mit Luftkissen anheben und sie bergen. „Ich kann mich nur an eine Frau er-



Steffi Lang in der Nähe der Kreuzung, an der vor fast drei Jahren der Unfall passierte Foto: Karsten Thielker

innern, die hatte so lange Haare, die beugte sich über mich und hat gesagt, alles ruhig, ich bin Arzt!“, erzählt Lang.

„Ich weiß noch, wie du versucht hast, unter diesem Laster hervorzukommen“, sagt die Bedienung, die das Video auch noch mal sehen wollte. „Ach, echt?“, fragt Steffi Lang, „was habe ich gemacht?“ „Du hast nach den Leuten gegriffen und versucht, da unten wegzukommen“, sagt die Café-Mitarbeiterin, „das ist das Bild, das mir im Gedächtnis geblieben ist.“ Sie hat überlegt, ob sie ihre Arbeitsstelle wechselt, weil sie es nicht mehr aushält, dauernd auf diese Kreuzung zu schauen. Mindestens einmal pro Woche, sagt sie, sehe sie eine gefährliche Situation.

Steffi Lang lag drei Monate im Krankenhaus, wurde achtmal operiert. Der rechte Fuß wurde amputiert, vom linken Bein wurden Muskeln ans rechte verpflanzt. Sie kämpfte monate-

Unfälle & Politik

■ **Unfälle:** In Deutschland kommen jährlich rund 400 Radfahrer bei Unfällen ums Leben. Betroffen sind weniger die jugendlichen Draufgänger als die Senioren. Über die Hälfte der Opfer war älter als 65 Jahre. Statistiken darüber, wie viele Radler von rechts abbiegenden Lkws überfahren wurden, gibt es nicht.

■ **Protest:** Der ADFC rief am Sonntag zur 40. Fahrradsternfahrt in Berlin auf, es kamen mehrere Zehntausend Teilnehmer. Die Sternfahrt gilt als die größte regelmäßig stattfindende Fahrrad demonstration der Welt.

■ **Volksbegehren:** Fahrradaktivisten sammeln zudem gerade Unterschriften für ein Volksbegehren, mit dem in Berlin per Volksentscheid eine deutlich bessere Infrastruktur für Radfahrer durchgesetzt werden soll. (ga)

lang in der Reha. Heute geht sie am Stock, an schlechten Tagen sitzt sie im Rollstuhl. „Die Leute denken immer, du kriegst 'ne tolle Prothese, und dann ist gut und du gehst zu den Paralympics“, sagt Lang. Jüngst riet ihr ein Arzt, ein weiteres Stück ihres Beins amputieren zu lassen.

Der Lkw hat eine sehr agile, sehr selbstständige Frau getroffen. Als Teenager zog sie allein nach Westberlin. Mitte der 80er Jahre war sie Sängerin bei The Nirvana Devils. „Eine Countrypunkpowerpopindie-Band“, sagt Lang. Hagen Liebing, der später auch mal bei den Ärzten spielte, war ihr Bassist. Sie hat ein paar Jahre in New York gelebt, in den 90ern war sie Head of Music Video bei einer großen Produktionsfirma in London. Zuletzt hatte sie in Berlin eine Werbeagentur, spezialisiert auf Events für Nobelaufmarken wie Bugatti. Die Firma wurde insolvent, als Lang im Krankenhaus lag. Arbeiten kann sie nicht

mehr in ihrem Beruf. Dafür ist sie nicht mobil genug.

Steffi Lang hatte Glück. Ihre Familie hält zu ihr – auch wenn die 14-jährige Tochter nicht damit glücklich ist, dass die Mutter ihr das Radfahren verbietet. Vor allem aber war sie gut versichert. „Mit Geld geht alles besser. Wenn ich Hartz-IV-Empfänger wäre oder nicht die Versicherung gehabt hätte, ich weiß nicht, was aus mir geworden wäre. Da gibt es wahrscheinlich eine Menge Leute, die daran scheitern.“

Sie würde gern einen Film drehen über ihren Unfall. Schon seit über einem Jahr. „Aber dann kommt die Psyche, der totale Zusammenbruch“, erzählt Lang. „Du hast nicht mehr die Kraft, deine Sexualität, ich bin eine Frau, du hattest mal zwei Beine und jetzt ...“ Sie stopt. „Ich könnte mich auf die Straße setzen und auf Penner machen und bekäme einen Eimer voll Geld, weil das einfach richtig krass aussieht.“ Als sie aus dem Krankenhaus kam, hatte sie das Gefühl, es geht voran. „Aber dann holt es dich ein. Das bist jetzt du, so wie du bist, Steffi. Du brauchst deinen Bikini nicht mehr rauszuholen.“ Manchmal, sagt Steffi Lang, vermisse sie ihren Fuß. „Ich träume davon, dass ich durch den Wald renne.“

Der Fahrer des Lkws wurde zu einer Geldstrafe verurteilt. Sauer auf ihn ist sie nicht. „Der Mann wollte mich mit Sicherheit nicht umfahren“, sagt Lang. „Ich habe damit Frieden geschlossen.“ Wütend aber macht sie die Politik, die Menschen, die so etwas zulassen.

Denn es ist ja nicht so, dass es keine Verbesserungsvorschläge gibt. Im Mai 2015 veröffentlichte Berlins Verkehrsminister Andreas Geisel (SPD) eine Studie mit dem Titel „Sicher geradeaus!“. Dieser vom Bundesverkehrsministerium geförderte „Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz“ listet auf 54 Seiten auf, wie Kreuzungen sicherer werden können. Politisches Programm ist er nicht.

Zudem bliebe selbst an einer bestens ausgestatteten Kreuzung immer noch der Risikofaktor Mensch. Der Vorschlag der Unfallanalyse Berlin, um diesen zu minimieren: Einsatz eines menschlichen Beifahrers. Das sei der einfachste und erfolgversprechendste Ansatz.

Ginge es nach Steffi Lang, würde der Beifahrer sofort zur Vorschrift. Noch lieber aber würde sie die Brummi komplett aus der Innenstadt verbannen. Zumindest tagsüber. Oder sie wünscht sich automatische Bremsysteme. Die müsse es doch längst geben, sagt Lang, schließlich würden schon Modellversuche mit Lkws ohne Fahrer durchgeführt. „Aber da geht es immer ums Geld“, sagt sie. Es wäre ein hoher Preis, den die Gesellschaft zahlen müsste, um schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen. Aber was ist das schon gegen einen Fuß.