

VERKEHR

Tote fürs Tempolimit

Wenn Eltern für sichere Schulwege kämpfen, scheitern sie oft an den Behörden: Die handeln erst dann, wenn Kinder zu Schaden gekommen sind.

Am Morgen des 14. Mai verlässt die neunjährige Michelle das Haus ihrer Eltern zum letzten Mal. Sie schultert ihren Tornister, verabschiedet sich von ihrer Mutter und geht durch Kleinleipzig in Sachsen-Anhalt. Gegen zehn vor sieben erreicht sie die Landstraße 136. Die Autos dürfen hier Tempo 100 fahren, sind aber oft noch schneller unterwegs. Michelle muss darüber, auf der anderen Seite wird gleich der Schulbus halten, direkt an einem Weizenfeld.

Die fünf Schüler aus Kleinleipzig, einem Ortsteil von Raguhn-Jeßnitz, wissen, wie gefährlich es ist, die Straße zu überqueren, gerade morgens, wenn viele Menschen zur Arbeit fahren. Sie leben schon lange mit dem riskanten Schulweg, so wie viele andere Kinder im ländlichen Raum, deren Schulbus an einer Straße mit Tempo 100 hält. An diesem Tag schaut Michelle nicht genau hin und rennt los; Kinder tun so etwas manchmal. Eine Frau am Steuer eines Kleinwagens kann nicht mehr rechtzeitig bremsen und überfährt die Schülerin. Das Mädchen stirbt am Unfallort.

Dass so etwas einmal passieren würde, ahnten die 57 Bewohner von Kleinleipzig seit langem.

Wiederholt hatten sie auf die schlechten Sichtverhältnisse und die Gefahr durch schnell fahrende Autos aufmerksam gemacht. Auf ihren Druck hin bat die Stadtverwaltung im Mai 2010 den zuständigen Landkreis Anhalt-Bitterfeld in einem Brief, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu senken. Ein Jahr brauchte die Behörde für ihr Antwortschreiben – und dessen Inhalt schockte die Kleinleipziger.

Das Amt pocht darin auf Paragraph 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung: „Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs“ dürften nur angeordnet werden, wenn „eine Gefahrenlage besteht“. Und die mochten die Bürokraten für die vergangenen Jahre nicht erkennen, schließlich habe eine Auswertung der Unfallstatistik ergeben: „Unfälle mit Schülern lagen nicht vor.“ Der Antrag sei daher „abzulehnen“.

Ein Sonderfall? Ganz und gar nicht. Dass ihren Kindern offenbar erst etwas



Gedenkort an der Landstraße 136 bei Dessau: „Für meine Tochter kommt alles zu spät“

passieren muss, bevor gehandelt wird, lernten in den vergangenen Monaten etliche Eltern in Deutschland. Erfolglos waren beispielsweise Mütter und Väter aus Essen, deren Kinder auf dem Weg zur Haltestelle eine Straße überqueren müssen, die täglich von 11 000 Autos befahren wird. Die Behörde nahm eine Unterschriftenaktion für den Bau einer Ampel zur Kenntnis – und verwies dann nur auf die Unfallstatistik. Auch in Görlitz scheiterten Eltern, als sie mit einer Protestaktion Tempo 30 an einer Kita durchsetzen wollten. Grund: kein Unfallschwerpunkt.

Eine behördliche Logik, die sich zynisch so zusammenfassen lässt: erst Tod, dann Tempolimit.

Im Fall Kleinleipzig hielt sich das Landkreisamt konsequent daran. Kaum war Michelle gestorben, wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 70 Kilometer pro Stunde gesenkt und die Haltestelle ins Dorf verlegt. „Für meine Tochter kommt das alles zu spät“, sagt Michelles Vater Matthias Straube. Sein einziger Trost: „Es hilft den anderen Kindern, sicherer zur Schule zu kommen.“

Straube steht am Rand der L136, hinter ihm ist ein Holzkreuz zum Gedenken an seine Tochter aufgestellt. Ein Lkw donnert vorüber, es folgen zwei Pkw, beide schneller, als es das Tempolimit erlaubt. „Stinkwütend“ sei er, sagt Straube, auch weil der Landkreis noch heute zu seiner Entscheidung vom Juli 2011 steht.

Es sei fragwürdig, „einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit und dem Unfallgeschehen vorauszusetzen“, teilte die Behörde nach Michelles Tod mit. Eine zumindest heikle Einlassung, halten doch

Verkehrsexperten Temporeduzierungen für eine der sinnvollsten Maßnahmen, um für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen und die Unfallopferzahlen zu senken; 2011 nahm die Anzahl der Verkehrstoten im Vergleich zum Vorjahr um fast zehn Prozent zu. Auch deshalb kämpfen Politiker von SPD und Grünen derzeit für Tempo 30 in Städten.

Udo Witschas, Bürgermeister von Lohsa in Sachsen, wäre schon zufrieden, wenn er Tempo 70 hätte durchsetzen können. Seine Tochter Jenny und einige andere Schulkinder müssen jeden Morgen die Staatsstraße 108 überqueren, um den Schulbus zu erreichen. Die Autos dürfen hier 100 fahren; die Sicht ist eingeschränkt, weil die Haltestelle in einer Kurve liegt. „Es ist ein Wunder, dass noch nichts passiert ist“, sagt Witschas.

Seit Jahren kämpft er für ein Tempolimit, doch auch der Bürgermeister hatte beim zuständigen Landkreis Bautzen keinen Erfolg. Es habe bisher „keinen Personenschaden“ gegeben, hieß es. Das Einzige, was man anbieten könne, sei das Aufstellen des dreieckigen „Verkehrszeichens 133“, das Autofahrer vor querenden Fußgängern warnt. Nach dem tödlichen Unfall in Kleinleipzig prüft der Landkreis nun, doch ein Tempolimit in Lohsa zu verhängen – zumindest morgens.

Witschas und die anderen Eltern fordern zusätzlich zu Tempo 70 eine Verkehrsinsel sowie Straßenlaternen für den dunklen Haltestellenbereich. Damit es im Herbst und Winter ein bisschen heller ist, haben die Eltern Solarleuchten aufgestellt. Auf eigene Kosten.

GUIDO KLEINHUBBERT, ANETT WITTICH