



KOMMENTAR VON VERA WEBER*



Fußbus statt Bleifuß

Fetter V8 Motor, ordentlich Hubraum, verchromte 21-Zoll-Felgen, stylisches Bodykit und Sportauspuffanlage – das versetzt manchen BWL-Studenten in der Jahnallee in neidvolles Staunen. Die Kommilitonen der Geisteswissenschaften fahren am Augustusplatz mit anderen Gestellen auf. Beim schwungvollen Gesehenwerden zählen hier gemuffter Stahlrahmen, Ledersattel, Hohlkammerfelgen und Scheibenbremsanlage.

Immer mehr Studenten wollen solche Status-Mätzchen hinter sich lassen und die letzte Freiheitsstufe des Mobilseins erreichen. Diejenigen, die erkannt haben, dass auch auf dem Rücken der Drahtesel nicht das Glück der Erde liegt, wenden sich als hochindividualisierte Produkte westlicher Akademikerschmieden von der westlichen Welt ab und machen das Individuellste überhaupt: Sie gehen, und zwar den Pfad der Selbstfindung. Mit zwei einzelnen Dreadlocks im Haar, einer tätowierten Lebensblume im Nacken und Barfußschuhen an den Sohlen fühlt der Körper jetzt jedes einzelne Sandkorn und jeden noch so dünnen Grashalm. Schweigemeditationen wie im indischen Hippie-Staat Goa und schamanische Ayahuasca-Rituale wie im Amazonas geleiten sie in die endgültige Entschleunigung, und zwar mitten im Clara-Park.

Klar, dass man am Ende des Selbstfindungstages einen Milchkaffee braucht, und im Musikpavillon kommt das Blumenkind aus dem Master Ethnologie mit dem BMW-Popper-Yuppie ins Gespräch. Besitzlosigkeit führt zum Glück, im Einklang mit der Natur muss man leben und die Erde für künftige Generationen erhalten! Da bekommt der Betriebswirtschaftsstudent schon ein schlechtes Gewissen, wenn er an die 17 Liter denkt, die sein BMW schluckt, und an die fünf Rinder, die für seine Ledersitze sterben mussten. Ob er seine Art der Fortbewegung einmal überdenken sollte? Da wird seine Grübelriehe jäh unterbrochen: „Du, ich wohne in Anger-Crottendorf, könntest du mich vielleicht fahren?“

* Vera Weber ist Master-Studentin der Journalistik im 2. Semester.

DREI FRAGEN AN...

„Mobilität muss alle einschließen“

Robert Schörken studiert Philosophie und ist Referent für nachhaltige Mobilität beim Studentenrat der Universität Leipzig



Was genau macht der Referent für nachhaltige Mobilität?

Zum einen vertritt ich die Stimme der Studierenden in verschiedenen Gremien bei Themen wie Fahrradverkehr oder dem kurz ÖPNV genannten öffentlichen Personennahverkehr. Sehr wichtig ist hier zum Beispiel der Semesterticketausschuss. Außerdem können sich Kommilitonen mit Fragen zu unseren Kooperationspartnern Nextbike oder Teilauto an mich wenden.

Wo liegt Ihr Schwerpunkt?

