



CAMPUS UND VERKEHR

Problemanalyse und konzeptionelle Entwicklungsmöglichkeiten

Projektbericht – mit 97 meist farbigen Abbildungen





Projektseminar im Wintersemester 2007 / 2008

Dozent:

Apl. Prof. Dr Peter Pez
Institut für Stadt- und Kulturräumforschung i.G.
Abt. Kulturgeographie
Scharnhorststr. 1, Geb.11, Raum 19
21335 Lüneburg

Tel.: +49 4131.677.2691
Fax: +49 4131.677.2692
E-Mail: pez@uni.leuphana.de

Seminarteilnehmer(innen):

Susann Aland, Sabine Arendt, Felicia Baatz, Irina Brenneke, Johanna Eisenschmidt, Christian Filies, Richard Kaatz, Gunnar Maus, Helge Pehle, Anna Petruschke, Sylvia Reuß, Katrin Rohde, Maren Schüder, Ulrike Sindermann, Ute Tschirner, Katrin Ubert, Sonja Zastrow



LEUPHANA
UNIVERSITÄT LÜNEBURG

CAMPUS UND VERKEHR

Problemanalyse und konzeptionelle Entwicklungsmöglichkeiten

Projektbericht – mit 97 meist farbigen Abbildungen

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Fragestellung	1
2. Methodik.....	9
2.1 Parkraumauslastung	9
2.2 Verkehrsdynamik	10
2.3 Methodik Planungsgruppe	12
3. Status quo	15
3.1 Parkraumauslastung	15
3.2 Verkehrsdynamik	43
3.3 Beobachtete Problembereiche	47
3.4 Funktionsträger(innen)- und Betroffenenaussagen	54
3.5 Modal split, aktuelle und zukünftige Parkraumnachfrage am Standort Campus Scharnhorststraße	61
4. Planungsszenarien.....	65
4.1 Allgemeines	65
4.2 Modifizierter Status quo	78
4.3 Autofreundlicher Campus	79
4.4 Campus und Busanbindung.....	83
4.5 Autoarmer Campus	88
5. Fazit.....	99

Luftbild und Plan mit Legende Campus Scharnhorststraße im hinteren Umschlag

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Fragestellung	1
Zusammenfassung Ausgangslage und Fragestellung.....	7
2. Methodik.....	9
2.1 Parkraumauslastung	9
2.2 Verkehrsdynamik	10
2.3 Planung.....	12
Zusammenfassung Methodik	13
3. Status quo	15
3.1 Parkraumauslastung	15
3.1.1 Parkauslastung auf dem Campus	15
3.1.2 Auslastung der Fahrradstellplätze auf dem Campus	23
3.1.3 Auslastung nördliches Umfeld	26
3.1.4 Auslastung südliches Umfeld.....	34
Zusammenfassung Parkraumerhebung/-auslastung	41
3.2 Verkehrsdynamik	43
3.2.1 Verkehrszählung	43
3.2.2 Parksuchverhalten	45
3.2.3 Die Parkdauer an der Universität.....	45
3.2.4 Pendelbewegungen.....	46
Zusammenfassung Verkehrsdynamik.....	46
3.3 Beobachtete Problembereiche	47
3.3.1 Allgemein	48
3.3.2 Fließender Pkw-Verkehr.....	49
3.3.3 Ruhender Pkw-Verkehr	51
3.3.4 Radverkehr	51
3.3.5 Fußgängerverkehr	52
3.3.6 Busverkehr	53
Zusammenfassung Beobachtete Problembereiche.....	53
3.4 Funktionsträger(innen)- und Betroffenenaussagen	54
3.4.1 Lieferverkehr Status quo	54
3.4.2 Autoarmer Campus	57
3.4.3 Campusgestaltung	59
Zusammenfassung Funktionsträger(innen) und Betroffenenaussagen	60
3.5 Modal split, aktuelle und zukünftige Parkraumnachfrage am Standort Campus Scharnhorststraße	61
Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse (Kapitel 3).....	62

4. Planungsszenarien.....	65
4.1 Allgemeines	65
4.1.1 Standort des Parkhauses	65
Zusammenfassung Standort des Parkhauses	71
4.1.2 Parkraumbewirtschaftung	71
Zusammenfassung Parkraumbewirtschaftung	75
4.1.3 Mensaparkplatz	76
4.1.4 Fahrradparkplätze	77
4.2 Modifizierter Status quo	78
Zusammenfassung Modifizierter Status quo	79
4.3 Autofreundlicher Campus	79
Zusammenfassung Autofreundlicher Campus	82
4.4 Campus und Busanbindung	83
4.4.1 Gefahrenschwerpunkte Bushaltestellen	83
4.4.2 Übergreifende Gestaltungsmöglichkeiten	84
Zusammenfassung Campus und Busanbindung	87
4.5 Autoarmer Campus	88
4.5.1 Maßnahmen	88
4.5.2 Szenarien für unterschiedliche Erschließungssysteme	93
Zusammenfassung Autoarmer Campus	98
5. Fazit.....	99

Abbildungsverzeichnis

Luftbild und Plan mit Legende Campus Scharnhorststraße im hinteren Umschlag

1. Ausgangslage und Fragestellung

Schon bevor die Universität Lüneburg Mitte der 1990-er Jahre (beginnend 1993) ihren Standort vom Stadtteil Rotes Feld (Wilschenbrucher Weg/Rotenbleicher Weg) in die Scharnhorst-Kaserne im Süden Lüneburgs verlagerte, war der durch diese Institution attrahierte Fahrzeugverkehr ein Problem und wurde öffentlich sowie in städtischen Planungsgremien immer wieder diskutiert. Nach dem konversionsbedingten Umzug auf das heute „Campus“ genannte, ehemalige Kasernengelände schien sich eine deutliche Entspannung in der Verkehrssituation abzuzeichnen. Anders als am alten Standort mit nur einer kleinen eigenen Parkplatzfläche und einer Dominanz des Straßenrandparkens im dicht bebauten Roten Feld sowie an der Willy-Brandt-Straße ermöglichte der Campus das Vorhalten von Parkplatzflächen im rechtlich vorgesehenen Ausmaß: Für ein Sechstel der 3.000 flächenbezogenen Studienplätze sollte Parkraum vorgehalten werden. Die demnach erforderliche Zahl von 500 Stellplätzen wurde schon mit den vorhandenen größeren Parkplätzen P1-P4 (596) und erst recht mit den weiteren markierten Stellflächen (insges. 128) deutlich übertroffen (insgesamt 2002: 724, 1998 waren es noch 659):

- P 1 nördlich der Mensa 110
- P 2 nördlich des Gebäudes 14
(P 1 und P2 für Bedienstete vorgesehen, P 2 auch für Studierendenwohnheim).... 114
- im Bereich zwischen den Hallen, Vamos und der Ladenzeile
(P 3 und P4, frei für alle Nutzer(innen)gruppen)..... 372
- sonstige markierte Stellflächen
(auch für Funktionspersonal, Studierendenwohnheim, Behinderte) 128

Dennoch stand zunächst in Zweifel, ob diese Zahl dem realen Bedarf genügen würde, denn eine studentische Befragung aus der Zeit 1990/91 deutete auf eine deutlich höhere Stellplatznachfrage hin. Demgegenüber zeigten Auslastungserhebungen zwischen 1997 und 1998 sowie 2002 auf dem Campusgelände und in den nördlich sowie nach Fertigstellung des neuen Wohngebietes auch in den südlich benachbarten Straßen, dass ein Ausweichen von Parkplatz Suchenden dorthin nicht in nennenswertem Umfang nachweisbar war. Im Laufe der Zeit entwickelten sich die Nachbarstraßen eher als ein Potenzial studentischen Wohnraumes, sodass Fahrzeuge mit einem auswärtigen Kennzeichen nicht Ausdruck eines Verdrängungseffektes, sondern eher einer neuen Gruppe von Anwohner(inne)n sind. In der Folge führten die gelegentlich sogar in der lokalen Tageszeitung auftauchenden Klagen von Anwohner(inne)n über eine Beparkung der Straßen im nördlichen Umfeld (**Abb. 1**) nicht zum Ergreifen von Maßnahmen, weil die adäquate Maßnahme der Einführung eines Anwohner(innen)parkens mit einer Jahresgebühr verbunden gewesen wäre, die seitens der potenziell Betroffenen auf einen erklärten Mangel an Akzeptanz stieß – dies muss als Zeichen für mangelnden Problemdruck gewertet werden.

Allerdings wurde der Umstand, dass die universitäre Stellplatznachfrage letztlich für das Umfeld kaum Probleme bereitete, mit Nachteilen auf dem Universitätsgelände selbst erkauft. Von Beginn an verfolgte das Präsidium das Ziel, den Autoverkehr auf dem Campus möglichst gering zu halten und auf das An- und Abfahren der Parkplätze zu konzentrieren. Es fiel das Stichwort des „autofreien Campus“ – eine Vorstellung, die angesichts in dieser



Abb. 1.1 Ausschnitte aus Presseberichten zum Parken auf und rund um den Campus 1994-2000

Untersuchung dokumentierter Flächennutzungen nie Realität wurde. Der Begriff „Autofreiheit“ ist auch eher der damaligen verkehrspolitischen Diskussion geschuldet, denn ausgelöst durch das Vorbild Lübecks gab es Bemühungen um eine „autofreie Innenstadt“ seit 1989 (nicht nur) in Lüneburg. Sie wurden letztlich 1991 und insbesondere 1993 umgesetzt. Autofrei ist die Lüneburger Innenstadt damit aber nicht, korrekter wäre es, von einem autoärmeren Status zu sprechen, denn einige „notwendige“ motorisierte Verkehre, z. B. von ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr), Lieferanten, Entsorgungsfahrzeugen, Anwohner(inne)n sowie städtischen Dienst- und Rettungsfahrzeugen, sind nicht verlager- oder substituierbar. Dies gilt prinzipiell in ähnlicher Weise für andere städtische Teilflächen wie den Universitätscampus.

Dort beschränkte man sich Mitte der 1990-er Jahre auf ein Konzept, das sowohl den Durchgangsverkehr mit Quelle und Ziel außerhalb des Campus' als auch den Quell-Ziel-Verkehr innerhalb des Universitätsgeländes mit dem Auto (z. B. von Gebäude 14 und 16 zur Mensa) unterbinden sollte. Hierzu wurden Straßenverbindungen mit Pollern abgesperrt, die allerdings von den Fahrer(inne)n von Rettungsfahrzeugen mit einem dafür geeigneten Schlüssel zu entfernen oder waagrecht (und damit überfahrbar) zu legen sind (Abb. 1.2).

In diesem Zusammenhang wurde auch dem Anliegen der Busgesellschaft KVG eine Absage erteilt, der im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linie 5012 zwischen Gebäude 10 und 11 einerseits sowie den Hörsälen und der Bibliothek andererseits die Fahrt ins bzw. aus dem südlich an die Universität angrenzenden Neubauviertel (mit Haltestelle vor den Hörsälen)

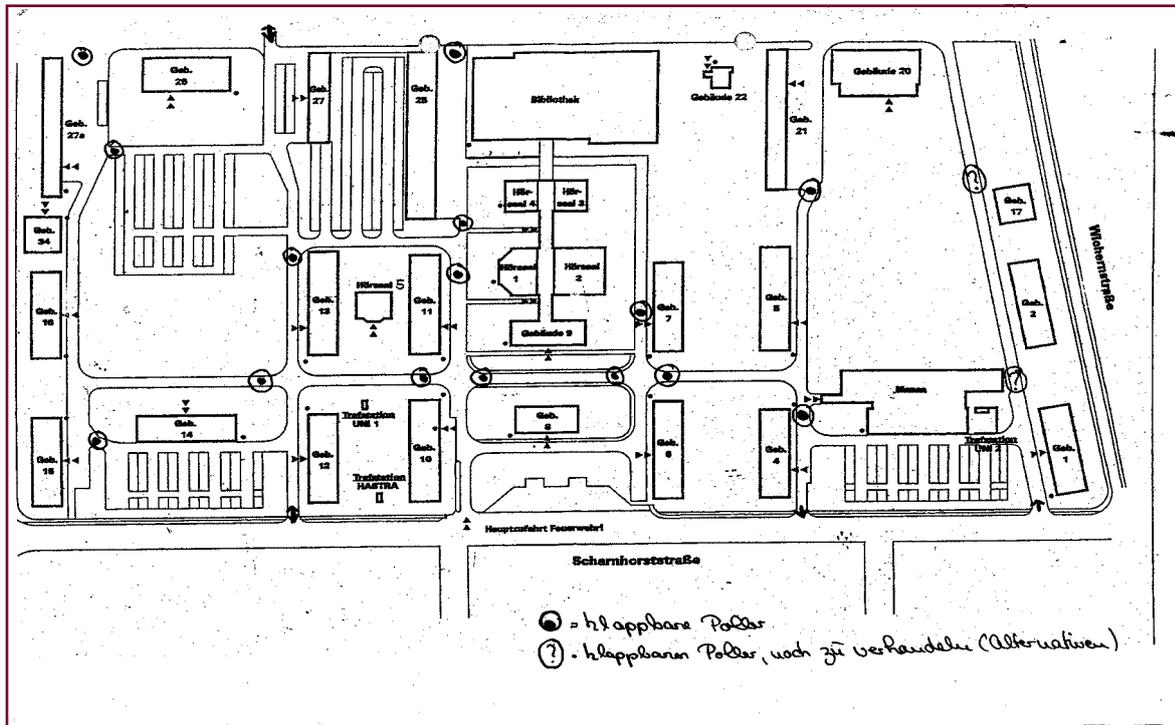


Abb. 1.2 Planunterlage zur Bepollerung vom 4.11.1997, Norden im Bild unten

zu gestatten. Stattdessen wurde die Buslinie an der südlichen Campusgrenze entlang über die Wichernstraße geleitet, wobei dieser Weg durch einen nur vom Busfahrer elektronisch zu steuernden, versenkbaren Poller in Höhe Universitätsbibliothek für den motorisierten Individualverkehr nicht zugänglich ist. Mit diesem Konzept blieben die Zufahrten zu den Universitätsgebäuden frei. Die beschilderte Anweisung, dass Parken nur auf gekennzeichneten Flächen und damit den oben genannten größeren Parkplätzen (zuzgl. nur der Behindertenstellplätze) erlaubt ist, fand letztlich trotz temporärer Abschleppaktionen keine Akzeptanz. Es ist zu konstatieren, dass die weitgehend noch dem Kasernenzustand entsprechende Straßenraumgestaltung, die nur zum Teil eine punktuelle (dann Parklücken geradezu suggerierende) Begrünung durch Bäume erfahren hat, auch subjektiv den Eindruck vermittelt, vor den Gebäuden sei das Parken gestattet. Da die Abschleppaktionen, denen intensive Informationsphasen vorausgingen (Verkehrsinform für Erstsemester, Berichte in der Hauspresse, Flugblätter unter den Scheibenwischern s.a. [Abb. 1.3](#)), letztlich keine nennenswerte Entlastung brachten, wandelte sich die universitäre Vorgehensweise in eine stillschweigende Tolerierung der illegitimen Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr – nicht zuletzt aufgrund des Umstandes, dass sich die Hochschule vor viel gewichtigere, originär bildungspolitische Probleme gestellt sah (Fusion Universität/Fachhochschule, Bachelor-/Master-Umstellung). Auch eine Kontrolle der rechtmäßigen Nutzung der Bedienstetenparkplätze erfolgte fortan nicht mehr. Der Wechsel hin zu einer Tolerierungsstrategie war zudem begleitet durch die Aufgabe der zeitweise erwogenen Parkentgelterhebung, die mit einer effizienten Sperrung der Zufahrten ins Universitätsgelände und einer Konzentration des ruhenden Verkehrs auf die zentralen Parkplätze einhergegangen wäre. Insbesondere aus den Reihen der Bediensteten, zum Teil aber auch der Studierendenschaft, wurden Parkentgelte als nicht akzeptable soziale Belastung von Geringverdienenden proklamiert, auch wenn es zahlreiche gegenteilige Meinungsbekundungen gab. Letztlich erschien den universitären Verantwortungsträgern die Durchsetzung einer Parkentgelterhebung auf der Basis eines ausgeglichenen Verhältnisses von Stellplatznachfrage und (legalem + illegalgeduldetem) Stellplatzangebot nicht vertretbar, zumal ein solcher Schritt im Straßenumfeld die Einrichtung eines Anwohnerparkens logisch hätte zur Folge haben müssen und Verwaltung und Politik der Stadt Lüneburg sich gegenüber einem solchen Schritt angesichts der Gesamtlage reserviert verhielten. Diese Lage zeigte zwar ein allmähliches „Volllaufen“ der legalen und illegalen Stellplatzkapazität auf dem Campus (Mai 2002: 786 parkende Fahrzeuge zur Spitzenlast bei 724 legalen Stellplätzen (= 108,6 %, 1997/98 79-131 %), aber, wie oben beschrieben, dennoch keine nennenswerte Belastung des Universitätsumfeldes durch parkende Fahrzeuge von Studierenden oder Bediensteten. Durch den mangelnden Problemdruck wurde auch der Gedanke der Einführung eines Jobtickets für Universitätsbedienstete nicht weiter verfolgt, allerdings zeichnete sich zusätzlich in einer Befragung auch kein hinreichendes Interesse ab. Das Semesterticket für Studierende wurde hingegen auf Betreiben der Studierendenschaft eingeführt und sukzessive vom innerstädtischen Busverkehr auf die Nutzung von Bahnstrecken ausgeweitet.

Die heutige Situation ist, wie im Folgenden anhand empirischer Ergebnisse gezeigt wird, durch eine ausgeprägte Flächennutzung von Teilen des Campusgeländes durch den ruhenden Kfz-Verkehr sowie dessen Zu- und Abfahrten geprägt. Die periodisch hohe Dichte des nichtmotorisierten Verkehrsaufkommens (vor und nach den Veranstaltungen) sowie das nicht immer geschwindigkeitsangepasste Verhalten auf das Gelände kommender oder dieses



Abb. 1.3 Brief an die Erstsemester der Universität zum „Parken auf dem Universitätscampus“, Juli 2005

Hinweisschild 283 "Halteverbot". Auf dem gesamten Grundstück gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Somit ist das Halten auch vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrten sowie das Parken vor und hinter Einmündungen und Kreuzungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig. Die Behindertenparkplätze stehen ausschließlich den Behinderten mit entsprechender Parkgenehmigung zur Verfügung. Grünflächen, Fahrradständer und andere Funktionsflächen sind keine Park- und Halteflächen.

Falschparker, die die Rettungswege blockieren, verstoßen nicht nur gegen die StVO, sondern gefährden in einem Rettungsfall das Leben anderer. Bei einer Duldung dieser Verkehrssituation wäre die Universität im Schadensfall regresspflichtig. Aus diesem Grund werden solche Falschparker ohne weiteren Hinweis abgeschleppt. Die Kosten für eine solche Aktion liegen übrigens bei rund 150 Euro pro Fahrzeug und sind selbstverständlich vom Fahrzeughalter zu tragen.

Wenn sich die Anfahrt mit dem Pkw also nicht umgehen lässt, parken Sie bitte so, dass daraus keine Abschleppaktion wird.

Am schönsten wäre es natürlich, wenn die Universität eines Tages den Traum von einem autofreien Campus verwirklichen könnte. Bis dahin ist es jedoch noch ein weiter Weg. Zur Erleichterung der Verkehrssituation können Sie bereits jetzt beitragen, indem Sie zumindest Ihre Fahrtgeschwindigkeit auf 20 km/h beschränken und Ihren Wagen vorrangig auf den ausgewiesenen Parkplätzen abstellen.

Mit freundlichen Grüßen
 Im Auftrage
 gez. Strietzel

verlässender Autofahrer(innen) führt gelegentlich zu gefährlichen Situationen. Allerdings hat es bisher keine größeren Sach- oder Personenschäden durch Unfälle gegeben. Gleichwohl beeinträchtigt die große Zahl parkender Fahrzeuge die Aufenthaltsqualität auf dem Gelände oder anders formuliert: Die heute beparkten Flächen vor den Gebäuden ließen sich potenziell für ein angenehmeres Umfeld in Wert setzen. Zudem ließe sich der Radverkehr fördern, da an verschiedenen Stellen eine nicht ausreichende Zahl von Abstellplätzen zu konstatieren ist.

Für die Zukunft ist bedeutsam, dass aktuelle Vorstellungen zur Ergänzung des bebauten Geländes mit einem Auditorium Maximum, zugleich städtische Veranstaltungshalle, einem Forschungszentrum und einem weiteren Studierendenwohnheim den Verlust der ebenerdigen Parkplätze bei Gebäude 14 und im Bereich des Vamos mit sich brächten. Westlich des Audimax ist ein Hotel- und Parkhauskomplex angedacht. Letzterer müsste als Kombination von Parkhaus und Tiefgarage mit Zufahrt von der bzw. zur Uelzener Straße die entfallenden Stellflächen kompensieren und auch den Bedarf einer Veranstaltungshalle abdecken. In diesem Rahmen erhalten die Fragestellungen aus den 1990-er Jahren erneut Aktualität:

- Welche Möglichkeiten der verkehrlichen Entlastung des Geländes bis hin zum autofreien Campus sind denkbar?
- Wie wäre ggf. eine Parkraumbewirtschaftung, die zumindest die laufenden Kosten (Wartung, Reparatur) für das Parkhaus und begleitende Regelungssysteme deckt, implementierbar?
- Welche Konsequenzen und Planungsoptionen böte eine verkehrliche Neuregelung auf dem Campusgelände für das Straßenumfeld außerhalb der Hochschule einschließlich der Uelzener Straße als trennender Hauptverkehrsline zwischen Universität und dem Waldgebiet Düvelsbrook (Stadtteil Wilschenbruch)?

Der vorliegende Untersuchungsbericht befasst sich zunächst mit den beiden ersten Fragen, eine weitere Analyse wird auf das Umfeld des Campus einzugehen haben. Hierbei wurde versucht, die Sachverhalte ergebnisoffen zu erfassen. Es handelt sich also nicht um eine Studie, die sich von vornherein einem Leitbild, z. B. dem „autofreien Campus“, verpflichtet fühlt, sondern es sollen der Status quo umfassend dokumentiert und darauf aufbauend verschiedene Entwicklungsstränge aufgezeigt und diskutiert werden. Basis dafür ist eine umfangreiche empirische Erhebungsarbeit, die für eine planerische Umsetzung jeglicher Entwicklungsstrategie letztlich die zwingend notwendige Datengrundlage liefert.

Zusammenfassung Ausgangslage und Fragestellung

In den 1990-er Jahren war der Kfz-Verkehr auf dem Campusgelände bereits ein lebhaft diskutiertes Thema bzgl. störender Einflüsse auf dem Gelände selbst und einer (quantitativ nie in nennenswertem Umfang nachgewiesenen) Parkflächenkonkurrenz im Umfeld. Die Diskussionen um Autofreiheit, Parkentgelte, Jobticket und Semesterticket führten neben einer Einführung des Letztgenannten zu einem „Poller-System“, das Durchgangsverkehr unterbindet, aber die Zufahrt zum Parken (nicht bloß zu den zentralen Parkplätzen) ungehindert lässt. Die Inanspruchnahme nicht zum Parken ausgewiesener Flächen durch abgestellte Fahrzeuge wurde nach einer Phase der Information und Restriktion resignativ toleriert. Aktuell würden bauliche Planungen jedoch einen Großteil der bisherigen Parkplatzflächen beanspruchen. Ein Ersatz durch eine Parkhaus-/Tiefgaragenlösung erscheint ohne Parkraumbewirtschaftung finanziell nicht tragfähig, sodass die alten Fragen neu gestellt werden müssen:

- Wie soll der Verkehr auf dem Campus organisiert werden – welche Optionen gibt es zwischen Autofreundlichkeit und Autofreiheit?
- Wie wäre ein System der Parkraumbewirtschaftung implementierbar?
- Welche verkehrlichen und gestalterischen Optionen gibt es für das Umfeld?

2. Methodik

2.1 Parkraumauslastung

Die Erhebung der Parkraumauslastung hatte zum Ziel, die Spitzenauslastungszeiten auf dem Campus zu untersuchen und zu überprüfen, ob sich diese nach Beginn der Veranstaltungszeit verändert. Zusätzlich sollte geklärt werden, welche Auswirkungen die Parkplatzsituation auf dem Campus auf die angrenzenden Wohngebiete hat. Da ähnliche Erhebungen schon mehrfach durchgeführt wurden, wurde auch ein Vergleich mit früheren Studien angestrebt.

Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, wurde die Erhebung der Parkraumauslastung an diejenigen der neunziger Jahre angelehnt. Die vorliegenden Auswertungstabellen von 1998 stellten deshalb das Grundgerüst für die Erhebungsbögen dar. Die Unterteilung des Erhebungsgebietes in die Bereiche „Campus“ sowie „nördliches und südliches Umfeld“ wurde beibehalten. Um die Daten detaillierter aufnehmen zu können und aufgrund von Veränderungen im Parkraum, die bei Begehungen festgestellt wurden, waren teilweise Modifikationen der Feinunterteilung der Gebiete erforderlich. Außerdem wurde eine differenziertere Kategorisierung der Parkplatzarten vorgenommen. Im Allgemeinen wurden legal abgestellte Fahrzeuge und Falschparker sowie Privatparkplätze und öffentliche Stellflächen unterschieden. Um die Auslastung berechnen zu können, mussten die vorhandenen Parkplätze am ersten Erhebungstag (16.10.2007) gezählt werden. Bei den unmarkierten Stellflächen waren nur Schätzungen möglich.

Um festzustellen, ob sich die Auslastung während des Semesters verändert, wurden die Erhebungen in der ersten, dritten und vierten Vorlesungswoche durchgeführt. Da der Spitzenauslastungstag zunächst ermittelt werden musste, führte die Erhebungsgruppe die Zählungen in der ersten Woche dienstags (16.10.) und donnerstags (18.10) durch. Die Auswahl dieser beiden Tage begründet sich auf Erfahrungswerten. Auch die Uhrzeit konnte nach diesem Maßstab auf 12 bis 14 Uhr festgelegt werden, da davon auszugehen ist, dass sich um die Mittagszeit die meisten Studierenden und Mitarbeiter(innen) auf dem Campus befinden. Weil die Parkplätze am Donnerstag stärker ausgelastet waren, wurden die Erhebungen in der dritten und vierten Vorlesungswoche jeweils donnerstags (01.11. und 08.11.) durchgeführt. Um die Parkraumauslastung der Umfelder durch die Anwohner zu ermitteln, waren zusätzlich Zählungen an einem Samstag (20.10.) zwischen 10 und 11 Uhr und am Sonntag (21.10.) zwischen 9 und 10 Uhr notwendig.

Im Laufe der Erhebungen wurde vermutet, dass Anwohner nach Feierabend auf dem Campus parken. Um diese Hypothese zu überprüfen, wurden zwei weitere Zähltermine zu Zeiten, zu denen sich keine oder nur wenige Hochschulangehörige auf dem Campus befinden, angesetzt: Sonntag (4.11.) um 9 Uhr und Dienstag (13.11.) um 22:30 Uhr. Am letztgenannten Zähltag wurde auch im nördlichen Umfeld gezählt.

An den vier Haupterhebungstagen waren jeweils fünf Zähler im Einsatz, an den anderen Terminen ein oder zwei. Neben der Anzahl der parkenden Autos und der Uhrzeit wurden auch das Wetter sowie weitere äußere Umstände (z. B. Bahnstreik) notiert, da diese Einfluss auf die Auslastung haben könnten. Die Zähler ergänzten die Daten teilweise durch Fotos.

Ergänzend wurde am 16.10. zwischen 10 und 12 Uhr eine Zählung zur Auslastung der Fahrradständer auf dem Campus vorgenommen. Hierbei wurden alle Fahrradbügel gezählt, jedoch zur Vereinfachung die Auslastung nur verbal und fotografisch festgehalten.

2.2 Verkehrsdynamik

Zur Ermittlung der Verkehrsdynamik wurden verschiedene Methoden angewendet. Neben der Durchführung einer Verkehrszählung auf dem Campusgelände wurden auch das Parksuchverhalten und die Parkdauer beobachtet. Außerdem wurden die Adressdaten der Mitarbeiter(innen) und Studierenden daraufhin untersucht, welche Verkehrsmittel von ihnen benutzt werden könnten, um die Universität zu erreichen.

Für die Verkehrszählung wurden Beobachtungen an den vier Eingängen des Campus durchgeführt (Abb. 2.1): Mensa (P1) (getrennte Auf- und Abfahrt), Haupteingang (westlich von Gebäude 10), P2 (nördlich Gebäude 14) und P3 (Vamos). Hier wurden die auf den Campus herauf- und vom Campus herunterfahrenden Pkw und Lkw auf einer Strichliste in einstündigen Einteilungen von 7:30 Uhr bis 18:30 Uhr gezählt.

Das Parksuchverhalten wurde beobachtet, um festzustellen, ob die auf dem Campusgelände vorhandenen (illegalen) Parkplätze das Volumen des Parksuchverkehrs befriedigen oder nicht. Zu diesem Zweck wurde an zwei verkehrintensiven Tagen an drei geeigneten Stellen der Verkehr beobachtet. Es wurden die Autos gezählt, die auf der Suche nach einem freien Parkplatz auf das Gelände vor den jeweiligen Gebäuden herauf gefahren und, ohne einen freien Parkplatz zu finden, wieder herunter gefahren sind. Die Parkplätze wurden zwei Stunden lang beobachtet.

Die Erhebung der Parkdauer erfolgte an einem Tag mit für die Universität typischem Verkehrsaufkommen. Die Kennzeichen der vor den Gebäuden 6, 8 und 11 geparkten Fahrzeuge wurden jeweils um 10 und um 16 Uhr notiert, damit Dauerparker ermittelt werden konnten.

Um einen Eindruck davon zu gewinnen, welche Möglichkeiten des Pendelns zu den Lüneburger Universitätsstandorten Studierenden und Mitarbeiter(inne)n prinzipiell zur Verfügung stehen, wurden die Adressdaten (Postleitzahlen) der Mitarbeiter(innen) und der Studierenden (ohne Suderburg) anonymisiert ausgewertet. Die vorhandenen Daten mussten jeweils um Adressdaten reduziert werden, die offenbar nicht die Semesteradressen darstellen. Dazu gehören insbesondere solche Adressen, die außerhalb der norddeutschen Bundesländer oder innerhalb dieser in einer großen Entfernung zu Lüneburg liegen, die für Tagespendler nicht zu bewältigen scheint. Hier erfolgte die Handhabung des Datenmaterials nach pragmatischen Gesichtspunkten. Auf diese Weise mussten etwa 14 % der Studierenden und rund 11 % der Mitarbeiter(innen) aus der Analyse herausgenommen werden. Daraufhin wurden die Heimatorte aller Personen grob in Kategorien gefasst, die in etwa die jeweils günstigste Form des Pendelns zur Universität nahe legen – jeweils davon ausgehend, dass der öffentliche oder der nicht motorisierte Verkehr dem motorisierten Individualverkehr vorzuziehen ist. Auch wenn diese Einteilung aus arbeitsökonomischen Gründen eine pragmatisch generalisierende ist, so erfasst sie doch im Wesentlichen die Pendelsituation der Studierenden und Mitarbeiter(innen).

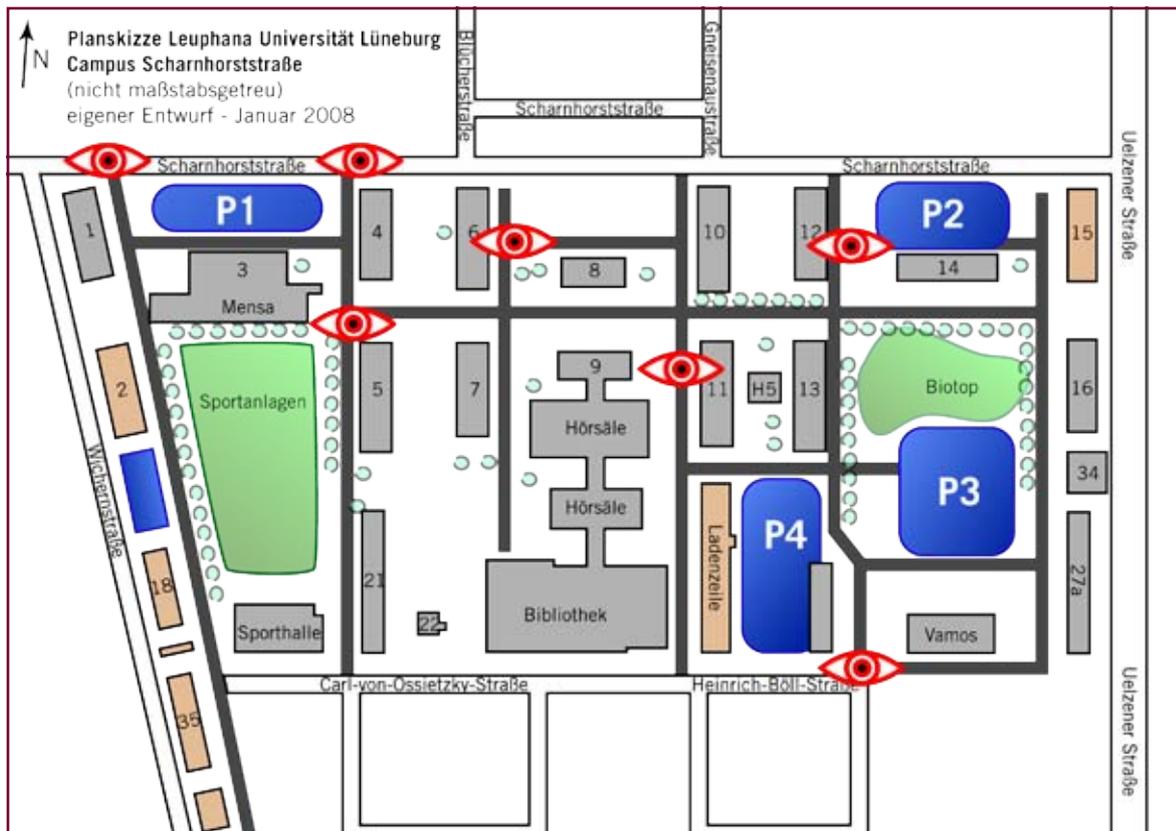


Abb. 2.1 Beobachtungspunkte der Gruppe Verkehrsdynamik

- Kategorie 1
Universität ist sehr gut zu Fuß, mit dem Rad (und/oder per Bus) zu erreichen (PLZ 21335)
- Kategorie 2
Universität ist gut mit dem Rad und/oder dem Bus zu erreichen (an Lüneburg angrenzende Orte sowie PLZ 21337, 21339)
- Kategorie 3a
gute, mindestens stündliche Anbindung durch die Bahn (z. B. Strecken Richtung Hamburg, Lübeck, Uelzen)
- Kategorie 3b
weniger günstige Anbindung durch die Bahn (z. B. Bezirke Hamburgs mit längerem Weg zum Hbf oder Bahnverbindungen, die ein Umsteigen erforderlich machen)
- Kategorie 4
Anbindung durch Landbusse
- Kategorie 5
in vertretbarem Maße nur mit motorisiertem Individualverkehr zu erreichen

Die Kategorien 1 und 2 ergeben nahezu konzentrische Kreise um Lüneburg und die Universität, während die Kategorien 3a, 3b und 4 sich entlang der Strecken des ÖV (öffentlicher Verkehr) mit Lüneburg als Zentrum radial verzweigt ausdehnen. Die Kategorie 5 trifft im Wesentlichen auf die Bereiche zwischen den Verkehrsachsen des ÖV zu.

2.3 Methodik Planungsgruppe

Ausgehend von der Forschungsfragestellung, die Verkehrslage auf dem Campus im Detail zu eruieren und anschließend zu überdenken, wurden zunächst Interviews im Zeitraum vom 17.10.2007 bis zum 14.11.2007 geführt. Zu den Interviewpartner(innen) zählten sowohl die Funktionsträger(innen) der Universität (Dekane, Behinderten- und Gleichstellungsbeauftragte u. a.) als auch die vom Verkehr insbesondere betroffenen Personen und Mitarbeiter(innen) von Institutionen (Hausmeister, Rechen- und Medienzentrum, Bibliothek, Ladenzeile in Gebäude 25 u. a.). Eine vollständige Liste der Befragten befindet sich im Anhang. Diese qualitativen Interviews wurden anhand eines im Vorfeld erstellten Gesprächsleitfadens geführt, um sicherzustellen, dass alle relevanten Aspekte im Gespräch erörtert werden. Die Protokolle wurden den Gesprächspartner(innen) zur Einsicht vorgelegt mit der Möglichkeit, eventuelle Missverständnisse zu korrigieren. Anschließend wurden die Gesprächsprotokolle mit Hilfe einer Kategorisierung in Tabellenform ausgewertet. Die Ausformulierung dieser Auswertung erfolgt in Kapitel 3.4. Weiterhin wurden auch die Studierenden nach ihrer Meinung gefragt. Die im Hörsaalgang und in der Mensa aufgestellten Wände boten für zwei Wochen (29.10.2007 bis 09.11.2007) die Gelegenheit, sich zu dem Thema „Verkehr auf dem Campus“ zu äußern. Auch diese Auswertung erfolgt in Kapitel 3.4. Durch die Erhebungen wurden Problembereiche sichtbar, die sich in der Darstellung des Status quo (Kapitel 3.3) wieder finden.

Der zweite Teil der Forschungsfragestellung zielt auf eine Erarbeitung möglicher Szenarien, wie der Universitätscampus in Zukunft gestaltet werden könnte. Dieser Aufgabenkomplex wurde wiederum in zwei Unterpunkte gegliedert.

Einerseits wurden Extremszenarien gedanklich durchgespielt:

- Gestaltung eines autofreundlichen Campus (Öffnung der Hauptachsen des Geländes für Durchgangsverkehr)
- Ein modifizierter Status quo, bei dem möglichst wenig an dem aktuellen Bild des Campusverkehrs geändert wird
- Ein autoarmer Campus (Öffnung des Geländes nur noch für Wirtschafts- und Betriebsverkehre wie Lieferverkehr, Hausmeisterdienste, Hauspost etc.)
- Ein fußgänger(innen)orientierter Campus, bei dem das Universitätsgelände für den gesamten motorisierten Verkehr gesperrt wird und Lieferungen nur noch über eine zentrale Verteilerstelle organisiert werden (vgl. Kapitel 4), wobei die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen allerdings möglich bleibt.

Andererseits sollte eine Variante der Verkehrsgestaltung erarbeitet werden, die unter Berücksichtigung der erhobenen Daten und im Sinne der Nachhaltigkeit als sinnvoll und zum aktuellen Zeitpunkt als umsetzbar erachtet werden kann. Um in diesem Punkt noch mehr Ideen, Anregungen und Planungsoptionen zu erhalten, wurden Vergleiche mit anderen Campusuniversitäten in Deutschland, der Schweiz und den USA durchgeführt. Die sich ergebenden Planungsempfehlungen sind in Kapitel 4 formuliert.

Zusammenfassung Methodik

Zur Untersuchung der Parkraumauslastung auf dem Campus sowie in den angrenzenden nördlich und südlich gelegenen Umfeldern, wurden Zählungen in der ersten, dritten und vierten Vorlesungswoche des Wintersemesters 2007/08 durchgeführt. Um den Spitzenauslastungstag auf dem Campus festzulegen, fanden die Erhebungen in der ersten Woche dienstags und donnerstags, danach nur noch donnerstags zwischen 12 und 14 Uhr statt. Ergänzend wurden Wochenend- sowie Nachtzählungen im Umfeld durchgeführt, um auch hier die höchste Auslastung zu erfassen. Die Zähler nutzten zur Erfassung der vorhandenen Parkflächen und der parkenden Fahrzeuge einen Erhebungsbogen, der in Anlehnung an den Bogen von 1998 erstellt wurde. Es wurde hierbei versucht, die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit früheren Erhebungen zu gewährleisten. Die Erfassung erfolgte getrennt nach legal abgestellten Fahrzeugen und Falschparkern sowie Privatparkplätzen und öffentlichen Stellflächen. Des Weiteren wurde das Erhebungsgebiet je nach örtlichen Gegebenheiten in kleinere Abschnitte unterteilt.

Die Verkehrsdynamikgruppe führte eine Verkehrszählung auf dem Campus-Gelände durch, um die Menge der auf den Campus auf- und abfahrenden Pkw an einem Tag zu bestimmen. Weiterhin wurde das Park-suchverhalten von Pkw-Fahrern beobachtet, um zu ermitteln, in wie weit die illegalen Parkplätze den Suchverkehr befriedigen können. Außerdem wurde die Parkdauer von Pkw auf dem Campus untersucht, um den Anteil von Dauerparkern zu bestimmen. Die Adressdaten der Mitarbeiter(innen) und Studierenden der Universität wurden kategorisiert um zu schätzen, welche Verkehrsmittel von ihnen benutzt werden könnten, um die Universität zu erreichen.

