

beste Anzeige, beste Staff

WOCHENENDE

B1

Freie Presse
Samstag, 7. August 2021

ÄUßERST PROVOKANT
Postkrieg zwischen DDR
und Bundesrepublik S. 4

ZIEMLICH CLEVER
Was Kraken mit ihren acht
Armen so alles draufhaben S. 5



WAHRHAFT LEGENDÄR
Folkrocker David Crosby
über sein Vermächtnis S. 6



Wo muss die Sicherheit von Fußgängern aus welchen Gründen am dringendsten verbessert werden? Als Fußverkehrsverantwortlichem der Stadt Leipzig helfen Friedemann Goerl bei der Beantwortung solcher Fragen nicht nur Gespräche und Maßbänder, sondern auch umfassende Datensätze im Computer.

FOTOS: VOCKMAR HEINZ

Gut zu Fuß

Dass Fußgänger in der Stadtplanung nicht als „Restposten“ verkümmern, dafür sorgt Friedemann Goerl. Zumindest in Leipzig. Dort ist er Fußverkehrsverantwortlicher – und damit eine Seltenheit.

Früh 8 Uhr, Leipziger Innenstadt, Bremsleuchten blinken munter auf – Stau. Wie leicht scheinen es da die Fußgänger auf den Bordsteinen zu haben, die sich ungehindert fortbewegen. Und vorbeischlendern auch an jenen Autofahrern, die später auf den Parkplätzen Münze um Münze in Automaten stecken. Auch so ein Mittel, Städte für Autofahrer uninteressanter zu machen, oder? Friedemann Goerl lächelt freundlich. Er ist der Fußverkehrsverantwortliche der Stadt Leipzig. Ein Auto hat er nicht.

Ein Fußverkehrsverantwortlicher sorgt salopp gesagt dafür, dass Fußgänger in der Stadtplanung nicht als Restposten laufen. Als etwas, bei dem man nicht so richtig weiß, wohin damit. Vielmehr versucht er zu bewirken, dass Fußgänger zügig oder gemütlich, bestenfalls aber blesurenfrei von A nach B kommen und mitunter sogar Autos vor ihnen bremsen. Dabei können etwa neue Zebrastreifen, Fußgängerampeln und -zonen helfen. Friedemann Goerl ist Pionier, sagt Roland Stimpel vom Fuß-Verein, dem deutschen Fachverband für Fußverkehr. Leipzig habe 2018 als erste Stadt Deutschlands eine derartige Stelle geschaffen. Zwar befassen sich auch andere Rathäuser mit dem Thema. „Aber naturgemäß schauen Ämter, die mit Verkehr und Straßenbau zu tun haben, auf das, was fährt. Gehwege als eine Art Rest-Raum sind da eher benachteiligt“, so Stimpel. Allerdings tue sich ganz langsam was, gebe es ähnlich ausgewiesene Fußverkehrsverantwortliche nun etwa auch in Hamburg und Essen.

Friedemann Goerl stammt aus Thüringen, hat in Leipzig und Halle Geografie studiert und dann in Chemnitz in der Verkehrsplanung des Rathauses gearbeitet, Schwerpunkt: Radverkehr. Passte ebenso gut zu ihm, denn ein Rad hat er sehr wohl. Die Frage nach einem eigenen Auto hingegen habe sich nie gestellt. „Viele meinten zwar: Werde erst mal Vater, dann wirst du auch ein Auto haben“, erzählt er. Nun ist er Vater – und hat trotzdem kein Auto. Mitunter leihe er eines, um beispielsweise gefühlte drei Tonnen Sand für die Sandkiste seines Sohnes in den Kleingarten zu befördern. „Ich will auch nicht missionieren. Dass ein Schichtarbeiter auf dem

Land ein Auto braucht, ist mir klar.“ Goerl selbst fährt gern Bahn, früh zur Arbeit schnappt er sich das Rad und zu Fuß sei er natürlich auch gern unterwegs.