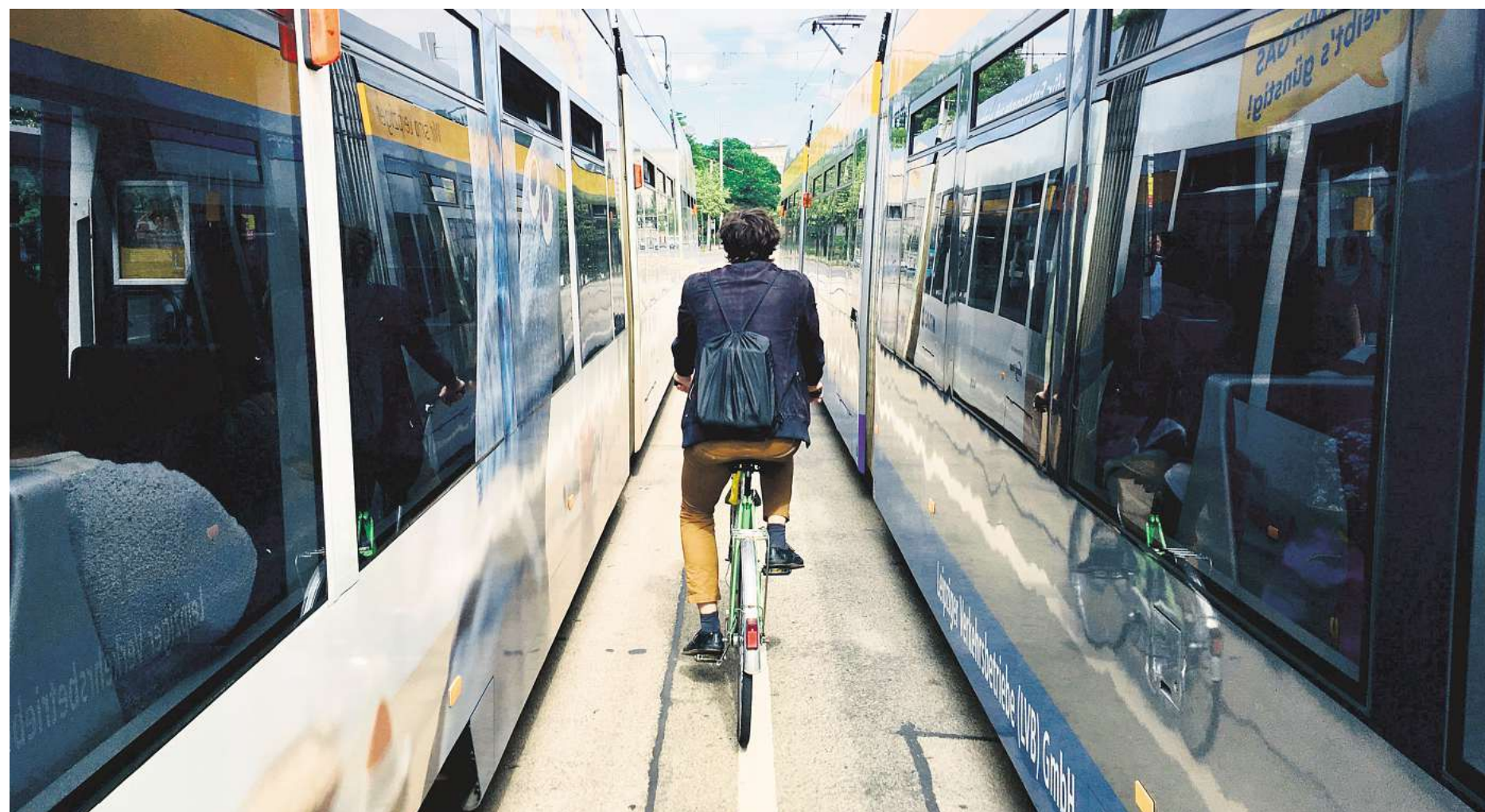
Das wäre schon der Fahrradverkehr. Ein Thema ist beispielsweise die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV, die aktuell nur sehr eingeschränkt möglich ist. Wie immer geht es aber auch hier um einen Ausgleich verschiedener Interessen. Auf dem Campus am Augustusplatz sind mitunter die barrierefreien Zugänge von Fahrrädern blockiert, die Tiefgaragen für Räder aber nicht ausgelastet. Nachhaltige Mobilität muss alle einschließen.

Was steht als nächstes an?

Aktuell befinden wir uns mitten in den Gesprächen über das nächste Semesterticket. Außerdem hoffen wir mithilfe unseres Mobifonds, der aus einer kleinen Umlage aus den Semesterbeiträgen finanziert wird, bald eine dritte Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt neben den beiden zentral gelegenen Einrichtungen „Radschlag“ und „Villa“ finanzieren zu können. Diese wird sich wahrscheinlich im Leipziger Osten befinden, auch weil es dort nach unseren Erkenntnissen immer mehr Studenten hinzieht.