Die Planungsgruppe führte zunächst Interviews mit Funktionsträger(innen) und Vertreter(innen) der vom Verkehr insbesondere betroffenen Institutionen auf dem Campus. Die Studierenden hatten über zwei Stellwände die Möglichkeit, ihre Meinung mitzuteilen. Weiterhin wurden Vergleiche mit anderen Campusuniversitäten in Europa und den USA durchgeführt. Anschließend wurden auf Basis der ermittelten Daten (auch aus den anderen Gruppen des Projektseminars) verschiedene denkbare Szenarien für eine Entwicklung der Verkehrsgestaltung auf dem Campus der Universität durchgespielt. Aus all diesen Faktoren lassen sich abschließend Planungsempfehlungen formulieren, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt als umsetzbar und im Sinne der Nachhaltigkeit als sinnvoll erachtet werden können.

3. Status quo

3.1 Parkraumauslastung

3.1.1 Parkauslastung auf dem Campus

3.1.1.1 Beschreibung des Erhebungsgebietes

Lage

Die Universität befindet sich an der Scharnhorststraße 1 im Süden von Lüneburg (Abb 3.1.1). Sie ist für Autofahrer über verschiedene Strecken erreichbar. Als Hauptachse fungiert die Uelzener Straße am östlichen Rand des Campus. Bewohner der Innenstadt bzw. aus dem nördlichen und westlichen Umfeld gelangen meistens von Norden über die Willy-Brandt-Straße bzw. die Uelzener Straße auf den Campus. Aus Süden kommen größtenteils diejenigen Studenten, die auch die Lüneburger Ostumgehung benutzen und an der Ausfahrt „Lüneburg-Häcklingen“ abfahren. Auf der Uelzener Straße werden die Autofahrer dann über die Heinrich-Böll-Straße zu den großen Parkplätzen der Universität geleitet.

P1

Auf dem Universitätsgelände sind vier größere Parkplätze vorhanden. Den Parkplatz P1 kann man nur über die Scharnhorststraße erreichen. Die Zufahrt befindet sich vor dem Gebäude 1 und die Ausfahrt vor dem Gebäude 4. Dieser Parkplatz befindet sich nördlich der Mensa. Laut Plan gibt es hier 101 Parkplätze, inklusive 2 Parkplätze, die für Behinderte reserviert sind. Bereits die Zählungen im Jahr 1998 ergaben jedoch, dass hier durchaus

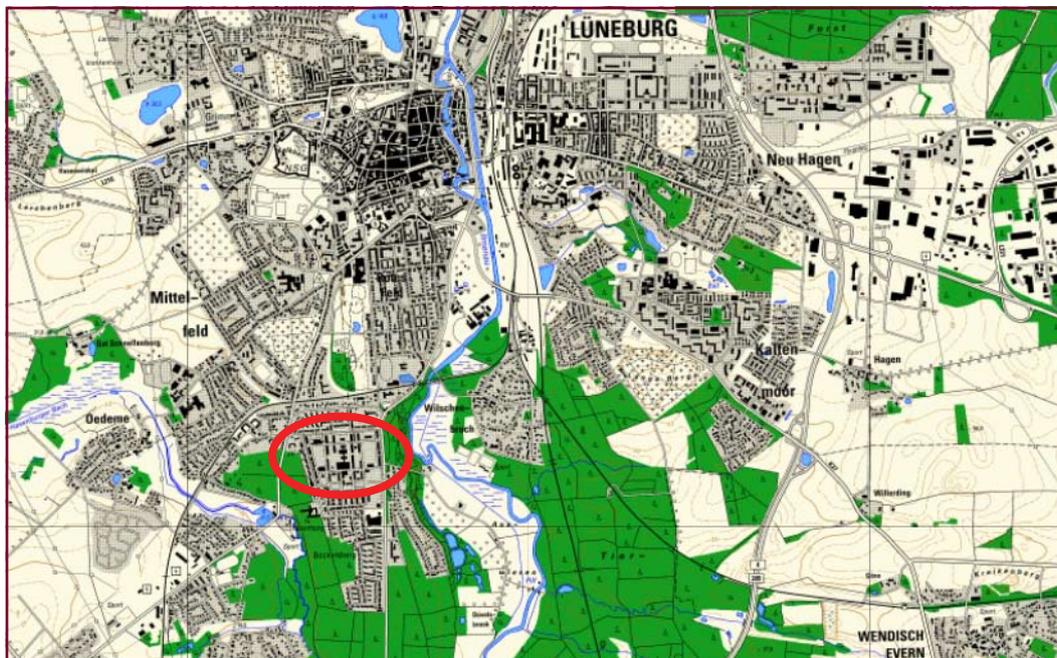


Abb. 3.1.1 Die Lage der Universität in Lüneburg (Quelle: Landesvermessungsämter Niedersachsen und Bremen, Originalmaßstab 1:25.000;  = 1 km; rot markiert = Campus Scharnhorststraße)

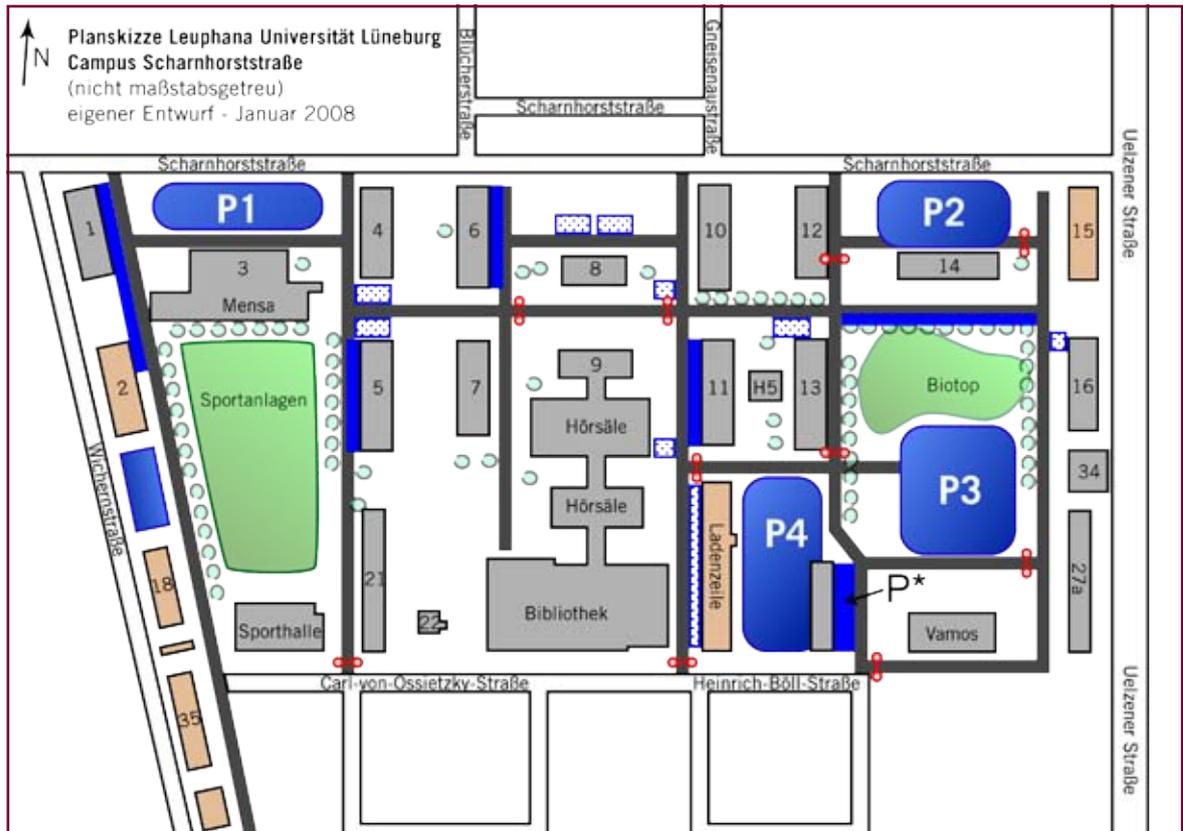


Abb. 3.1.2 Lageplan der Parkplätze auf dem Campus

eine Parkraumkapazität von 108 Stellplätzen zuzüglich 2 Stellplätze für Behinderte vorhanden ist. Die Parkraumerhebung aus diesem Jahr hat dies bestätigt. Dieser Parkplatz war ursprünglich nur als Parkplatz für Bedienstete vorgesehen. Aufgrund der großen Anzahl an Falschparker(inne)n wurde, wie bereits erwähnt, nach und nach von der Kontrolle der Fahrzeuge auf den Bedienstetenparkplätzen abgesehen.

P2

Ein weiterer Parkplatz, den man nur über die Scharnhorststraße erreichen kann, ist der Parkplatz P2. Auch dieser war so konzipiert, dass er eigentlich nur den Bediensteten als Parkplatz dienen sollte, jetzt aber auch von vielen Studenten benutzt wird. Es gibt hier nach offiziellen Angaben 115 Stellplätze, zufolge unserer Erhebungen jedoch 111 Stellplätze und 3 Stellplätze für Behinderte.

P3

Die zwei größten Parkplätze sind von Osten aus über die Uelzener Straße und die Heinrich-Böll-Straße zu erreichen. Der Parkplatz nördlich der Kulturhalle Vamos, P3, hat offiziell 208 Stellplätze. Bei den Zählungen konnten allerdings nur 192 Parkplätze und drei Behindertenparkplätze festgestellt werden. Dieser Parkplatz ist für die Studierenden und Besucher(innen) des Campus gedacht und wird außerdem bei Veranstaltungen im Vamos genutzt. Er ist rund 500 Meter von Gebäude 1 entfernt.

P4

Nur durch die Zufahrtstraße getrennt, befindet sich neben P3 auch Parkplatz P4. Dieser befindet sich direkt hinter der Ladenzeile auf dem Campus. Gemäß den offiziellen Angaben gibt es hier 183 Stellplätze, inklusive der Behindertenstellflächen. Jedoch ergab die Parkraumerhebung, dass es auf dem Parkplatz maximal 177 Stellplätze für Autos inklusive 2 Behindertenstellplätze gibt. Dieser Parkplatz wird auch hauptsächlich von Student(inn)en und Besucher(inne)n genutzt. Er ist außerdem der nächstliegende zu den Hörsälen.

P*

Des Weiteren gibt es einen Parkplatz, der sich westlich des Vamos an der Zufahrtstraße zu P3 und P4 befindet. Dieser wird erst ersichtlich, sobald dort Autos parken, da er nicht durch Markierungen oder Ähnliches kenntlich gemacht ist. Nach offiziellen Angaben passen auf diesen Parkplatz 34 Autos, was auch unseren Zählungen entsprach. Der Parkplatz wird meist nur genutzt, wenn bereits P3 und P4 überlastet sind.



Abb. 3.1.3 Beschilderung am Haupteingang des Campus
Aufgenommen: Di 20.11.2007 14:30

Sonderparkplätze

Des Weiteren gibt es auf dem Universitätsgelände einige Sonderparkplätze. Die Ladenzeile im Gebäude 25 hat westlich vorgelagert 14 Kundenparkplätze, welche auch als solche markiert sind. Die Universitätsleitung hat nördlich von Gebäuden 11 und 13 drei speziell markierte Stellflächen. Der Hausmeister hat einen Stellplatz zwischen Gebäude 8 und Gebäude 10 und nördlich Gebäude 8 sind fünf Stellflächen für „Campus mobil“ eingerichtet. Auch gibt es eine Reihe an speziell ausgewiesenen Stellflächen für Behinderte, damit diese ohne Probleme zu den Hörsälen oder Seminarräumen gelangen können: 4 Stellflächen südlich von Gebäude 4, 2 Stellplätze nördlich vor Gebäude 8, 3 Stellplätze zwischen dem Hörsaal und Gebäude 11, einen Stellplatz nördlich von Gebäuden 11 und 13 und einen Behindertenstellplatz westlich von Gebäude 16. Außerdem gibt es auch noch zwei Flächen auf dem Campus, die jeweils für zehn Krafträder reserviert sind. Einer der Kradparkplätze befindet sich westlich von Gebäude 4 in der Ausfahrt zur Scharnhorststraße und der andere zwischen Gebäude 11 und dem Hörsaalgang neben dem Behindertenparkplatz.

Zufahrten

Zum Campus gibt es insgesamt fünf Zufahrten, wobei zwei Zufahrten lediglich zu den Parkplätzen P2 (über die Scharnhorststraße) und P3 und P4 über die Heinrich-Böll-Straße führen. Ein weiteres Durchkommen zum Campus ist durch Poller verhindert. Die am westlichsten gelegene Einfahrt vor Gebäude 1 ermöglicht ein illegales Befahren des Campus' bis zum Gebäude 21 im Süden und bis zum Gebäude 9 in der Mitte des Campus. Dies ist wichtig, da die Mensa und Café 9 ständig für Zulieferer erreichbar sein müssen. Die so gesehene Haupteinfahrt der Universität vor Gebäude 10 führt zur Ladenzeile und zu den



Abb. 3.1.4 Randparker
östlich von Gebäude 6.
Aufgenommen:
Di 20.11.2007 14:30

dort vorhandenen Kundenparkplätzen und des Weiteren einmal im Bogen um das Biotop herum bis zu Halle 27a.

Markierungen

Mit der Fertigstellung der vier großen Parkplätze 1997 sollte ein weitestgehend autofreier Campus geschaffen werden. Geglückt ist dies nicht, da es so viele Falschparker gab, dass es so gut wie unmöglich wurde, gegen diese vorzugehen. Jedoch parken die Falschparker nicht nur wegen überfüllter Parkplätze auf dem Campusgelände, sondern auch wegen einer irreführenden Beschilderung und Wegemarkierung. An den Zufahrten der Scharnhorststraße stehen jeweils Schilder, die das Befahren des Campus' für den normalen Autoverkehr verbieten. Eine Einfahrt muss aber aus oben genannten Gründen weiterhin vorhanden sein. Die Schilder, welche das Befahren des Campus verbieten, werden aber meist missachtet oder übersehen, da bereits von der Scharnhorststraße aus ersichtlich ist, dass sich immer eine beträchtliche Anzahl an Autos auf den Wegen der Universität befindet. Vor manchen Gebäuden ist die Begrünung so geregelt, dass sich zwischen den Bäumen große asphaltierte Lücken ergeben, die geradezu zum Parken einladen. Hinzu kommt, dass vor manchen Gebäudeeingängen weiße Vierecke auf den Boden gezeichnet sind. Diese sehen aus, als wenn es sich um extra markierte Parkplätze handelt, welche anderenorts durchaus üblich sind. Auf Nachfrage bei der Universität wurde erklärt, dass es sich hierbei um frei zu

Abb. 3.1.5
Markierungen vor Gebäude 1.
Aufgenommen:
Di 20.11.2007 14:30



Abb. 3.1.6
Zickzack-Linien westlich vor
Gebäude 4. Aufgenommen:
Di 20.11.2007 14:30



Abb. 3.1.7
Zickzack-Linien in der Kurve vor
Gebäude 6. Aufgenommen:
Di 20.11.2007 14:30



haltende Flächen handelt, die für den Hausmeister oder Notfallfahrzeuge vorgesehen sind. Auch steht im Gegensatz zum kompletten Parkverbot auf dem Campus, dass zum Beispiel die Kurven mit weißen Zickzack-Linien markiert sind und an sehr vielen Stellen absolute Halteverbotsschilder aufgestellt sind. Dies lässt wieder darauf schließen, dass an den Stellen, an denen nicht ausdrücklich auf ein Parkverbot hingewiesen wird, das Parken erlaubt ist.

3.1.1.2 Erhebungsergebnisse

Abb. 3.1.8 zeigt die Fahrzeuge auf dem Campus an allen Erhebungstagen. Hierbei wurden alle Pkw auf öffentlichen, reservierten und Behindertenparkplätzen sowie alle Falschparker(innen) berücksichtigt.

An allen Erhebungstagen wurden mehr Fahrzeuge erfasst als legale Stellflächen zur Verfügung stehen. Es ist jedoch eine deutliche Veränderung der Fahrzeuganzahlen im Laufe des Semesters zu erkennen.

Wie aus Abb. 3.1.9 ersichtlich be-

finden sich an den Erhebungstagen zwischen 140 und 228 Falschparker auf dem Campus. Die Höchstwerte wurden in der ersten Vorlesungswoche erfasst. Anhand der Ergebnisse ist zu vermuten, dass sich die Anzahl der Falschparker im weiteren Semesterverlauf um die ermittelten Werte von 140 bis 152 Fahrzeuge einpendelt.

Die höchste Fahrzeuganzahl (843 Pkw) wurde am Donnerstag der ersten Vorlesungswoche ermittelt. Dieser Wert setzt sich aus 592 Pkw auf 620 öffentlichen Stellflächen, 20 Pkw auf 28 reservierten Stellplätzen, 3 Pkw auf 22 Behindertenparkplätzen und 228 Falschparkern außerhalb der markierten Stellflächen zusammen. Die Anzahl der Fahrzeuge am Dienstag der ersten Vorlesungswoche lag mit 815 Pkw nur gering unter dem ermittelten Höchstwert. Wie vermutet nahm die Anzahl der Fahrzeuge im Verlauf des Semesters ab. In der dritten Vorlesungswoche wurde ein Wert von 737 Pkw ermittelt. Davon 575 Pkw auf öffentlichen Stellflächen, 18 Pkw auf reservierten Stellflächen, 4 Pkw auf Behindertenparkplätzen und 140 Falschparker. Besonders auffällig ist die Abnahme der Falschparker. Im Vergleich zur ersten Vorlesungswoche konnte eine Reduktion um 54 (Dienstag) bzw. 88 Pkw (Donnerstag) ermittelt werden. In der vierten Vorlesungswoche ist nochmals ein leichter Rückgang auf insgesamt 704 Pkw zu verzeichnen. Die öffentlichen Parkflächen waren geringer ausgelastet (527 Pkw), die Anzahl der Falschparker lag im Vergleich zur vorangegangenen Woche hingegen mit 152 Pkw wieder etwas höher. Für die Behindertenparkplätze konnte festgestellt werden, dass diese in ausreichender Anzahl auf dem Campus vorhanden sind.

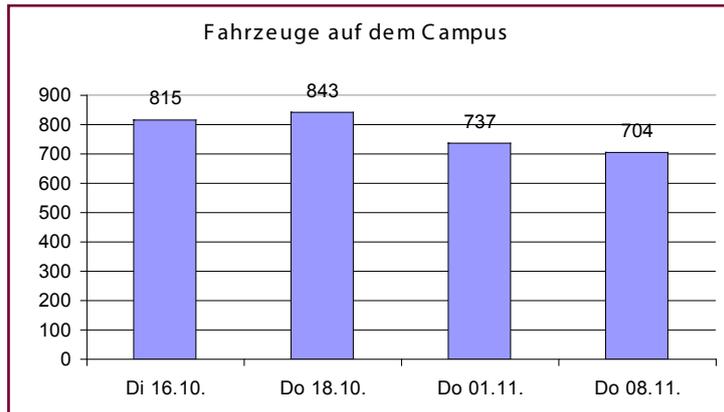


Abb. 3.1.8 Fahrzeuge auf dem Campus an allen Erhebungstagen, 670 vorhandene legale Stellplätze

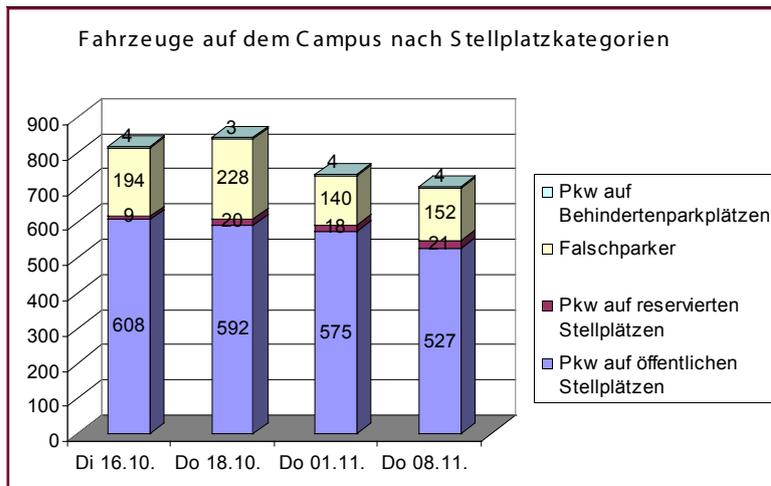


Abb. 3.1.9 Fahrzeuge auf dem Campus nach Unterteilung in Stellplatzkategorien. Vorhandene Stellflächen: 620 öffentliche, 28 reservierte und 22 Stellplätze für Behinderte

Ein Zusammenhang zwischen den Fahrzeuganzahlen auf dem Campus und dem Wetter konnte nicht signifikant nachgewiesen werden. Es ist jedoch zu erwähnen, dass der 18.10. von einem Bahnstreik betroffen war. Es ist anzunehmen, dass diese Tatsache sowie das kühle, windige Schauerwetter an diesem Tag hohe Fahrzeuganzahlen begünstigt haben. Allerdings lag die Fahrzeuganzahl am 16.10. ohne Bahnstreik und bei besserem Wetter (sonnig-mild und leichter Wind) nur geringfügig unter dem Wert vom Donnerstag.

Die Tendenz der abnehmenden Fahrzeuganzahlen auf dem Campus im Verlauf der ersten Vorlesungswochen konnte ebenfalls in den Parkraumerhebungen der 1990-er Jahre nachgewiesen werden. Zu Beginn des Semesters wurde eine deutliche Überlastungssituation festgestellt, die sich im weiteren Vorlesungsverlauf wieder entspannte (siehe Erhebungsergebnisse der 1990-er Jahre).

In der folgenden Betrachtung der Erhebungsergebnisse soll die Anzahl der Falschparker(innen) sowie die Auslastung der öffentlichen Parkplätze P1 bis P4 sowie P* westlich vom Vamos näher betrachtet werden. In **Abb. 3.1.12** werden die Falschparker(innen) noch einmal in Falschparker(innen) direkt auf den Parkplätzen und Falschparker(innen) bzw. Randparker(innen) vor den Gebäuden auf dem Campusgelände unterschieden. Diese Unterscheidung ermöglicht detaillierte Angaben zu den Parkplatzauslastungen und der Verteilung der Fahrzeuge auf dem Campus.

Abb. 3.1.10 Falschparker auf Parkplatz P3 vor dem Vamos
Aufgenommen 18.10.07 12:00 Uhr



Abb. 3.1.11 Tolerierte Falschparker vor Gebäude 5
Aufgenommen: 18.10.07 12:30 Uhr



Zwischen der Anzahl belegter öffentlicher Stellplätze und der Anzahl der Falschparker (innen) direkt auf den Parkplätzen lässt sich ein Zusammenhang erkennen. Die Veränderungen verlaufen etwa parallel zueinander. In der ersten Vorlesungswoche betrug die Anzahl der Falschparker im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Pkw auf den Parkplätzen jeweils etwa 7 %, in der dritten und

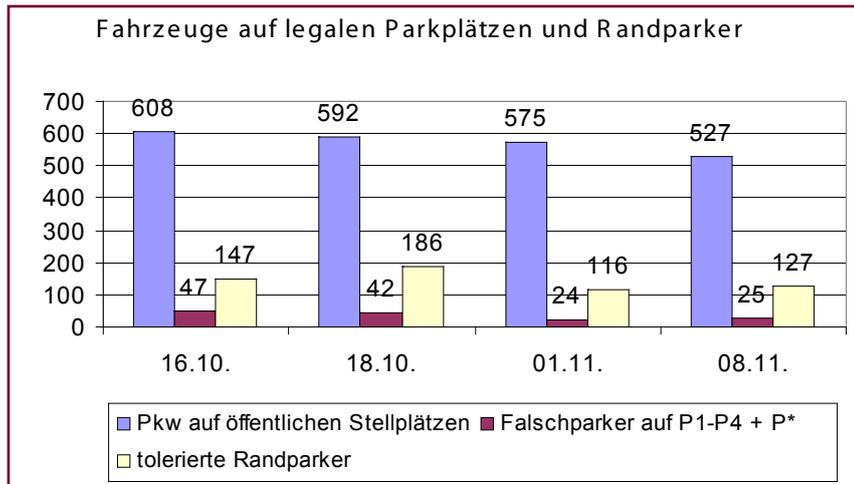


Abb. 3.1.12 Fahrzeuge auf den legalen Parkplätzen (Pkw auf öffentlichen Parkplätzen und Falschparker) sowie Randparker. Öffentliche Stellplätze = 620

vierten Woche etwa 4 %. In Bezug auf die Randparker lässt sich vermuten, dass diese zum einen aus Ausweichbewegungen zu den überlasteten Parkplätzen resultieren, zum anderen jedoch unabhängig von der Parkplatzsituation direkt vor den Gebäuden geparkt wird. In der vierten Vorlesungswoche wurden beispielsweise 127 Randparker erfasst, obwohl die öffentlichen Stellplätze nicht mehr voll ausgelastet waren (93 freie Stellplätze).

Abb. 3.1.13 zeigt die Auslastung der legalen Parkplätze auf dem Campus. Hierbei wurden die Fahrzeuge auf den öffentlichen Stellplätzen sowie die Falschparker auf den Parkplätzen berücksichtigt.

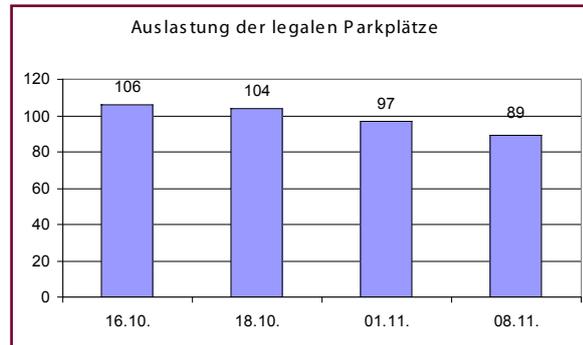


Abb. 3.1.13 Auslastung der legalen Parkplätze P1-P4 sowie P* ohne Berücksichtigung der Behindertenparkplätze. Resultierend aus belegten Stellplätzen und Falschparkern. Basis N=620 öffentliche Stellplätze

Zu Beginn des Semesters konnte eine Auslastung von knapp über 100 Prozent nachgewiesen werden und damit eine deutliche Überlastungssituation. Daraus resultierend ergibt sich notgedrungen eine Ausweichbewegung auf das restliche Campusgelände, was auch die Spitzenwerte bei den Randparkern begründet. Ohne die Tolerierung der Randparker wäre in dieser Situation ein erheblicher Parkplatzmangel zu verzeichnen.

In der dritten Vorlesungswoche lag die Auslastung bei knapp 100 Prozent und sank in der vierten Vorlesungswoche weiter auf 89 Prozent. Die Parkplatzsituation auf den einzelnen Parkplätzen gestaltet sich dabei sehr unterschiedlich. Die Fahrzeuganzahlen sind in Abb. 3.1.15 und Abb. 3.1.16 zu erkennen. Die Abbildungen beschränken sich dabei auf die Erhebungsergebnisse der Donnerstagstage. Der Parkplatz P1 nördlich der Mensa weist an allen Erhebungstagen eine deutliche Überlastung auf. Die 108 zur Verfügung stehenden



Abb. 3.1.14 Auslastungsspitze auf Parkplatz P3
Aufgenommen: 16.10.07 12:00

Stellplätze sind voll belegt und auf dem Parkplatz befanden sich immer zwischen 15 und 18 Falschparker(innen). Dies ist sehr wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass P1 als einziger Parkplatz im westlichen Teil des Campus zur Verfügung steht und aufgrund seiner Lage bei den Nutzern eine hohe Attraktivität aufzuweisen hat. Im direkten Umfeld von P1 ist kein Alternativparkplatz zu finden. Im westlichen Teil des Campus lässt sich somit eine deutlich höhere Anzahl an Fahrzeugen feststellen, als legale Stellplätze zur Verfügung stehen.

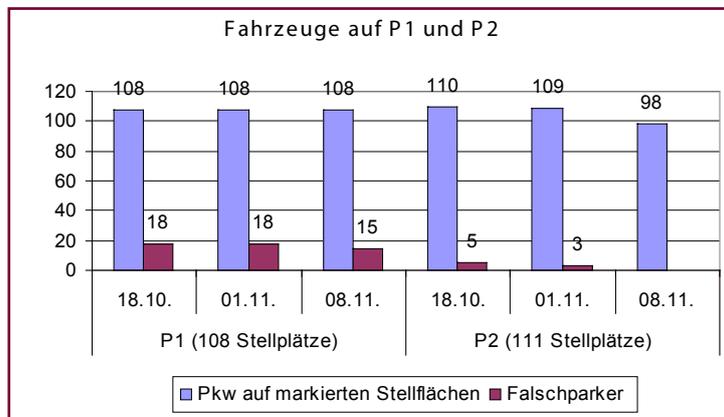


Abb. 3.1.15 Fahrzeuge auf P1 und P2, nur öffentliche Stellplätze

Der Parkplatz P2 ist ebenfalls stark ausgelastet. In der ersten und dritten Woche beträgt die Auslastung knapp über 100 Prozent. In der vierten Woche liegt die Auslastung nur noch bei 88 Prozent und es konnten keine Falschparker mehr erfasst werden.

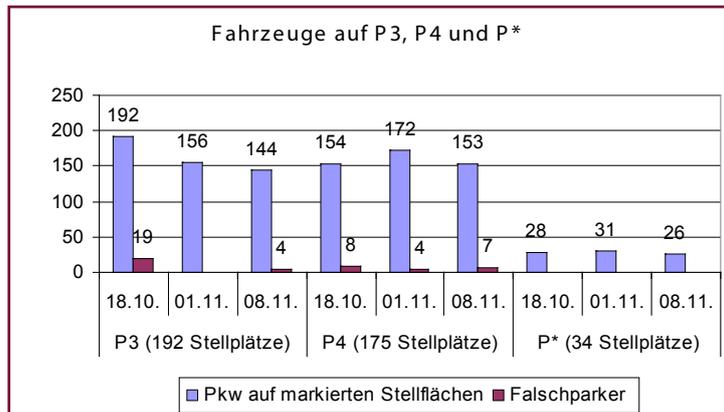


Abb. 3.1.16 Fahrzeuge auf P3, P4 und P* westlich vom Vamos

Für P3 können mit Verlauf des Semesters abnehmende Fahrzeugzahlen festgestellt werden. Nach der Überlastungssituation in der ersten Woche entspannte sich die Lage wieder. P4 war in der dritten Woche voll ausgelastet. An den anderen Erhebungstagen waren dagegen noch freie Stellplätze verfügbar. Jedoch lassen Falschparker auf kurzzeitige Überlastungen zu Zeiten von Vorlesungsbeginn/-ende schließen. P* ist an den Erhebungstagen zwischen 76 und 91 Prozent ausgelastet. Auf P* befanden sich keine Falschparker. Dies ist auf die Flächenbeschaffenheit zurückzuführen, die das Abstellen zusätzlicher Pkw außerhalb der vorgesehenen Stellplätze schwer und nur mit starken Behinderungen anderer Fahrzeuge ermöglicht.

Trotz freier legaler Stellplätze besonders ab der vierten Vorlesungswoche (93 Stellplätze) ist immer noch eine hohe Anzahl an Randparker überall auf dem Campus festzustellen. Besonders stark genutzt werden hierbei die Standorte östlich vor Gebäude 1 und 2, westlich vor Gebäude 5, östlich vor Gebäude 6, westlich vor Gebäude 11 und südlich vor Gebäude 14 (vergleiche Lageplan Campus, Abb. 3.1.2).



Abb. 3.1.17 Randparker westlich vor Gebäude 11
Aufgenommen: 21.10.07 08:30

Westlich von Gebäude 11 wurden mit durchschnittlich 20 Falschparkern die höchsten Werte ermittelt. An den anderen Standorten parkten an den Erhebungstagen bis zu 17 Fahrzeuge an einem Standort. Dies lässt darauf schließen, dass es in unmittelbarer Nähe entweder keinen freien Stellplatz auf einem der großen Parkplätze gibt oder/und dass die Personen bevorzugen zentral zu parken, da ihnen die Fußwege zu manchen Gebäuden zu weit sind.

3.1.2 Auslastung der Fahrradstellplätze auf dem Campus

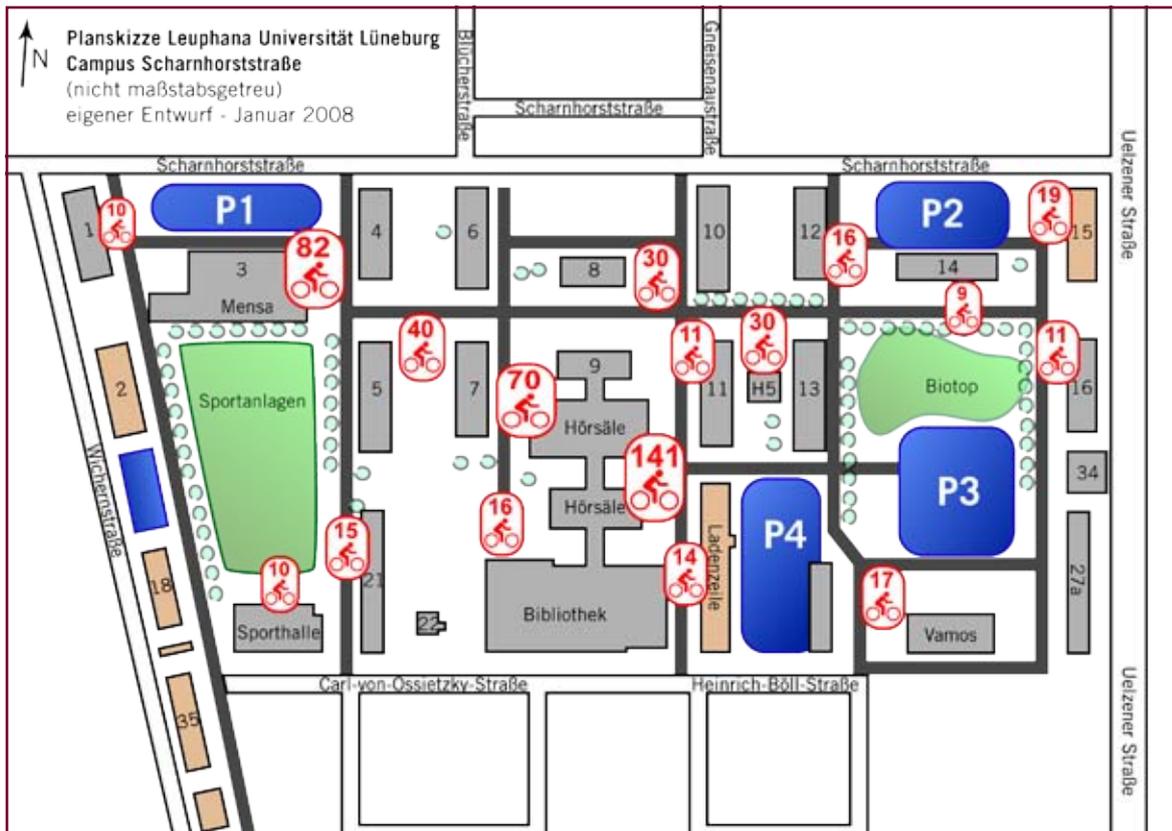


Abb. 3.1.18 Fahrradabstellplätze auf dem Campus



Abb. 3.1.19 Fahrradparkplätze zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen



Abb. 3.1.20 Fahrradparkplätze zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen



Abb. 3.1.21 Abgestellte Fahrräder zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen

Die Symbole zeigen skizzenhaft die Lage der zurzeit vorhandenen Fahrradständer auf dem Campus. Die angegebenen Zahlen auf der Grafik geben die jeweilige Anzahl der Ständer an. Pro Ständer können zwei Fahrräder angeschlossen werden. Auf dem gesamten Campus wurden bei der Zählung am 16.10.2007 540 Ständer gezählt. Somit gibt es insgesamt 1.080 Stellplätze auf dem Universitätsgelände. Die Verteilung der Fahrradständer auf dem Universitätsgelände ist recht gleichmäßig. Es ist möglich, sein Fahrrad zu jedem Platz auf dem Campus mitzunehmen und dort abzustellen. Einige markante Zustände wurden fotografisch am 16.10.2007 in der Zeit von 10 Uhr bis 12 Uhr festgehalten und sollen einige der folgenden beschriebenen Situationen veranschaulichen.

Die meisten Fahrradparkplätze sind auf dem Campus zu vorlesungsstarken Tagen – wie am Dienstag oder Donnerstag – überfüllt. Bei allen Fahrradparkplätzen vor den Hörsälen (1-5) stehen deswegen viele Fahrräder auf dem Gehweg oder auf dem Rasen. Auch an Bäumen und Laternen sind Fahrräder angelehnt und angeschlossen. Zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen 1 bis 4 gibt es zwar 141 Fahrradständer, doch angesichts der vielen Studierenden, die mit dem Fahrrad zur Universität fahren, ist die Anzahl zu niedrig. Das macht sich unter anderem dadurch bemerkbar, dass Fahrräder auch auf Kraftradparkflächen abgestellt werden. Für die Moped- bzw. Motorradfahrer wird es schwierig, dort überhaupt einen Parkplatz zu bekommen, ohne Fahrräder zu beschädigen bzw. sie haben Probleme beim Ausparken. Schaut man sich erneut [Abb. 3.1.18](#) an, ist zu erkennen, dass gerade diese Fahrradständer die zentralste Position auf dem Campus-Gelände einnehmen. Somit ist es nicht verwun-

derlich, dass besonders diese Ständer gefragt sind. Zwischen Gebäude 8 und 9 wurde am 16.10.2007 sogar eine „Extra-Fahradparkreihe“ gebildet, weil alle Ständer belegt waren. Dies ist allerdings nach weiteren Beobachtungen regelmäßig der Fall. Direkt vor Gebäude 11 gibt es 10 Ständer. Zu Spitzenzeiten sind alle belegt, teilweise stehen die Fahrräder zu viert oder gar zu sechst an den Ständern. Da die Flächen dort auch als Pkw-Stellflächen genutzt werden, behindern sich Fahrräder und Autos gegenseitig. Lackkratzer sind nicht auszuschließen. Durch das „Wildparken“ werden teilweise Fuß-, Rad- und Pkw-Wege ver-

sperrt, sodass Fußgänger(innen), Radfahrer(innen) und auch Autofahrer(innen) behindert werden. Große Fahrradparknot besteht zu Spitzenzeiten auch vor vielen „Seminargebäuden“ wie bei Gebäuden 1, 5, 7, 12, 14 und 16. Vor Gebäude 14 gibt es beispielsweise nur neun Ständer. Es würde mindestens die doppelte Anzahl gebraucht. Ganz anders sieht es auf dem Fahrradparkplatz bei der Mensa bzw. Gebäude 3 aus. Von den 82 Ständern sind immer nur einige belegt. Auch die 14 Fahrradständer bei der Campus-Ladenseite werden nicht voll genutzt, die hinteren (Richtung Aldi) sind meistens leer. Die 16 Fahrradständer hinter den Hörsälen, Richtung Hochschulsport, sind ebenfalls größtenteils leer. Eine Vermutung wäre, dass diese Ständer dort zu abseits aufgestellt sind und das Fahrrad lieber zentral stehen soll, z. B. eher an der „Hauptstraße“ zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen. Ähnlich verhält es sich mit den Fahrradplätzen zwischen Gebäude 7 und 9. Hier sind von den 70 Ständern immer nur einige belegt.



Abb. 3.1.22 Fahrräder direkt vor Gebäude 11



Abb. 3.1.23 Situation vor Gebäude 14



Abb. 3.1.24 Abgestellte Fahrräder vor Hörsaal 5



Abb. 3.1.25 Mensa/Gebäude 3-Fahradparkplatz



Abb. 3.1.26 Fahrradständer hinter den Hörsälen,
Richtung Hochschulsport

3.1.3 Auslastung nördliches Umfeld

Im Fokus der folgenden Beschreibung und Auswertung der Daten zum nördlichen Umfeld des Universitätsgeländes stehen die Auswirkungen der Parkplatzsituation auf dem Campus auf das Erhebungsgebiet. Es soll speziell der Frage nachgegangen werden, ob der Parkraum im nördlichen Umfeld von Hochschulangehörigen, die nicht im nördlichen Umfeld des Campus wohnen, in Anspruch genommen wird und wenn ja, wie stark bestimmte Flächen genutzt werden. Im Vordergrund stehen deshalb die Auslastung der vorhandenen öffentlichen Parkplätze sowie die Anzahl der Falschparker. Auf die privaten Stellplätze der Anwohner wird nur vereinzelt Bezug genommen.