Dass Leipzig eine Stelle für einen Fußverkehrsverantwortlichen schafft, hatte unter anderem der Seniorenbeirat der Stadt angeregt. Zum einen liege es im Interesse Älterer, dass Gehwege sicher sind, instand gehalten werden und so die Sturzgefahr gemindert wird, sagt Beiratsvorsitzende Gothild Lieber. Auch die Nutzung eines Rollators soll kein Abenteuer sein. „Zum anderen ist das aber auch für die Jüngeren relevant, wenn sie mit Kinderwagen unterwegs sind“, so Lieber. Kurz nach seinem Amtsantritt, erzählt Goerl, habe es eine Flut von Anrufen, Mails und Briefen gegeben, „viele wollten einfach sagen, dass sie sich freuen, nun einen Ansprechpartner zu haben“. Der aber seine Arbeit nicht allein nach Bürgeranrufen mit Verbesserungswünschen ausrichtet.

Ein Fußverkehrsverantwortlicher, sagt der 31-Jährige, muss strategisch vorgehen. Zum einen sollte er langfristig Achsen planen, auf denen Fußgänger möglichst durchgehend eine Stadt queren können, ohne ständig von Straßenkreuzungen ausgebremst zu werden. Zum anderen müsse er kurzfristigere Ziele zur Sicherheit der Fußgänger entwickeln, dabei Prioritäten setzen und die auch begründen können. Dazu erhebt Goerl Daten am Computer, lässt berechnen, welche Ecken in der gesamten Stadt hohe Bedeutung haben, weil dort besonders viel los ist, sich Schulen, S-Bahnen, Geschäfte und Cafés mit Außenbewirtung gleichermaßen befinden. Mit diesem Wissen und den Zielvorgaben sei er bei den meisten Verkehrsplanungsvorhaben der Stadt dabei – neben all den anderen, die etwa auf den

Brandschutz, den Zugang der Müllabfuhr, die Interessen der Radfahrer achten. „Da müssen Kompromisse her. Da wird zum Beispiel gefragt, wie viele Spuren für Autos oder welche Parkplätze wirklich nötig sind. Das Auto hat nicht mehr automatisch Vorrang. Da kann auch ein Baum gegen einen Stellplatz gewinnen, weil heute Umwelt- und Klimaschutz mitgedacht werden.“ Dieser Schutz bestimmt etwa über die Luftqualität das Wohlbefinden der Fußgänger mit. Quasi Hand in Hand mit der Verkehrssicherheit. Aber auch schon bei der allein gibt es genug zu tun.

Beispiel Moritzbastei, der Veranstaltungsort nahe der Universität befindet sich in einer Fußgängerzone, doch ein paar Schritte weiter kreuzt die Universi-



Abgesenkte Bordsteinkanten sollten als Kompromiss rund drei Zentimeter hoch sein – Rollstuhlfahrer können sie passieren und Sehschwache erkennen noch einen Übergang.