Interview: Florian Franze

Von Drahteseln, Führerscheinen und selbstfahrenden Autos: Das bewegt Leipzigs Studenten



Auf dem Weg zur Uni kann es im Leipziger Straßenverkehr auch mal richtig eng werden. Entspannen würde sich die Lage mithilfe innovativer Konzepte: Dank „Smart Driving“

und „Vision Zero“ könnten Sekundenschlaf und Verkehrstote irgendwann der Vergangenheit angehören. Zukunftsweisend sind auch die studentischen Forschungen an der

HTWK zum autonomen Fahren. Zur mobilen Autonomie gehört für Studenten nicht mehr unbedingt der Führerschein. Mehr Beiträge zum Thema unter lvz.de/campus.

Unfallfrei zur Uni

„Vision Zero“ auch für Leipzig: Experten fordern, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren

VON BASTIAN SCHRÖDER

13 758 Mal krachte es im vergangenen Jahr auf Leipzigs Straßen. Bei fast jedem zehnten Unfall traf es einen Radfahrer. Darunter auch Anne Rauchbach. Wie viele der knapp 38 000 Studenten in Leipzig ist sie größtenteils mit dem Rad unterwegs. So auch an einem lauen Spätsommertag in Kleinzschocher im vergangenen September, als die Geographiestudentin die Windorfer Straße hinunterradelte. Kurz vor der Taborkirche signalisierte sie mit der linken Hand ihren Richtungswechsel in den Kantatenweg – Schulterblick. Doch dem dicht auffahrenden Autofahrer hinter ihr entging, dass Anne abbog. Er schnitt die Studentin in einem brenzligen Überholmanöver. Wenige Meter weiter verlor sie die Kontrolle über ihr Fahrrad und flog über den Lenker.



„Mit etwas mehr Rücksichtnahme wäre schon viel geholfen.“

Anne Rauchbach, Studentin

Anne kam vergleichsweise glimpflich davon. Bis auf ein paar schmerzhaft Prellungen und Schürfwunden blieb sie unverletzt. Doch Unsicherheit begleitet die Studentin seit dem Unfall jeden Tag. „Man fragt sich, ob man nicht selbst doch einen Fehler gemacht hat“, sagt die 20-Jährige nachdenklich. „Zuvor dachte man, okay, man kennt sich aus – bis einem so etwas selbst passiert.“

Dabei gilt Leipzig als fahrradfreundliche Stadt. Im bundesweiten ADFC-Kli-

ma-Test für Fahrradfreundlichkeit liegt Leipzig aktuell auf Platz neun. Für das Jahr 2016 zählt die Statistik der Leipziger Polizei fünf tödliche Radfahrerunfälle, das ist verglichen mit den Vorjahren eine relativ konstante Zahl. Vor diesem Hintergrund erscheint die Frage, was die Stadt tun kann, um die Straßen für Radler noch sicherer zu machen, fast abwegig. Gehört ein gewisses Risiko im Straßenverkehr einfach dazu?

Die Prüfungsgesellschaft für Kraftfahrzeuge Dekra hat diese Frage auf dem kürzlichen Weltverkehrsforum (ITF) in Leipzig mit einem eindeutigen Nein beantwortet. Ihre Idee von der Zukunft heißt „Vision Zero“. Das radikale Ziel: Die Zahl in der Verkehrstoten und Schwerverletzten immer weiter senken, bis niemand mehr im Straßenverkehr ums Leben kommt. In der Umsetzung nimmt Schweden eine Vorreiterrolle ein: Bereits 1997 machte das Land die „Vision Zero“ zur offiziellen Grundlage seiner Verkehrspolitik. Umgerechnet auf die Bevölkerungszahl kommt es heute in Schweden zu rund 30 Prozent weniger Verkehrstoten als in Deutschland.

Doch auch in vielen deutschen Städten ist „Vision Zero“ schon Realität. Zwischen 2009 und 2015 konnten laut einer aktuellen Studie der Dekra 128 von 181 deutschen Städten mit über 50 000 Einwohn-

ern die magische Nullnummer mindestens einmal erreichen. Leipzig nicht. Walter Niewöhner, Unfallforscher der Dekra, hält die „Vision Zero“ auch in Leipzig für möglich: „Leipzig hat bereits einstellige Werte bei den Getötetenzahlen. Das ist nicht mehr weit von der Null entfernt. Ob das jetzt in fünf Jahren oder erst in 15 Jahren Realität ist, das kann man schlecht sagen.“ Hier sei insbesondere die Politik gefragt, die geeignete Maßnahmen in die Wege leiten müsse, etwa mehr Radwege mit eigenen Ampelschaltungen oder autofreie Zonen.