3.1.3.1 Beschreibung des Erhebungsgebietes

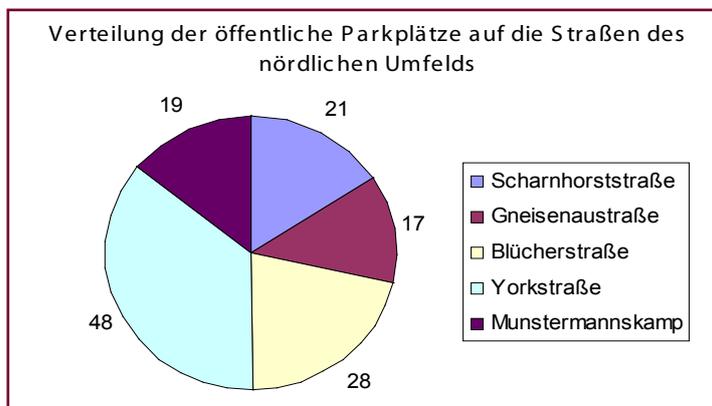


Abb. 3.1.27 Verteilung der öffentlichen Parkplätze auf die Straßen des nördlichen Umfelds; N=133, Schätzwerte

Abb. 3.1.27 zeigt die Verteilung der öffentlichen Parkplätze auf die verschiedenen Straßen im nördlichen Umfeld. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte, da die Plätze am Fahrbahnrand nicht markiert sind. Insgesamt existieren ca. 133 öffentliche Stellplätze im nördlichen Umfeld. Davon sind 38 in Bereichen, die nur Anlieger befahren dürfen (Gneisena- und ein Teil der Scharnhorststraße), was den Nutzerkreis somit einschränkt. Des Weiteren wurden Falschparker auf-

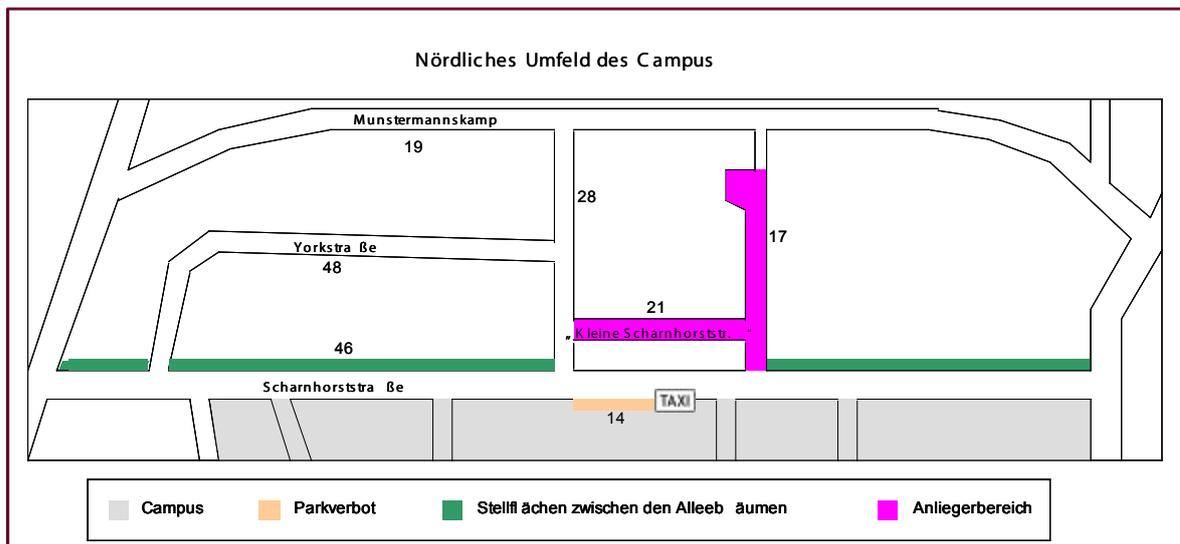


Abb. 3.1.28 Karte des nördlichen Umfeldes mit Anzahl der vorhandenen Parkplätze (Schätzwerte)

genommen. Hierbei handelt es sich im nördlichen Umfeld um Autos, die zu nah an einer Kreuzung parken oder auf Flächen stehen, die durch Markierungen am Boden oder Schilder als Parkverbotszone gekennzeichnet sind. Da die Parkplatzsituation im nördlichen Umfeld von Straße zu Straße variiert, soll sie nun innerhalb der einzelnen Straßen beschrieben werden. Hierbei dient [Abb. 3.1.28](#) als Orientierungshilfe.

3.1.3.1.1 Scharnhorststraße

Die Scharnhorststraße bildet die nördliche Grenze des Universitätscampus. Sie trifft im Osten auf die Uelzener Straße und im Westen auf die Soltauer Straße. Die Scharnhorststraße ist zum größten Teil eine Allee. Der Platz zwischen den Alleebäumen wird, wie [Abb. 3.1.29](#) zeigt, als Parkfläche genutzt. Hier zu parken ist nicht ausdrücklich verboten, es handelt sich aber auch nicht um markierte Stellplätze. Um die Fläche als Parkplatz zu nutzen, muss der Fahrer eine Bordsteinkante überwinden. Diese Begrenzung deutet darauf hin, dass das Parken auf dem Seitenstreifen eigentlich nicht erwünscht ist. Es wird aber auch nicht unterbunden. Da der Status dieser Stellplätze nicht eindeutig geklärt ist, werden sie, wie in den Erhebungen zuvor, getrennt ausgewiesen und nicht zu den öffentlichen Parkplätzen gezählt. Im Abschnitt der Scharnhorststraße zwischen Uelzener Straße und Gneisenaustraße können circa 22 Autos zwischen den Bäumen parken, zwischen der Blücherstraße und der Soltauer Straße in etwa weitere 24. Zwischen der Blücherstraße und der Gneisenaustraße ist das Parken zwischen den Alleebäumen nicht möglich, da der Bordstein zu hoch ist. Zusätzlich befindet sich gegenüber der Haupteinfahrt zum Campus die Bushaltestelle des Uni-Busses. Auch auf der südlichen Seite der Scharnhorststraße (in [Abb. 3.1.29](#) linker Seitenstreifen) kann zwischen den Alleebäumen nicht geparkt werden, da die Fahrzeuge den Fußweg versperren würden. Westlich der Haupteinfahrt der Universität bis zur Ausfahrt der Blücherstraße befinden sich auf dieser Seite jedoch weder Alleebäume noch ein Fußweg, sondern eine ca. 100 Meter lange Einbuchtung entlang des Campusgeländes. Diese ist in etwa zur Hälfte für Taxen (in [Abb. 3.1.30](#) links außerhalb des Bildes) reserviert. Von der Ausfahrt der Blücherstraße bis zum Taxistand besteht hingegen Parkverbot, das durch ein unübersehbares Verbotsschild gekennzeichnet ist. Auf Grund der baulichen Gestaltung wird die Einbuchtung jedoch als Parkfläche genutzt, wie [Abb. 3.1.30](#) zeigt.



Abb. 3.1.29 Parken zwischen den Alleebäumen in der Scharnhorststraße zwischen Blücherstraße und Soltauer Straße. Blickrichtung Westen. Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00



Abb. 3.1.30 Parken an der Scharnhorststraße im Parkverbot westlich der Haupteinfahrt. Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00



Abb. 3.1.31 Parken an der „kleinen Scharnhorststraße“ im Anliegerbereich.
Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00

Straße, die jedoch denselben Namen trägt. Zur Vereinfachung wird sie im Folgenden als „kleine Scharnhorststraße“ bezeichnet. Sie wird durch eine Grünfläche mit Spielplatz von der Hauptfahrbahn der Scharnhorststraße abgetrennt. Auf ihrer nördlichen Seite stehen Wohnhäuser. Am südlichen Rand darf geparkt werden. Hier ist für etwa 21 Fahrzeuge Platz, wie Abb. 3.1.31 zeigt. Da die Zufahrt nur Anliegern erlaubt ist, wird der Personenkreis, dem das Parken an der Straße erlaubt ist, stark eingeschränkt.

Gleiches gilt für ein Stück der Einbuchtung, die sich zwischen der Haupteinfahrt und dem Taxi-stand befindet. Hier ist das Parken zwar nicht ausdrücklich verboten, es ist wahrscheinlich aber auch nicht gewollt, da es sich um keine ausgewiesene Parkfläche handelt. Im Folgenden wird diese Fläche zur Vereinfachung deshalb als Parkverbotfläche gewertet. Auf ihr haben bis zu drei Pkws Platz, auf der zuvor beschriebenen ca. 14 Pkws.

Die einzigen öffentlichen und legalen Parkplätze befinden sich in einer parallel zur bereits beschriebenen Scharnhorststraße verlaufenden



Abb. 3.1.32 Falschparker auf dem Wendeplatz der Gneisenaustraße
Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00

3.1.3.1.2 Gneisenaustraße

Die Zufahrt zur Gneisenaustraße ist nur Anliegern erlaubt und befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Campushaupteinfahrt. Es handelt sich hierbei um eine Sackgasse mit einem Wendeplatz. Die Querung zum Munstermannskamp ist nur für Fußgänger(innen) und Fahrradfahrer(innen) möglich. Auf der östlichen Seite der Gneisenaustraße ist das Parken am Straßenrand bis zu einem Garagenhof erlaubt. Hier ist für etwa 17 Fahrzeuge Platz. Obwohl auf dem Wendeplatz das Parken durch ein Verbotsschild ausdrücklich untersagt ist, wird dieser regelmäßig, wie auch in Abb. 3.1.32, als Parkfläche genutzt.

3.1.3.1.3 Yorkstraße

Die Yorkstraße ist eine reine Wohnstraße, die im Nordwesten des Erhebungsgebietes in einem Winkel zwischen Scharnhorststraße und Blücherstraße verläuft. Sie ist gekennzeichnet durch eine große Anzahl von privaten Stellplätzen (70), die gemietet werden können. Dort, wo sich keine Einfahrten zu Parkplätzen befinden, ist das öffentliche Parken am Straßenrand erlaubt. Somit gibt es in dieser Straße circa 48 öffentliche Parkplätze.

3.1.3.1.3 Blücherstraße

Die Blücherstraße verbindet den Munstermannskamp mit der Scharnhorststraße. Sie ist auf beiden Seiten von Wohnhäusern gesäumt. Hier befinden sich außerdem die Bushaltestellen der Linien 5011 und 5012 für beide Fahrtrichtungen. Durch sie wird das öffentliche Parken am Straßenrand eingeschränkt. Insgesamt ist in der Blücherstraße Platz für ca. 28 Fahrzeuge.



Abb. 3.1.33 Parken in der Blücherstraße
Aufgenommen: So, 21.10.07 9:00

3.1.3.1.4 Munstermannskamp

Der Munstermannskamp verbindet als Hauptverkehrsstraße die Uelzener beziehungsweise Willy-Brand-Straße mit der Soltauer Straße. Insgesamt sind am Munstermannskamp ca. 19 öffentliche Parkplätze vorhanden. Davon befinden sich vier in einer Parkbucht vor dem Kunsthotel Residenz auf der nördlichen Seite der Straße und weitere 15 am südlichen Straßenrand zwischen Blücherstraße und Soltauer Straße. Hier ist das Parkverbot, das ansonsten für die gesamte Straße gilt, aufgehoben. Die Wohnhäuser auf der nördlichen Seite des Munstermannskamps verfügen meist über eigene Stellflächen auf dem Grundstück.

3.1.3.2 Erhebungsergebnisse

Abb. 3.1.34 zeigt die Anzahl der Fahrzeuge im nördlichen Umfeld an allen Erhebungstagen. Hierbei wurden nur die Fahrzeuge auf öffentlichen Plätzen und die Falschparker berücksichtigt.

Es ist eine deutliche Veränderung der Fahrzeugzahlen an den unterschiedlichen Erhebungsterminen erkennbar. Werden die Werte der verschiedenen Semesterwochen werktags verglichen, so wird deutlich, dass die Fahrzeugzahlen im nördlichen Umfeld in der ersten Vorlesungswoche werktags höher sind als in der dritten und vierten. Da die Erhebung auf dem Campus auch in Bezug auf den Unterschied zwischen dienstags und donnerstags ähnliche Ergebnisse brachte, ist anzunehmen, dass die Intensität der Parkraumnutzung auf dem Campus mit derjenigen im nördlich angrenzenden Wohngebiet zusammenhängt. Da die Parkraumauslastung auf dem Campus zu Vorlesungsbeginn höher war als zu späteren Erhebungsterminen, ist zu vermuten, dass in der ersten Erhebungswoche mehr

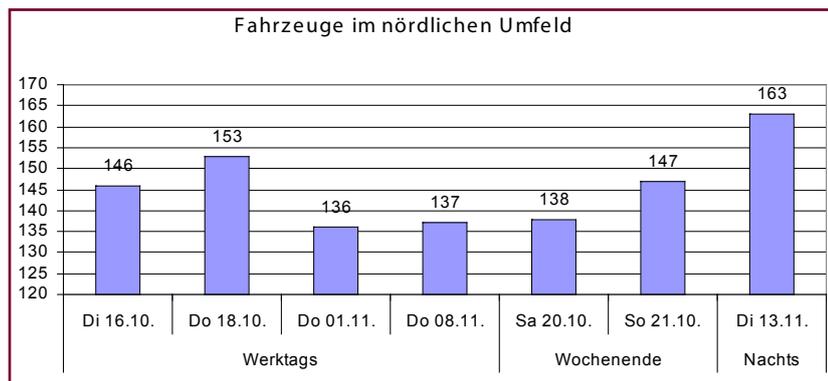


Abb. 3.1.34 Parkende Fahrzeuge im nördlichen Umfeld ohne Fahrzeuge auf Privatparkplätzen

Fahrer(innen) bei der Parkplatzsuche auf das nördliche Umfeld ausweichen als im Laufe des Semesters. Die Daten der dritten und vierten Vorlesungswoche sind nahezu identisch, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Auslastung auf einem bestimmten Niveau eingependelt hat. Dies ist auch auf dem Campus der Fall.

Wie oben beschrieben, sollten die Wochenend- und Nachtzählungen als Vergleichswerte dienen um zu ermitteln, wie stark das Umfeld durch die Fahrzeuge der Anwohner(innen) ausgelastet ist. Es wurde angenommen, dass am Samstagvormittag viele der Anwohner(innen) dem klassischen Wochenendeinkauf nachgehen und sonntagsmorgens und nachts eher zu Hause sind. Der Unterschied zwischen den ermittelten Daten am Samstag und Sonntag ist jedoch kleiner als zunächst erwartet. Es ist zu vermuten, dass aufgrund des hohen Studierendenanteils im nördlichen Umfeld nur wenige Anwohner(innen) der klassischen familiären Wochenendgestaltung entsprechen und am Samstagmorgen mit dem Auto einkaufen fahren. Der Unterschied zwischen der Nacht- und Sonntagszählung lässt sich ebenso durch den hohen Studierendenanteil unter den Anwohnern erklären. Es ist anzunehmen, dass viele dieser Studierenden am Wochenende zu ihren Eltern fahren oder andere Ausflüge mit dem Auto unternehmen. Somit ist davon auszugehen, dass bei der Nachtzählung die Fahrzeuge der Anwohner(innen) annähernd vollständig erfasst wurden, ausgenommen diejenigen Fahrzeuge, die auf privaten Stellplätzen abgestellt waren. Obwohl nicht eindeutig überprüft werden kann, ob Hochschulangehörige ihr Fahrzeug im nördlichen Umfeld parken, zeichnet sich anhand von [Abb. 3.1.35](#) ab, dass die möglichen Parkflächen im nördlichen Umfeld durch die Fahrzeuge der Anwohner stärker ausgelastet sind als durch diejenigen von Hochschulangehörigen.

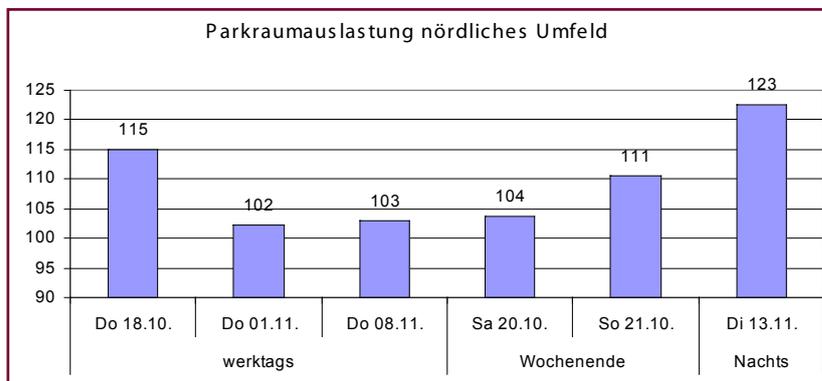


Abb. 3.1.35 Parkraumauslastung nördliches Umfeld in Prozent bezogen auf vorhandene öffentliche Parkplätze

Werden die vorhandenen Parkplätze mit der Anzahl der parkenden Fahrzeuge ins Verhältnis gesetzt, ergeben sich jedoch, wie [Abb. 3.1.35](#) zeigt, für jede Erhebung Auslastungswerte über 100 %. Dies lässt darauf schließen, dass zusätzlich zu den 133 öffentlichen Parkplätzen noch weitere Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden. Eine Aufschlüsselung der Stellplatzarten wurde in [Abb. 3.1.36](#) vorgenommen.

Die Fahrzeuge an der Scharnhorststraße zwischen den Alleebäumen werden aus den unter Abschnitt 3.1.3.1.1 beschriebenen Gründen in [Abb. 3.1.36](#) getrennt aufgeführt. Die überhöhten prozentualen Auslastungswerte der öffentlichen Parkplätze sind vor allem auf die Nutzung dieser Flächen zurückzuführen. Da die Anzahl der hier parkenden Fahrzeuge sich

an den verschiedenen Erhebungsterminen kaum unterschied, ist anzunehmen, dass die Fläche sowohl von Anwohner(inne)n als auch von Hochschulangehörigen als Parkplatz genutzt wird. Nach Schätzungen würden auf die Flächen insgesamt sogar ca. 48 Fahrzeuge passen. Eventuell schrecken die hohe Bordsteinkante und der unebene Boden viele Parkplatzsuchende ab.

Die Anzahl der Falschparker schwankte zwischen den Erhebungsterminen, scheint aber werktags gegen Mittag am höchsten zu sein. Zur näheren Analyse soll **Abb. 3.1.37** herangezogen werden. Wie die Abbildung zeigt, variiert die räumliche Verteilung der Falschparker im nördlichen Umfeld stark. Werktags wird fast ausschließlich in der Scharnhorststraße falsch geparkt, am Wochenende und vor allem abends auch vermehrt in den anderen Straßen. Bei Letzteren handelt es sich

vor allem um Fahrzeuge, die zu nah an Kreuzungen stehen. In der Scharnhorststraße wurde während der Erhebungen fast ausschließlich auf der Fläche westlich der Haupteinfahrt zum Campus falsch geparkt. Es lässt sich somit herleiten, dass diese Fläche auf Grund der Nähe zum Campus eher von Hochschulangehörigen genutzt wird als von Anwohner(inne)n. Die höhere Zahl an Falschparkern in der ersten Vorlesungswoche im Vergleich zur dritten und vierten könnte ein Anzeichen für den höheren Ausweichdruck durch die Parkplatzknappheit auf dem Campus sein. Für die Anwohner(innen) ist es hingegen eher von Vorteil möglichst nah an ihrer Wohnung bzw. ihrem Haus zu parken. Wenn sie schon gegen die Vorschriften verstoßen, parken sie deshalb eher dort falsch. Eventuell lassen sich die Anwohner(innen), da sie ihr Fahrzeug länger als nur ein paar Stunden abstellen möchten, außerdem eher von einem Parkverbot abschrecken als die Hochschulangehörigen. Andersherum ist es für Letzgenannte schwieriger sich im Wohngebiet zu orientieren und einen geeigneten Parkplatz zu finden. Deshalb stehen am Wochenende und nachts an der Scharnhorststraße (ohne Berücksichtigung der „kleinen Scharnhorststraße“), wie **Abb. 3.1.34** verdeutlicht, weniger Fahrzeuge als werktags am Mittag.

Diese Verteilung der Fahrzeuge an den verschiedenen Terminen stimmt nicht mit der in den anderen Straßen überein. Dies lässt darauf schließen, dass die Parkplatzsituation in der Scharnhorststraße nachweislich durch den Campus-Verkehr beeinflusst wird. Bei den

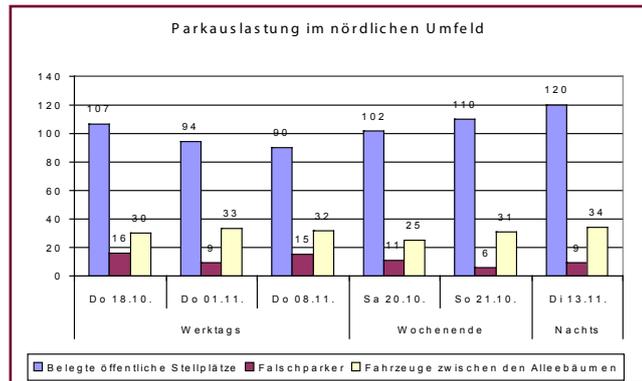


Abb. 3.1.36 Parkraumauslastung nördliches Umfeld. Aufschlüsselung mit Falschparkern und Fahrzeugen zwischen den Alleebäumen

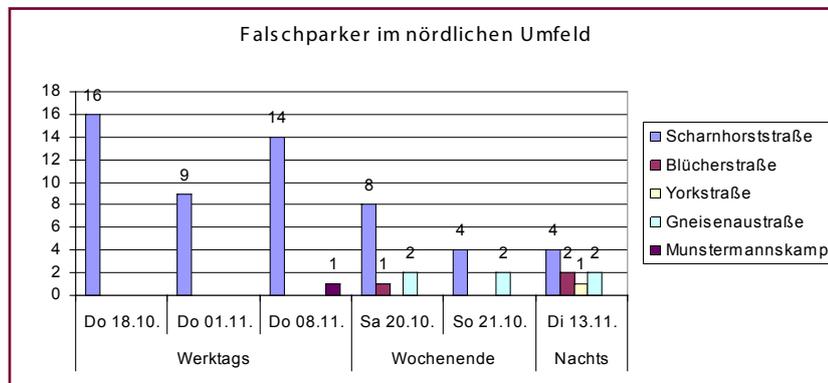


Abb. 3.1.37 Falschparker im nördlichen Umfeld nach Straßen

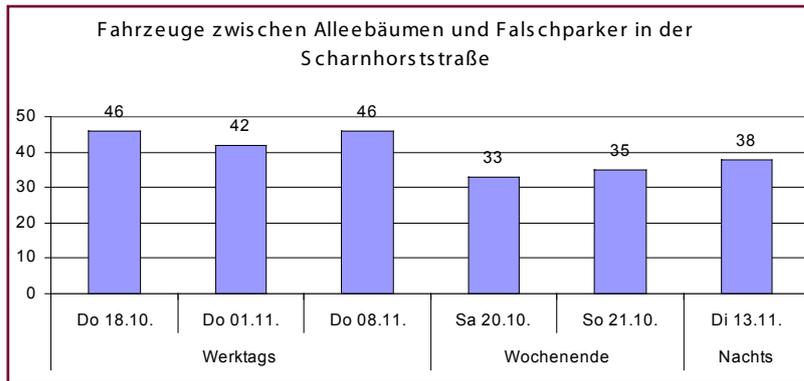


Abb. 3.1.38 Fahrzeuge in der Scharnhorststraße (ohne „kleine Scharnhorststraße“)

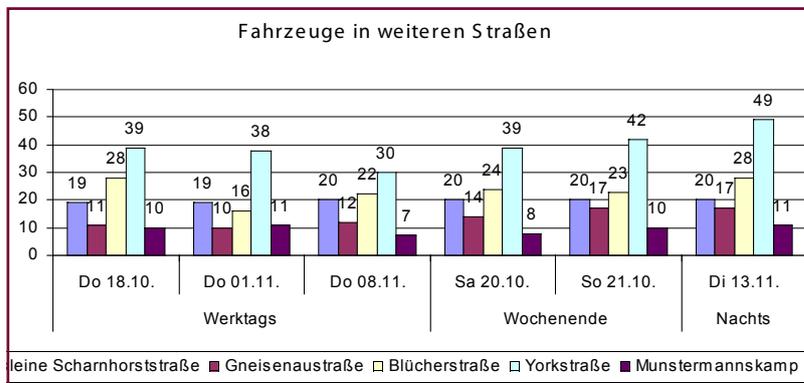


Abb. 3.1.39 Fahrzeuge in der Blücher-, Gneisena-, York- und der kleinen Scharnhorststraße sowie am Munstermannskamp ohne private Stellflächen

anderen Straßen ist dieser Zusammenhang, wie Abb. 3.1.38 verdeutlicht, nicht so eindeutig nachweisbar und bedarf einer weiteren Interpretation der Daten. Abb. 3.1.39 verdeutlicht, dass es Unterschiede in der Parkraumauslastung der einzelnen Straßen gibt, jedoch werden die Spitzenwerte in allen Straßen nachts erreicht.

Die „kleine Scharnhorststraße“ gehört zum Anliegerbereich und war zu allen Erhebungsterminen nahezu voll ausgelastet (ca. 21 Plätze verfügbar). Bei der Betrachtung der dort parkenden Fahrzeuge fällt die Dominanz der auswärtigen Kennzeichen auf. Diese weisen darauf hin, dass in den angrenzenden Häusern bzw. Wohnungen viele zugezogene Studierende

wohnen, die ihr Auto vor der Haustür abstellen. Hiermit kann auch erklärt werden, warum die Straße so gleich bleibend ausgelastet ist: Die Studierenden lassen ihr Auto werktags stehen, da sie die Uni zu Fuß erreichen können. Am Wochenende fahren zwar einige der Studierenden zu ihren Eltern oder machen sonstige Ausflüge, die freien Plätze werden aber durch die hohe Auslastung der angrenzenden Straßen am Wochenende gleich wieder belegt.

Die Gneisenaustraße ist hingegen unterschiedlich stark ausgelastet. Die höchste Auslastung zeigt sich am Sonntag und bei der Nachtzählung. Somit kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass Hochschulangehörige im Anliegerbereich parken, durch sie wird die Straße, obwohl sich ihre Einfahrt direkt gegenüber des Campuseingangs befindet, aber auf jeden Fall nicht so beparkt wie durch die Anwohner(innen). Eventuell lassen sich die parkplatzsuchenden Hochschulangehörigen durch die schwierige Einparksituation in der Gneisenaustraße abschrecken. Die Parklücken, in die seitwärts eingeparkt werden muss, sind meistens sehr klein. Die Straße ist zudem eng und wird intensiv von Radfahrer(innen) und Fußgänger(innen) durchquert.

Die Blücherstraße müsste auf Grund ihrer Lage und der gut erreichbaren, frei zugänglichen Stellplätze am Straßenrand für Hochschulangehörige wie Anwohner(innen) gleichermaßen attraktiv für das Parken sein. Die Erhebungsdaten der ersten Vorlesungswoche und der Nachtzählung bestätigen diese Vermutung sogar. An beiden Terminen waren die Plätze vollständig belegt. Die Ergebnisse der dritten Vorlesungswoche, die niedriger sind als diejenigen der vierten, passen jedoch nicht so gut ins Bild.

An die Blücherstraße grenzt im Norden der Munstermannskamp. Hier sind die Werte am Sonntag und in der Nacht nicht höher als an allen Erhebungstagen der Woche, sondern entsprechen denen der ersten und dritten Vorlesungswoche. Die 19 öffentlichen Parkplätze wurden jedoch zu keinem Erhebungstermin ausgenutzt. Dies lässt darauf schließen, dass sie sowohl für Hochschulangehörige als auch für Anwohner(innen) unattraktiv sind. Letztere könnte das Parken am Straßenrand einer viel befahrenen Straße abschrecken. Zusätzlich verfügen die Anwohner(innen) des Munstermannskamps meist über eigene Garagen. Für die Hochschulangehörigen ist die Entfernung zum Campus recht groß.

Bei den öffentlichen Plätzen in der Yorkstraße zeigt sich ein ähnliches Bild. Sie sind eher abends und am Wochenende ausgelastet als werktags gegen Mittag. Bei der Nachtzählung waren sogar alle 48 Plätze vollständig belegt. Es ist anzunehmen, dass nur wenige Hochschulangehörige einen Parkplatz in der Yorkstraße suchen, da sich diese weiter entfernt vom Haupteingang des Campus befindet. Auffällig ist hingegen die Auslastung der privaten Stellflächen in der Yorkstraße. **Abb. 3.1.40** gibt die Auslastung der 70 vorhandenen privaten Parkplätze in Prozent an. Es ist auffällig, dass die privaten Parkplätze nicht einmal bei der Nachtzählung annähernd ausgelastet sind, die öffentlichen Plätze des nördlichen Umfeldes jedoch nahezu vollständig belegt waren. Die privaten Parkplätze in der Yorkstraße können von den Anwohner(innen) gemietet werden. Scheinbar ist jedoch die Parkplatznot nicht so groß, dass mehr Anwohner bereit sind für einen eigenen Parkplatz zu bezahlen. Es wäre interessant, zu erfahren, ob dies auch für die anderen Straßen des nördlichen Umfeldes zutrifft. Es ist jedoch anzunehmen, dass Anwohner(innen) aufgrund des Duldens von Falschparkern und des Parkens auf unmarkierten Flächen stets einen freien Platz für ihr Fahrzeug finden. Während der Erhebungen wurde außerdem vermutet, dass Bewohner(innen) des nördlichen Umfeldes nach Feierabend oder am Wochenende ihr Fahrzeug auf den Campusparkplätzen nördlich von Gebäude 14 (P2) und bei der Mensa (P1) abstellen, da diese zu den genannten Zeiten leer sind. Dieser Zusammenhang wurde durch eine Erhebung auf dem Campus am Sonntag (04.11.) und eine weitere Erhebung nachts (13.11.) überprüft, konnte jedoch nicht bestätigt werden.

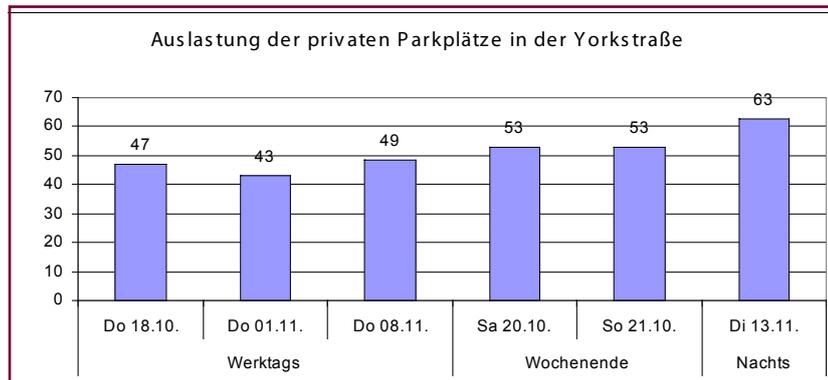


Abb. 3.1.40 Auslastung der privaten Parkplätze in der Yorkstraße, Angaben in Prozent

Der Vergleich mit früheren Erhebungen ist nur eingeschränkt möglich, da die jeweils ermittelte Anzahl der vorhandenen Parkplätze voneinander abweicht. Jedoch bestätigt auch diese Erhebung analog zu denjenigen von 1998 und 2002, dass sich Parkplatzangebot und -nachfrage im nördlichen Umfeld die Waage halten und vor allem die Plätze in der Scharnhorst- und Blücherstraße von Hochschulangehörigen genutzt werden. Die Erhebung im Jahr 2007 machte zusätzlich deutlich, dass die Parkplatzknappheit im nördlichen Umfeld am Wochenende und nachts sehr viel stärker ausgeprägt ist als werktags während der Vorlesungszeit.

3.1.4 Auslastung südliches Umfeld

3.1.4.1 Beschreibung des Erhebungsgebietes

Neben den Verkehrserhebungen auf dem Campus wurde zusätzlich auch das südlich angrenzende Umfeld in Bezug auf die Parkraumsituation analysiert.

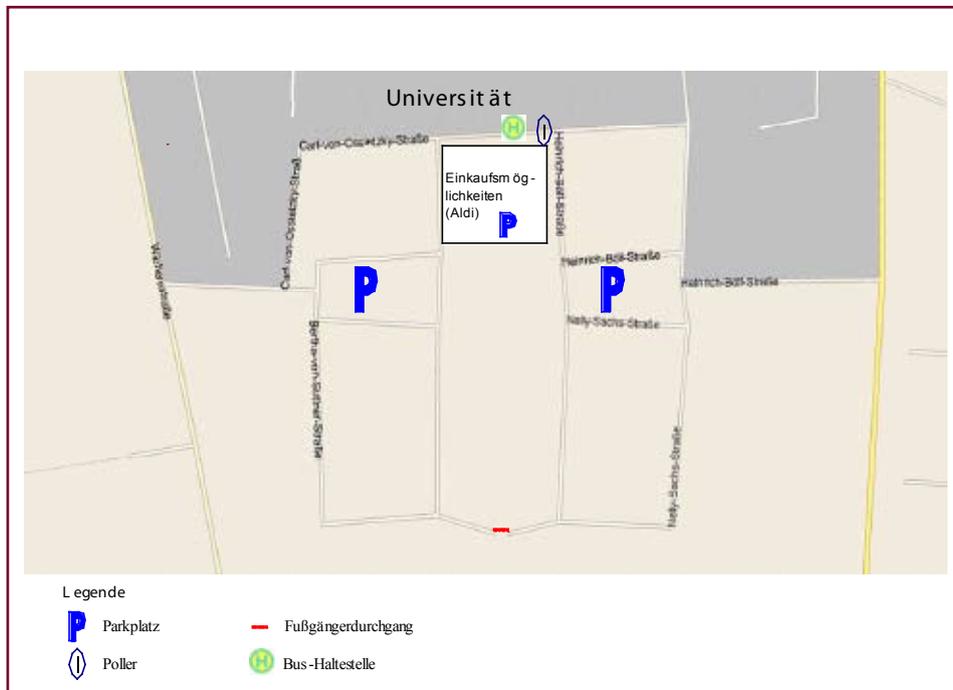


Abb. 3.1.41 Übersicht über das südliche Umfeld des Campus

Das Wohngebiet im Stadtteil Bockelsberg, das südlich an das Campusgelände grenzt, wurde in der Mitte der 90-er Jahre gebaut. Vorher war das Gebiet ein Truppenübungsplatz der Bundeswehr, der später zum Wohngebiet umstrukturiert wurde. Innerhalb der vorgenommenen Erhebungen wurden folgende Straßen genauer untersucht: Carl-von-Ossietzky-Straße, Heinrich-Böll-Straße, Bertha-von-Suttner-Straße und Nelly-Sachs-Straße. Hierbei handelt es sich um eine Wohnsiedlung, die durch eine Tempo-30-Zone (Carl-von-Ossietzky-Straße und Heinrich-Böll-Straße) und einen Verkehrsberuhigten Bereich (Bertha-von-Suttner-Straße und Nelly-Sachs-Straße) sowie zusätzliche Hindernisse verkehrsberuhigt ist. Mehrere Kinderspielplätze lassen auf ein familienstarkes Gebiet schließen. Zudem sind durch die günstige Lage der Wohnsiedlung in Bezug auf das Universitätsgelände viele Anwohner(innen) Studierende. Zufahrtstraßen führen in das Wohngebiet von Osten über die Uelzener Straße und von Westen über die Wichernstraße. Allerdings findet hier kein Durchgangsverkehr statt, da das Wohngebiet diesen Verkehr nicht zulässt, denn das Gebiet ist durch Poller und Straßenverengungen quasi zweigeteilt. Autofahrer(innen), die aus der Uelzener Straße in das Wohngebiet hineinfahren, gelangen auch lediglich über diese Straße wieder aus dem Wohngebiet hinaus. Gleiches gilt für die Zufahrt über die Wichernstraße.



Abb. 3.1.42 Poller in der Carl-von-Ossietzky-Straße



Abb. 3.1.43 Straßenverengung Bertha-von-Suttner-Straße und Nelly-Sachs-Straße

Der nördliche Teil des Wohnviertels grenzt überwiegend an den Campus. Hier gibt es mehrere Einkaufsmöglichkeiten, wie Aldi, einen Bäcker, einen Kiosk und weitere Dienstleistungsunternehmen. Vor Aldi und den anderen Läden findet sich ein Privatparkplatz, der nach Ladenschluss abgesperrt wird. Durch den Einkaufsverkehr entsteht kein zusätzliches Verkehrsaufkommen im übrigen Umfeld, da die Zufahrt nur über die Uelzener Straße möglich ist. Es herrscht allerdings ein reger Fußverkehr zwischen dem Campus und den Läden im Wohnviertel.



Abb. 3.1.44 Blick auf die Ladenzeile mit Parkplatz

An der Carl-von-Ossietzky-Straße befindet sich das Stadtteilhaus Geschwister-Scholl-Haus mit angeschlossenem Kindergarten. Das Wohnviertel ist auch an den ÖPNV angeschlossen. Der Busverkehr läuft durch die Carl-von-Ossietzky-Straße. Der Bus kann als einziges moto-

risiertes Verkehrsmittel, mittels elektronisch steuerbarer Poller, über die Carl-von-Ossietzky-Straße, das Wohngebiet durchqueren. Die Bushaltestelle befindet sich bei den Pollern, direkt bei einem der südlichen Ausgänge des Campus-Geländes. Die Poller können lediglich noch vom Lieferverkehr der Läden gesteuert werden.

In dem Wohngebiet gibt es öffentliche sowie private Stellplätze. Zusätzlich befinden sich hier zwei Privatparkplätze. Einer liegt zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Carl-von-Ossietzky-Straße mit insgesamt 112 Stellplätzen. Der andere Privatparkplatz liegt zwischen der Nelly-Sachs-Straße und der Heinrich-Böll-Straße und umfasst 56 Stellplätze. Dieser Parkplatz war ursprünglich für doppelt so viele Stellplätze ausgelegt. Allerdings überschätzte die Stadt die Notwendigkeit von Parkplätzen in diesem Bereich, sodass mittlerweile die Zufahrten zu der einen Hälfte des Parkplatzes verbaut wurden.

Insgesamt macht das Wohngebiet südlich des Universitätsgeländes einen ruhigen Eindruck mit wenig Verkehr.



Abb. 3.1.45 Versperrte Hälfte des Parkplatzes



Abb. 3.1.46 Offene Hälfte des Parkplatzes

3.1.4.2 Erhebungsergebnisse

Anhand der Parkraumanalyse im südlichen Umfeld soll untersucht werden, inwieweit der dortige Parkraum von Studierenden beansprucht wird und ob es gegebenenfalls zu einer Verdrängung der Anwohner(innen) kommt.

Hierfür wurden in der ersten Woche der Vorlesungszeit, am Dienstag, 16.10.07 und Donnerstag, 18.10.07, jeweils zwischen 12 und 14 Uhr Zählungen durchgeführt. Ebenso wurden zwei Wochen später am Donnerstag, 1.11.07 und nochmals Donnerstag, 8.11.07 Erhebungen vorgenommen. Allgemein finden am Dienstag und Donnerstag die meisten Veranstaltungen an der Universität statt. Es ist zu erwarten, dass an diesen Tagen eine sehr hohe Anzahl von Studierenden auf dem Campus ist. Insbesondere zu Beginn des Semesters ist mit einem starken Aufkommen von motorisiertem Verkehr zu rechnen, daher lässt sich in dieser Zeit eine Höchstparkraumbeanspruchung vermuten.

Um einen Vergleichswert zu erhalten wurden zusätzlich am Samstag, 20.10.07 und am Sonntag, 21.10.2007, jeweils von 9 bis 10 Uhr Erhebungen vorgenommen. Diese Auswahl basiert auf der Annahme, dass am Samstagvormittag viele Anwohner mit ihrem Pkw

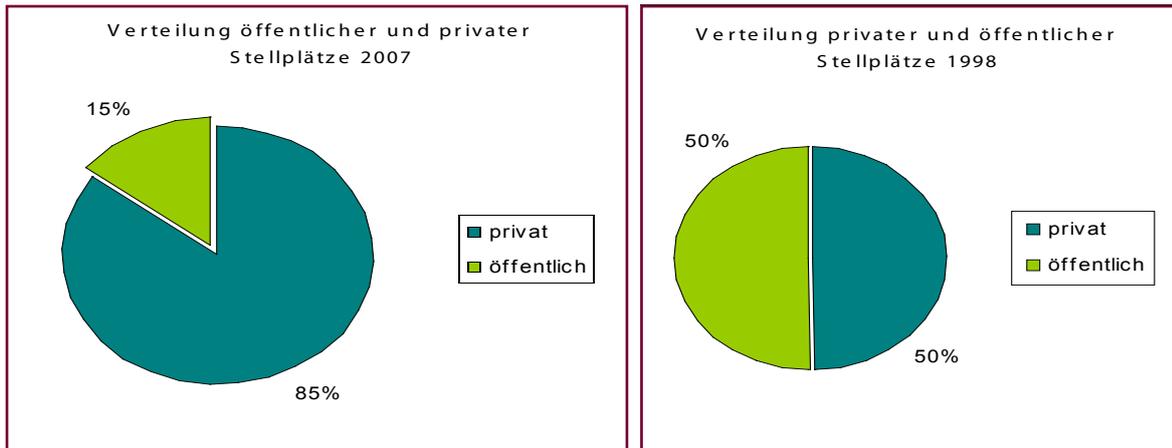


Abb. 3.1.47 Verhältnis von öffentlichen und privaten Stellplätzen in den Jahren 1998 und 2007

unterwegs sind um beispielsweise Einkäufe zu erledigen. Hingegen wird vermutet, dass am Sonntagvormittag die meisten Anwohner zu Hause sind und sich daher die Parkraumbelegung durch die Anwohner ermitteln lässt.