tätsstraße. „Die hat hier außer der Zufahrt zur Tiefgarage eigentlich keine Funktion für Autofahrer“, erklärt Goerl. Deshalb sei überlegenswert, die Fußgängerzone wie eine Art Schwelle über die Straße zu führen und so das Abbremsen der Autos auf dem Weg zur Garage zu bewirken. Zickzacklinien an Bordsteinecken, die ein Parkverbot markieren, könnten wiederum mit sogenannten Gehwegnasen bebaut werden – der Bordstein wird dabei auf die Fläche der dann wegfallenden Zickzacklinie erweitert und ermögliche Fußgängern ein sichereres Vortreten mit besserer Einsicht in die Straße. Klingt wie schnell mal gemacht, „aber so eine Gehwegnase kann 10.000 Euro kosten“, sagt Goerl – und die, die auf die Finanzen gucken, sind bei den Planungen im Verkehrsbereich natürlich auch dabei. Noch ein paar Schritte weiter versperrt eine Baustelle den Fußweg. „Wo ist denn hier die Überquerung“, fragt sich Friedemann Goerl. Einfache Antwort: Nirgendwo. „Eigentlich müsste hier für Fußgänger ein Umweg ausgeschildert sein oder ein Notgehweg, der links und rechts von Barken begrenzt ist.“ Die Bauarbeiter machen auf der anderen Straßenseite Pause und verfolgen mit skeptischem Blick die Baustellenmusterung des jungen Mannes. Der weiß aber auch: „Fußgänger sind an so was leider gewöhnt und regen sich da kaum noch auf.“ Sie gehen halt kurz auf der Straße weiter und kommen nach einigen Metern zu den Schweinebäuchen vor der Deutschen Bank – über 100 Jahre alte Gehwegplatten, deren Oberflächen eben, die Unterseiten hingegen gewölbt sind. Die seien beispielsweise nach Bauarbeiten, wo sie zwischenzeitlich entfernt werden, schwierig neu zu verlegen. Kanten können sich dann zwischen ihnen bilden,

an denen sich Rollatoren und Kinderwagen verhaken, sagt Goerl. Sein Sohn freue sich, wenn's im Kinderwagen ruckelt, alle anderen eher nicht. Allerdings prägten alte Gehwegplatten auch das Gesicht einer Stadt mit. „Leipzig war eine Handelsstadt mit reichem Bürgertum. Die wollten das zeigen, haben breite Bürgersteige mit Plätzen zum Ausruhen gebaut. Das war ein Aushängeschild: Seht her, das ist das Wohnzimmer unserer Stadt!“

Kann Goerl eigentlich noch unbedarft Urlaub machen? „Nein“, sagt er und lacht. Der professionelle Blick auf Fußwege sei im Gepäck dabei. Vorbildlich seien etwa Österreich und die Schweiz, „die denken das Fußgänger-Thema schon lange mit“. Und wie erfolgreich sieht er sich nach rund dreieinhalb Jahren selbst? Er habe zum Beispiel ein strategisches Konzept zur Förderung des Fußverkehrs fertiggestellt, doch noch sei es vom Stadtrat nicht beschlossen. „Vieles dauert länger, als ich mir das vorgestellt habe.“ Immerhin, sagt Goerl mit Galgenhumor, gehe es generell schneller als beim Brückenbau. So verbessere sich die Situation für Fußgänger jetzt beispielsweise an der Karl-Heine-Straße. Die Gehwege der Magistrale mit Läden, Kulturzentren und Gastronomie seien auch von Kneipenbesuchern in Freisitzen und Radfahrern genutzt worden, „für Fußgänger blieben stellenweise nur noch Zentimeter“. Nun wurde neu sortiert. Hauptlösung: Radfahrer müssen auf die Straße, Radwege wurden dort neu angelegt.

Und: Leipzig bleibt eine Stadt der ambitionierten Ziele. So will sie testen, ob der innerstädtische Verkehr auf Tempo 30 festgelegt werden kann. „Ich denke, dass das geht“, sagt Goerl. Schon jetzt sei vielerorts in Leipzig die 30 vorgeschrieben. „Bei einer generellen 30-Regelung geht es auch nicht darum, stur an der 30 festzuhalten, sondern gut begründen zu müssen, warum auch eine 50 möglich sein kann.“

In Zukunft käme es sowieso darauf an, Stadtquartiere als Mix aus Wohnungen und Geschäften zu gestalten, also Quartiere der kurzen Fußwege – sodass gar nicht erst viel Verkehr entstehe. Auch diverse Arbeitszeitmodelle würden da helfen, Arbeit im Homeoffice etwa oder flexible Arbeitszeiten, damit nicht alle gleichzeitig unterwegs sind. „So braucht man auch weniger breite Straßen.“ Auf denen man dann bestenfalls auch sehr viel seltener in rote Bremsleuchten blickt.