Bereits 2012 hat die Stadt Leipzig den „Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020“ für mehr Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer beschlossen. Bis 2020 soll auch das Unfallrisiko je Einwohner deutlich sinken. Gleichzeitig soll der Radverkehrsanteil auf 25 Prozent des Gesamtverkehrs erhöht werden, wie Oberbürgermeister Burkhard Jung (SPD) kürzlich bekannt gab. Auch die von der Dekra geforderten Radspuren mit eigenen Ampelschaltungen wolle die Stadt zukünftig ausbauen.

Das Problem: Letztes Jahr stellte der Freistaat Sachsen acht Millionen Euro Fördergelder für den Ausbau von Radwegen zur Verfügung. Die Stadt Leipzig machte davon keinen Gebrauch. Ein Umstand, den Christoph Waack vom Leipziger ADFC-Kreisverband sehr kri-



„Leipzig geht bei der Verringerung des Unfallrisikos zu zögerlich vor.“

Christoph Waack, ADFC Leipzig

tisch sieht: „In der städtischen Verwaltung bestehen starke Engpässe, um Planungen vorzunehmen, auf deren Maßnahmen überhaupt Fördermittel beantragt werden könnten. Hier fehlt es seit Jahren an Kapazitäten.“ Der ADFC fordert daher dringend neue Stellen für den Ausbau des Radverkehrs.

Der Erhöhung des Fahrradverkehrsanteils steht der ADFC grundsätzlich positiv gegenüber. Die Stadt könne hier aber noch entschiedener vorgehen: „Leipzig bietet die Potenziale, den Radverkehrsanteil auch auf deutlich über 25 Prozent zu erhöhen.“ Zudem kritisiert Waack die Stadt bei der Verringerung des Unfallrisikos zu zögerlich vorzugehen: „Der ADFC vertritt die Meinung, dass die Vision Zero hier der richtige Ansatz wäre.“

Zu guter Letzt beginnt die „Vision Zero“ aber auch bei jedem Einzelnen, erklärt Dekra-Unfallforscher Niewöhner: „Vision Zero fängt mit einer Teilung der Verantwortung an. Wenn jeder sich darüber klar wird: Was heißt es beispielsweise zu schnell oder alkoholisiert zu fahren? Und die einfachste Regel laute immer noch, sich an die Regeln zu halten. Dies wünscht sich auch Studentin Anne Rauchbach: „Unfälle passieren – leider. Aber mit etwas mehr Rücksichtnahme wäre schon viel geholfen.“

Viel Nein zum Führerschein

VON BASTIAN SCHRÖDER UND YVES BELLINGHAUSEN

Für viele bedeutet der Führerschein uneingeschränkte Mobilität. Aber immer mehr junge Leute halten ihn für nicht so wichtig. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände schätzt, dass vor einigen Jahren 90 Prozent der 17-Jährigen ihre Führerscheinprüfung gemacht haben – heute wird diese Zahl erst im Alter von 23 bis 24 Jahren erreicht. Wie halten es Leipziger Studenten mit der Fahrerlaubnis?

Katrin Wahl (20)

studiert Russisch und Französisch und hat vor allem aus Umweltgründen keinen Führerschein. Außerdem habe sie eine gewisse Angst vor dem Autofahren. „Man braucht eine Menge Geschicklichkeit, um dieses Auto steuern zu können und wenn man dann auf den wilden Straßenverkehr losgelassen wird, dann muss schon alles reibungslos verlaufen.“ Doch glaubt sie, dass nach dem Studium der Führerschein ein Thema werden könnte: „Wenn ich erstmal fertig damit bin und heirate und Kinder bekomme, werde ich wohl nicht drum herum kommen.“



Foto: Bastian Schröder

Nico Langanke (24)

studiert Deutsch als Fremdsprache. Er wohnt in Zentrum-Süd und sah deshalb nie die Notwendigkeit, einen Führerschein zu machen. „Ich kann alles immer gut mit den Öffis erreichen.“ Außerdem sind in Nicos Familie schon viele durch die Fahrprüfung gerastet. „Ein gewisser Respekt vor dem Auto ist geblieben.“