Das südliche Umfeld wird hauptsächlich von privaten Stellplätzen und kompletten Privatparkplätzen bestimmt. Zusammenhängende öffentliche Stellflächen befinden sich lediglich in der Heinrich-Böll-Straße und der Carl-von-Ossietzky-Straße sowie an den zwei großen Privatparkplätzen, wobei hier die Parkzeit anhand der Beschilderung auf vier Stunden begrenzt wird. Wird dieses Verhältnis von privaten und öffentlichen Stellflächen mit der Parkraumsituation von 1998 verglichen, so zeichnet sich eine starke Privatisierung und Umstrukturierung von Parkflächen ab (Abb. 3.1.47).

Bei allen vorgenommenen Zählungen und auch den Beobachtungen während der Erhebung ist keine Auslastung des südlichen Umfelds deutlich geworden. Sowohl am Dienstag und den Donnerstagen als auch am Wochenende war keine vollständige Parkraumbelegung vorzufinden. Von den insgesamt gezählten 630 Parkflächen war die Auslastung am Samstag mit 45 % am geringsten und am Sonntag, mit 60 % am höchsten. An den Wochentagen lag die Gesamtauslastung bei etwa 46 %. Insbesondere auf den großen Parkplätzen an der Carl-von-Ossietzky-Straße, mit insgesamt 112 Stellplätzen und der Nelly-Sachs-Straße, mit insgesamt 56 Stellplätzen waren auffällig viele freie Parkräume (Abb. 3.1.48). Zusätzlich ist der Parkplatz an der Nelly-Sachs-Straße nur zur Hälfte geöffnet (s. Abschnitt 3.1.2.1), da zwei große Findlinge die Einfahrt zu 56 weiteren Stellplätzen versperren. Hieran und unter Einbezug der Erhebungen wird ein privater Parkraumüberschuss im südlichen Umfeld deutlich.



Abb. 3.1.48 Parkraumsituation auf dem Privatparkplatz an der Carl-von-Ossietzky-Straße

Die öffentlichen Stellflächen direkt an der Süd-



Abb. 3.1.49 An die Universität angrenzende öffentliche Parkplätze in der Carl-von-Ossietzky-Straße und der Heinrich-Böll-Straße

seite der Universität verzeichnen hingegen eine hohe Auslastung. Es befinden sich 20 Stellplätze gegenüber der Bibliothek in der Carl-von-Ossietzky-Straße und 21 Stellplätze gegenüber der Vamos! Kulturhalle in der Heinrich-Böll-Straße (Abb. 3.1.49).

Während der Zähltag am Dienstag und Donnerstag waren diese Bereiche stets von Pkws in Anspruch genommen. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil der dort parkenden Autos Studierenden gehört. Zum einen sind viele nicht lokale Nummernschilder vorzufinden und zum anderen parken am Wochenende wesentlich weniger Autos in diesem Bereich. Im übrigen Wohngebiet sind die Parkmöglichkeiten für Nicht-Anwohner(innen) sehr schlecht. Öffentliche Stellplätze gibt es nur vereinzelt und es bedarf einer längeren Parkplatzsuche um legal zu parken. Hinzu kommt die besondere Verkehrsstruktur im südlichen Umfeld. Die Einfahrt in das Wohngebiet ist lediglich über die Uelzener Straße und die Wichernstraße möglich, wobei ein Durchgangsverkehr durch eingesetzte Poller verhindert wurde. Am Aldi-Parkplatz lässt sich das Wohngebiet in zwei Bereiche aufteilen, zwischen denen es keine verkehrliche Verbindung gibt. Auf Grund dieser verkehrsberuhigten Situation und dem privatisierten Parkraum ist davon auszugehen, dass eine Durchmischung der Parkplatzbeanspruchung seitens der Studierenden und Anwohner(innen) im übrigen Wohngebiet nicht auftritt.

Am Dienstag, 16.10.07, waren im gesamten südlichen Umfeld 253 private und 58 öffentliche Stellflächen belegt. Dabei entfielen 66 % der belegten öffentlichen Parkflächen auf die Carl-von-Ossietzky-Straße und die Heinrich-Böll-Straße. Die vorhandenen öffentlichen Stellflächen in den beiden Straßen waren zu 80 % belegt. Die Zählung am Donnerstag,

18.10.07, erbrachte sehr ähnliche Ergebnisse. Insgesamt waren 260 der privaten Stellplätze und 42 öffentliche Parkflächen belegt, davon 67 % in der Carl-von-Ossietzky-Straße und der Heinrich-Böll-Straße. Zwei Wochen später, am Donnerstag, 01.11.07, waren weniger private (229) jedoch eine höhere Anzahl von öffentlichen Stellplätzen (65) belegt. In Relation zu der Anzahl der vorhandenen 538 privaten Parkflächen ist diese Differenz jedoch unerheblich. Die Zählergebnisse der einzelnen Straßen und Parkplätze zeigen, dass es sich in der jeweiligen Straße bzw. auf dem Parkplatz lediglich um Schwankungen zwischen ein bis acht Pkws handelt. Die Erhebung in der vierten Vorlesungswoche am Donnerstag, 08.11.07, zeigt nahezu die gleichen Ergebnisse wie die Zählung in der ersten Vorlesungswoche: 258 private und 57 öffentliche Stellplätze waren belegt. Auf die angrenzenden Straßen der Universität entfallen dabei 79 % der gesamten öffentlichen Parkplatzbeanspruchung des Umfeldes (Abb. 3.1.50).

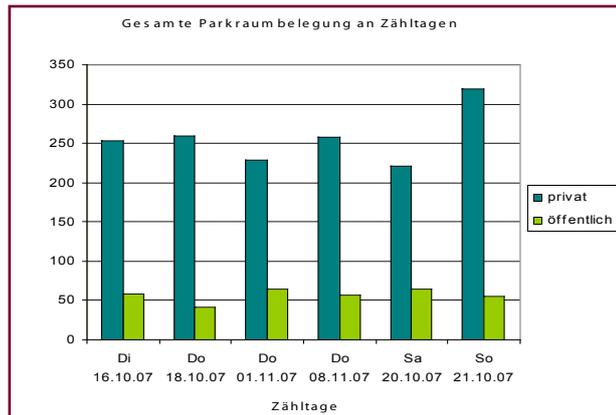


Abb. 3.1.50 Gesamte Parkraumbelegung nach den Zähltagen aufgliedert

Anhand dieser Ergebnisse wird deutlich, dass über die Gesamtheit der Zähltag keine signifikanten Schwankungen erkennbar sind. Insgesamt ist die Parkraumbeanspruchung sowohl am Dienstag als auch an den Donnerstagen ähnlich ausgefallen. Damit besteht auch keine wesentliche Differenz der Zählergebnisse aus der ersten und dritten Vorlesungswoche. Eindeutige Aussagen über die Beanspruchung von öffentlichen Stellflächen ergibt ihre nähere Analyse in Bezug auf die prozentuale Verteilung. Dabei zeigt sich, dass der Großteil von öffentlichen Parkflächen in der Carl-von-Ossietzky-Straße und der Heinrich-Böll-Straße genutzt wird (Abb. 3.1.51/52).



Abb. 3.1.51 Öffentliche Stellplätze in der Carl-von-Ossietzky-Straße, direkt am Universitätsgelände (auf dem Foto rechts)



Abb. 3.1.52 Öffentliche Stellplätze in der Heinrich-Böll-Straße, direkt am Universitätsgelände (auf dem Foto links)

Die durchschnittliche Auslastung des gesamten Parkraums an den Wochentagen liegt etwa bei 46 %. Die Erhebung am Samstag zeigt keinen wesentlichen Unterschied zu den Ergebnissen am Dienstag und an den Donnerstagen. Der prozentuale Anteil des belegten Parkraums am gesamten Parkflächenangebot lag hier bei 45 %. Es waren 221 private und 65 öffentliche Stellplätze belegt. Grundannahme dieser Zählung war, dass viele Anwohner(innen) zur Zeit der Erhebung mit ihrem Pkw unterwegs sind. Eine ähnliche Situation ist während der Erhebungen am Dienstag und an den Donnerstagen vorzufinden. Da es sich um Werkstage handelt, ist davon auszugehen, dass sich viele Anwohner(innen) mit ihrem Pkw außerhalb des Wohngebietes befinden.

Hingegen erbrachte die Zählung am Sonntag, 21.10.07, eine deutlich höhere Parkraumauslastung. In Bezug auf die Verteilung der belegten Stellflächen war auffällig, dass im Gegensatz zu den anderen Erhebungstagen eine höhere Anzahl von Pkws auf den zwei Privatparkplätzen stand. Insgesamt waren 320 private und 55 öffentliche Stellplätze belegt, dies sind 60 % der vorhandenen Stellflächen. Im Vergleich zu den prozentualen Auslastungsziffern der Wochentage und des Samstags wird hier eine Differenz erkennbar. Darüber hinaus lässt sich durch die Ergebnisse eine weitere Beobachtung bestätigen. Unter der Annahme, dass am Sonntagvormittag ein Großteil der Anwohner zu Hause ist und damit ein höchstmöglicher Parkraum belegt wird, sind immer noch 40 % der Parkfläche frei. Es existiert ein Parkraumüberschuss im südlichen Umfeld.

Wird die Auslastung der öffentlichen Parkräume mit der Belegung der privaten Flächen verglichen, so kommt es zu einer weitaus höheren Auslastungsziffer der öffentlichen Stellplätze. Ursache hierfür ist jedoch kein Verdrängungseffekt, sondern die erhöhte Anzahl an privaten

Parkflächen. Von den 630 Stellplätzen sind 538 privat und lediglich 92 öffentlich (Abb. 3.1.53).

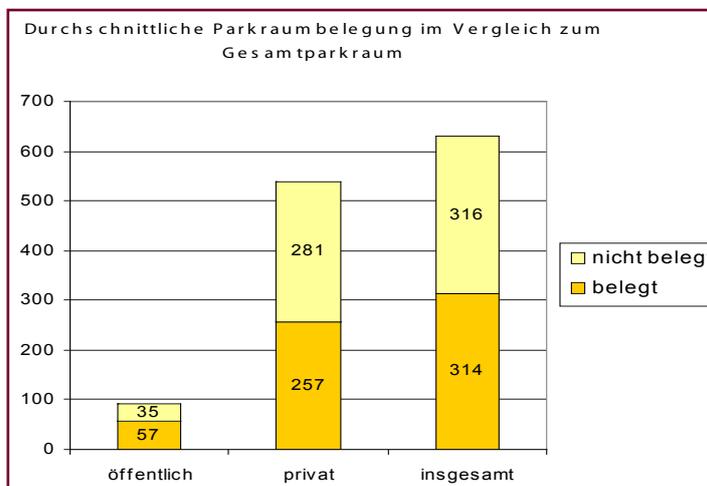


Abb. 3.1.53 Durchschnittliche Parkraumbelegung der öffentlichen und privaten Stellplätze im Vergleich zum jeweiligen Gesamtparkraum, gebildet aus dem Mittelwert aller Zähltage

Es ist anzunehmen, dass die tatsächliche Anzahl von Privatflächen noch höher ist. Zahlreiche Stellplätze sind nicht explizit als privat ausgewiesen und wurden innerhalb der Erhebungen teilweise als öffentliche Stellplätze mitgezählt. In diesen Fällen waren zwischen aufgestellten Nummernschildern freie nicht gekennzeichnete Parkflächen vorhanden (Abb. 3.1.54) Jedoch lässt das direkte Parkumfeld darauf schließen, dass dies private Stellplätze sind. Zusätzlich ist davon auszugehen,

dass Studierenden oder auch allgemein Nicht-Anwohner(innen) wohl kaum die einzelnen, nicht ausgewiesenen Stellplätze nutzen würden. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Parkplatznutzung auf den öffentlichen Stellflächen an der Universität im Vergleich zum restlichen Wohngebiet noch höher ist.



Abb. 3.1.54 Beschilderungssituation in vereinzeltten Bereichen des südlichen Umfeldes

Zusammenfassung Parkraumerhebung/-auslastung

Der Campus verfügt über fünf Parkplätze mit insgesamt 620 öffentlichen Stellflächen. Zu Beginn des Semesters sind die Parkplätze deutlich überlastet und es ist eine hohe Anzahl an Falschparkern vorzufinden. Es werden mehr Parkplätze benötigt als ausgewiesen sind und ohne Tolerierung der Falschparker wäre ein erheblicher Parkplatzmangel zu verzeichnen. Der Parkplatz P1 nördlich der Mensa ist auch im Verlauf des Semesters noch überlastet. Auf den anderen Parkplätzen entspannt sich die Situation wieder. Auf dem Campus befinden sich an den Erhebungstagen zwischen 140 und 228 Falschparker. Von den Randparkern werden hierbei die Standorte östlich vor Gebäuden 1 und 2, westlich vor Gebäude 5, östlich vor Gebäude 6, westlich vor Gebäude 11 und südlich vor Gebäude 14 besonders stark genutzt. Es ist zu vermuten, dass sich die Anzahl der Falschparker nach Semesterbeginn zwischen 140 und 150 Fahrzeugen einpendelt. Das generelle Parkverbot auf dem Campus außerhalb gekennzeichneten Flächen wird größtenteils von den Fahrzeughalter(inne)n ignoriert. Dies wird zum Teil durch widersprüchliche Beschilderungen und Straßenmarkierungen begünstigt. Halteverbotsschilder sowie weiße Bodenmarkierungen zum Freihalten bestimmter Flächen vermitteln den Eindruck, dass sonst überall geparkt werden dürfe. Die Gestaltung des Campus lädt ebenfalls an einigen Standorten zum Parken ein. Auf dem Campus sind 22 Behindertenparkplätze auf den ausgewiesenen Parkplätzen sowie in unmittelbarer Nähe zu den Gebäuden in ausreichender Zahl vorhanden. Des Weiteren befinden sich 28 reservierte Parkplätze auf dem Campus.

Generell kann gesagt werden, dass die Fahrradständer auf dem Campusgelände nicht ausreichend vorhanden sind. Vor allem gibt es zu wenig Ständer vor den Hörsälen und vor vielen Seminargebäuden. Dies ist an der Vielzahl herumstehender Fahrräder u. a. auf dem Rasen, den Gehwegen und an angelehnten Fahrrädern an Bäumen oder Laternen erkennbar. Auch wenn einige Fahrradständer – wahrscheinlich aufgrund der dezentralen Lage – nicht genutzt werden, kann man dieses Problem beheben, indem insbesondere diese, bestenfalls jedoch alle Fahrradparkplätze überdacht werden.

Der Parkraum im nördlichen Umfeld war während allen Erhebungsterminen voll ausgelastet. Obwohl die genaue Anzahl der Fahrzeuge von Hochschulangehörigen, die werktags im nördlichen Umfeld abgestellt werden, nicht ermittelt werden kann, zeigen die Daten, dass vor allem die illegalen und unmarkierten Plätze an der Scharnhorststraße intensiv genutzt werden. Somit nutzten die Hochschulangehörigen vor allem die Stellflächen in unmittelbarer Nähe zum Campus. Die Belastung des Parkraums im nördlichen Umfeld durch Fahrzeuge der Angehörigen der Universität ist jedoch längst nicht so groß wie jene durch die Fahrzeuge der Anwohner(innen) selbst. Die Parkplatzknappheit im nördlichen Umfeld ist am Wochenende und nachts deshalb sehr viel stärker ausgeprägt als werktags während der Vorlesungszeit.

Das südlich an die Universität angrenzende Umfeld ist ein verkehrsberuhigtes Wohngebiet. Zufahrten gibt es über die Uelzener Straße und die Wichernstraße, wobei ein direkter Durchgangsverkehr baulich verhindert wird.

Den Großteil der Parkflächen im südlichen Umfeld bilden private Stellflächen. In den direkt an der Universität entlang führenden Straßen befinden sich öffentliche Stellplätze. In diesem Bereich wurde eine vermehrte Parkplatzbeanspruchung seitens der Studierenden festgestellt. Im restlichen Wohngebiet gibt es keine signifikante Durchmischung dieser Art. Das gesamte Wohngebiet ist hinsichtlich der Parkraumbelastung nicht ausgelastet.

3.2 Verkehrsdynamik

3.2.1 Verkehrszählung

Zur Ermittlung der Verkehrsdynamik auf dem Campus haben sich alle Teilnehmer(innen) des Seminars an einer Verkehrszählung am Montag, 22.10.07, beteiligt. Die Studierenden postierten sich in Zwei-Stunden-Schichten an den vier Eingängen des Campus: Mensa (P1) (getrennte Auf- und Abfahrt), Haupteingang (westlich von Gebäude 10), Parkplatz 2 (P2, nördlich Gebäude 14) und Vamos (P3). Hier wurden die auf den Campus und die vom Campus fahrenden Pkw und Lkw auf einer Strichliste in einstündigen Einteilungen von 7:30 Uhr bis 18:30 Uhr gezählt.

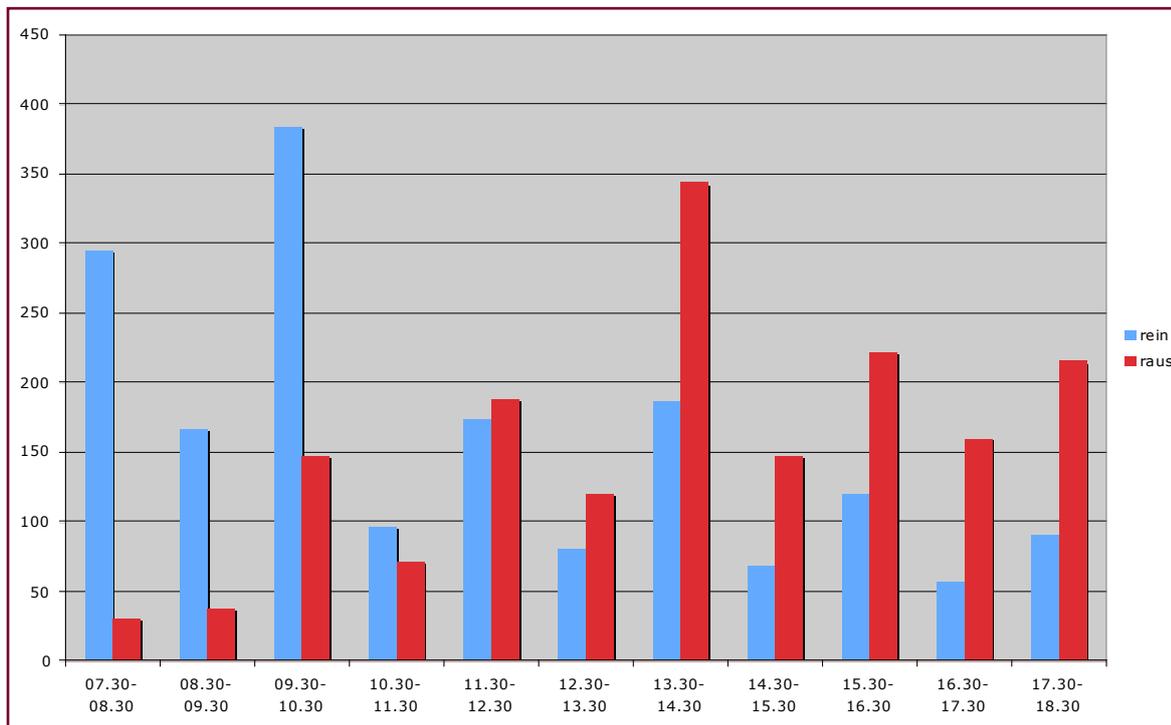


Abb. 3.2.1 Auf den Campus herauf fahrende und vom Campus herunter fahrende Pkw am 22. Oktober 2007

Insgesamt fuhren an diesem Tag zu den Zählzeiten 1.726 Autos auf den Campus und 1.688 vom Campus herunter. Bis zur frühen Mittagszeit überwog klar der Verkehr auf den Campus und war besonders zu den Anfangszeiten der Vorlesungen hoch. Ab ca. 11:30 Uhr fuhren mehr Autos vom Campus herunter. Am Haupteingang war zu beobachten, dass hier viel Lieferverkehr stattfand und viele Handwerkerfahrzeuge sowie Taxen auf das Universitätsgelände gelangten.

An den einzelnen Einfahrten waren sehr unterschiedliche Verkehrsmengen zu beobachten. Während die Einfahrt auf den Parkplatz am Vamos mit 810 Autos sehr stark frequentiert wurde, waren es bei der Auffahrt zu Parkplatz 2 nur 154 Pkw (genaue Werte: Abb. 3.2.2).

Die Parkplätze stellen unterschiedliche Kapazitäten bereit (Vamos: 195 Stellplätze, Mensa: 110 Stellplätze, P2: 111 Stellplätze), jedoch fallen die Umschlagziffern der einzelnen Parkplätze sehr verschieden aus. Unter der Umschlagziffer wird in diesem Fall das Verhältnis der auf den Campus gefahrenen Autos zu der Anzahl der vorhandenen legalen Parkplätze verstanden.

Als Gesamtmenge ermittelt sich eine Umschlagziffer von 2,59 (1.726/667). Das bedeutet, dass jeder vorhandene legale Stellplatz in dem Zählzeitraum ca. 2,6mal genutzt wurde. Beim Vamos liegt diese Ziffer mit 4,15 um einiges höher. Das heißt also, dass hier von 7:30 bis 18:30 Uhr vier Autos auf einen vorhandenen Parkplatz kamen. Auf dem Parkplatz bei der Mensa fällt die Zahl mit 3,71 ebenfalls relativ hoch aus. Auf Parkplatz 2 ist sie jedoch mit 1,39 vergleichsweise niedrig.

Wenn die Anzahl der Falschparker (illegale Parkplätze) mit in die Umschlagziffer gerechnet wird, fallen alle Ziffern etwas geringer aus (z. B. gesamt: 1,95 anstatt 2,59; Vamos: 3,84 anstatt 4,15). Die relativen Unterschiede zwischen den Parkplätzen bleiben jedoch erhalten.

Es kann aus den Erhebungen und Berechnungen geschlossen werden, dass der größte Verkehr auf Parkplatz 3 am Vamos stattfindet, der Mensaparkplatz ebenfalls relativ viel frequentiert, der Parkplatz 2 jedoch weniger genutzt wird. Der Haupteingang wird größtenteils von Lieferanten, Handwerkerfahrzeugen und Taxen bzw. nur zum kurzen Halt genutzt.

Intervall	Haupt- eingang rein	Haupt- eingang raus	Mensa rein	Mensa raus	P 2 rein	P 2 raus	Vamos rein	Vamos raus	Gesamt rein	Gesamt raus
07.30-08.30	55	13	50	9	38	1	152	8	295	31
08.30-09.30	36	11	39	12	21	4	72	11	168	38
09.30-10.30	57	36	55	36	24	20	248	56	384	148
10.30-11.30	31	18	30	31	5	2	31	21	97	72
11.30-12.30	25	40	55	59	13	8	81	81	174	188
12.30-13.30	22	19	26	47	4	10	29	45	81	121
13.30-14.30	37	37	56	75	14	22	80	210	187	344
14.30-15.30	18	28	20	45	5	7	26	68	69	148
15.30-16.30	24	41	33	60	11	23	53	98	121	222
16.30-17.30	25	26	8	63	10	19	15	52	58	160
17.30-18.30	24	32	36	56	9	22	23	106	92	216
Gesamt	354	301	408	493	154	138	810	756	1726	1688

Abb. 3.2.2 Auf den Campus herrauf fahrende und vom Campus heruter fahrende Pkw am 22. Oktober 2007

3.2.2 Parksuchverhalten

Es wurde auf dem Campus eine Verkehrsbeobachtung durchgeführt um festzustellen, ob die auf dem Campusgelände vorhandenen illegalen Parkplätze das Volumen des Parksuchverkehrs befriedigen oder nicht. Zu diesem Zweck wurde an zwei verkehrintensiven Tagen (Donnerstag, den 1.11.07 und Montag, den 5.11.07) an drei Stellen (vor den Gebäuden 4 und 5; vor den Gebäuden 6 und 8; vor Gebäude 11 und vor der Ladenzeile) der Verkehr beobachtet. Es wurden die Autos gezählt, die auf der Suche nach einem freien Parkplatz auf das Gelände vor den jeweiligen Gebäuden herauf- und ohne einen freien Parkplatz zu finden wieder heruntergefahren sind. Die Parkplätze wurden jeweils zwei Stunden von 12 bis 14 Uhr beobachtet.

Die Untersuchung vor den Gebäuden 4 und 5 (am Montag, den 5.11.07) hat gezeigt, dass acht Autos Parkplätze gesucht und nicht gefunden haben. Die Beobachtung vor den Gebäuden 6 und 8 (am Montag, den 5.11.07) hat ergeben, dass von insgesamt 16 Autos, die in dem Zeitraum von 12 bis 14 Uhr auf das Gelände gefahren sind, nur vier einen Parkplatz finden konnten. Zwölf Autos mussten wieder herunterfahren ohne einen Parkplatz gefunden zu haben.

Am dritten Beobachtungspunkt vor Gebäude 11 und vor der Ladenzeile sah die Situation etwas anders aus. Im Untersuchungszeitraum von 12 bis 14 Uhr am Donnerstag, den 1.11.07, gab es die ganze Zeit genügend freie Parkplätze für die Autos, die von der Scharnhorststraße auf das Gelände führen. Die Parkplätze vor Gebäude 11 waren fast die ganze Zeit belegt, dafür gab es ausreichend Parkplätze vor der Ladenzeile. In zwei Stunden sind insgesamt 27 Autos auf das Gelände gefahren und 24 Autos heruntergefahren. Ein Auto musste allerdings wieder herunterfahren ohne einen Parkplatz gefunden zu haben, da das Gelände von einem Lieferwagen kurzzeitig versperrt wurde.

Die durchgeführten Untersuchungen zeigen ganz deutlich, dass vorhandene (illegale) Parkplätze vor den Gebäuden das Volumen des Parksuchverkehrs nicht befriedigen. Vor allem vor den Gebäuden 6, 8, 4 und 5 ist die Situation besonders schwierig. Der Parkplatz vor Gebäude 11 ist ein sehr begehrter Stellplatz, da er sehr zentral liegt. Die Autos werden nicht nur auf 21 illegalen Plätzen geparkt, sondern der Parkraum wird oft erweitert, indem auf den angrenzenden Flächen geparkt wird.

3.2.3 Die Parkdauer an der Universität

Im Rahmen der Analyse der Verkehrsdynamik auf dem Universitätscampus Scharnhorststraße wurde auch eine Erhebung der Parkdauer durchgeführt. Dazu wurden an einem Tag mit für die Universität typischem Verkehrsaufkommen, einem Dienstag in der Vorlesungszeit (23.10.07), die Kennzeichen der vor den Gebäuden 6, 8 und 11 geparkten Fahrzeuge um 10 Uhr und um 16 Uhr notiert. Ein Vergleich der notierten Kennzeichen ergab, dass ca. die Hälfte der Fahrzeuge (18 von 37) dort den ganzen Tag oder länger geparkt wird.

3.2.4 Pendelbewegungen

Die Auswertung der Adressdaten (vgl. Abschnitt 2.2) erlaubt folgende Rückschlüsse auf die Pendelbewegungen von Studierenden und Mitarbeiter(inne)n (Abb. 3.2.3). Rund 24 % der Studierenden wohnen direkt in fußläufiger oder einfach per Rad zu erreichender Entfernung von der Universität, bei den Mitarbeiter(inne)n sind dies sogar rund 26 %. Weitere 16 % der Studierenden können über etwas weitere Strecken per Rad oder aber mit dem Stadtbuss leicht die Universität erreichen. In diese Kategorie sind sogar fast ein Drittel aller Mitarbeiter(innen) einzustufen. Weiterhin stehen beinahe 10 % der Mitarbeiter(innen) und fast 19 % der Studierenden gute Zugverbindungen nach Lüneburg zur Verfügung. Aufgrund der monetären Vorteile, welche die verfasste Studierendenschaft durch die Aushandlung eines so genannten Semestertickets erwirtschaftet, dürften auch schlechtere Zugverbindungen (Kategorie 3b) für Studierende noch interessant sein. Dies träfe auf ein Viertel der Studierenden zu, wobei die Mitarbeiter(innen) allerdings schlechteren Bahnverbindungen aus finanziellen Gründen eher eine Absage erteilen dürften. Der Landbus wird hier als verhältnismäßig unattraktive Variante des öffentlichen Verkehrs (lange Fahrzeiten, unzureichende Taktung) kaum Konkurrenzwirkung entfalten können.

Geht man von diesen Zahlen aus, kann man damit rechnen, dass rund 83 % aller Studierenden relativ problemlos mit dem ÖPNV bzw. zu Fuß oder per Fahrrad die Universität erreichen können. Dies trifft auch auf rund 69 % der Beschäftigten zu, die ohne Rückgriff auf den motorisierten Individualverkehr einfach ihren Arbeitsplatz erreichen könnten.

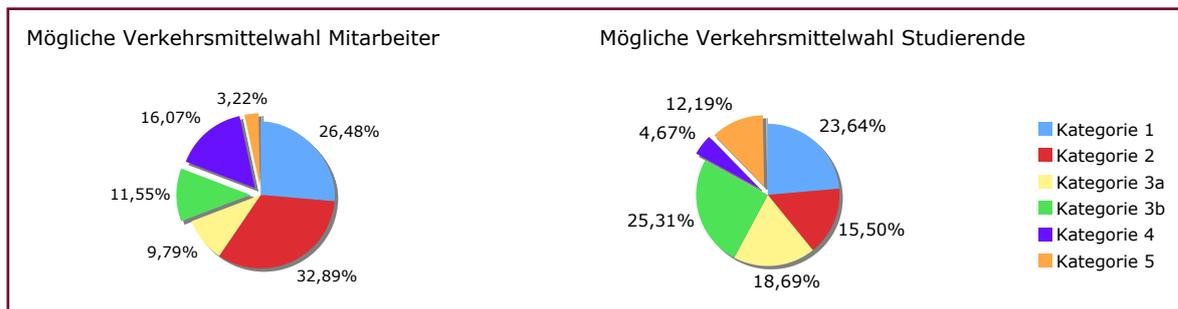


Abb. 3.2.3 Anhand der Adressdaten ermittelte potentielle Verkehrsmittelwahl von Mitarbeiter(innen) und Studierenden. Herausgerückt dargestellt sind jeweils schlechte Landbusverbindungen (Kategorie 4) und das Auto (Kategorie 5) sowie bei den Mitarbeiter(inne)n auch die Kategorie 3b (schlechtere Zugverbindungen). Dem gegenüber stehen im Kreisdiagramm der Anteil der wahrscheinlich genutzten „umweltfreundlichen“ Verkehrsmittel. (Erläuterung der Kategorien in Abschnitt 2.2.)

Zusammenfassung Verkehrsdynamik

Das Verkehrsaufkommen auf dem Campus unterliegt einer relativ komplexen Zusammensetzung; die größte Verkehrsbewegung ist morgens zwischen 7:30 und 10 Uhr sowie mittags zwischen 13:30 Uhr und 15 Uhr zu verzeichnen. Die Einfahrt und die Parkplätze am Vamos und an der Mensa sind dabei die am höchsten frequentierten.

Die Parkplätze vor den Gebäuden werden zu 50 % von Dauerparkern belegt, somit liegt die Umschlagzahl dieser Parkplätze deutlich unter dem Gesamtdurchschnitt. Erfolgreicher Parksuchverkehr sowie Liefer- und Taxenverkehr spielen für das Verkehrsaufkommen insgesamt nur eine untergeordnete Rolle. Auffallend ist jedoch, dass sich dieses Verkehrsaufkommen fast ausschließlich auf den Haupteingang konzentriert. Die Gesamtzahl des ankommenden bzw. abfließenden Verkehrs von 1.700 Pkw deckt sich mit der Beobachtung, dass etwa 20 % aller Studierenden und ca. 30 % der Mitarbeiter(innen) der Uni auf die Anreise mit dem Pkw angewiesen sind.

3.3 Beobachtete Problembereiche

In diesem Kapitel sollen Einschätzungen zur derzeitigen verkehrlichen Situation auf dem Campus Scharnhorststraße dargelegt und erläutert werden. Die Informationen wurden aus den Interviews mit Funktionsträger(innen) und Betroffenen von verschiedenen Standorten des Campusgeländes gewonnen. Es soll hier ein Gesamteindruck, der sich aus sehr verschiedenen, teils gegensätzlichen Blickwinkeln derjenigen, die täglich mit dem Verkehr auf dem Campus konfrontiert sind, zusammensetzt, wiedergegeben werden.

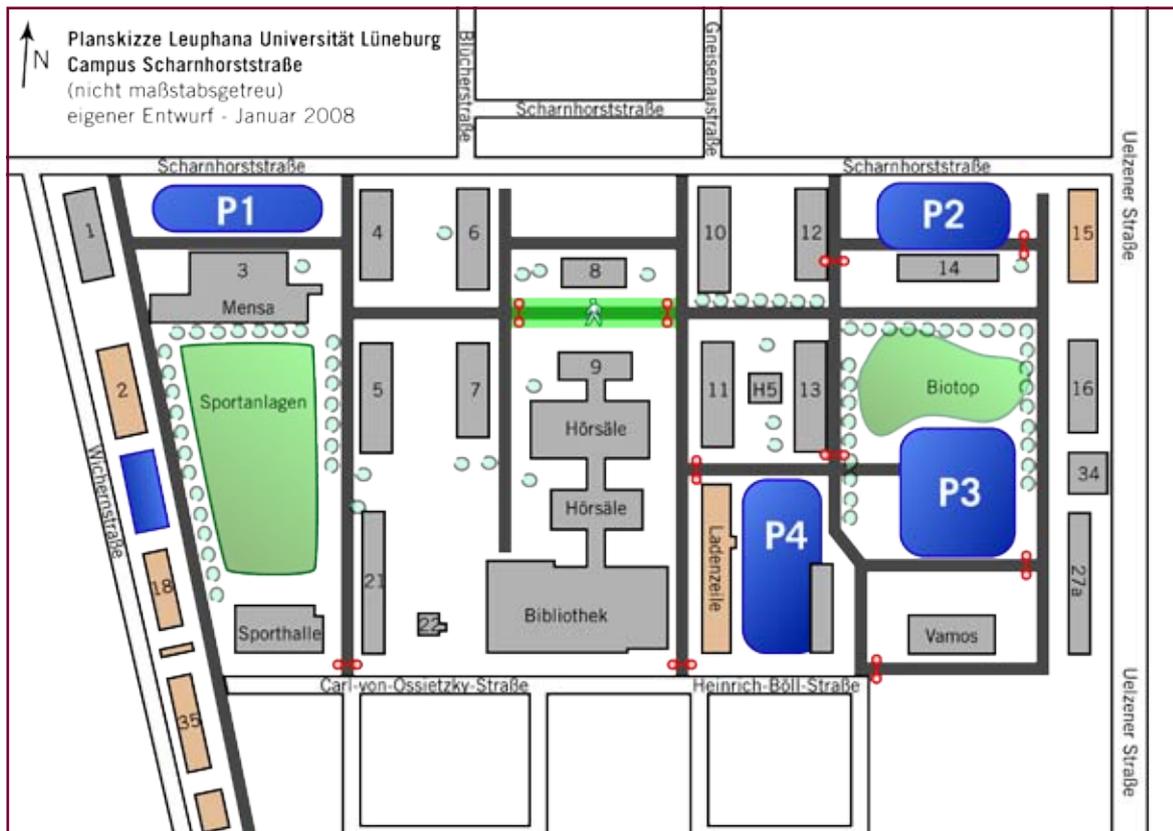


Abb. 3.3.1 Fußgängerbereich auf dem Campus zwischen Gebäuden 8 und 9

Auf die Eingangsfrage nach der allgemeinen Beurteilung der aktuellen Verkehrslage reagierten die Befragten sehr unterschiedlich. Die Beschreibungen reichen von „recht ausgeglichen“, „prinzipiell zufrieden stellend“ und „lebendig“ über „unkontrolliert“, „unübersichtlich“ und „problematisch“ bis hin zu Äußerungen wie „sehr chaotisch“, „gefährlich“ und „katastrophal“. Die Vermutung, dass es zwischen den positiven bzw. negativen Aussagen und der Art, wie der jeweilige Arbeitsweg zurückgelegt wird, einen Zusammenhang gibt, konnte nicht nachgewiesen werden. Sowohl Pkw- als auch Fahrradfahrer(innen) äußerten sich teilweise positiv und negativ zur derzeitigen verkehrlichen Situation, wobei insgesamt die bedenklichen Schilderungen überwogen.

3.3.1 Allgemein

Die kurzen Wege auf dem Campus werden als angenehm empfunden; alles ist mit dem Fahrrad und auch zu Fuß recht gut zu erreichen. Auch wird der Bereich zwischen Gebäude 8 und Gebäude 9, der durch zwei Poller nur für Fußgänger(innen) und Fahrradfahrer(innen) zugänglich ist, positiv betont. Mit den geduldeten Parkplätzen wird die Zahl der Parkmöglichkeiten auf dem Campus als genügend eingeschätzt. Dass es bislang noch keinen Verkehrsunfall auf dem Campus gegeben hat, unterstützt die Sichtweise, dass es zurzeit keine nennenswerten Schwierigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer(inne)n zu geben scheint.

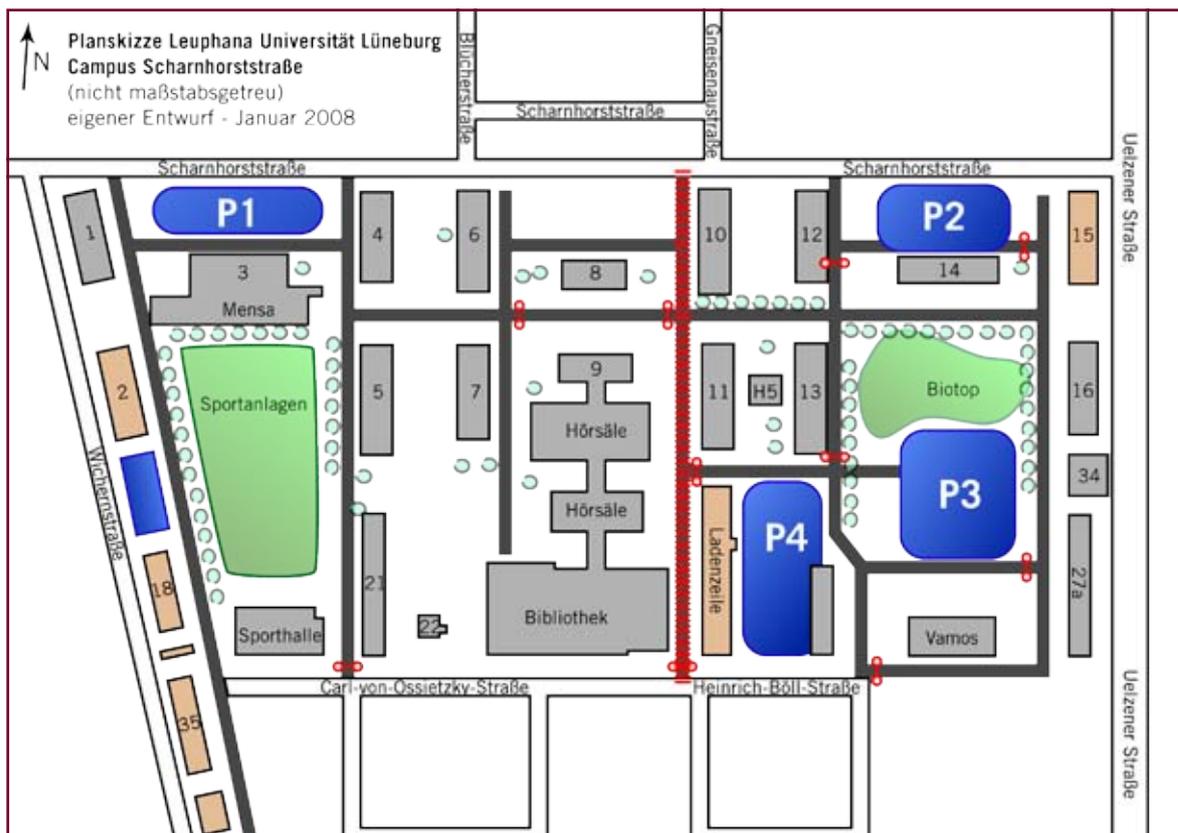


Abb. 3.3.2 Konfliktpotenzial auf der Hauptachse des Campus

Interessant ist jedoch, dass den Befragten häufig im Verlauf der Interviews bzw. nach Beendigung dieser im Anschlussgespräch noch konkrete Konfliktpunkte bewusst wurden und sie diese ausführten.

3.3.2 Fließender Pkw-Verkehr

Das sehr hohe Verkehrsaufkommen auf dem Campus Scharnhorststraße insgesamt, vorwiegend vormittags bis mittags, besonders in den ersten Semesterwochen, wurde mehrfach angesprochen. Die breiten Straßen verleiten Pkw-Fahrer(innen) zusätzlich zu erhöhtem Tempo auf dem Gelände.

Speziell die Hauptachse vor Gebäude 10 und Gebäude 11 bis zur Ladenzeile ist viel befahren und begünstigt Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmer(inne)n, z. B. zwischen Pkw und Fußgänger(inne)n. Auch die Belästigung durch klima- und gesundheitsschädliche Gase und Lärm spielt bei einigen der befragten Verkehrsteilnehmer(innen) eine nicht zu vernachlässigende Rolle.



Abb. 3.3.3 Konfliktpotenzial auf der Hauptachse

Als eine Ursache für die hohe Verkehrsdynamik in dem Bereich der Hauptachse werden die Stempelautomaten (wie bspw. in Gebäude 10) genannt, denn häufig sei zu beobachten, dass Mitarbeiter(innen) der Universität morgens kurz vor Gebäude 10 ihren Pkw abstellen, teilweise sogar den Motor laufen lassen, während sie in das Gebäude gehen, um gleich darauf wieder weiter zu fahren. Darüber hinaus wurden die enorm eingeschränkten Wendemöglichkeiten auf der Hauptachse (u. a. für Lieferverkehr) bemängelt.

Nicht nur der sehr rege Verkehr der Wichernstraße vorbei an den Studierendenwohnheimen und der Kindertagesstätte, sondern auch fahrende und parkende Fahrzeuge des MIV auf dem Universitätsgelände machen den Campus insgesamt insbesondere für Kinder unsicher.

Als problematisch fällt den Betroffenen weiterhin auf, dass die Verkehrsregeln auf dem Gelände uneinheitlich kommuniziert werden und bei den Verkehrsteilnehmer(inne)n zu Verwirrungen führen. Die Beschilderung an den Campuszufahrten, die „das Parken [...] nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen“ erlauben, machen eigentlich die vielfach aufgestellten Schilder „Parkverbot“ sowie die weißen Zickzacklinien in den Kurven überflüssig. Sie stellen eine Reaktion, die mit der Duldung von parkenden Fahrzeugen auf dem Campus einherging, dar. Die Schilder und die Markierungen auf den Straßen erwecken jedoch den Anschein, dass an den nicht als „verboten“ gekennzeichneten Stellen geparkt werden dürfe. Die weißen Markierun-



Abb. 3.3.4 Falschparker vor Studio 21

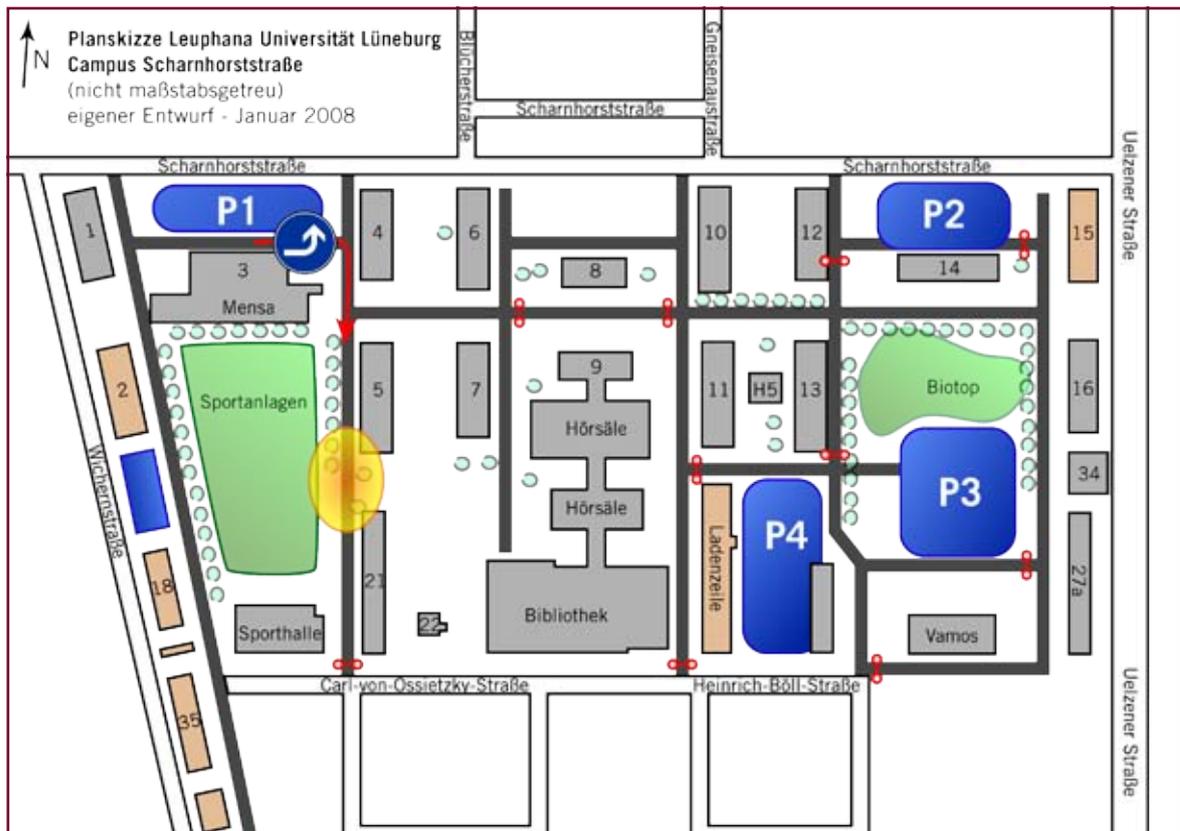


Abb. 3.3.5 Weitere Problembereiche: Häufig beobachtetes verkehrswidriges Abbiegen bei P1 und ein Beispiel einer ungenügenden Beleuchtungssituation.



Abb. 3.3.6 Kunden abschreckende Beschilderung

gen vor Gebäudeeingängen, die für Lieferverkehr und Notdienste gedacht sind, werden außerdem oftmals fälschlicher Weise als ausgewiesene Parkplätze wahrgenommen und belegt. Außerdem wurde auf das Verblässen der Markierungen aufmerksam gemacht, was die Durchsetzung des Parkverbotes zusätzlich erschwert.

Durch den „Schilderwald“ und die Fahrbahnmarkierungen ist insgesamt nicht eindeutig, wo genau auf dem Campus Scharnhorststraße gefahren bzw. geparkt werden darf. Dies wird durch Schilderungen von Befragten bestätigt, die bspw. verkehrswidriges Abbiegen von Pkw vom Mensaparkplatz nach rechts Richtung Studio 21 oder auch Pkw, die über die verbotene Zufahrt vor Gebäude 4 auf das Unigelände gelangen, beobachtet haben.

Somit wird die Beschilderung nicht konsequent durchgesetzt. Mitarbeiter(innen) der Ladenzeile machten außerdem darauf aufmerksam, dass die besagten Schilder in den Zufahrtsbereichen möglicherweise Kund(inn)en abschrecken.

Nicht zu vernachlässigen ist die insgesamt ungenügende Beleuchtung auf dem Campus, die alle Verkehrsteilnehmer(innen) betrifft. Erwähnt wurde bspw. speziell der Standort zwischen Studio 21 und Gebäude 5. Bereits ab der Dämmerung kann dies zu gefährlichen Situationen führen, wenn z. B. ein Fahrradfahrer(innen) einen Fußgänger(innen) nicht rechtzeitig erkennt und ausweichen kann.

3.3.3 Ruhender Pkw-Verkehr

Dass an vielen Stellen auf dem Campus „wild geparkt“ wird, fand mehrfach Erwähnung. Häufig zugewinkelte Rampen vor Gebäuden erschweren die Belieferung mit Dienstwagen und Karren. Hier wurde z. B. geschildert, dass auf Grund des oft sehr vollen Mensaparkplatzes (besonders ab 10 Uhr) die Belieferung der Mensa nicht reibungslos möglich ist. Allgemein sind Gehwege, Kurven und Ecken oft zugewinkelt, wie bspw. der abgesenkte Bordstein in der Kurve vor Gebäude 11. Insbesondere die Geschäfte der Ladenzeile beklagen, dass sehr häufig Falschparker(innen) auf ihren reservierten Stellflächen vor der Tür stehen. Vom Abschleppen der Fahrzeuge nehmen sie jedoch Abstand, da dieser Dienst (zumindest zunächst einmal) auf eigene Kosten angefordert werden muss. Insgesamt wird das Angebot an Parkplätzen als nicht ausreichend empfunden. Speziell auf dem Mensaparkplatz herrscht Platzmangel für die Pkw von Mitarbeiter(inne)n der Universität, da dieser auch häufig von Studierenden und Anwohner(inne)n genutzt wird. (Bei den Anwohner(inne)n ist das allerdings nicht so problematisch, so lange sie morgens ihre Pkw wegfahren.) Als ein Grund für das allgemeine Parkproblem wird die Häufung von Veranstaltungen am Campus Scharnhorststraße, wie an Dienstagen und Donnerstagen, gesehen.

3.3.4 Radverkehr

Auf der einen Seite fallen die sehr vollen, teils überfüllten Fahrradbügel (besonders zu Semesterbeginn) auf, so dass einige Interviewte zusätzliche Fahrradstände (z. B. vor Gebäuden 1 und 10) wünschen. Auf der anderen Seite jedoch wurde beobachtet, dass die Fahrradstellplätze zwischen dem Hörsaalgebäude und dem Rechenzentrum in der Regel nicht annähernd ausgelastet sind. Wichtig erscheint die Tatsache, dass es auf dem Universitätsgelände keine überdachten Fahrradstände gibt. Die mögliche Erweiterung der bestehenden Fahrradstellplätze um überdachte Plätze wurde mehrmals als Verbesserungsvorschlag geäußert.

Das regelmäßige Entfernen von Scherben auf dem Campus wird ebenfalls als wichtig erachtet. Insbesondere vor dem Vamos stellen



Abb. 3.3.7 Belieferungsschwierigkeiten



Abb. 3.3.8 Rutschgefahr durch nasses Laub

Glasscherben für den Fahrradverkehr eine Gefahrenquelle dar. Das Laub vor und zwischen Fahrradbügeln erschwert den Zugang zu den Rädern und hat bei Nässe außerdem Rutschgefahr zur Folge. Als gefährlich wurde des Weiteren die Fahrradzufahrt bei Gebäude 15 von der Scharnhorststraße beschrieben.

Vor dem Hintergrund der nachhaltigen Mobilität wird das weitere Bestehen der Fahrradwerkstatt „KonRad“ durch die bevorstehende bauliche Umgestaltung des Campus als bedroht eingeschätzt. S. Rodemann (Geschäftsführerin): „Ohne KonRad ist die nachhaltige Mobilität auf dem Campus und in Lüneburg gefährdet.“

Neben diesen Bedürfnissen des Radverkehrs soll auch noch auf Problemfelder, die durch ihn hervorgerufen werden, aufmerksam gemacht werden. Fahrräder können und werden in der Regel überall, wo sich der Platz bietet, abgestellt. Das führt bspw. vor Gebäude 1 zu Schwierigkeiten, denn häufig wird dort, auf Grund mangelnder Zahl von Fahrradständern, die Rollstuhlauffahrt durch parkende Fahrräder versperrt.

Außerdem wurde beobachtet, dass Fahrrad- und Kradfahrer(innen), für die die errichteten Poller nicht wirksam sind, morgens mit hohem Tempo über den Campus fahren (z. B. entlang der Mensawiese, vom Vamos am Biotopgarten vorbei, Stichstraße vor Gebäude 11).



Abb. 3.3.9 Überfüllte Fahrradständer



Abb. 3.3.10 Pfützenbildung auf Trampelpfaden

3.3.5 Fußgängerverkehr

Von einigen Befragten wurden die Trampelpfade zwischen den Gebäuden angesprochen. Es besteht der Wunsch, diese zu befestigen, da sich dort bei Regen teils recht große Pfützen bilden und man gezwungen ist, zu den Seiten auszuweichen. Dies hat eine ständige Verbreiterung der Wege zur Folge.

Wie in den Schilderungen zum Pkw-Verkehr bereits erwähnt, bedeutet die viel befahrene Hauptachse nicht nur für Fahrräder, sondern ebenso für Fußgänger(innen) erhöhtes Gefahrenpotenzial und erfordert besondere Vorsicht.

Allerdings werden auch vom Fußgängerverkehr riskante Situationen provoziert. So erfordert das Rückwärtsfahren mit einem Lieferwagen erhöhte Aufmerksamkeit einerseits von dem Fahrer selbst, da er auf die Rückspiegel angewiesen ist, andererseits aber ebenso von den Fußgänger(inne)n, die diese Schwierigkeit erkennen und entsprechend Rücksicht nehmen sollten. Dies ist jedoch weniger der Fall und steigert das Risiko von Unfällen bei Wendemanövern.

3.3.6 Busverkehr

In der Scharnhorststraße ist der Fußgängerverkehr kaum isoliert von dem Busverkehr zu betrachten. Die Haltestellenstandorte in der an den Campus angrenzenden Scharnhorststraße und in der Blücherstraße bringen nach Beobachtungen mehrerer Interviewpartner(innen) sehr gefährliche Situationen mit sich. Es soll kurz das Beispiel der Unibus-Haltestelle erläutert werden. In diesem Bereich wird eine gewisse Rücksichtslosigkeit der Fußgänger(innen) deutlich. Die Studierenden überqueren meist in großen Gruppen ohne besondere Vorsicht die Scharnhorststraße, was den Anschein erweckt, dass sie sich der Rutschgefahr von heranfahrenden Autos auf dem glatten Granitpflaster (speziell bei nasser Fahrbahn) nicht bewusst sind. Ganz besondere Gefahr besteht natürlich bei Dunkelheit.

Auf die Thematik der Standorte der Bushaltestellen wird in Kapitel 4.4 „Campus und Busanbindung“ ausführlicher eingegangen.

Zusammenfassung Beobachtete Problembereiche

Aus Interviews mit Funktionsträger(innen) und Betroffenen der Universität Lüneburg zur aktuellen Verkehrssituation auf dem Campus Scharnhorststraße ergibt sich ein Gesamteindruck mit verschiedenen Konfliktpunkten. Diese betreffen sowohl den motorisierten als auch den nichtmotorisierten Individualverkehr, wobei die durch den MIV verursachten Schwierigkeiten im Vordergrund stehen. Ein grundlegendes Problem stellt die uneinheitliche Kommunikation von Verkehrsregeln durch verwirrende Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen auf dem Campus dar, die insgesamt nicht deutlich machen, wo das Parken erlaubt bzw. nicht erlaubt ist.

Das sehr hohe Verkehrsaufkommen auf dem Universitätsgelände bedeutet besonders auf der Hauptachse vor Gebäude 10 / Gebäude 11 bis zur Ladenzeile ein enormes Gefahrenpotenzial für Fahrradfahrer(innen) und Fußgänger(innen). Auch parkende Fahrzeuge und die unzureichende Beleuchtung machen den Campus insbesondere für Kinder unsicher. Häufig zugeparkte Rampen vor Gebäuden erschweren außerdem die Belieferung mit Dienstwagen und Karren.

Für Fahrräder werden zusätzliche, möglichst überdachte Fahrradständer und für Fußgänger(innen) die Befestigung der Trampelpfade gewünscht.

3.4 Funktionsträger(innen)- und Betroffenenaussagen

3.4.1 Lieferverkehr Status quo

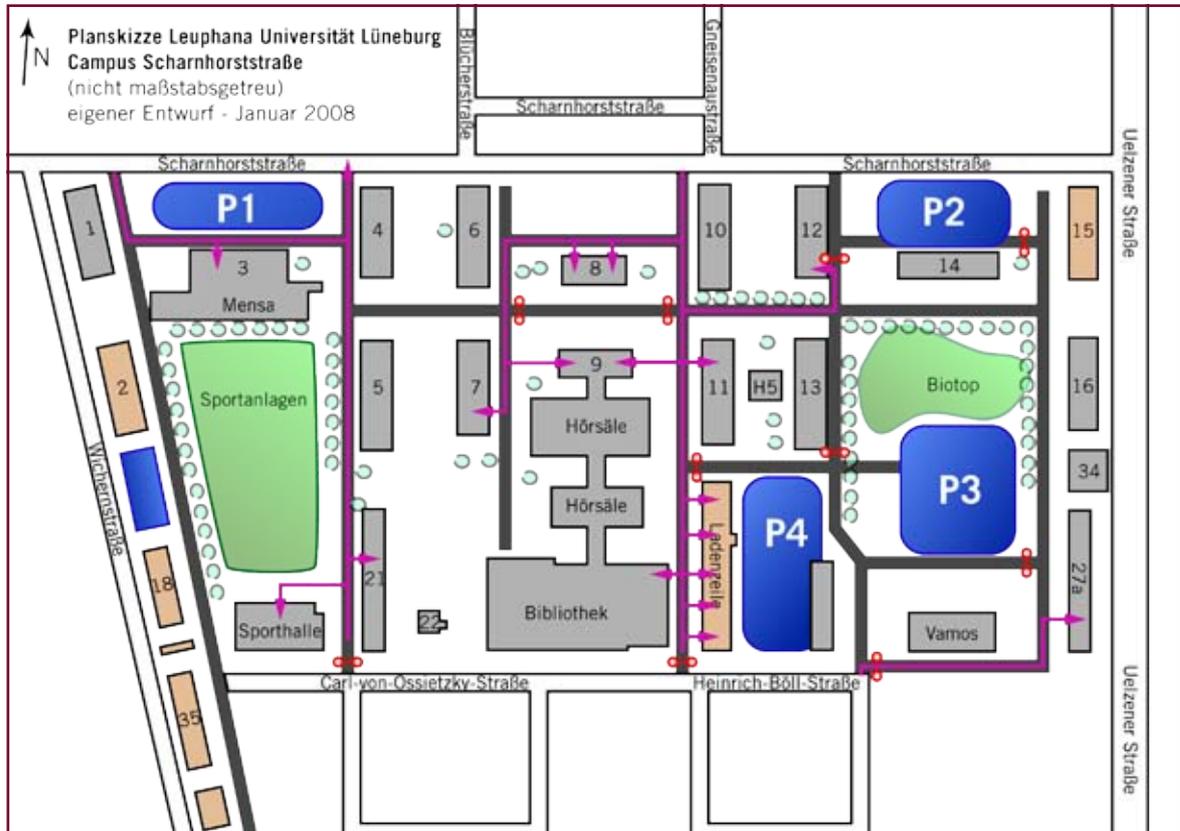


Abb. 3.4.1 Häufigste Routen des regelmäßigen Lieferverkehrs auf dem Campus

Campsys (Ladenzeile)

Sowohl Dienstfahrzeuge als auch der Lieferverkehr fahren Campsys über die zentrale Achse des Campus an. Direkt vor der Tür stehen drei Parkplätze zum Be- und Entladen zur Verfügung. Der Paketdienst kommt bis zur Mittagszeit drei Mal. Kunden parken selten direkt vor der Haustür.

UniBuch (Ladenzeile)

UniBuch erhält von montags bis samstags täglich sechs Lieferungen, die sich auf die Zeit von 05:00 Uhr bis 12:00 Uhr konzentrieren. Die Lieferanten nutzen die Hauptzufahrt des Campus. Das Wenden vor der Ladenzeile nach Beendigung des Liefervorgangs ist sehr schwierig, besonders wegen der Fahrradständer. Für den täglichen Kundenverkehr stehen fünf reservierte Stellplätze zur Verfügung, die aber oft von anderen zugeparkt werden. Auch in Zukunft besteht der Bedarf nach Kundenparkplätzen direkt vor der Haustür.

Kopf und Zahl (Ladenzeile)

Kopf und Zahl wird täglich von montags bis samstags beliefert. Es sind zwei Stellplätze reserviert, die zwar benötigt werden, jedoch oft zugeparkt sind. Die Zufahrt zur Ladenzeile sollte auch in Zukunft frei bleiben.

Kunstraum (Ladenzeile)

Der Lieferverkehr des Kunstraums begrenzt sich auf wenige Veranstaltungen und die zwei bis drei Mal im Jahr wechselnden Ausstellungen. Trotzdem sollte die Zufahrt auch in Zukunft möglichst frei bleiben. Die zwei reservierten Stellplätze werden prinzipiell als ausreichend empfunden, sind jedoch häufig zugeparkt. Die meisten Besucher(innen) kommen zwar mit dem Auto, müssten aber nicht zwingend vor dem Gebäude parken, so lange an anderer Stelle genügend Parkplätze ausgewiesen würden.

Campus Copy (Ladenzeile/Campus e.V.)

Der Auslieferungsverkehr von Campus Copy beläuft sich auf vier bis fünf Mal am Tag und wird häufig mit Pkws durchgeführt.

Gastronomie (Campus e.V.)

Mit Ausnahme der Getränke läuft der komplette Lieferverkehr für die verschiedenen gastronomischen Einrichtungen (Café 9, Café Viva, Ventuno, Vamos) über das Café 9. Von dort aus werden die Waren zu Fuß zum Café Viva und mit einem Campus-Mobil-Fahrzeug zum Ventuno gebracht. Die Getränke werden ans Vamos geliefert und von dort aus verteilt. Nur spezielle Getränke werden direkt zu den Cafés geliefert. Die Lieferzeiten sind unregelmäßig und über den kompletten Tag verteilt. Gekennzeichnete Parkplätze hinter der Ladenzeile zur Anlieferung sind nicht vorhanden, aber erwünscht. Sowohl die Zufahrt zum Vamos als auch der Haupteingang und die Rampe auf der westlichen Seite von Gebäude 9 müssten frei bleiben.

CampusMobil (Campus e.V.)

CampusMobil hat insgesamt sechs Dienstwagen, wovon fünf vor Gebäude 8 auf reservierten Parkplätzen stehen und einer in der Wichernstraße parkt. Zum Erreichen der Wagen sollte die Zufahrt am Haupteingang frei bleiben.

Rechenzentrum (Gebäude 7)

Für das Rechenzentrum sind Anfahrtswege für kleinere Transporte und Lastwagen hinter Gebäude 7 nötig. Zudem sollte der Zugang für Privatautos gewährleistet bleiben, da viele Mitarbeiter ein defektes Gerät mit nach Hause nehmen und dort das Problem weiterbearbeiten. Es werden Papierpaletten, Drucker, Computer und sonstige Geräte geliefert. Die Lieferzeiten sind sehr unregelmäßig. Kleinere Lieferungen innerhalb des Campus werden mit einem kleinen, nicht motorisierten Rollwagen durchgeführt. Reservierte Stellplätze gibt es nicht.

Medienzentrum (Gebäude 11)

Dem Medienzentrum stehen zum Be- und Entladen markierte Flächen vor Gebäude 11 zur Verfügung, welche in den meisten Fällen jedoch von Privatfahrzeugen zugeparkt sind. Für den Transport von Geräten innerhalb des Campus kommt ein nicht motorisierter Rollwa-

gen zum Einsatz. Für den Transport zu den Standorten Rotes Feld und Volgershall ist ein Kleintransporter vorhanden, welcher meist im Schuppen zwischen Halle 26 und 27 geparkt wird.

Radio Zusa (Gebäude 11)

Radio Zusa ist im Besitz von zwei Dienstwagen. Reservierte Stellplätze vor Gebäude 11 für den häufigen Transport schwerer, empfindlicher Technik gibt es nicht. Die Anfahrt zu Gebäude 11 sollte dennoch gewährleistet bleiben.

AStA

Für diverse Veranstaltungen werden Ton- und Lichttechnik angeliefert. Die Zufahrt erfolgt über den Haupteingang des Campus', das Be- und Entladen zwischen Gebäude 9 und Gebäude 11. Die Getränkelieferanten nutzen auch den Haupteingang als Zufahrt, be- bzw. entladen aber zwischen Gebäude 9 und Gebäude 7. Parkplätze für die Veranstaltungsbesucher sind nicht zwingend notwendig.

KonRad

KonRad wird einmal im Monat von einem Laster, welcher über die Uelzener Straße kommt, beliefert. Momentan sind keine reservierten Parkplätze nötig, ein freier, ebenerdiger Zugang sollte jedoch auch in Zukunft gewährleistet bleiben.

Hauspost

Die Hauspost besitzt drei Dienstwagen, welche tagsüber vor Gebäude 10 und nachts in Halle 27 stehen. Die Auslieferung zu den einzelnen Gebäuden erfolgt über das Straßennetz des Campus'. Nur Gebäude 1 wird direkt von der Scharnhorststraße angefahren. Reservierte Stellplätze gibt es nicht.

Gärtner

Die motorisierte Fortbewegung des Gärtners auf dem Campus beschränkt sich auf einen Traktor, der meist in Halle 27 parkt.

Hausmeister

Bisher gibt es einen reservierten Pkw-Stellplatz für den Hausmeister vor Gebäude 10. Gewünscht wäre ein Stellplatz vor jedem Gebäude.

Bibliothek

Die Bibliothek wird unregelmäßig über die zentrale Achse des Campus beliefert. Die Lieferfahrzeuge können ein Gewicht von bis zu 7,5 Tonnen haben. Reservierte Stellplätze gibt es nicht. Die Rampe zum Be- und Entladen sollte jedoch immer freigehalten werden. Zudem wird eine möglichst schnelle und breite Wegführung zu Gebäude 12 benötigt, da sich dort ein Lagerraum befindet.

Mensa

Die Mensa wird mehrmals täglich, häufig auch mit großen Fahrzeugen, beliefert. Eine markierte Be- und Entladezone ist vorhanden. Die direkte Zufahrt zur Mensa sowie die Ladezone sollten frei bleiben.

Studio 21

Das Studio 21 erhält jede Woche diverse Lieferungen. Zudem werden Waren zwischen dem Studio 21 und der Sporthalle hin und her transportiert. Reservierte Stellplätze gibt es nicht, die freie Fläche vor dem Studio 21 lädt jedoch viele ein, direkt vor der Haustür zu parken. Die Zufahrt zum Studio 21 von der Scharnhorststraße aus sollte frei bleiben. Es sollten weiterhin zwei richtige Parkplätze ausgewiesen werden.

Sonstiger Lieferverkehr

Fast täglich werden die einzelnen Büros auf dem Campus direkt mit Büromaterialien beliefert. Des Weiteren entsteht auf dem Campus Verkehr durch die Haustechnik. Sowohl die Zufahrt zu den Gebäuden 10 und 11, zu Gebäude 34 (Hausdienst, Gärtner, Werkstatt) als auch zur Mensa müssten frei bleiben, eine Zufahrt für Behinderte geschaffen werden.

3.4.2 Autoarmer Campus

Anmerkung der Verfasser(innen): Ein Großteil der befragten Funktionsträger(innen) nutzt das Auto, um zum Campus der Universität Lüneburg zu kommen, etliche das Fahrrad und nur wenige den Bus oder andere Verkehrsmittel.

Realisierbarkeit

Die Realisierbarkeit des Konzepts „autoarmer Campus“ hinge von demokratischen Mehrheitsentscheidungen und damit verbunden von einer größtmöglichen Akzeptanz seitens der Betroffenen ab. Daher sollte bereits vor, aber auch während der Umgestaltungsmaßnahmen eine offene Informationspolitik betrieben werden und die Möglichkeit gegeben sein, aktiv mitzuwirken. Ideen und Wünsche der Betroffenen sollten berücksichtigt werden und Gegenstimmen Beachtung finden. Denn gerade die Gegner seien meist sehr emotional mit dem Thema verbunden, da sie sich in ihren Rechten beschnitten sähen. Doch Bequemlichkeit und Gewohnheit seien keine Argumente, das Konzept nicht umzusetzen.

Da bisher auf dem Campus kein direkter Durchgangsverkehr bestünde, sei der Beginn der Bauarbeiten an Audimax und Parkhaus der perfekte Zeitpunkt, um das gesamte Gelände umzustrukturieren. Amerikanische und englische Universitäten, wie z. B. die University of Davis und Harvard, seien dabei gute Beispiele bezüglich der weitgehenden Autofreiheit.

Ideen und Wünsche

Sowohl unter den befragten Funktionsträger(inne)n, als auch unter den Studierenden der Leuphana Universität Lüneburg zeichnete sich eine deutliche Befürwortung eines autoärmeren Campus' ab. Zwar würden die vielen Autos auf dem Campus nicht zwingend als Störfaktor empfunden, die Gesamtsituation entspanne sich ohne sie jedoch. Der Parksuchverkehr fiele weg und die bisher als Stellplätze genutzten Flächen könnten entsiegelt und begrünt, mit weiteren Fahrradständern ausgestattet oder zu gemütlichen Treffpunkten umfunktioniert werden. Der Campus erführe somit durch den Wegfall des privaten Pkw-Verkehrs eine ästhetische und atmosphärische Aufwertung. Zudem könne ein autoarmer Campus als Aushängeschild für die Sustainable University dienen.

Da sich auch bei einem weitestgehend autofreien Campus nicht jedweder motorisierte Verkehr vermeiden ließe, sei es wichtig, ein sinnvolles Wegenetz für den Restverkehr zu entwickeln. Hierbei sei zu bedenken, wer wirklich auf den Campus fahren dürfe. Die Meinungen reichten von „nur Lieferverkehr“ über „Lieferverkehr und Dienstwagen“ bis hin zu „Kunden- und Lieferverkehr“. Vor allem die Ladenzeile bevorzugte letztere Variante, da ein Attraktivitätsverlust zu befürchten sei, wenn der Kunde/die Kundin nicht mehr direkt vor der Haustür parken dürfe. Eine Öffnung der Zufahrt zwischen Ladenzeile und Bibliothek sowie die Errichtung einer Schranke bei Gebäude 10 wurden vorgeschlagen. Auch kam die Idee auf, alle Ware externer Zulieferer an einer zentralen Anlaufstelle zu bündeln und sie von dort aus intern mit kleinen Ziehwagen, Golfcars, Buggys oder ähnlichem zu verteilen, womit das Gefahrenpotenzial deutlich vermindert und Energie eingespart würde.

Gegenüber dem neuen Parkhaus sind die meisten positiv eingestellt. Allerdings sei zu beachten, dass es gut beleuchtet werde und ein sicheres Gefühl vermitteln. Es besteht der Wunsch nach reservierten Eltern-mit-Kind-, Frauen-, Mitarbeiter(innen)- Behinderten- und Dienstwagenparkplätzen. Bezüglich der Finanzierung der Unterhaltskosten wird die Einführung von Parkentgelten vermutet, was zu einer Verdrängung des Parksuchverkehrs ins Umfeld der Universität führen könne. Zugleich bedeutet dies eine finanzielle Mehrbelastung für Mitarbeiter(innen) und Student(innen). Von einer Parkraumbewirtschaftung sei daher abzusehen oder wenn gar nicht anders möglich, sei sie preislich gering zu halten und eventuell zu staffeln. Um hierbei trotz allem eine gewisse Akzeptanz hervorzurufen, könne eine Kombikarte wie beim Standort Volgershall eingeführt werden. Dort gäbe es nur eine Karte für Mensa und Parken, so dass die zusätzlich anfallenden Kosten nicht mehr so stark wahrgenommen würden. Des Weiteren kam die Idee auf, bei der Immatrikulation die Wahl zwischen Semester- oder Parkticket zu haben. Auch das vor Jahren abgelehnte Jobticket für Mitarbeiter(innen) wurde angesprochen.

Um dem sich erhöhenden Verkehrsaufkommen in der Uelzener Straße entgegenzuwirken, solle nach Meinung der Funktionsträger(innen) das Veranstaltungsangebot entzerrt und der Parkraum nicht nur auf das neue Parkhaus konzentriert werden. So könne z. B. der Großteil der reservierten Parkplätze auf den Mensa-Parkplatz ausgelagert werden und die Präsidiums- und Gästeparkplätze vor Gebäude 10 erhalten bleiben. Die Legalisierung der Parkplätze vor Studio 21 und die Schaffung von Stellplätzen für CampusMobil nahe der Scharnhorststraße seien in Erwägung zu ziehen. Ein Parkleitsystem mit sinnvoller Beschilderung sowie eine deutliche Kennzeichnung reservierter Parkplätze wären hierbei zur besseren Orientierung und zur Unterbindung von erneutem Parksuchverkehr von Nöten. Auf dem gesamten Campusgelände müssten Behindertenparkplätze vor jedem Gebäude geschaffen werden. Vor allem im Hinblick darauf, dass in den kommenden Jahren mehr behinderte Mitarbeiter(innen) eingestellt werden sollen.

Zur weiteren Entspannung der momentanen Situation trüge die Attraktivierung des ÖPNV und des Radverkehrs bei, wofür es bisher seitens der Politik jedoch wenig Unterstützung gegeben habe. Vor allem die Vororte und einige Stadtteile Lüneburgs seien nur schwer bzw. unregelmäßig mit dem Bus zu erreichen. Eine direkte Verbindung zwischen Volgershall und dem Campus Scharnhorststraße gäbe es bis heute nicht. Zudem reichten die Busse zum Bahnhof mittlerweile nicht mehr für die Studierendenmassen aus, was unter anderem an

der schlecht aufeinander abgestimmten Taktung der Linien 11 und 12 läge. An dieser Stelle wäre eine noch engere Zusammenarbeit mit dem HVV zu empfehlen, welche unter Umständen auch die Öffnung des Campus' für den Busverkehr oder die Verlegung der Bushaltestellen innerhalb der Scharnhorststraße beinhalten könne.

Um den Campus für Fahrradfahrer(innen) ansprechender zu gestalten, müssten mehr – am besten vor jedem Gebäude – und überdachte Fahrradständer errichtet werden. Nicht zwingend notwendig seien dahingegen bei gegenseitiger Rücksichtnahme getrennte Fahrrad- und Fußwege. Ein flächenmäßiger und personeller Ausbau von KonRad steigere zusätzlich das Serviceangebot für Fahrradfahrer(innen).

3.4.3 Campusgestaltung

Bei einer Neugestaltung des Campus' sollten nach Meinung der Funktionsträger(innen) und Studierenden unabhängig vom Bau des Audimax und der Umgestaltung des Parkraums einige Dinge geändert, beibehalten oder verbessert werden. So kam häufig die schlechte Beleuchtung zur Sprache, welche dazu führe, dass vor allem das weibliche Geschlecht sich nach Einbruch der Dunkelheit ungern auf dem Campusgelände aufhielte. Aufgrund der Verlagerung von Vorlesungen in die späten Abendstunden sei dies jedoch kaum zu vermeiden.

Um den strengen Kasernenstil der Wegestruktur aufzubrechen und die Wege für alle Beteiligten möglichst kurz zu halten, käme eine Befestigung der schon vorhandenen Trampelpfade in Frage. Zum einen könne dadurch verhindert werden, dass diese immer weiter ausgetreten würden und zum anderen kämen alle Beteiligten schneller und bei starkem Regen auch einigermaßen trockenen und sauberen Fußes zu den Gebäuden.

Als sehr positiv wurde die Weiträumigkeit und Offenheit des Campusgeländes empfunden. Bei einer Umgestaltung, egal in welcher Hinsicht, sei daher darauf zu achten, dass keine zu starke Verdichtung durch Neu- bzw. Anbauten entstünde. Auch sollten hierbei keine Vorzeigeparks geschaffen werden. Viel wichtiger sei es, dass die Studierenden und Mitarbeiter(innen) sich während und zwischen den Vorlesungen bzw. in den Pausen wohl fühlten und Plätze zur Erholung und zum Arbeiten vorfänden. Dies könne durch mehr und gemütlichere Sitzmöglichkeiten im Außen- und Innenbereich, Einrichtungen von Seminarräumen im Freien und die Erweiterung der Bibliothek mit Gruppenarbeitsräumen umgesetzt werden.

Des Weiteren solle das Landschaftsschutzgebiet Wilschenbruch auf der östlichen Seite der Uelzener Straße in das Universitätsleben integriert werden. Hierfür müsse allerdings der starke Durchgangsverkehr und der durch den geplanten Bau von Audimax und Parkhaus neu entstehende Verkehr der Uelzener Straße umgeleitet werden, denn nur mit einer geringen verkehrlichen Belastung der Uelzener Straße könne das Landschaftsschutzgebiet als Naherholungsraum der Uni wahrgenommen werden.

Naturschutzbezogene Bedenken innerhalb des Campus' wurden bezüglich der Erhaltung des Biotops geäußert. Es wird befürchtet, dass sich die Neubauten nicht damit vereinbaren ließen, was einen deutlichen Imageverlust für die Universität bedeute.

Zusammenfassung Funktionsträger(innen)- und Betroffenenaussagen

Die Mehrheit der befragten Funktionsträger(innen) und Betroffenen sowie die meisten der Studierenden, die sich zum Thema „autoarmer Campus“ äußerten, stehen einer Reduzierung des Verkehrs auf dem Campusgelände grundsätzlich positiv gegenüber. Sie verbinden damit nicht nur den Wegfall des privaten Autoverkehrs, sondern auch die Attraktivierung des Campus' für andere Verkehrsmittel wie Bus und Fahrrad. Der unvermeidliche Restverkehr müsse mit einem gut durchdachten Konzept über den Campus geleitet werden. Bei der Konzipierung sollten sowohl Problembereiche wie die der Ladenzeile – z. B. Angst vor Attraktivitätsverlust – als auch Menschen, die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind, berücksichtigt werden.

Negativ sehen die meisten die wahrscheinliche Erhebung von Parkentgelten. Es ist deshalb darauf zu achten, diese so gering wie möglich zu halten oder andere Wege zu finden, die Unterhaltskosten des neuen Parkhauses zu decken.

Im Rahmen einer verkehrsplanerischen Umstrukturierung sollten des Weiteren die allgemeinen Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen auf dem Campus verbessert werden.

3.5 Modal split, aktuelle und zukünftige Parkraumnachfrage am Standort Campus Scharnhorststraße

Der Untersuchungsgruppe standen die Ergebnisse von Befragungen zur Verfügung, die die Umweltkoordinatorin der Universität im Sommersemester 2007 veranlasst hatte. Eine Befragung richtete sich an die Universitätsmitarbeiter(inne)n und eine weitere an die Studierenden der Universität. Gegenstand waren primär die Bedürfnisse und die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der Universitätsstandort mit dem öffentlichen Verkehr, aber bei den allgemeinen Fragen wurde auch das normale Hauptverkehrsmittel differenziert nach Standorten und nach Sommer-/Wintersemester erfragt. Die Daten ergaben für den Standort Campus Scharnhorststraße die in der folgenden Tabelle angegebenen Werte.

Hauptverkehrsmittel	% - Anteil bei Studierenden im		% - Anteil der Mitarbeiter(innen) im		umgelegt auf 7.000 Studierende und 473 Mitarbeiter(innen) im	
	Sommersemester	Wintersemester	Sommersemester	Wintersemester	Sommersemester	Wintersemester
Zu Fuß	16,36	15,96	2,96	2,53	15,51	15,11
Fahrrad	43,64	27,88	29,95	28,28	42,77	27,91
Bus	15,15	30,10	3,45	4,04	14,41	28,45
Bahn	18,99	18,99	16,26	16,67	18,82	18,84
Pkw	5,86	7,07	46,80	48,48	8,45	9,69
n =	495		199		7.473	
Befragungszeitraum	Sommersemester 2007		Sommersemester 2007		Hochgerechnet	

Abb. 3.5.1 Modal split Campus Scharnhorststraße 2007

Während die Zahl der Mitarbeiter(innen) den aktuellen Stand exakt widerspiegelt, wurde bei den Studierenden ein „aufgerundeter“ Wert angenommen: 7.000 statt der aktuell 6.500 auf dem Campus Scharnhorststraße Studierenden, da nach einer geplanten Absenkung der Studierendenzahlen längerfristig ein Wiederanstieg vorgesehen ist und in der Vergangenheit der Alt-Universität die Marke von 7.000 bereits überschritten wurde. Ausgehend von den Prozentangaben der Pkw-Nutzung errechnet sich daraus eine Nachfrage nach 724 Stellplätzen. Dies passt gut zu den im Wintersemester 2007/08 erfassten Zahlen belegter legaler und illegaler Stellplätze, wobei die Daten der ersten Veranstaltungswoche zeigen, dass der maximale Spitzenbedarf höher liegt (843), die Erfahrungen früherer Zählungen (1997, 1998, 2002) allerdings belegen, dass die Maximalbedarfe insbesondere in einem Sommersemester auch deutlich darunter liegen können (ca. 600–650). Es erscheint sinnvoll, den derzeitigen Stellplatzbedarf mit 700–750 Einheiten zu veranschlagen.