Für die Jura-Studentin Romina Weißberg (24)

ging es von der Schule direkt an die Uni. Da blieb keine Zeit für den Führerschein: „Ich hatte einfach Wichtigeres zu tun“, sagt das Stadtkind, das lieber zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist: „Alles Wichtige war für mich immer innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Außerdem ist die Umweltbelastung durch Autos eh schon groß genug.“



Robert von Köne-mann (24) hat nach einem Zusammenstoß mit dem Gesetz seinen Führerschein vor drei Jahren verloren. Der Informatik-Student möchte ihn aber gar nicht wiederhaben: „Ich komme aus Hamburg und in der Großstadt habe ich den Führerschein ohnehin nie gebraucht. In Leipzig vermisse ich ihn auch nicht.“ Zudem kann er auf einen mobilen Freundeskreis zählen: „Für die paar Male im Jahr, wo ich ihn brauchen würde, findet sich meistens eine andere Lösung.“



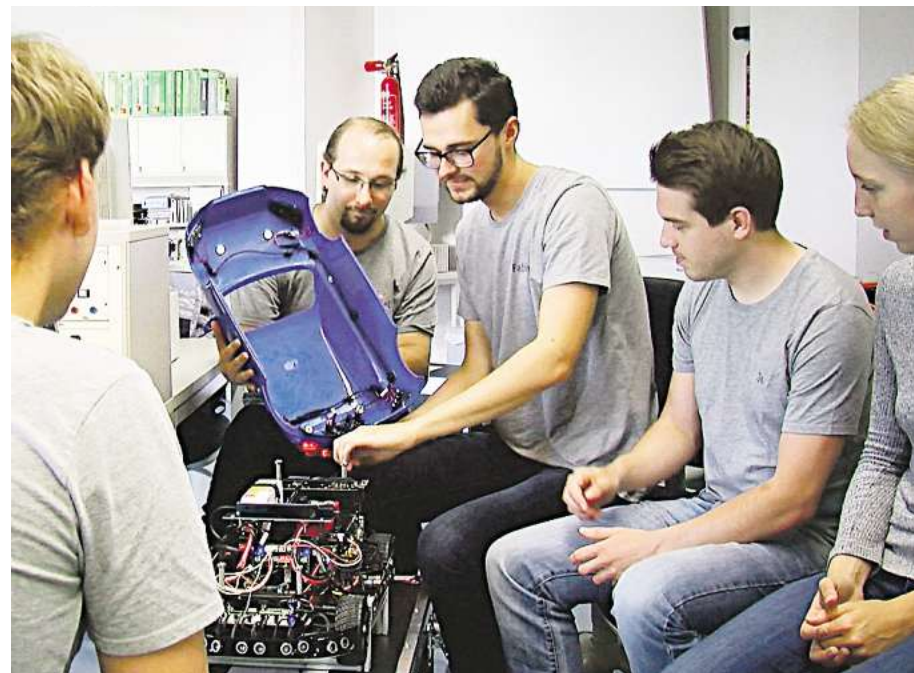
Per Autopilot durch die HTWK

Informatik-Studenten forschen an selbstfahrenden Autos und wollen Audi-Wettbewerb gewinnen

VON YVES BELLINGHAUSEN

Etwa 70 Zentimeter lang und 30 Zentimeter hoch sind die kleinen Modellautos, die ein kleines Team von Studierenden durch den Lipsius-Bau der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig steuert. Eigentlich sollen die Autos selbstständig fahren können. Denn das Team um den 23-jährigen Fabian Freiheube forscht an autonom fahrenden Autos. Unter der blauen Karosserie des Modellwagens kommt die Technik zum Vorschein: Kabelwirren, Prozessoren und blinkende LED. Die Wagen und die dazugehörige Hardware stellt der Automobilhersteller Audi zur Verfügung. Die Studierenden schreiben die Software, die dem Auto die künstliche Intelligenz verleiht und es autonom navigieren lässt.