Die aktuell aufgetretenen Wünsche einer Verlagerung der Universitätsnutzungen der Standorte Rotes Feld und Volgershall (nicht hingegen: Suderburg) auf den Campus würden den Stellplatzbedarf weiter ansteigen lassen, da die Zielgrößen der zu berücksichtigenden Mitarbeiter(innen) (statt 473 ca. 700) und Studierenden (statt 7.000 ca. 9.500 inkl. „Sicherheitsspanne“, aktuell wären es 9.000) dann deutlich größer sind. In diesem Falle wäre von einem durchschnittlichen Bedarf von 1.011 Einheiten auszugehen. Ausgehend von

der oben genannten Relation eines durchschnittlichen Stellplatzbedarfes der Befragung und per Zählung festgestellter maximaler Spitzenlast wäre sogar von einem Maximum von 1.177 Einheiten auszugehen. Zwar müssen die Maximalzahlen, die in der ersten Veranstaltungswoche eines Wintersemesters anfallen, nicht unbedingt Planungsgrundlage sein, sie können aber auch wieder als „Sicherheitsspanne“ für die Berücksichtigung einer möglicherweise zunehmenden Motorisierung der Studierendenschaft und einer dadurch erleichterten höheren Pkw-Affinität dienen. Im „Verlagerungsfall“ der Standorte Rotes Feld und Volgershall wird deshalb eine planerische Zielgröße von 1.100–1.200 Stellplatzeinheiten empfohlen.

Die in der Tabelle genannten Relationen vorausgesetzt, resultiert der Parkraumbedarf bei allen Berechnungen zu 66 % aus dem Kreise studentischer Fahrzeuge, zu 34 % durch Fahrzeuge von Universitätsmitarbeiter(inne)n. Es ist zu betonen, dass die genannten Zahlen unter Status quo Bedingungen erhoben bzw. berechnet wurden. Eine im Verlauf der baulichen Entwicklung notwendig werdende Zentralisierung des Parkraumes in mehrgeschossigen Einrichtungen unter bzw. über Flur würde für Bau und Unterhalt eine Parkentgelterhebung unausweichlich machen, die ihrerseits dämpfende Auswirkungen auf die Parkraumnachfrage hätte. Der quantitative Effekt lässt sich aber nicht verlässlich ex ante berechnen.

Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse (Kapitel 3)

Die Zählungen bzgl. der Parkraumauslastung und der Kraftfahrzeugströme auf und im Umfeld des Universitätscampus erbrachten, dass

- die maximale Stellplatzbeanspruchung bei 843 liegt. Die im Wintersemester 2007/08 sowie die in mehreren Vorjahren durchgeführten Erhebungen zeigen, dass dieser Maximalbedarf in der ersten Woche der Veranstaltungszeit eines Wintersemesters anfällt, wenn neben den schon länger immatrikulierten auch die Erstsemesterstudierenden den Campus aufsuchen. In den Wochen nach Veranstaltungsbeginn sinkt die Auslastung etwas, um im Laufe des Sommersemesters, in dem keine Neuzugänge aufgenommen werden, einen Tiefstand zu erreichen.
- die durchschnittliche Stellplatznachfrage unter heutigen Bedingungen mit 700-750 Einheiten zu beziffern ist, unter möglicherweise zukünftigen Bedingungen einer Integration der Nutzungen an den heutigen Standorten Rotes Feld und Volgershall dieser Bedarf auf 1.100-1.200 Einheiten steigt.
- zwei Drittel der parkenden Fahrzeuge Studierenden und ein Drittel Universitätsmitarbeiter(inne)n zuzuordnen sind.
- das legitim vorhandene Stellplatzangebot von 620 Plätzen auf dem Campus zumindest zu den Hauptveranstaltungstagen im Wintersemester bereits jetzt zu 15-20 % überbelegt ist; unter den genannten Verlagerungsbedingungen der Nutzungen im Roten Feld und in Volgershall würde diese Quote auf ca. 60-70 % steigen.
- die Inanspruchnahme von Fahrbahnrandflächen, die eigentlich nicht als Kfz-Stellplätze vorgesehen sind, zum Parken auf dem Campus eine Regellerscheinung ist.

- dieses illegitime, aber erklärtermaßen geduldete Parken zurzeit für einen näherungsweise Ausgleich von Parkraumnachfrage und -angebot auf dem Campus sorgt, wodurch wiederum im südlich und nördlich angrenzenden Umfeld nur in den westöstlich verlaufenden und unmittelbar an den Campus grenzenden Straßen Parkraum von Studierenden oder Universitätsbediensteten in Anspruch genommen wird. Im südlichen Umfeld ist das aufgrund der entfernt gelegenen Wohnbebauung mit eigenem Parkraum als unproblematisch einzustufen, während es in der Scharnhorststraße zu einer latenten Konkurrenzsituation mit parkenden Anwohner(inne)n kommt.
- im o. g. Verlagerungsfall ein Ausweichen von Parkplatz Suchenden in das Umfeld unter heutigen Raumbedingungen unausweichlich wäre.
- die Duldung des illegitimen Parkens auf dem Campus zu Verkehrsspitzenzeiten etwa doppelt so viele Fahrzeuge attrahiert als an Parkgelegenheiten nutzbar ist.

Die Beobachtungsanalyse sowie die Interviews mit Funktionsträger(inne)n zeigten, dass

- die illegitime Inanspruchnahme von Parkraum auch Flächen betrifft, die für Dienst- und Rettungsfahrzeuge eigentlich zwingend freigehalten werden müssen und die Beparkung darüber hinaus ein Ausmaß erreicht hat, welches die ästhetische Qualität des Campusareals merklich beeinträchtigt.
- der (Parkraum suchende) fließende Kfz-Verkehr von vielen Interviewten als eine latente Gefährdung, zumindest aber als Beeinträchtigung des fußläufigen sowie Radverkehrs angesehen wird.
- es Stellplatzmangelerscheinungen nicht nur im Kfz-Verkehr, sondern auch beim Radverkehr gibt, wobei zusätzlich das Fehlen überdachten Stellplatzangebotes einen wichtigen qualitativen Mangel darstellt.
- der Wunsch einer Verringerung des Verkehrsvolumens auf dem Campusareal weit verbreitet zu sein scheint, allerdings liefer- und kundenverkehrsabhängige Einrichtungen (Mensa, Cafés, Rechenzentrum, Bibliothek, Poststelle, Ladenzeile) ein vitales Interesse an einer weiteren Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen bekunden.

Insgesamt hat sich zwar im Laufe der letzten Jahre das Prinzip der Vermeidung von Durchgangsverkehr sowie internen Verkehrsströmen durch Unterbrechungen in der Netzdurchlässigkeit mittels Durchfahrtssperren durchaus bewährt, allerdings wird die heutige Verkehrssituation des Campus dennoch überwiegend als nicht befriedigend eingeschätzt. Insbesondere wenn man die jetzige Lage an der in den 1990-er Jahren vertretenen Vorstellung eines autofreien Campus misst, ist eine relativ große Diskrepanz zwischen Wunsch und Realität festzustellen. Es ist deshalb nicht nur im Zusammenhang mit den neueren baulichen Planungen für die Universität, sondern auch unabhängig von diesen ein Handlungs- und Neugestaltungsbedarf zu konstatieren.

4. Planungsszenarien

4.1 Allgemeines

Im Folgenden sollen die Punkte „Standort des Parkhauses“, „Parkraumbewirtschaftung“ und „Mensaparkplatz/P1“ diskutiert werden, um eine Grundlage für die anschließende Betrachtung und Bewertung der einzelnen Szenarien zu schaffen.

4.1.1 Standort des Parkhauses

1) Parkhaus und Hotel auf Parkplatz P4

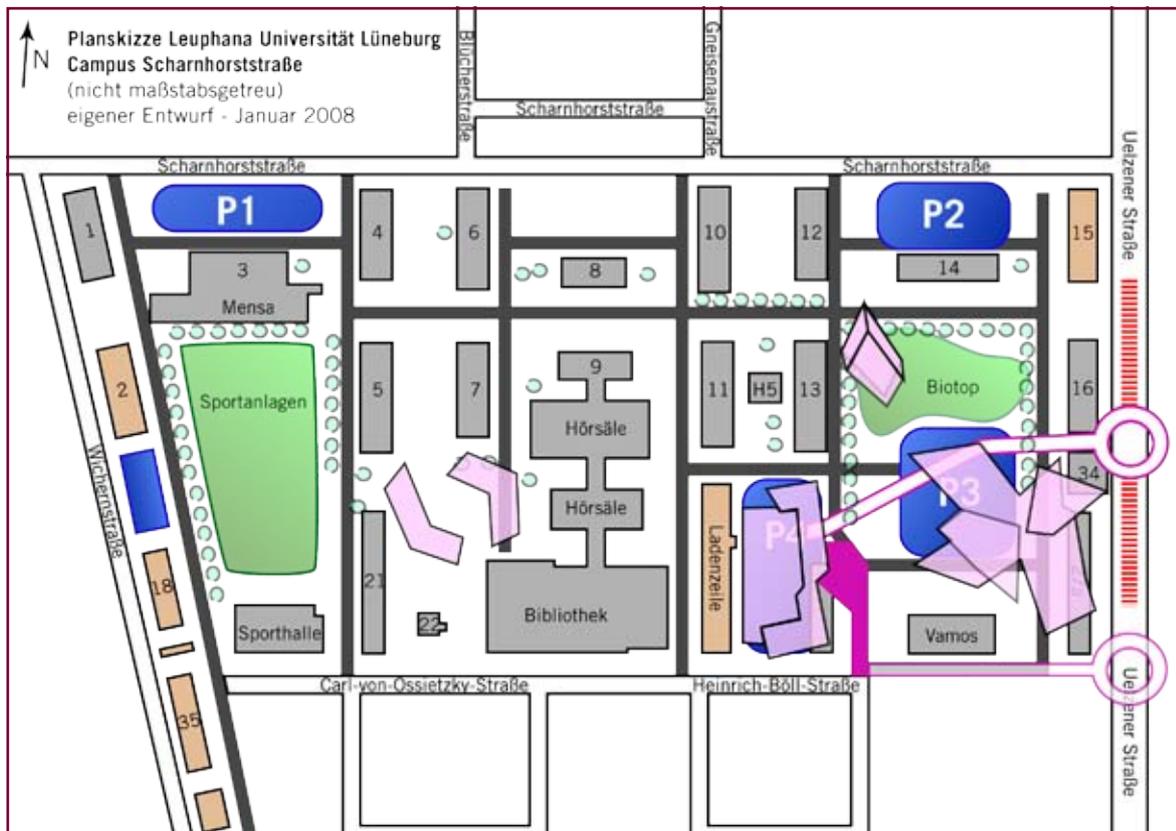


Abb. 4.1.1 Parkhaus und Gästehaus am Standort P4

Diese Version zeigt den Standort des Parkhauses so, wie er in der bisherigen Planung für die Neubauten von Daniel Libeskind berücksichtigt wurde. Das Parkhaus mitsamt des Hotels würde auf dem Parkplatz P4 errichtet und wäre durch eine Zufahrt mit der Uelzener Straße verbunden. Zudem müsste die Zufahrt zum Hotel über die Heinrich-Böll-Straße gewährt und vor dem Hoteleingang ein "Drop-Off-Point" eingerichtet werden, um Hotelgästen das komfortable Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen zu ermöglichen. Eine derart lange Parkhauszufahrt ist von Vorteil, um im Zufahrtsbereich der Uelzener Straße keinen Rückstau zu provozieren.

eine optisch-ästhetische Aufwertung bedeuten würde. Durch die Lage des Hotels im Landschaftsschutzgebiet hätten die Gäste einen Blick „ins Grüne“, was sich eventuell als Vorzug des Hotels vermarkten ließe.

Eine gesonderte Zufahrt wäre aus den bereits unter 1) genannten Gründen unabdingbar. Eine voneinander getrennte Ein- und Ausfahrt hätte eine Entlastung beider Zufahrten zur Folge, vor allem bezüglich der Ab- und Auffahrt an der Uelzener Straße. Ein Problem wäre hier jedoch, dass es eine Linksabbiegerspur für Fahrzeuge geben müsste, die aus Richtung Norden in das Parkhaus einfahren möchten, sowie auch für diejenigen, die aus dem Parkhaus kommend nach Süden wollen. Dieser Sachverhalt hat eine stark erhöhte Unfallgefahr auf der Uelzener Straße zur Folge. Um das Unfallpotenzial zu verringern, bedürfte es im Prinzip einer Ampelschaltung, welche wiederum zu Rückstauungen auf der Uelzener Straße führen könnte.

Eine weitere Lösungsmöglichkeit wäre die Einrichtung eines Kreisverkehrs, wie in Abschnitt 4.4.2.3 dargestellt.

Problematisch bei diesem Parkhausstandort wäre außerdem, dass ein Fußgängerweg eingerichtet werden müsste, der die Uelzener Straße quert. Das bedeutet, dass entweder ein Fußgängerüberweg, eine Ampel, eine Fußgängerüberführung oder eine Fußgängerunterführung geschaffen werden müsste. Bei einem Fußgängerüberweg ist die Akzeptanz seitens der Autofahrer(innen) fraglich und zudem wären Staus zu Hauptverkehrszeiten unumgänglich, da beispielsweise bei Vorlesungsbeginn an der Universität mehr als 100 Studierende(inne)n etwa zeitgleich die Straße queren müssten und parallel dazu mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Uelzener Straße zu rechnen wäre, bedingt durch Berufsverkehr, Studierende und Bedienstete, die in das Parkhaus einfahren. Eine ähnliche Problematik riefte eine Ampelschaltung hervor.

Bei Fußgängerüber- oder Fußgängerunterführungen wäre hingegen die Akzeptanz seitens der Fußgänger zu bezweifeln, da diese sich stets nach dem Wegeminimierungsprinzip verhalten, also den in jeder Hinsicht kürzesten Weg suchen, der an dieser Stelle zweifelsohne direkt über die Straße führen würde, natürlich aber aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ein hohes Unfallrisiko birgt.

Ebenfalls kritisch anzumerken ist, dass diese Version einen Grundstücksneuerwerb voraussetzt, was zum einen ein zusätzlicher Kostenfaktor wäre und sich zum anderen schwierig gestalten könnte, da das Grundstück in einem Landschaftsschutzgebiet liegt. Des Weiteren wäre zu bemerken, dass diese Option in jedem Fall eine Verlängerung des Fußweges zum Universitätsgelände zur Folge hätte.

3) Parkhaus jenseits der Uelzener Straße, Hotel auf P4



Abb. 4.1.3 Parkhaus jenseits der Uelzener Straße im heutigen Landschaftsschutzgebiet und Gästehaus auf dem Campus (P4)

Es bestünde die Möglichkeit, Parkhaus und Hotel voneinander zu trennen. Sicherlich würde dies zwar eine bauliche Umgestaltung der beiden Gebäude notwendig machen, wäre grundsätzlich aber möglich. Demnach könnte das Parkhaus jenseits der Uelzener Straße positioniert, das Hotel hingegen auf dem Campusgelände belassen werden. Die Zufahrt zum Hotel müsste dann wie unter 1) vorgestellt beschaffen sein.

Der Vorteil dieser Version wäre eine bauliche Entzerrung auf dem Campusgelände und darüber hinaus der Umstand, dass sich das Hotel, wie in dem Entwurf von Daniel Libeskind vorgesehen, weiterhin auf dem Campusgelände befinden würde.

Bezüglich der Parkhausgestaltung und vor allem der Zufahrtsregelung sind alle unter 2) aufgeführten Punkte zu bedenken.

4) Parkhaus und Hotel südlich des Vamos'

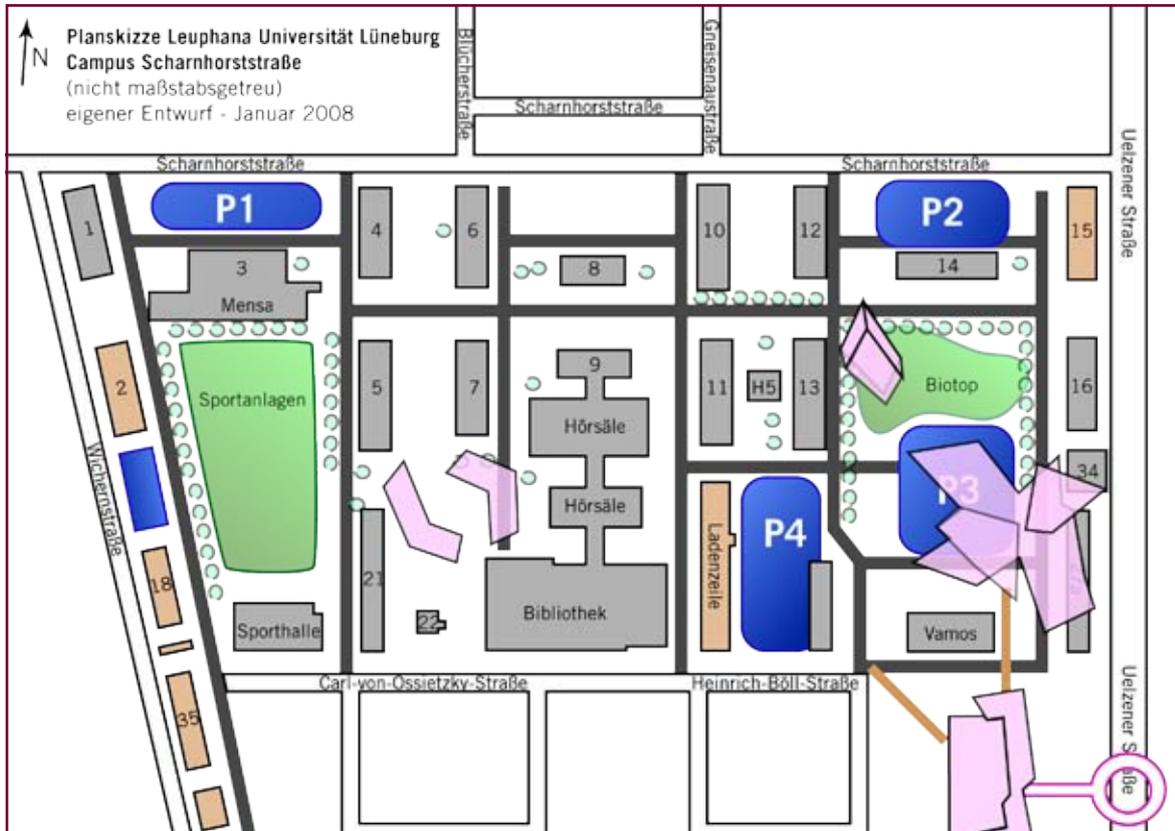


Abb. 4.1.4 Parkhaus und Gästehaus am Rande des Campus südlich der Vamos! Kulturhalle

Auch bei dieser Version würden Parkhaus und Hotel außerhalb des Campusgeländes gebaut, somit kann hier ebenfalls das Argument der Flächenentsiegelung auf dem Campusgelände angeführt werden. Gleichzeitig wäre diese Version ebenso wie 2) und 3) mit dem Neuerwerb eines Grundstückes verbunden, lediglich mit der Erleichterung, dass dieses nicht in einem Landschaftsschutzgebiet liegt.

Der Vorzug der schöneren Aussicht gilt hier jedoch nicht, ganz im Gegenteil: Das Hotel würde direkt an der Uelzener Straße liegen, folglich wäre also mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und somit mit einer hohen Lärm- und Emissionsbelastung zu rechnen und darüber hinaus ist der Ausblick auf eine vielbefahrene Straße nicht sehr verlockend.

Die Zufahrt könnte im Prinzip, wie unter 2) beschrieben, geregelt werden, d. h. es gibt mehrere Möglichkeiten: Erstens wäre denkbar, Ein- und Ausfahrt getrennt anzulegen, was aber, wie schon oben angeführt, die Problematik des Linksabbiegens aufwerfen würde. Zweitens bestünde die Möglichkeit, Ein- und Ausfahrt auf einen Zufahrtsweg zu beschränken und den Verkehr über einen Kreisverkehr laufen zu lassen, was sich hier unter Umständen als problematisch erweisen könnte, da sich nur wenige 100 Meter weiter südlich eine

Straßenkreuzung mit Ampelregelung befindet. Die dritte Option wäre, diese Ampelschaltung durch einen Kreisverkehr zu ersetzen und eine Ausfahrt zum Parkhaus einzurichten. Den Parkhausverkehr über die Heinrich-Böll-Straße zu leiten, wäre aus den unter 1) genannten Gründen des Anwohnerschutzes nicht zu empfehlen, eine Zufahrt über die „weitergeführte Heinrich-Böll-Straße“ wie bei 1) erläutert hingegen denkbar. Zum Universitätsgelände müssten Fußwege angelegt werden.

5) Parkhaus südlich des Vamos und Hotel auf P4

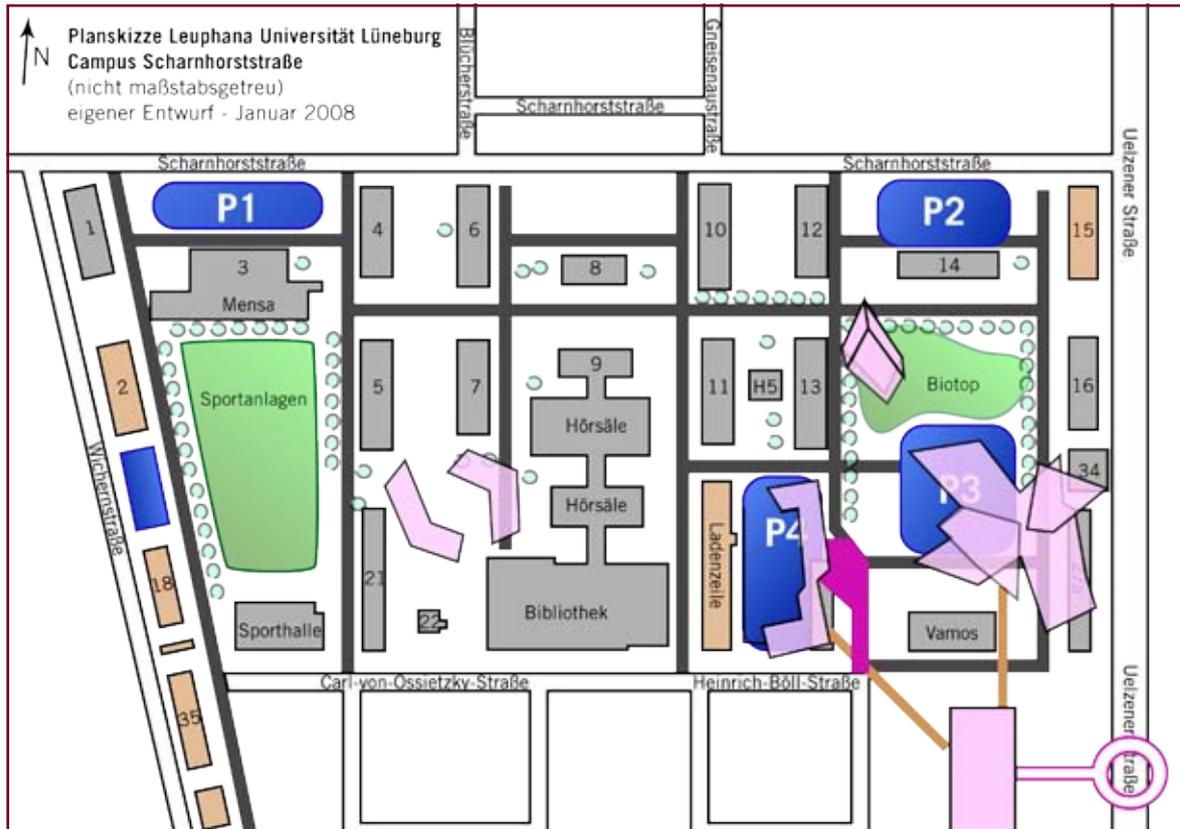


Abb. 4.1.5 Parkhaus am Rande des Campus südlich der Vamos! Kulturhalle und Gästehaus auf dem Campus am Standort P4

Die Trennung von Parkhaus und Hotel hätte zur Folge, dass zwar auf dem Universitätsgelände keine freie Fläche entstünde, dafür aber die Nachteile, die Hotelgästen durch die direkte Lage des Gebäudes an der Uelzener Straße entstehen würden, entfielen. Abgesehen von einer anzulegenden Hotelzufahrt, gilt für diese Version Gleiches wie unter 4).

Zusammenfassung Standort des Parkhauses

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, das Parkhaus und das Hotel zu positionieren. Jede der genannten Optionen hat sowohl Vorzüge als auch Nachteile, die es gegeneinander abzuwägen gilt.

Festzuhalten ist, dass in jedem Fall die Einrichtung eines Kreisverkehrs auf der Uelzener Straße aus den genannten Gründen gegenüber einer Ampelschaltung zu präferieren ist.

Bei der Auswahl des Standortes sollte ein besonderes Augenmerk auf die Aspekte Erreichbarkeit, Lärm- und Emissionsbelästigung sowie Stau- und Unfallgefahr gelegt werden, wobei hier alle Betroffenen und sonstigen Verkehrsteilnehmer(innen) Berücksichtigung finden müssen. Betroffene sind Universitätsbesucher(innen), Hotelgäste, und Anwohner(innen), wobei zu jeder der Gruppen gleichermaßen Fußgänger(innen) und am motorisierten Individualverkehr Teilnehmende zählen.

Außerdem sollte stets der Nachhaltigkeitsgedanke, den die Leuphana Universität Lüneburg verfolgt, Berücksichtigung finden. Das bedeutet vor allem, dass der motorisierte Individualverkehr nicht in einem Maße attraktiv gemacht werden darf, welches das Maß an Attraktivität des Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlichen Personenverkehrs übersteigt.

4.1.2 Parkraumbewirtschaftung

Bevor die Möglichkeit des Parkentgeltes für das geplante Parkhaus Universität diskutiert wird, soll anhand ausgewählter Praxisbeispiele in das Thema eingeführt werden. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf die Entgeltregelung für Mitarbeiter(innen) gelegt.

1) Parkhäuser in Lüneburg: Vergleich zwischen dem Parkhaus Klinikum und dem Parkhaus Kurzentrum (Salztherme Lüneburg)

Diese Beispiele wurden ausgewählt, um zwei unterschiedliche Parkentgeltregelungen vorzustellen und die Auswirkungen zu erläutern. Besonders interessant ist dieser Vergleich, da beide Parkhäuser sich neben Institutionen der im Jahre 2007 gegründeten Gesundheitsholding GmbH Lüneburg befinden, jedoch unterschiedliche Regelungen für Mitarbeiter(innen) getroffen haben.

Das Parkhaus Klinikum verfügt über 567 Stellplätze, das Parkhaus Kurzentrum ist mit 471 Stellplätzen etwas kleiner. Mitarbeiter(innen) des Klinikums müssen ein monatliches Entgelt von etwa 30,- Euro entrichten, um eine Monatsparkkarte für das Parkhaus Klinikum zu erhalten, während Mitarbeiter(innen) der Salztherme Lüneburg entgeltfrei im Parkhaus Kurzentrum parken können. Kund(inn)en der Salztherme Lüneburg parken zudem ermäßigt. Die Entgelterhebung für Mitarbeiter(innen) des Klinikums im Parkhaus Klinikum führte zu

großem Unmut unter den Angestellten. Die Tatsache, dass es sogar innerhalb des gleichen Dachverbandes unterschiedliche Regelungen gibt, verschärft die Situation und es kommt zu regelmäßigen Protesten auf den Personalratssitzungen des Klinikums. (*Anm. d. Verf.: Diese Aussagen beruhen auf mündlichen Aussagen eines Personalratmitgliedes.*) Aufgrund des Entgeltes nutzen bei Weitem nicht alle Mitarbeiter(innen) des Klinikums das Parkhaus, sondern bevorzugen – laut eigener Aussage – das illegale Parken in den Seitenstraßen der benachbarten Wohnviertel. Bevor sie ein Entgelt zahlen, nehmen sie lieber gelegentlich einen Strafzettel und längere Parksuchzeiten in Kauf. Ein geringeres Parkentgelt (es wurden 20,- Euro/Monat als Betragsobergrenze genannt) würde einige Mitarbeiter(innen) dazu bewegen können, im Parkhaus zu parken.

Es gibt also beide Modelle – Parkentgelterhebung für Mitarbeiter(innen) und keine Parkentgelterhebung – auch in Lüneburg, sogar innerhalb einer Organisation. Es wurde hier keine wissenschaftliche Erhebung durchgeführt, das Stimmungsbild ergab jedoch eindeutig, dass sich die Mitarbeiter(innen) des Klinikums gegenüber jenen der Salztherme Lüneburg benachteiligt fühlen und das Parkentgelt zudem als zu hoch ansehen. Fazit wäre also, dass zumindest innerhalb von Organisationen einheitliche Regelungen getroffen werden sollten, um die Gleichbehandlung aller zu garantieren. Zudem ist stets ein „angemessenes“ Entgelt zu berechnen, wobei der Begriff „angemessen“ hier zu relativieren ist, was die Schwierigkeit des Preisfindungsprozesses erahnen lässt.

2) Universität Mainz

Der Campus der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz ist 78,8 Hektar groß, 34.800 Student(inn)en studieren derzeit an der Mainzer Uni. Damit ist die Universität Mainz deutlich größer als die Leuphana Universität Lüneburg, deren Campus maximale Gehdistanzen von rund 670 Metern, also etwa acht Minuten Fußweg bei gemächlichem Gehtempo, aufweist. Der Campus der Universität Mainz verfügt nicht über ein zentrales Parkhaus, sondern es befinden sich insgesamt 13 Parkplätze in unmittelbarer Campusnähe. Zwei davon sind für Beschäftigte der Universität kostenfrei. „Verglichen mit anderen Universitäten haben somit alle Beschäftigten der Universität den Vorteil, dass sie kostenfrei in der Nähe der Arbeitsstätte parken können.“ (vgl. <http://zope.verwaltung.uni-mainz.de/personalrat/artikel/archiv/Parkhaus%20Augustusplatz>) Da die Recherchen keine gegenteiligen Informationen ergeben haben, ist davon auszugehen, dass Studierende ein Parkentgelt entrichten müssen.

Das Befahren des Campusgeländes und somit auch das Parken ist nicht gestattet. „Das Befahren des Campus ist nur mit einer gesonderten Einfahrerlaubnis möglich. [...] In Ausnahmefällen können Sie an der Hauptpforte der Universität eine Campus-Einfahrerlaubnis für einen Tag erhalten.“ (vgl. <http://www.politik.uni-mainz.de/dvpw-kongress-2003/Anreise/parkenmitframe.htm>)

3) Universität St. Gallen, Schweiz

5300 Studierende sind an der Universität St. Gallen in der Schweiz eingeschrieben, zudem gibt es 1600 Angestellte. Das Personenaufkommen pro Tag liegt bei 4000 Personen, wovon etwa 800 (20 %) mit motorisierten Fahrzeugen kommen. Vermutlich sind es vermehrt Angestellte, die mit motorisierten Fahrzeugen kommen, denn 85 % der Studierenden

nutzen den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), bei den Angestellten sind es nur 57 %. Auf insgesamt drei Parkplätzen stehen derzeit 252 Stellplätze zur Verfügung, die entgeltpflichtig sind: Angestellte zahlen zwischen 240 und 390 Euro (je nach Parkplatz) für eine Jahresparkkarte, Studierende lediglich 120 Euro. Für Angestellte besteht außerdem als Alternative zur Jahreskarte die Möglichkeit, nur stundenweise zu parken und pro Stunde 0,40 Euro zu zahlen. Bei Veranstaltungen gelten für alle Besucher(innen) besondere Parkierungen, außerdem werden Shuttlebusse bereitgestellt.

Eine große Bedeutung wird in St. Gallen dem Fahrradverkehr und dem ÖPV beigemessen, daher sollen diese in besonderem Maße gefördert und attraktiv gemacht werden. Derzeit wird diskutiert, das Angebot an Fahrradstellplätzen von 212 auf 437 zu erhöhen, die Preise für Jahresparkkarten anzuheben (bis zu 900 Euro pro Jahr sind im Gespräch), eine Art „Mitfahrzentrale“ per Internet einzurichten, Anteile eines Abos für den ÖPV mitzufinanzieren, da zurzeit der Preis einer Dauerparkkarte niedriger ist als der eines Abos und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch bessere Kommunikation (zum Beispiel Anzeigetafeln auf dem Universitätsgelände, die über die Abfahrtszeiten der nächsten Busse informieren, anbringen) zu steigern. Diejenigen Mitarbeiter(innen), welche die Universität außerhalb der ÖPV-Betriebszeiten verlassen müssen, sollen jedoch vergünstigte, temporäre Abendkarten erhalten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Universität einen ausgeprägten Nachhaltigkeitsgedanken verfolgt und bemüht ist, Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlichen Personenverkehr zunehmend zu attraktivieren, was in nicht unerheblichem Maße und ganz bewusst auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs geschehen soll. Anzumerken ist hierbei jedoch noch, dass sich das Universitätsgelände nahe dem Stadtzentrum befindet und somit über gute Anschlussmöglichkeiten an den öffentlichen Personenverkehr verfügt: Bis zum Bahnhof sind es nur 800 Meter, die Innenstadt liegt lediglich 500 Meter entfernt.

(Alle Informationen vgl. [http://www.unisg.ch/hsgweb.nsf/SysWebRessources/BauMobilit%C3%A4t/\\$FILE/Mobilit%C3%A4tskonzept.pdf](http://www.unisg.ch/hsgweb.nsf/SysWebRessources/BauMobilit%C3%A4t/$FILE/Mobilit%C3%A4tskonzept.pdf))

4) University of Davis, California, USA

Auf dem Campus der University of Davis, an welcher derzeit 30.000 Studierende immatrikuliert sind, darf in dem Zeitraum vom 15. September bis zum 15. Juni zwischen 7 Uhr und 22 Uhr, vom 16. Juni bis zum 14. September in der Zeit von 7 Uhr bis 17 Uhr sowie bei Veranstaltungen auf ausgewiesenen, bewachten Flächen geparkt werden. Im Bereich der Wohnheime darf 24 Stunden geparkt werden. Auf dem Campus darf die Geschwindigkeit von 10 mph nicht überschritten werden. Alle Parkflächen sind entgeltpflichtig und jeweils für bestimmte Personengruppen vorgesehen, sodass jede Person zum Parken einen Berechtigungsschein benötigt. Dabei ist genau geregelt, welche Personengruppe zu welcher Uhrzeit auf welchem Parkplatz parken darf.

Dies soll im Folgenden anhand eines kurzen Beispiels erläutert werden. Die Personengruppe A umfasst alle Universitätsangestellten, die zu 50 oder mehr Prozent bei der Uni angestellt sind, der Personengruppe C gehören die übrigen Angestellten sowie alle Studierenden, die nicht in einem Studierendenwohnheim wohnen, an. Die Gruppierung gibt gleichermaßen

eine Art Hierarchie an, sodass die Gruppe C der Gruppe A gewissermaßen untergeordnet ist, sodass A-Berechtigte zu jeder Zeit auch die Parkflächen der C-Berechtigten mitnutzen dürfen.

Auch innerhalb der Gruppen gibt es eine Ordnung, denn auf den für alle A-Berechtigten ausgewiesenen Stellflächen sind wiederum bestimmte Stellplätze reserviert. Ab einer bestimmten Uhrzeit dürfen auch die reservierten Stellflächen von allen A-Berechtigten mitbenutzt werden. Der auf den A-Parkflächen reservierte Parkplatz X darf bis 17 Uhr folglich nur von der dazugehörigen A-berechtigten Person X benutzt werden, nach 17 Uhr jedoch von jedem A-Berechtigten.

Die Gruppen sind hauptsächlich nach den Faktoren Erreichbarkeit der Universität / Entfernung zum Campusgelände und Bedarf an Parkflächen beziehungsweise Abhängigkeit von einem motorisierten Fahrzeug (zum Beispiel Behinderte) differenziert. Insgesamt gibt es 16 verschiedene Berechtigungsgruppen, für die jeweils unterschiedliche Regelungen verbindlich sind. Zudem unterscheiden sich die Preise der verschiedenen Gruppen; sie reichen von 108,- \$ bis hin zu 672,- \$ pro Jahr. Der Berechtigungsschein kann für ein Jahr, ein Halbjahr, ein Vierteljahr, die Sommersaison oder nur für einen Monat erworben werden. Besucher(innen) können nur Tageskarten kaufen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das von der University of Davis verwendete System sehr umfangreich und komplex ist und daher zunächst schwer zu durchschauen zu sein scheint. Bei genauerem Hinsehen wird jedoch deutlich, dass durch die Vielzahl an Berechtigungsgruppen versucht wird, die Ansprüche auf einen Parkplatz möglichst genau an den Bedürfnissen jedes Einzelnen zu messen und diesen durch eine extreme Differenzierung gerecht zu werden. (Alle Informationen vgl. <http://www.taps.ucdavis.edu/parking/index.html>)

5) Parkraumbewirtschaftung im geplanten Parkhaus an der Leuphana Universität Lüneburg

„Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung können je nach Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und Initiator unterschiedliche Zielsetzungen verbunden sein. Die Zielsetzungen beeinflussen die Ausgestaltung und Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung. Neben Überlegungen wirtschaftlicher Art können auch verkehrspolitische, planerische, betriebliche, soziale und umweltpolitische Zielsetzungen von Bedeutung sein: [...]“ (Hrsg.: Hochschul-Informationssystem (2005): Kurzinformation Bau und Technik – Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulkliniken. S. 9)

In Lüneburg werden bei der Entscheidungsfindung sicherlich mehrere der genannten Aspekte eine Rolle spielen. Einige davon sollen im Folgenden kurz umrissen werden.

Ein entgeltfreies Parkhaus ist für den Lüneburger Universitätscampus im Prinzip undenkbar, da vor allem die Instandhaltungskosten des Parkhauses laufend gedeckt werden müssen und da die Universität sich der Nachhaltigkeit verschrieben hat und stets bemüht ist, diesem Gedanken gerecht zu werden. Eine Parkraumbewirtschaftung kann zusätzlich Anstöße liefern vermehrt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, also mit dem Fahrrad, zu Fuß

oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Universität zu kommen. Wird ein Entgelt erhoben, so muss festgelegt werden, in welcher Höhe und für wen. Das Parkhaus wird hauptsächlich drei Zielgruppen betreffen: Studierende, Bedienstete und Besucher(innen). Für alle drei Gruppen muss also eine Entgeltregelung getroffen werden.

Es bestünde die Möglichkeit, dass ein einheitliches Entgelt für alle Parkhausbesucher festgelegt wird. Des Weiteren könnte eine Sonderregelung für Bedienstete und Studierende dahingehend eingeführt werden, dass diese einen geringeren Preis als die Besucher zahlen. Hierbei wäre zu diskutieren, ob Studierende und Bedienstete den gleichen Preis zahlen oder hier noch einmal differenziert werden müsste. Letzteres hieße, eine der beiden Gruppen zu benachteiligen, was zweifelsohne Proteste nach sich ziehen würde.

Dennoch sollten folgende Punkte bedacht werden: Studierende haben insgesamt sicher ein geringeres Budget als Bedienstete, was für einen niedrigeren Studierendenpreis sprechen würde. Bedienstete hingegen sind in der Regel sehr viel längere Zeit an der Universität beschäftigt, was bedeutet, dass sie über einen längeren Zeitraum diese Kosten zu tragen hätten, was eventuell einen zusätzlichen Rabatt für Bedienstete rechtfertigen könnte. Darüber hinaus sind Studierende in der Regel im Besitz eines Semestertickets, was ihnen (für einen einmaligen Semesterticket-Beitrag) die kostenfreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in einem bestimmten Umkreis erlaubt.

Das Äquivalent dazu wäre bei den Bediensteten das sogenannte „Jobticket“, welches jedoch nur durchsetzbar wäre, wenn ein Großteil der Bediensteten dieses befürworten würde. Eine in den 1990er Jahren durchgeführte Befragung unter den Bediensteten ergab jedoch, dass dies nicht der Fall sei, daher konnte das „Jobticket“ an der Universität Lüneburg bisher noch nicht zur Verfügung gestellt werden.

Es drängt sich außerdem die Frage auf, ob das Parkentgelt an den Löhnen der Bediensteten bemessen werden sollte. Dies würde einen erheblichen Bearbeitungsaufwand voraussetzen und letzten Endes vermutlich an der Vielfalt der Löhne und Beschäftigungsverhältnisse scheitern, soll jedoch nicht unerwähnt bleiben, da an anderen Universitäten ähnliche Systeme durchgesetzt wurden (vgl. z.B. Abschnitt 4.1.2, 5).

Zusammenfassung Parkraumbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung von Parkräumen ist ein sehr umfangreiches Thema, gekennzeichnet durch eine große Verschiedenartigkeit der standortbezogenen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen. So müssen während des Entscheidungsprozesses umfangreiche Analysen durchgeführt und mit den Zielsetzungen der Initiatoren sowie der Ausgangssituation abgeglichen und Prioritäten herausgearbeitet werden. Die abschließende Entscheidung wird schließlich über die Gewichtung der einzelnen Aspekte getroffen. Die absehbare Entwicklung in Lüneburg legt die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nahe und Beispiele anderer Hochschulen zeigen, dass diese auch möglich und umsetzbar ist.

4.1.3 Mensaparkplatz

Da im Laufe der Befragungen von Expert(inn)en und Betroffenen häufig angemerkt wurde, dass der Parkplatz P1 an der Mensa auch trotz eines Parkhauses erhalten werden sollte, soll dieser Aspekt gesondert behandelt werden.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Erhaltung des Mensaparkplatzes, die jeweils unterschiedliche Konsequenzen nach sich ziehen könnten. Wird der Mensaparkplatz erhalten und im Parkhaus ein Parkentgelt erhoben, muss natürlich auch für den Mensaparkplatz eine Parkentgeltregelung getroffen werden. Würde dies nicht geschehen, wäre von einem enormen Parksuchverkehr auf dem Mensaparkplatz, der dadurch überaus attraktiv würde, auszugehen, was von einem steigenden Verkehrsaufkommen im Bereich der Scharnhorststraße und somit von einer überhöhten Lärm- und Emissionsbelastung in diesem Bereich begleitet würde. Es wäre zu überlegen, ob der Mensaparkplatz nicht sogar mit einem höheren Parkentgelt als das Parkhaus belegt werden sollte, da das Ziel des Parkhausbaus eigentlich ist, das Parkaufkommen räumlich an dessen Stand zu konzentrieren, unter anderem, um die Scharnhorststraße zu entlasten. Der Parksuchverkehr auf dem Mensaparkplatz sollte also so gering wie möglich gehalten werden.

Die erste Möglichkeit wäre, den Mensaparkplatz vollständig und ohne Einschränkungen, sprich ohne reservierte Stellflächen zu erhalten. Die Konsequenz wäre jedoch, dass diejenigen, die an dieser Stelle auf einen Stellplatz angewiesen wären, wie zum Beispiel Behinderte, Eltern mit Kindern oder Dekane, die in den umliegenden Gebäuden beschäftigt sind, unter Umständen dort keinen Stellplatz finden würden. Ob dieser Parkplatz jedoch das derzeitige Flächenausmaß beibehalten müsste, wäre noch zu diskutieren. Eine flächenmäßige Verkleinerung wäre durch das Vorhandensein eines Parkhauses ggf. zu rechtfertigen, darüber hinaus könnte in diesem Fall die frei werdende Fläche entsiegelt und umgenutzt werden. An der oben angedeuteten Problematik würde dies jedoch nichts ändern.

Die zweite Möglichkeit wäre, den Parkplatz vollständig oder zumindest teilweise für Berechtigte zu reservieren. Bei einer vollständigen Sperrung für Nicht-Berechtigte würde sich in jedem Fall die Verkleinerung der Fläche anbieten, da kein Bedarf für eine derart große Fläche bestünde.

Die letzte Variante würde die Option eröffnen, den Parkplatz gänzlich für die Allgemeinheit zu sperren. Zum Beispiel durch absenkbare Poller, für welche nur die Berechtigten und der Lieferverkehr, der diese Zufahrt nutzen muss, einen „Schlüssel“ (vermutlich in Form einer Art Fernbedienung) erhalten würden. Somit wäre der Parksuchverkehr gänzlich unterbunden.

4.1.4 Fahrradparkplätze

Die Untersuchungen der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern auf dem Campus zeigten, dass es insgesamt an Fahrradständern auf dem Campus mangelt. Die derzeitige Verkehrs- und Parksituation auf dem Universitätsgelände wird dem Bedarf der vielen Radfahrer(innen), die täglich zur Universität fahren und ihr Fahrrad abstellen müssen, nicht gerecht. Folgend sollen Vorschläge gemacht werden, an welcher Stelle neue bzw. zusätzliche Fahrradständer sinnvoll wären: Zwischen Gebäuden 8 und 9 könnten mehr Fahrradständer aufgestellt werden. Direkt vor Gebäude 9 (im Obergeschoss befindet sich der AStA mit dem Copy-Shop und im Erdgeschoss das Café 9) wären ohnehin Fahrradständer angebracht, da hier immer einige Fahrräder auf dem Weg und dem Rasen oder an eine Laterne gelehnt stehen. Der mittlerweile verwaiste „Tümpel“ zwischen Gebäuden 10 und 12 könnte durch einen neu geschaffenen Platz für eine schöne Sitzecke und/oder neue Fahrradständer genutzt werden. Somit würden auch die Fahrradständer vor Hörsaal 5 entlastet werden. Die ungenutzte Fläche direkt vor dem Hörsaal 5 könnte mit Sitzgelegenheiten und/oder mehr Fahrradständern ausgestattet werden. Einige wenige Fahrradständer beim Wirtschaftseingang der Mensa, Richtung Gebäude 1, würden den Mitarbeiter(inne)n der Mensa die Möglichkeit geben, ihr Fahrrad an einen Ständer anzuschließen. Zurzeit stehen diese kreuz und quer und behindern ggf. die durchfahrenden Autos. Mehr – dringend gebrauchte – Fahrradständer könnten auf den jetzigen ungenutzten Rasenflächen bei den Gebäuden 1, 14 und 16 entstehen.

Dennoch gibt es auch einige wenig genutzte Fahrradparkplätze auf dem Campus, wobei an diesen Stellen weniger Fahrradständer ausreichen würden. Dies ist zum Beispiel bei der Mensa der Fall. Die Ständer dort sind gegenwärtig sehr eng aufgestellt und es ist schwierig mittendrin sein Fahrrad an- bzw. abzuschließen. Aus dem gewonnenen Platz könnte man eventuell eine Grünfläche mit Sitzecke gestalten. Damit die Ständer zwischen Gebäuden 7 und 9 sowie die 16 Ständer südwestlich der Hörsäle mehr genutzt werden würden, könnte man sie überdachen. Mengenmäßig würde hier die Hälfte der Ständer sehr gut ausreichen.

Generell sollte darüber nachgedacht werden, einzelne oder alle Fahrradständer zu überdachen, evtl. besonders die, die zurzeit wenig genutzt werden. So schafft man einen Anreiz, auch diese zu nutzen. Da viele Mitarbeiter(innen) oder auch Studierende den ganzen Tag an der Uni sind, ist es für viele nicht zumutbar, ihr Fahrrad tagtäglich den Witterungen auszusetzen. Die heute üblichen gepolsterten Fahrradsättel sind dafür auch nicht ausgelegt, denn sie nehmen bei längerem oder starkem Regen Wasser auf, welches beim Aufsitzen wieder aus dem Schaumstoff gepresst wird und die Hose durchfeuchtet. Mit überdachten Fahrradständern würden evtl. noch mehr Personen mit dem Fahrrad zur Universität fahren und ihr Auto stehen lassen.

In beiden neuen Parkhäusern wären ebenfalls Fahrradunterstellmöglichkeiten angebracht. Dies ist besonders bei dem fußgängerorientierten Ansatz (s. Abschnitt 4.5) notwendig, da bei diesem Konzept auch im südlichen Campusgelände Fahrradparkplätze vorhanden sein müssen. Wären bei dem umzusetzenden Konzept die Fahrräder generell nicht mehr auf dem Campus erwünscht, wären so genannte Fahrraddepots an den Stellen rund um das Gelände, an denen viele Fahrradfahrer(innen) ankommen, wünschenswert.

4.2 Modifizierter Status quo

Dieses Szenario stellt den Campus vor, wie er durch eine Verkehrsgestaltung geprägt wäre, die so wenig wie möglich die vorhandenen Strukturen verändert, sondern diese lediglich zu optimieren versucht. Der Vorteil dieser Version liegt vor allem darin, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen schon in naher Zukunft und unabhängig von den geplanten Neubauten umgesetzt werden könnten.

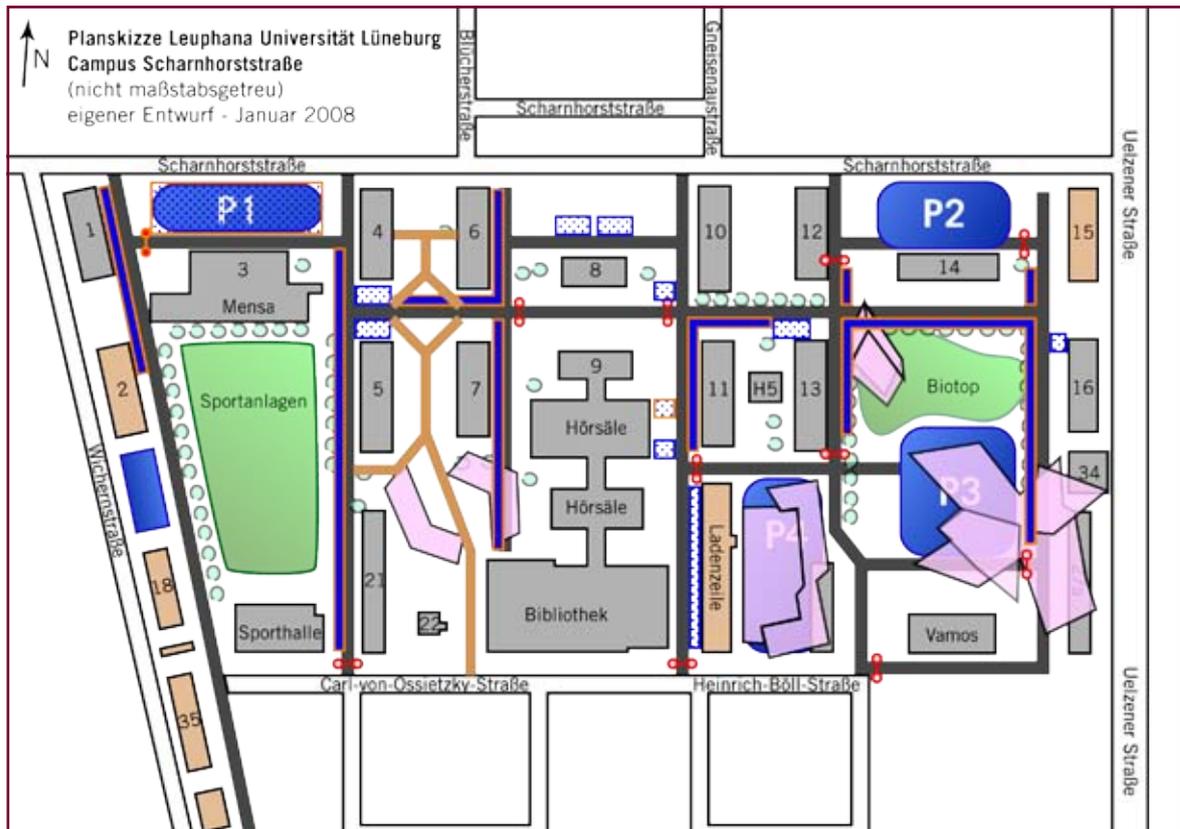


Abb. 4.2.1 Verkehrssituation auf dem Campus bei Verwirklichung des Szenarios „Modifizierter Status quo“

Derzeit wird das illegale Parken auf dem Campusgelände ohne Gegenmaßnahmen toleriert, nicht zuletzt, da Gegenmaßnahmen, wie zum Beispiel Abschleppen, in den vergangenen Jahren ohne Wirkung blieben. Der modifizierte Status quo sieht daher die Legalisierung aller Parkflächen auf dem Campus vor, was gleichzeitig bedeuten würde, dass einige Schilder entfernt und somit zahlreiche Unklarheiten beseitigt werden könnten. In sicherheitsrelevanten Zonen sollten, wie bisher, konsequente Gegenmaßnahmen bei Falschparken eingeleitet werden.

Grundsätzlich ist zu dieser Variante zu sagen, dass sie den derzeit bestehenden Parksuchverkehr auf dem Campus nicht verringern könnte, sondern diesen eher zusätzlich fördern würde, da stets bevorzugt an den Gebäuden geparkt wird. Es würden außerdem keine neuen autoarmen Zonen entstehen. Das bedeutet, dass die Problematiken, wie in Kapitel 3 beschrie-

ben, weiterhin Bestand hätten. Positiv wäre daran, dass auch weiterhin keine Verlagerung des Parkaufkommens in das Umfeld zu erwarten ist.

Die zahlreichen auf dem Campus entstandenen Trampelpfade sollten zumindest teilweise in irgendeiner Form (zum Beispiel durch eine Feinkiesaufschüttung) befestigt werden, damit sie auch bei Nässe begehbar sind. Außerdem würde dies für eine Auflockerung der geraden und somit sehr militärisch wirkenden Straßenstruktur sorgen. In jedem Fall sollte über die Einführung eines Parkentgeltes auf dem Campus nachgedacht werden, um dem Nachhaltigkeitsgedanken der Universität gerecht zu werden und den Betrieb des Parkhauses inkl. des Parkraummanagements zu gewährleisten. Durch das Parkentgelt könnte beispielsweise Kontrollpersonal, welches die Einhaltung der Parkregelungen überwacht, finanziert werden. Vor allem, wenn das Parkhaus gebaut wird und das Parken auf dem Campus weiterhin gestattet sein soll, ist ein Parkentgelt unabdingbar.

Zusammenfassung Modifizierter Status quo

Die Modifizierung des Status quo würde die bislang üblichen Verkehrsbedingungen nicht grundlegend verändern, sondern vor allem rechtliche Klarheiten mit sich bringen. Durchgangsverkehr bliebe weiterhin unterbunden, eigentlich nicht erlaubtes, aber toleriertes Parken auf dem Gelände würde legalisiert werden. In der Analyse des jetzigen Campusverkehrs aufgefallene Problemaspekte der Umfeldbeeinträchtigung und Unfallgefährdungen blieben jedoch unangetastet. Die wenigen verkehrlichen Optimierungsmaßnahmen würden den Umsetzungsaufwand minimal halten.

4.3 Autofreundlicher Campus

Das Szenario „autofreundlicher Campus“ orientiert sich an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Demnach sollte eine möglichst offene Gestaltung, besonders was die Zufahrten und das Parken auf dem Campus betrifft, verfolgt werden. Dies würde (durch das Entfernen aller vorhandenen Poller) eine Öffnung der Hauptachsen für jeglichen Verkehr bedeuten. Betroffen wären die Straße vor den Gebäuden 10, 11 und der Ladenzeile, die Achse westlich des Vamos zu Gebäude 12, die Straße vor den Gebäuden 4, 5 und dem Studio 21 sowie die Querverbindung von Gebäude 16 bis zur Mensa.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Anwohner nördlich wie südlich des Universitätsgeländes die dadurch entstehenden Abkürzungen rege nutzen würden. Eine Folge wäre ein massiver Anstieg des Durchgangs- sowie des Parksuchverkehrs auf dem Campus.

Zunächst soll diskutiert werden, welche Versionen eines solchen autofreundlichen Campus denkbar wären, um anschließend konkrete Problembereiche dieses Szenarios zu beleuchten.

Allgemeine Modifikationen

Eine Möglichkeit wäre, einen Verkehrsberuhigten Bereich (umgangssprachlich: Wohn- und Spielstraße) einzurichten, was eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit sich bringen würde. Außerdem würden die Verkehrsmittel nicht getrennt voneinander agieren, sondern in so genannten Mischflächen. Diese Aspekte werfen die Frage auf, ob das in dieser Form ein wirklich autofreundlicher Campus wäre.

Eine zweite Möglichkeit wäre eine Version ohne eine über das übliche Maß hinausgehende Geschwindigkeitsreglementierung. Um in diesem Falle den Verkehrsfluss zu gewährleisten, wäre eine Einbahnstraßenregelung denkbar, bei der auf den Hauptachsen folglich nicht mit Begegnungsverkehr gerechnet werden müsste: Das hieße, man könnte die Achse Vamos – Gebäude 13 – Gebäude 12 in Süd-Nord-Richtung und die zentrale Achse vor Gebäude 11 in Nord-Süd-Richtung öffnen. Die Querachse (Mensa – Gebäude 16) bietet sich für eine solche Regelung nicht an, da nur eine solche Querverbindung auf dem Campus existiert.

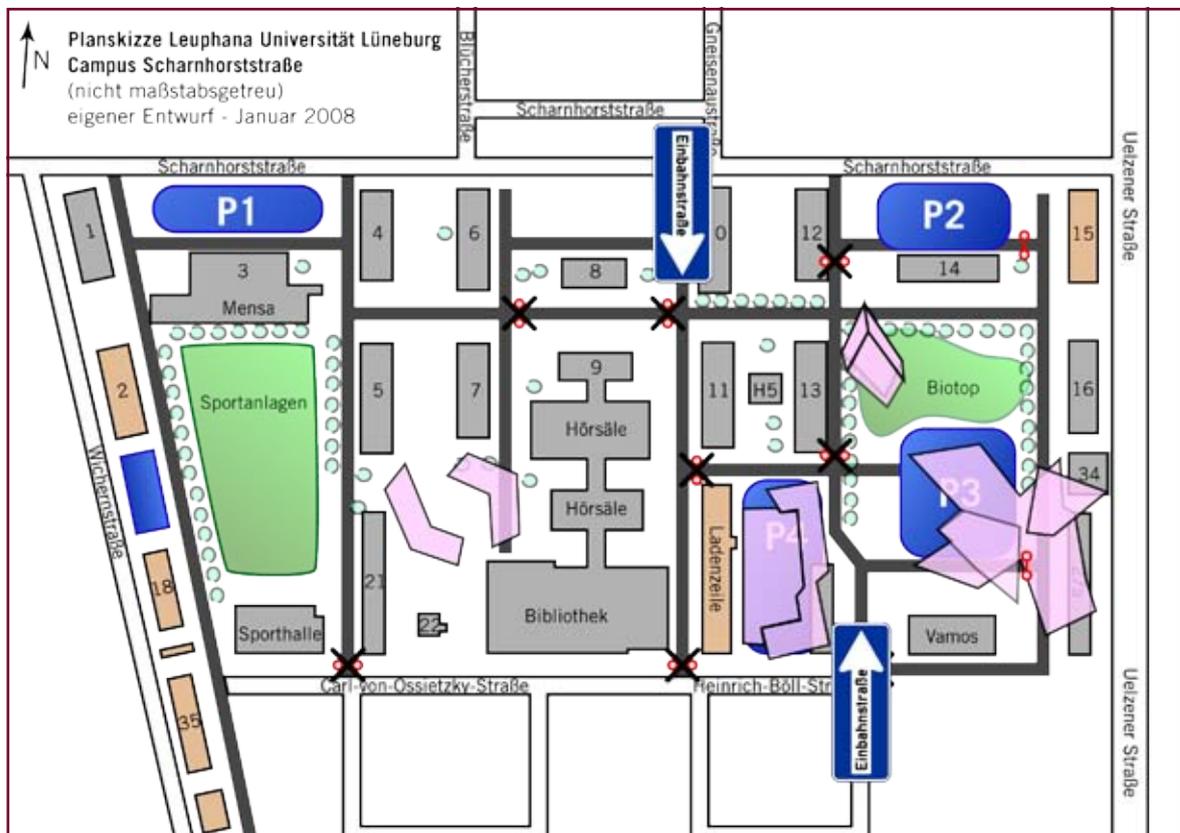


Abb. 4.3.1 Einbahnstraßenregelung

Mit dieser Regelung würde auch eine breitere Anlage der Straßen möglich werden. Wie heutzutage schon weit verbreitet, ließe sich weiter darüber nachdenken, die Einbahnstraßen für gegenläufigen Fahrradverkehr zu öffnen. Im Folgenden sollen einzelne Aspekte näher beleuchtet werden:

Parkraumfrage

Bei den oben dargestellten Entwicklungen würden die auf den Hauptachsen zurzeit geduldeten Parkflächen größtenteils wegfallen und entsprechend umgenutzt werden. Flächen, die weiterhin als Parkraum genutzt werden könnten, wären der Mensa-Parkplatz, die Fläche vor Gebäude 8 sowie einzelne extra ausgewiesene Stellflächen für spezielle Nutzergruppen (Behinderte, Funktionsträger(innen) der Universität etc.). Da alle Szenarien unter der Prämisse, dass zusammen mit dem Auditorium Maximum ein Parkhaus errichtet wird, durchgespielt werden, müssten auch die auf dem Gelände vorhandenen Parkplätze vergleichbar bewirtschaftet werden, da sonst mit massivem Parksuchverkehr auf dem Campus gerechnet werden muss. Diese Bewirtschaftung könnte über Parkautomaten / Parkuhren erfolgen oder über vorher geleistete Parkentgelte und entsprechende Berechtigungskarten. Das würde eine intensive Kontrolle verlangen, was die Kosten für eine solche Variante stark ansteigen lassen würde. Abgesehen von zu erwartenden internen Streitigkeiten über Ansprüche auf den auf dem Campus befindlichen Parkraum ist auch die Frage nach dem nach wie vor vorhandenen Lieferverkehr, der auch entsprechende Haltemöglichkeiten zum Be- und Entladen beansprucht, ungeklärt.

Gehwege

Bei der Umnutzung der Flächen ist auch zu beachten, dass, um eine der Situation angemessene Sicherheit zu gewährleisten, Bürgersteige angelegt werden müssten, die zudem eine Mindestbreite aufweisen sollten. Empfohlen werden heute ca. zwei bis vier Meter, was in dem Fall eines Uni-Campus nicht zu hoch gegriffen erscheint, wenn man bedenkt, dass Wege zu Fuß häufig in Kleingruppen zurückgelegt werden (Abb. 4.3.2). Mit der Anlage von Bürgersteigen würde sich jedoch die Straßenbreite verengen, was nicht im Sinne eines autofreundlichen Konzeptes sein kann.

Straßenquerungen

An den benannten Achsen müssten darüber hinaus Überwege geschaffen werden (außer bei der Gestaltung eines Verkehrsberuhigten Bereichs). Hier gäbe es diverse Möglichkeiten: Von einem herkömmlichen Zebrastreifen über Aufpflasterungen bis zu Ampelanlagen, möglicherweise auch Bedarfsampeln. Diese Querungshilfen stellen jedoch eine Beeinträchtigung im Verkehrsfluss dar. So verursachen Rotphasen und querende Fußgänger(innen) oder Radfahrer(innen) Rückstaus beim MIV. Soll das Szenario also autofreundlich sein, müssten Alternativen bedacht werden. Unterführungen wären abgesehen von einem enormen baulichen Aufwand zudem eine beim nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) äußerst unbeliebte Variante. Dunkelheit, schlechte Aufenthaltsqualität und der Mehraufwand an physischer Belastung, insbesondere bei Personen mit schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Gehbehinderungen, sind Aspekte, die gegen diese Querungsmöglichkeit sprechen. Die Straßenseiten mit Brücken zu verbinden, stellt auch keine zufrieden stellende Lösung dar, weil die Entfernungen, die überbrückt werden müssten, recht gering sind. Das würde bedeuten, dass die Brücken sehr steil gebaut werden müssten, da ja auch Lkws für den Lieferverkehr sowie möglicherweise Busse unter dem Bauwerk hindurch fahren können

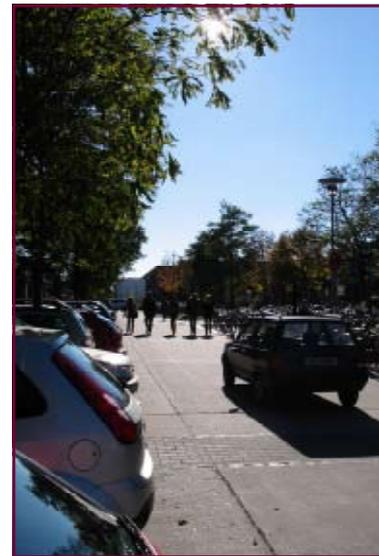


Abb. 4.3.2 Konfliktpotenzial auf der Hauptachse

müssten. Abhilfe könnte in diesem Punkt eine Auffahrtsrampe in Spiralform schaffen, womit auch die Barrierefreiheit der Universität gewährleistet wäre. Diese Alternative würde für den NMIV jedoch eine unzumutbare Wegezeitverlängerung mit sich bringen, abgesehen davon, dass auch hier ein nicht unerheblicher physischer Mehraufwand betrieben werden müsste. Es ist davon auszugehen, dass die oben besprochenen autofreundlichen Alternativen der Straßenquerung (Unter- und Überführung) nicht genutzt werden würden, da insbesondere Fußgänger dazu neigen, kürzeste und direkte Wege zu gehen. Spätestens in dem Moment würde das Unfallpotenzial massiv ansteigen.

Eine vom Straßennetz unabhängige Lösung der Querungsfrage könnten Brücken zwischen den einzelnen Gebäuden sein. Agiert man hier großflächig, würde damit ein trockenes Wegenetz geschaffen werden, wobei zu bedenken ist, dass die Überbrückungen eine bestimmte Breite aufweisen müssten, um sie auch für Rollstuhlfahrer(innen) passierbar zu machen. Das Gesamtbild des Campusgeländes würde sich damit grundlegend ändern.

Umweltauswirkungen

Da bei diesem Szenario mit erhöhtem Verkehrsaufkommen auf dem Campus gerechnet werden muss, ist davon auszugehen, dass auch die Schadstoffemissionen zunehmen würden. Das hätte langfristig vielfältige Auswirkungen auf die vorhandene Vegetation und die Gesundheit der sich in diesem Raum bewegenden Menschen, auch durch die Zunahme der Lärmbelastung. Das Mikroklima (lokale Windverhältnisse, mangelnde Verdunstung durch zunehmende Versiegelung, damit einhergehende Veränderungen im Temperaturprofil etc.) würde sich entsprechend verschlechtern.

Bei der Gestaltung eines autofreundlichen Campus würde es neben den oben angedeuteten problematischen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu einer Konzentration des Verkehrsvolumens kommen, das sich selbst im Wege stehen würde. Der Autoverkehr kann, wie gezeigt, nicht vom Fuß-, Rad- oder Lieferverkehr getrennt werden. Die Folgen können schlichtweg nicht autofreundlich und auch nicht im Sinne einer angestrebten nachhaltigen Entwicklung sein.

Zusammenfassung Autofreundlicher Campus

Das Szenario „autofreundlicher Campus“, das sich an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) orientiert, lässt sich in zwei Varianten denken: In Form eines Verkehrsberuhigten Bereichs sowie durch die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems.

Der Verkehrsberuhigte Bereich würde durch die damit verbundene Geschwindigkeitsbegrenzung und die Durchmischung der verschiedenen Verkehrsarten in sich schon nicht mehr wirklich autofreundlich sein.

Das Einbahnstraßensystem bedeutet eine geringfügige Entzerrung der Verkehrsströme, wobei diese Version eine Reihe an Folgeerscheinungen nach sich zieht, die nicht im Sinne einer angestrebten nachhaltigen Entwicklung sein können. Dazu zählen sowohl Belastungen der Umwelt und der menschlichen Gesundheit durch erhöhte Schadstoffemissionen und Lärmbelastung als auch eine grobe Benachteiligung alternativer Verkehrsmittel wie des Fußgänger- und Radverkehrs.

4.4 Campus und Busanbindung

Ein Thema, das eng mit dem vorangegangenen Kapitel („autofreundlicher Campus“) zusammenhängt, aber auch die nachfolgenden Darstellungen möglicher Campusedwicklungen betrifft, ist die Frage nach der Busanbindung. Diese Frage ist angesiedelt an der Schnittstelle zwischen Campusgestaltung und Umfeldplanung. In diesem Bericht soll die Busanbindung nur in unmittelbarer Verknüpfung mit dem Campusgelände diskutiert werden. Eine ausführlichere Untersuchung wird es im zweiten Teil dieses Projektes, in dem es um die Umfeldgestaltung des Campus gehen wird, geben.

Wie bereits in Kapitel 3.3 angedeutet, gibt es in diesem Zusammenhang mehrere Problem- punkte, die auch in den Interviews angesprochen wurden und die hier diskutiert und für die mögliche Lösungswege aufgezeigt werden sollen. Abgesehen von einer unregelmäßigen Tak- tung und häufig überfüllten Bussen geht es dabei zunächst um die Lage der Bushaltestellen, die Gefahren in nicht unerheblichem Maße verursachen. Anschließend sollen drei übergrei- fende Gestaltungsmöglichkeiten auf bzw. an dem Campusgelände aufgezeigt werden.

4.4.1 Gefahrenschwerpunkte Bushaltestellen

Ein großer Gefahrenschwerpunkt sind die Wege von und zu den Bushaltestellen. Das betrifft in erster Linie die Unibus-Haltestelle, da dort mit Ankunft der Busse häufig ein ganzer Pulk Studierender unbedacht die Scharnhorststraße überquert. Aber auch die Wege von bzw. zu den anderen Haltestellen (Blücherstraße, Scharnhorststraße) sind aufgrund fehlender Überquerungshilfen gefährlich. Wie diesem Problem begegnet werden kann, wird in Kapi- teln 4.4.2.1 und 4.4.2.2 erläutert. Die zweite Schwierigkeit ist die Bushaltestelle vor Gebäude 1. Die Situation stellt sich dort häufig gerad- ezu chaotisch dar. Ein Aufeinandertreffen von Fahrradfahrer(innen) – teilweise auf dem Bürger- steig fahrend – , Autos, die in die Wichernstraße ein- bzw. aus ihr herausfahren, auf den Bus wartende Passant(innen) und Bussen ist nicht selten (Abb. 4.4.1). Obwohl bei haltendem Bus häufig Fahrzeuge diesen überholen, kommt es bei Ge- genverkehr oft zu einem Rückstau bis zur Ampel an der Soltauer Straße.



Abb. 4.4.1 Bushaltestelle vor Gebäude 1

Die Haltestelle aufzugeben, wäre eine Lösungsmöglichkeit, da sie für die Studierenden und Bediensteten der Universität keine nennenswerten Vorteile bringt. Sie wird meist nur wegen überfüllter Busse an der nächsten Haltestelle (Blücherstraße) genutzt. Eine andere Möglichkeit wäre die Verlegung der Haltestelle in die Wichernstraße. Da am südlichen Ende der Wichernstraße bereits eine Bushaltestelle existiert, ließe sich eine Zusammenlegung der beiden Haltestellen in Höhe der Jugendherberge in Erwägung ziehen. Unter Einbezug der aktuellen ÖPNV-Richtlinie empfiehlt sich eine Haltestelle ohne eigene Haltebucht. Dadurch wäre der nachfolgende Verkehr zwangsläufig beruhigt und ein gefahrloseres Ein- und Aussteigen gegeben.

4.4.2 Übergreifende Gestaltungsmöglichkeiten

4.4.2.1 Bushaltestelle(n) auf dem Campus

Schon in den 1990er Jahren wurde angedacht, eine Buslinie über den Campus zu führen. Dies wurde wegen des gesehenen Widerspruchs zu einem angestrebten autofreien Campus jedoch nicht realisiert. Da die Realität heute in keiner Weise autofrei erscheint, kann der genannte Widerspruch als überholt gelten, zumindest für einige Szenarien. Daher wird diese Maßnahme hier erneut diskutiert.

Einerseits würde die Führung einer Buslinie über den Campus eine erhöhte Verkehrsbelastung bedeuten, andererseits jedoch auch eine Attraktivierung des ÖPNV. Der Weg zur Bushaltestelle für auf dem Campus Beschäftigte würde deutlich verkürzt werden und außerdem an Sicherheit gewinnen, da die Querung der Scharnhorststraße entfallen würde.

Im vorangegangenen Kapitel wurde bereits der autofreundliche Campus diskutiert. Bei einer solchen Entwicklung sollte die Linienführung des Busses 5012 entsprechend der Einbahnstraßenregelung auf dem Campus ernsthaft in Betracht gezogen werden.

Aber auch bei einer autoarmen Version bietet sich eine vergleichbare Regelung an. Mögliche Standorte für die Bushaltestellen könnten auch hier neben dem Hörsaalgang und westlich des geplanten Auditorium Maximum für die Gegenrichtung sein. Dieser Busverkehr ließe sich, wie im südlichen Umfeld des Campus bereits praktiziert, über einen durch das Fahrpersonal versenkbaren Poller oder eine Busschleuse regeln. Für das Audimax (besonders unter dem Aspekt, dass das Gebäude auch als Kongresszentrum / Veranstaltungshalle genutzt werden soll) stellt eine nahe Bushaltestelle und damit eine sehr gute ÖPNV-Anbindung vor dem Hintergrund des Leitbildes einer nachhaltigen Entwicklung einen wichtigen Bestandteil dar.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass durch die Verlegung der Buslinie Nachteile in der Anbindung für das südwestliche Umfeld, insbesondere für die Jugendherberge und das Altersheim, entstehen würden.

4.4.2.2 Busschleife / Kreisverkehr am Haupteingang vor Gebäude 8

Als mögliche Alternative zu 4.4.2.1 sollen hier eine Busschleife und ein Kreisverkehr direkt vor bzw. auf dem Campusgelände durchdacht werden. Das würde weniger Verkehr auf dem Campus selbst bedeuten und dem Gefahrenschwerpunkt an der Scharnhorststraße begegnen. Diese Gefahr geht vor allem von den Unibussen aus, die auf der gegenüberliegenden Straßenseite halten. Die ankommenden Studierenden treten häufig unbedacht als Pulk auf die Straße und begeben sich damit in größere Gefahr, als vielen offenbar bewusst ist – besonders in der Herbstzeit, wenn das ohnehin rutschige Granitpflaster durch nasses Laub für Autos und Radfahrer zur Rutschbahn werden kann (Abb. 4.4.2). Drei Alternativen für eine Entschärfung der Situation sind hier denkbar:



Abb. 4.4.2 Unibus in der Scharnhorststraße

Konventionelle Zebrastreifen könnten unmittelbar Abhilfe schaffen, jedoch sollte über langfristige und nachhaltigere Lösungen nachgedacht werden.

Eine Busschleife (Abb. 4.4.4) ließe sich auch recht kurzfristig einrichten, indem die vorhandenen Straßen vor Gebäude 8 genutzt würden. Das hieße, vor Gebäude 6 müsste der Weg zur Scharnhorststraße wieder geöffnet und die Kurven busgerecht eingerichtet werden. Würden alle die Uni steuernden Busse (5011 / 5012 und Unibus) über diese Schleife geführt, hätte das zur Folge, dass neben der Unibus-Haltestelle auch die Haltestelle vor Gebäude 1 und die Haltestelle in der Blücherstraße stadteinwärts geschlossen bzw. verlegt werden könnten.

Ein Kreisverkehr (Abb. 4.4.5) würde dem gegenüber nicht nur den Gefahrenschwerpunkt auflösen, sondern gleichzeitig den Tunnelcharakter der Scharnhorststraße, der viele Autofahrer dazu verleitet, mit deutlich höherer Geschwindigkeit als den maximal erlaubten 30 km/h zu fahren, durchbrechen. Dadurch würde auch die Lärmbelastung durch das schnelle Fahren auf dem Granitpflaster verringert und die Aufenthaltsqualität als Fußgänger(in) oder Radfahrer(in) merklich erhöht werden. Auch hier wäre dann die Schließung bzw. Verlegung der oben bereits genannten Haltestellen anzustreben.



Abb. 4.4.3 Tunnelcharakter der Scharnhorststraße

Bei der Busschleifenlösung ist noch zu beachten, dass der vom Bahnhof kommende Unibus den Gegenverkehr auf der Scharnhorststraße queren muss, um in die Busschleife einzufahren. Anders gestaltet sich das bei einem Kreisverkehr, in dem die heranfahrenden Busse aus der östlichen Scharnhorststraße sowie der Blücherstraße schlichtweg „eine Runde drehen“ können.



Abb. 4.4.4 Busschleife an der Scharnhorststraße



Abb. 4.4.5 Kreisverkehr mit Bushaltestelle an der Scharnhorststraße

4.4.2.3 Bushaltestelle an der Uelzener Straße

Eine Priorität im Zuge einer nachhaltig orientierten Entwicklung hat die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, z. B. der Busanbindung. Eine Möglichkeit, die geplanten Neubauten an den ÖPNV anzubinden, wäre die Einrichtung einer Bushaltestelle an der Uelzener Straße. Würde diese jedoch konventionell mit Haltebuchten auf beiden Seiten der Straße angelegt werden, stellt sich auch hier die Frage nach einer adäquaten Lösung für die Querung der Uelzener Straße. Abgesehen davon würde diese Haltestelle dezentral vom Universitätsgelände liegen und wäre damit für einige auf dem westlichen Teil des Campus Beschäftigte nur unter recht hohem Zeitaufwand zu erreichen.

Eine Ampel würde den Verkehrsfluss auf der Uelzener Straße stark behindern. Fußgängerunter- und -überführungen wurden bereits in Kapitel 4.3 diskutiert und als wenig fußgängerfreundlich und für Menschen mit schwerem Gepäck oder Gehbehinderungen als unzumutbar eingestuft. Auch ein Anlegen der Haltestelle ohne separate Haltebucht, die den nachfolgenden Verkehr zum Halten zwingen würde, kann keine optimale Lösung – weder für die querenden Fußgänger(innen), noch für den fließenden Verkehr – darstellen. Aus sicherheitstechnischer Sicht und aufgrund der hohen Entfernung zum Campuszentrum erscheint also ein Haltepunkt auf der östlichen Seite der Uelzener Straße als ungeeignet. Eine mögliche Lösung stellt auch hier die Einrichtung eines Kreisverkehrs dar, solange dieser weit genug von der nächsten Ampel entfernt ist, da sich die beiden Verkehrsregulierungsmaßnahmen sonst gegenseitig behindern würden.

Durch einen Kreisverkehr könnten die Busse aus beiden Richtungen auf der Campussseite halten, ohne den Gegenverkehr queren zu müssen. Der Bus stadteinwärts würde dann einfach „eine Runde drehen“. Dies wäre eine platz sparende und zugleich den Verkehrsfluss wenig behindernde Lösung. Möglicherweise kann dieser Kreislauf zugleich die Zufahrt auf das Campusgelände (Parkhauseinfahrt etc.) beinhalten (Abb. 4.4.6).