Ende November richtet Audi einen mit 10 000 Euro prämierten Wettbewerb aus, den „Audi Autonomous Driving Cup“. Studierende aus ganz Deutschland treten hier mit ihren selbstgeschriebenen Programmen gegeneinander an – so auch das „HTWK Smart Driving Team“. Im Wettbewerb müssen die Modellwagen unter anderem selbstständig durch einen Parcours fahren, der tatsächlichen Straßenbedingungen nachempfunden ist. „Es kann zum Beispiel passieren, dass eine Barbie-Puppe in Richtung der Fahrbahn geschoben wird“, erklärt Teamleiter Fabian. Das



Das „HTWK Smart Driving Team“ um Fabian Freiheube (Mitte) feilt an einer Software, die Autos autonom fahren lässt.

Foto: Dayala Lang

Auto müsse dann entscheiden, ob es bremst oder nicht.

Den Wagen so zu programmieren, dass er angemessen reagiert, sei durchaus kompliziert, räumt der Informatik-Student ein. Im Moment investiert er deshalb ungefähr zehn Stunden pro Woche in das

Projekt. „Gegen Ende des Jahres, wenn es auf den Wettbewerb zugeht, kann es schon ein Fulltimejob werden.“

Unterstützung bekommen die Studierenden von Sibylle Schwarz, Professorin für Informatik an der HTWK. Sie hat vor drei Jahren die Hochschulgruppe „Smart

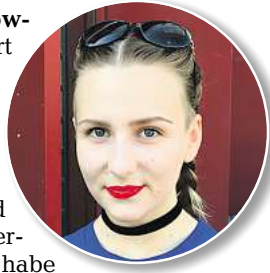
Driving“ gegründet. Junge Menschen hätten häufig besonders kreative Ideen, auf die Forscher selbst nicht kämen: „Die sind manchmal etwas fachblind“, sagt Schwarz und lacht. Die Themen, an denen die Hochschulgruppe arbeitet, nutzt sie auch für ihre Lehre und stellt sie den anderen Informatik-Studierenden der HTWK zur Verfügung. Schließlich werde autonomes Fahren immer wichtiger, ist Schwarz überzeugt.

Das beschränke sich nicht nur auf PKW, die führerlos durch die Städte verkehren. Besonders im Gütertransport könne der Einsatz autonom fahrender Lastkraftwagen zu wesentlich weniger Staubildung und mehr Sicherheit beitragen. Zum Beispiel sei es möglich, eine Art Lastwagen-Güterzug zu bilden – nur im vordersten Führerhaus säße dann noch ein Mensch. Bis die Gesellschaft diese technischen Neuerungen annimmt und die rechtlichen Bedingungen dafür geschaffen sind, könne es allerdings noch dauern, sagt Schwarz: „Die Technik bewegt sich schneller voran als die Gesellschaft.“

Auch Fabian Freiheube wusste zunächst nichts über autonomes Fahren. Das nötige Wissen erarbeitete er sich im Selbststudium. Mittlerweile würde er gern einmal in einem Auto sitzen, für das sein Team die Software geschrieben hat. „Dann traue ich dem auf jeden Fall mehr, als wenn das jemand anderes gemacht hat“, sagt Fabian und lacht.

Joanna Sulikowska (22)

studiert Slawistik im vierten Semester. Als sie 16 Jahre alt war, hatte sie weder Lust noch Geld für einen Führerschein: „Ich habe mein Geld lieber für Reisen und andere Dinge gespart.“ Mittlerweile hat sie aber festgestellt, dass es für den Job durchaus von Vorteil sein kann. „Bei einem Bewerbungsgespräch wurde ich neulich nach einem Führerschein gefragt und musste leider passen. Jetzt überlege ich, ob ich ihn doch noch machen soll.“



Campus Leipzig ist ein Gemeinschaftsprojekt der LVZ und des Studiengangs Journalistik der Universität Leipzig, gefördert von der Sparkasse Leipzig. Die Seite wird von der Lehrredaktion Crossmedia produziert. Chefredaktion: Dr. Uwe Krüger, Dr. Johannes R. Gerstner, Andreas Lamm. Gesamtprojektleitung: Jun.-Prof. Dr. Markus Beiler. Chefs vom Dienst dieser Ausgabe: Julia Regis und Maria Gramsch. Schreiben Sie uns unter der Adresse

campus@uni-leipzig.de. Campus im Internet: www.lvz.de/campus