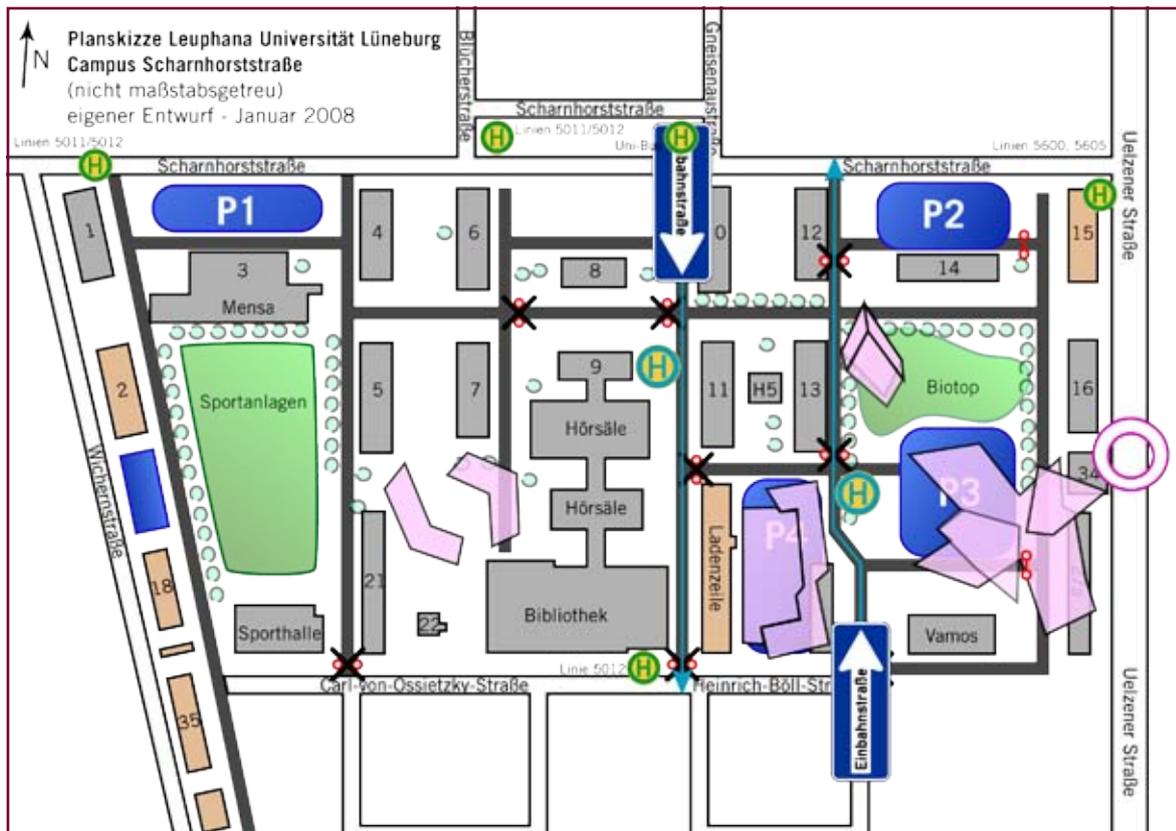


Abb. 4.4.6 Campusbuslinie und Kreisverkehr in der Uelzener Straße

Zusammenfassung Campus und Busanbindung

Da der Universitätscampus nicht losgelöst von der Busanbindung betrachtet werden kann, ist es sinnvoll, vorgehend auf im zweiten Teil dieses Projektseminars folgende Untersuchungen zum Campusumfeld, die beobachteten Problemfelder auch hier zu beleuchten. Ungünstige Taktung der Busse, überfüllte Busse sowie gefährliche Situationen an den Haltestellen und auf dem Weg zwischen den Haltestellen und der Universität sind Merkmale der momentanen Situation. Besonders markant stellt sich die Situation an der Haltestelle vor Gebäude 1 sowie an der des Unibusses dar, wo häufig ganze Gruppen von ankommenden Fahrgästen unbedacht die Scharnhorststraße überqueren und sich der Gefahr durch teilweise zu schnell fahrende Autos offenbar nicht bewusst sind.

Verlegung von Haltestellen (z. B. die stadteinwärts fahrende 5012 von der Scharnhorststraße in die Wichernstraße), Anlegen von Fußgängerüberwegen, Linienführungen direkt über den Campus, Einrichten einer Busschleife oder eines Kreisverkehrs nördlich Gebäude 8 sind Optionen, dieser Probleme Herr zu werden. Ein Kreisverkehr erscheint für eine Entspannung der verkehrlichen Situation am geeignetsten.

Im Zuge der geplanten Neubauten ist weiterhin eine Anbindung insbesondere des östlichen Teils des Campus an den ÖPNV zu bedenken. Hier böte sich ebenfalls ein Kreisverkehr in der Uelzener Straße mit Haltepunkt auf der Campusseite an, womit der Verkehrsfluss, aber auch die Sicherheit der Busnutzer(innen) gewährleistet wären.

4.5 Autoarmer Campus

Im Folgenden werden Möglichkeiten vorgestellt, den Campus autoärmer zu gestalten, was dem Ziel der ursprünglichen Planung (s. Kapitel 1) entspräche. Immerhin handelt es sich beim Campus Scharnhorststraße um ein Areal mit durchweg fußläufigen Distanzen. Die längste Distanz liegt zwischen Gebäude 1 und der Fahrradselbsthilfewerkwerkstatt KonRad in Halle 27a, die sich diagonal gegenüberliegen. Die Strecke auf vorhandenen Fußwegen beträgt 672 Meter, eine Entfernung, für die ein Fußgänger bei gemächlichem Gehtempo etwa acht Minuten benötigt.

Vorrangig sollen Erschließungssysteme die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erhöhen, indem der MIV auf dem Campus deutlich reduziert oder gar ausgeschlossen wird. Dabei muss der Restverkehr beachtet werden. Rettungs- und Lieferfahrzeuge sowie gehbehinderte Menschen müssen auch weiterhin ihre Ziele erreichen können. Wie dies geschehen kann wird weiter unten diskutiert. Zunächst werden jedoch die zu ergreifenden Maßnahmen erläutert, um eine gemeinsame Basis für die verschiedenen Szenarien zu schaffen.

4.5.1 Maßnahmen

Viele der Maßnahmen lassen sich kombinieren, doch ist nicht jede Kombination sinnvoll. So erübrigt sich ein Verengen der Einfahrten, wenn diese durch einen versenkbaren Poller gesperrt sind.

Verdeutlichen und Kontrolle der Verkehrsregeln

Die neue Parksituation sollte deutlich gekennzeichnet werden, was ein echtes Problem darstellt und kreative gestalterische Ansätze erfordern wird, da die heutigen Schilder durch die ausdrücklich geduldete Missachtung nur noch verminderte Wirkung haben. Um das Parken auf den dann eindeutig illegalen aber weiterhin zugänglichen Abstellmöglichkeiten zu unterbinden, sind vermutlich in der Anfangszeit Abschleppen und/oder Radkrallen notwendige Maßnahmen. Nur so kann der bisherigen "Regelanarchie" ein Ende bereitet werden.

Zurückbauen der geduldeten Parkflächen

Durch Verstellen der jetzt geduldeten Parkflächen mit Sitzgelegenheiten, Fahrradständern, Kunstobjekten oder durch Entsiegelung kann die Attraktivität des Campus als Parkplatz deutlich gesenkt werden. Wie hoch der Anteil der zu verstellenden Stellflächen sein muss, um den "Parkplatz Campus" unattraktiv werden zu lassen, lässt sich vorweg nicht genau bestimmen. Um schnell Erfolge zu erzielen, wird es nötig sein, in der Anfangszeit annähernd

alle Parkgelegenheiten zu verstellen. Später können Stellflächen nach Bedarf wieder frei gegeben werden. Mit einer solch flexiblen Regelung wäre es möglich, Schwerbehindertenparkplätze an Stellen einzurichten, die den betroffenen Personen entgegenkämen.

Einfahrten verengen

Sämtliche Einfahrten, die zu keinem Parkplatz führen, können derart verengt werden, dass nur noch ein Fahrzeug passieren kann. Hierdurch würde der Zugang zum Campusgelände mit dem Auto weniger attraktiv. Da sich hieraus jedoch eine „dreist-gewinnt-Situation“ ergeben würde, ist zusätzlich das teilweise Verstellen der geduldeten Stellplätze angebracht.

Wege anstelle von Straßen

Im heutigen Zustand sind die Gebäude über breite, gradlinige Straßen miteinander verbunden. Auf diesen wird relativ schnell gefahren und viel geparkt. Durch Ersetzen der Straßen durch schmalere Wege würde der mögliche Parkraum verringert. Wird die Wegeführung zudem an den Bedürfnissen von Fußgänger(innen) ausgerichtet, wird der Campus für den Pkw-Verkehr noch unattraktiver. Diese Maßnahme kann jedoch nicht auf Lieferwegen und nur eingeschränkt auf Rettungswegen durchgesetzt werden. Für Rettungswege bieten sich im Gegenzug Notwege aus Rasengittersteinen an.

Werden Straßen zurückgebaut, ist darauf zu achten, dass nicht alle Menschen gut über unebenen Grund gehen können. Für Rollstühle und Kinderwagen sind wassergebundene Decken oder Natursteinpflaster nur bedingt geeignet. Und da auch Dozenten, Bedienstete und Studierende mitunter schwere Lasten über den Campus befördern müssen, sollten zwischen Gebäuden Wege vorhanden sein, die mit Handrollwagen passierbar sind. Die Handrollwagen könnten ähnlich Einkaufswagen mit Pfand aufgeschlossen werden und an einigen Stationen abgegeben werden. Vorteilhaft wäre hierfür der Studierenden- bzw. Mitarbeiterausweis oder die Parkkarte (eine von diesen drei Karten dürfte jede Person haben, die einen solchen Wagen nutzen möchte).

Ein abgestuftes Wegesystem aus gut befestigten Hauptwegen (Asphalt oder ebenes Steinpflaster) und abkürzenden Nebenwegen mit wenigstens guter wassergebundener Decke würde mehr Fläche offen lassen, als die heutigen Straßen und zugleich Wege auf dem Campus erleichtern. Für die Wegeführung bieten die heutigen Trampelpfade ein gutes Indiz des Bedarfs abseits bestehender befestigter Wege.

Geregelte Einfahrten

„Geregelte Einfahrten“ ermöglichen nur Berechtigten die Einfahrt. Denkbar hierfür sind versenkbare Poller oder Schranken, die mit einem Ausweis geöffnet werden können. Es sind zwei bis drei solcher Zufahrten plausibel: zum Mensaparkplatz, östlich von Gebäude 6 und am Haupteingang bei Gebäude 10 (Abb. 4.5.6). Die geregelte Zufahrt am Haupteingang ist zur Beruhigung der Achse zur Ladenzeile das einzig sichere Mittel, das den Restverkehr passieren lässt. Die weicheren Maßnahmen ‘Einfahrten verengen’ und ‘Zurückbauen der geduldeten Parkflächen’ können individuellen Be- und Entladeverkehr nicht ausschließen.

Durchlässigkeit für Kleinfahrzeuge

Poller sollten so gesetzt werden, dass ein Ape (ein Dreirad) oder andere ähnlich kleine Fahrzeuge passieren können. Hierdurch würden kleinere Fahrzeuge für den internen Lieferverkehr bevorzugt. Auch im später vorgestellten Ein-Sektorenmodell ohne Poller im Inneren des Campus ist auf die Kleinfahrzeugdurchlässigkeit nach außen zu achten, da es Lieferverkehr zwischen den Universitätsstandorten gibt.



Abb. 4.5.1 Mögliche Fahrradzufahrt bei Gebäude 6

Weitere Fahrradzufahrten

Um den Zugang für Fahrräder zu verbessern, könnte eine Durchfahrt an der östlichen Ecke des Gebäude 6 für Radfahrer geöffnet werden (Abb. 4.5.1). Hierzu wäre es nötig, die dortigen Bäume zu fällen, die vier bis sieben Parkmöglichkeiten zu verstellen und einen Weg zu pflastern. So wären die Radstellplätze westlich des Hörsaalganges direkter zu erreichen. Der jetzt sehr ungleichmäßigen Auslastung könnte so einfach und effektiv begegnet werden.

Auch der Zugang südlich von Gebäude 15 von der Scharnhorstraße sollte Fahrrad gerecht erweitert werden. Momentan nutzen ihn viele Radfahrer(innen) mangels Alternative als Verbindung zum Wilschenbruch.

Aufstellen weiterer Fahrradstellplätze

Bedarf nach weiteren Fahrradstellplätzen besteht vor Gebäuden 5 und 7, Gebäuden 10, 11 bzw. östlich des Hörsaalgangs, Gebäuden 12, 14, 16 und ausgeprägt vor Gebäude 1. Statt der jetzt verbauten Hochbordsteine sollte der Fahrradstellplatz vor der Mensa von abgeflachten Bordsteinen eingerahmt werden. Die Sperrwirkung der hohen Kanten lässt sich gut an der Belegungsverteilung der Radbügel erkennen. Die Bügel, welche sich anfahren lassen, werden bevorzugt genutzt.

Überdachte Fahrradstellplätze

Mit überdachten Fahrradstellplätzen am Rande des Campus könnte die Überlastung der auf dem Campus befindlichen Stellplätze gemindert werden. Durch die Überdachung würden diese Stellplätze deutlich an Nutzwert gewinnen, was den Nachteil ihrer wenig zentralen Lage überkompensieren dürfte. Ohne Überdachung allerdings gäbe es für Radfahrer(innen) kaum einen Grund diese Plätze anzusteuern. Insbesondere die Fläche nördlich von Gebäude 8 bietet sich als Standort an. Von dort aus ist es ohne Umwege möglich weiterzufahren, sollten alle dortigen Plätze belegt sein.

Trennung von Rad- und Fußverkehr

In den Interviews ist der Wunsch nach Trennung von Rad- und Fußverkehr genannt worden, um Konflikte zwischen diesen zu vermindern bzw. Radfahrer(inne)n ein schnelleres Fortkommen auf dem Gelände zu ermöglichen. So verständlich dieser Wunsch sein mag, so schwer ist er umzusetzen. Die Trennung der Wege so zu gestalten, dass sie von Fußgänger(innen)

und Radfahrer(innen) akzeptiert würde, ist kaum möglich. Verwiesen sei hier auf die bekannten Probleme städtischer Fuß- und Radwege.

Ein Haupteingang

Wer heute den "Haupteingang" des Campus betritt, merkt dies kaum. Einzig ein großes Schild gibt den Hinweis, dass es sich um den "Haupteingang" zum Campus handelt; **Abb. 4.5.2/4.5.3** zeigen diese Situation. Ein resultierendes Problem ist die hohe Geschwindigkeit von Kfz auf der Strecke zur Ladenzeile. Wie auf den Bildern erkenntlich ist, ist genügend Platz für einen einladenden und funktionell nutzbaren Eingang vorhanden. Busschleife (s. Abschnitt 4.5.2) und überdachte Fahrradstellplätze sind für das Verkehrskonzept in Erwägung zu ziehen. Um die Fläche umfangreich gestalten zu können müssten der Parkplatz vor Gebäude 8 und der Taxistand verlagert werden. Die Parkplätze für CampusMobil könnten ins Parkhaus verlagert werden, der Schwerbehindertenparkplatz müsste ortsnah umgelagert werden, wohingegen der jetzige Taxistand mit drei Halteplätzen in den umgestalteten Platz integriert werden sollte.



Abb. 4.5.2 Seitlicher Blick auf den heutigen Eingang



Abb. 4.5.3 Blick auf den heutigen Eingang der Leuphana Universität Lüneburg. Mittig Gebäude 8, links Gebäude 10, rechts Gebäude 6. Die Aufnahme ist auf Grund des großen Blickwinkels verzerrt.

Anlieferung von Süden

Die Ladenzeile und die Bibliothek könnten von Süden beliefert werden, ebenso das Studio 21 und die Sporthalle. Die südliche Anlieferung würde eine Sperre zwischen Gebäude 4 und Mensa sowie zwischen Hörsaal 4 und Ladenzeile bzw. zwischen Hörsaal 1 und Gebäude 11 ermöglichen. Die Schwerbehinderten-Stellplätze müssten an die Stichstraßen gelegt werden. Dies ist jedoch leicht möglich, da genügend Flächen vorhanden sind.

Zu bedenken ist die steigende Belastung der Anwohner durch den Lieferverkehr. Dies trifft insbesondere auf Anwohner der Heinrich-Böll-Straße zu, da diese durch den Lieferverkehr zur Ladenzeile betroffen wären. Studio 21 und Sporthalle verursachen deutlich weniger Lieferverkehr. Aufgrund der Lieferzeiten, die weder in den frühen Morgenstunden noch in der Nacht oder am Wochenende liegen, ist jedoch nicht von einer bedeutenden Belastung

auszugehen. Positive Effekte gäbe es sogar für einige Anwohner der Scharnhorststraße, da der Verkehr vor ihrer Tür abnehmen würde.

Zentrale Anlieferung

Mit einer zentralen Anlieferung würde sämtlicher Lkw- und Pkw-Lieferverkehr auf dem Campus unnötig. Die Weiterverteilung müsste von einem zu schaffenden universitätsinternen Lieferservice oder von den Empfänger(inne)n übernommen werden. Es bieten sich fünf Standorte für die Annahmestelle an: Gebäuden 1 oder 3 bei der Mensa, Gebäude 10 (jetziger Sitz der Hauspost), das Parkhaus und eine Annahmestelle an der Uelzener Straße. Für Gebäude 1, 3 und 10 sprechen die schon heute guten Zufahrten. Bei der Selbstabholer-Lösung wäre Gebäude 10 wegen der zentralen Lage vorzuziehen. Allerdings würde die Annahme an Gebäude 10 die Gestaltungsmöglichkeiten für einen Haupteingang einschränken oder wenigstens die Planung komplizieren. Unter Umständen müssten Busschleife, Fahrradstellplatz, Annahmestelle und ästhetisch ansprechende Eingangsgestaltung unter einen Hut gebracht werden. Der Vorteil der Annahme im Parkhaus ist das vollkommene "Verschwinden" der großen Fahrzeuge vom Campus, demgegenüber stehen der erhöhte technische Aufwand und vor allem der größere Raumbedarf für die Ein- und Ausfahrt des Parkhauses (die übliche Einfahrtshöhe von Pkw-Parkhäusern beträgt 1,8 bis 2 Meter).

Die Anlieferung an der Uelzener Straße wäre für die Lieferanten am günstigsten. Jedoch würde diese Annahmestelle einem repräsentativen Haupteingang – mit Blick auf den neuen Audimax – entgegenstehen. Würde das kombinierte Parkhaus / Gästehaus an der Uelzener Straße errichtet, entfielen der letztgenannte Nachteil.

Zugang zu Café Neun und zum Rechenzentrum

Der Zugang zum Café 9 und zum Rechenzentrum kann über eine Stichstraße erfolgen. Hierzu sind eine Öffnung östlich von Gebäude 6 zur Scharnhorststraße sowie Sperren zwischen Gebäuden 8 und 9, Hörsaal 2, Gebäuden 7 und 6 zu schaffen. Alternativ zur offenen Zufahrt wäre eine Zugangsregelung über einen absenkbaren Poller an der Scharnhorststraße denkbar; dann würden die Sperren zwischen Gebäuden 8 und 9, Hörsaal 2 und Gebäuden 7 und 6 entfallen. Die beiden Varianten sind in [Abb. 4.5.4](#) und [4.5.5](#) gegenübergestellt.

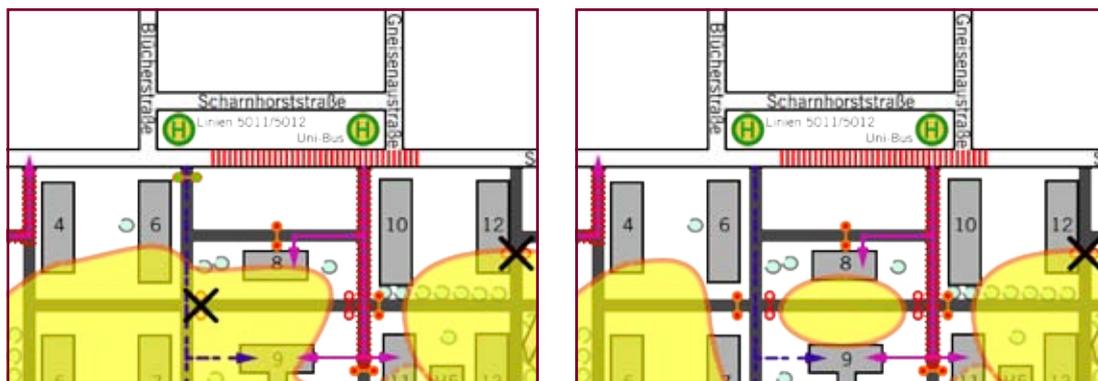


Abb. 4.5.5 Regelung mit festen Pollern

4.5.2 Szenarien für unterschiedliche Erschließungssysteme

4.5.2.1 Stichstraßensystem

Bei diesem System geht es um die Verlagerung des Restverkehrs von dem Kerngebiet des Campus' in seine Randbereiche. So kann eine durchgehende Zone entstehen, in der gefahrlose Bewegungen zu Fuß und per Rad möglich wären. Auch die Aufenthaltsqualität würde deutlich zunehmen, zumal auf den frei werdenden Flächen Umgestaltungen möglich würden. Die verbleibenden Konflikte zwischen Fußgänger(innen) und Radfahrer(innen) treten deutlich hinter den Konflikten zwischen NMIV und Kfz-Verkehr zurück, da die Kommunikation zwischen den und innerhalb der Gruppen des NMIVs deutlich einfacher und somit reibungsloser geht. Im Gegensatz zum anschließend vorgestellten Ein-Sektorensystem blieben alle Lieferziele erreichbar und auch die notwendigen Rettungswege und Zufahrten für schwerbehinderte Personen ließen sich leichter einbinden. Um das Stichstraßensystem zu verwirklichen ist es notwendig, alte Durchfahrten zu versperren und neue Stichstraßen zu öffnen; denn ein Blick auf die heutige Zufahrt zeigt, dass die Erschließung für den Lieferverkehr – der nicht der Mensa- oder Vamosanlieferung dient – ausschließlich über den Haupteingang erfolgt.

Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Anwendung der Maßnahme
• Verdeutlichen/Kontrolle der Verkehrsregeln	notwendig
• Zurückbauen der geduldeten Parkflächen	notwendig
• Einfahrten verengen	notwendig / überflüssig, wenn Einfahrten geregelt
• Wege anstelle von Straßen	empfohlen, nicht notwendig
• geregelte Einfahrten	empfohlen oder notwendig
• Durchlässigkeit für Kleinfahrzeug	empfohlen, nicht notwendig
• weitere Fahrradzufahrten	notwendig
• Aufstellen weiterer Fahrradstellplätze	empfohlen, nicht notwendig
• überdachter Fahrradstellplatz	möglich
• Trennung von Rad- und Fußverkehr	unpassend
• nördlicher Haupteingang	empfohlen, nicht notwendig
• Zugang zum Café 9 und zum Rechenzentrum	empfohlen, nicht notwendig
• Anlieferung von Süden	notwendig
• zentrale Anlieferung	überflüssig

Zeichnerische Darstellung

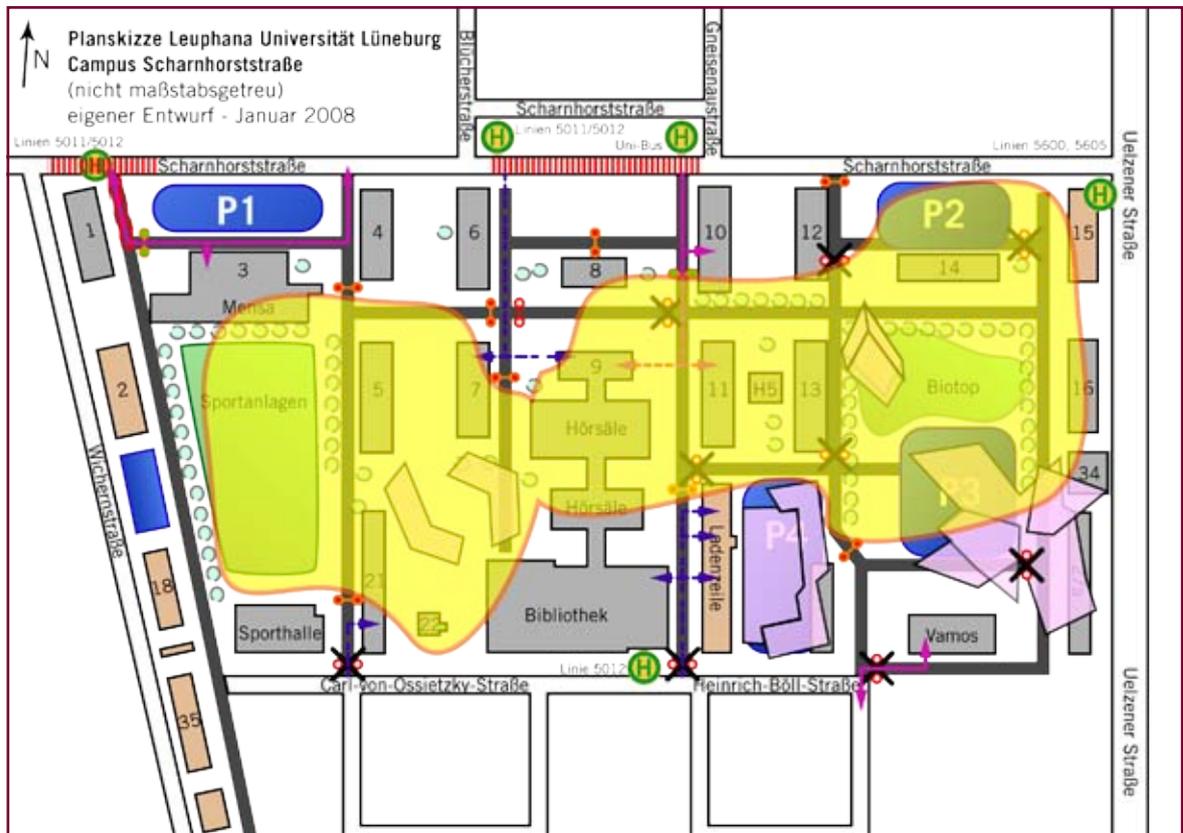


Abb. 4.5.6 Stichstraßensystem

Dies ist nur eine Möglichkeit der Bepollerung. Weitere sind: Beibehalten nur einer Zufahrt von der Uelzener Straße, oder Setzen eines dritten versenkbaren Pollers an der Zufahrt östlich von Gebäude 6.

4.5.2.2 Ein-Sektorensystem mit zentraler Anlieferung

Der Kern dieses Systems ist die zentrale Annahmestelle und Zwischenlagerung sämtlicher Lieferungen, die auf den Campus kommen. So könnte fast der gesamte Campus autofrei werden, einzig die interne Weiterverteilung und die Anfahrt von Schwerbehindertenparkplätzen würden unvermeidbaren motorisierten Verkehr auf den Campus bringen. Dieser Restverkehr lässt sich kaum fernhalten, nur ein wenig lenken und gestalten. Das Wegfallen der Kundenparkplätze vor der Ladenzeile dürfte, wie aus den Interviews hervorgeht, nicht begeistert aufgenommen werden. Je nach Standort des Parkhauses könnten die Kundenparkplätze zwar dorthin verlagert werden, doch auch dies würde den Zufahrtskomfort senken. Die genaue Ausgestaltung sollte gemeinsam mit den Geschäften gesucht werden, um Konflikte frühzeitig zu regeln. Das Ein-Sektorensystem eröffnet die am weitesten reichenden Umgestaltungsmöglichkeiten für die Flächen zwischen den Gebäuden. Im Extremfall könnte auf alle Straßen, mit Ausnahme kleiner Lieferwege, verzichtet werden. Dies würde allerdings auch den Fahrradverkehr vom Gelände drängen, was zwar der Fußgängerorientierung

dienlich wäre, jedoch mit Fahrradstellplätzen am Rand und schlechterer Raderreichbarkeit erkaufte werden müsste. Die schlechtere Erreichbarkeit mit dem Rad wiederum würde das Auto als Anreiseverkehrsmittel attraktiver erscheinen lassen. Dies wäre ein Zeichen, das dem aktuellen Leitbild der Universität einer nachhaltigen Entwicklung widersprechen würde. Um das Auto nicht als bevorzugtes Verkehrsmittel erscheinen zu lassen, sind Parkentgelte sowie Bushaltestellen auf dem Randbereich des Campus sinnvolle Ergänzungen.

Maßnahmenübersicht

Maßnahme	Anwendung der Maßnahme
• Verdeutlichen/Kontrolle der Verkehrsregeln	notwendig
• Zurückbauen der geduldeten Parkflächen	überflüssig
• Einfahrten Verengen	überflüssig
• Wege anstelle von Straßen	notwendig
• geregelte Einfahrten	notwendig
• Durchlässigkeit für Kleinfahrzeuge	notwendig
• weitere Fahrradzufahrten	möglich
• Aufstellen weiterer Fahrradstellplätze	möglich
• überdachter Fahrradstellplatz	möglich
• Trennung von Rad- und Fußverkehr	unpassend
• nördlicher Haupteingang	empfohlen, nicht notwendig
• Zugang zu Café 9 und zum Rechenzentrum	überflüssig
• Anlieferung von Süden	überflüssig
• Zentrale Anlieferung	notwendig

Zeichnerische Darstellung

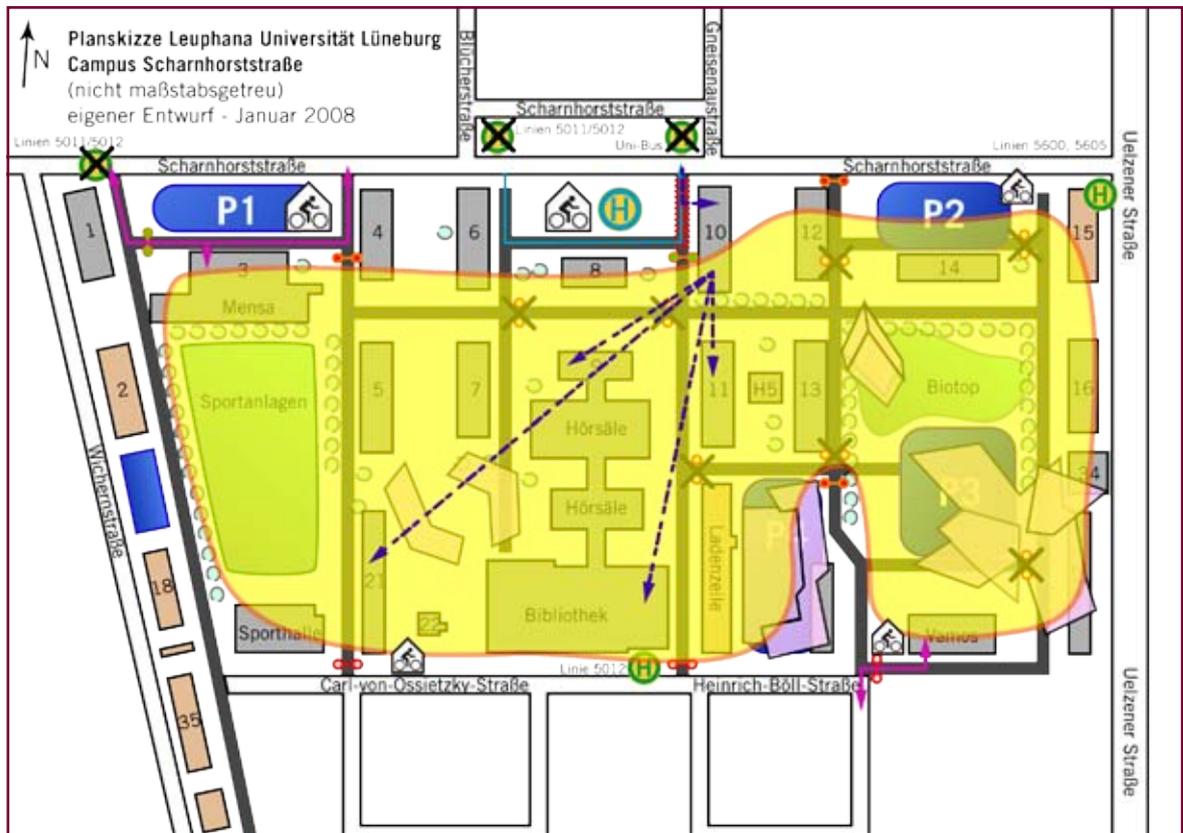


Abb. 4.5.7 Einsektoren-System

Die Abb. 4.5.7 zeigt, wie schon beim Stichstraßensystem, hier nur eine der möglichen Alternativen. Die überdachten Fahrradstellplätze sind nur notwendig, wenn auch der Radverkehr nicht auf den Campus gelangen soll. Anstelle der Busschleife an der Scharnhorststraße ist auch die Busanbindung über die Uelzener Straße denkbar.

4.5.2.3 Übergangslösung

In dieser Zugangsvariante wird auf aufwändige und irreversible Maßnahmen verzichtet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen ließen sich schnell nach der Öffnung des Parkhauses durchführen. Der durch die Bauarbeiten vermutlich verkehrlich stark belastete Campus kann so schon während der Bauphase entlastet werden. Bei gleichzeitiger Einführung von Anwohner(innen)parken im Umfeld könnte es auch schon vor den Bauarbeiten verwirklicht werden. Da die Maßnahmen – je nach ihrer Umsetzung – leicht zurückgenommen werden können, bietet sich diese Lösung als Erprobungsgrundlage an.

Zusammenfassung Autoarmer Campus

Die drei vorgestellten Szenarien besitzen alle ihre Vorzüge und Nachteile, haben jedoch auch einiges Gemeinsam. Kurz lassen sich die Systeme wie folgt charakterisieren.

Im Stichstraßensystem sind große Teile des Campus autofrei, auf den restlichen ist der Parkverkehr deutlich unter heutigem Niveau. Es wird gut möglich sein, den Campus zu Fuß oder per Rad zu queren, da die Wege nicht mehr so verparkt sind. Die eingezeichneten Lieferwege können nur recht begrenzt umgestaltet werden. Das Konfliktpotenzial bei seiner Einführung ist eher gering.

Das Ein-Sektorensystem eröffnet große Handlungsspielräume auf dem Campus. Es fallen aber aufgrund der zentralen Annahmestelle laufend zusätzliche Kosten für die geregelten Einfahrten an. Das Konfliktpotenzial ist bei seiner Einführung am größten. Dies liegt an den wegfallenden Kundenparkplätzen und den vielfältigen Möglichkeiten der Umgestaltung, auf die sich geeinigt werden muss.

Die Übergangslösung könnte schon früh verwirklicht werden. Durch sie entstehen nur geringe Umbaukosten und im Vergleich zu heute keine höheren laufenden Kosten. Dafür bleiben gerade im Kern des Campus' Flächen dem motorisierten Verkehr vorbehalten und es bliebe ein Restkonflikt zwischen NMIV und MIV bestehen.

Stichstraßensystem und besonders die Übergangslösung können auch getrennt von den Bauvorhaben angegangen werden, sofern die Parkplatzreservierung eingehalten und die Parkbelastung des Umfeldes verhindert wird.

5. Fazit

Die Erhebungsergebnisse des Kapitels 3 wiesen einen Handlungs- und Neugestaltungsbedarf für die verkehrlichen Regelungen der Universität aus, der sich aus einer sowohl funktionalen (Bewegungsfreiheit bzw. Gefährdung von Fußgänger[inne]n und Radfahrer[inne]n, Zugänglichkeiten für Liefer-, Dienst- und Rettungsfahrzeuge) als auch ästhetischen Beeinträchtigung des Campuslebens ergibt. Die vorangehenden Ausführungen haben versucht, verschiedene planerische Szenarien zu entwickeln und diese bezüglich der aufgezeigten Problemaspekte zu bewerten. Hieraus war abzuleiten, dass eine Öffnung des Campus für fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr keine Option bietet, die eine Minderung der Problemfelder mit sich bringen würde. Auch eine „minimalinvasive“ Strategie des „modifizierten Status quo“, die versucht, mit möglichst geringem Aufwand einige besonders prägende Schwachstellen der heutigen Verkehrssituation nachzubessern, würde keine umfassende Problemminderung bieten. Günstiger schneiden die zuletzt entwickelten Szenarien ab, denen zufolge sowohl eine deutliche Minderung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs im Verein mit der Schaffung einer relativ großen, nahezu autofreien Fläche möglich wäre als auch die Einrichtung eines faktisch autofreien Campus, auf dem allenfalls noch die Zufahrt von Entsorgungs-, Dienst- und Rettungsfahrzeugen vorgesehen wäre. Im Extremfall wäre sogar die Zurückdrängung des Radverkehrs auf Flächen am Campusrand planerisch denkbar („Fußgänger[innen]campus“), was sich allerdings nicht zwingend im realen Verkehrsverhalten niederschlagen müsste und hinsichtlich des Erhaltes einer möglichst großen Konkurrenzwirkung gegenüber dem Pkw im Verkehrsmittelwahlverhalten verbunden mit einer mindernden Wirkung auf die Stellplatznachfrage auch nicht als wünschenswert erscheint. Im Zusammenhang mit den aktuellen baulichen Planungen wäre eine stärkere Konzentration des ruhenden Kfz-Verkehrs, verbunden mit Schritten zu einer Vergrößerung Kfz-freier Flächen und deren Aufwertung für Begegnung, Kommunikation sowie Außen-Lernen/-Lehren ein Schritt, der nicht nur aktuelle Probleme mindert und zum Teil gar löst, sondern darüber hinaus dem Campusleben neue Raumqualitäten eröffnen würde. Der Bau mehrstöckiger und notgedrungen wartungs- bzw. reparaturbedürftiger Parkierungsgelegenheiten ist allerdings ohne Erhebung eines Parkentgeltes nicht zu erwarten, was wiederum begleitende Maßnahmen der Stadtverwaltung insbesondere im nördlichen Universitätsumfeld erfordern würde, um durch ein Anwohner(innen)parken Verdrängungseffekte des ruhenden Verkehrs in die angrenzenden Wohnquartiere zu vermeiden oder zu minimieren. Aufgezeigte Beispiele aus dem In- und Ausland belegten, dass autofreie Campusareale mit durchaus relativ langen Fußwegen oder / und Parkraumbewirtschaftungen existieren, funktionieren und letztlich auf Akzeptanz stoßen. Ein solcher Weg wäre deshalb für die Universität in Lüneburg denkbar und würde sich im Sinne des eigenen Leitbildes der Nachhaltigkeit sogar anbieten. Dieses Leitbild beinhaltet allerdings nicht nur die Umsetzung von Maßnahmen, die ein umweltfreundlicheres Verhalten (hier: der Verkehrsteilnehmer[innen]) nahe legen, sondern auch Aspekte der sozialen Verträglichkeit und der Partizipation. Die aufgezeigten planerischen Szenarien bieten in dieser Hinsicht die Chance, einem noch zu definierenden Ziel schrittweise näher zu kommen. So könnte mit Maßnahmen des modifizierten Status quo begonnen und von dort aus zunächst ein Stichstraßensystem mit relativ großem verkehrsarmen Areal angestrebt werden. Innerhalb einer mehrjährigen Phase bei der baulichen Weiterentwicklung des Campusgeländes wäre der auftretende Verkehr von Baufahrzeugen ohnehin so groß, dass von Autofreiheit zunächst keine Rede sein könnte.

Das Stichstraßensystem mit großem Anteil an autofreier Fläche könnte aber in dieser Phase Erfahrungen der verkehrlichen Erreichbarkeit bzw. nicht-mehr-Erreichbarkeit erlauben, mit deren Hilfe eine möglichst optimale Interessenregelung angestrebt werden könnte. In die Auswertung von Erfahrungen einer systemadäquaten Steuerung könnten dann auch erste Umsetzungsversuche für eine Parkentgelterhebung einbezogen werden. Dieser sukzessive Prozess kann, falls gewünscht, mit einer weitgehenden Autofreiheit des gesamten Campusgeländes enden, birgt aber in jedem Falle die Chance, Maßnahmen schrittweise erproben und ggf. variieren sowie begleitend ein für Beschäftigte, Studierende und Anwohner(innen) akzeptables System der Parkraumbewirtschaftung implementieren zu können. Vieles spricht in diesem Sinne für eine verkehrliche Weiterentwicklung, also eine Evolution, während eine „Revolution“, d. h. das rasche Anstreben eines Szenarios an einem der beiden Enden der Skala „Autofreundlich – Autofrei“, entweder dauerhaft oder temporär mehr Probleme aufwerfen dürfte als einer Minderung oder Lösung zuzuführen. Der Zeitpunkt, diese verkehrliche Evolution für den Universitätscampus einzuleiten und es nicht mehr beim Status quo zu belassen, scheint allerdings auch gekommen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1	Ausschnitte aus Presseberichten zum Parken auf und rund um den Campus 1994-2000.....	2
Abb. 1.2	Planunterlage zur Bepollung vom 4.11.1997, Norden im Bild unten.....	3
Abb. 1.3	Brief an die Erstsemester der Universität zum „Parken auf dem Universitätscampus“, Juli 2005.....	5
Abb. 2.1	Beobachtungspunkte der Gruppe Verkehrsdynamik.....	11
Abb. 3.1.1	Die Lage der Universität in Lüneburg (Quelle: Landesvermessungsämter Niedersachsen und Bremen, Originalmaßstab 1:25.000; = 1 km; rot markiert = Campus Scharnhorststraße).....	15
Abb. 3.1.2	Lageplan der Parkplätze auf dem Campus.....	16
Abb. 3.1.3	Beschilderung am Haupteingang des CampusAufgenommen: Di 20.11.2007 14:30.....	17
Abb. 3.1.4	Randparker östlich von Gebäude 6. Aufgenommen:Di 20.11.2007 14:30.....	18
Abb. 3.1.5	Markierungen vor Gebäude 1. Aufgenommen: Di 20.11.2007 14:30.....	18
Abb. 3.1.6	Zickzack-Linien westlich vor Gebäude 4. Aufgenommen:Di 20.11.2007 14:30.....	18
Abb. 3.1.7	Zickzack-Linien in der Kurve vor Gebäude 6. Aufgenommen: Di 20.11.2007 14:30.....	18
Abb. 3.1.8	Fahrzeuge auf dem Campus an allen Erhebungstagen, 670 vorhandene legale Stellplätze.....	19
Abb. 3.1.9	Fahrzeuge auf dem Campus nach Unterteilung in Stellplatzkategorien.Vorhandene Stellflächen: 620 öffentliche, 28 reservierte und 22 Stellplätze für Behinderte.....	20
Abb. 3.1.10	Falschparker auf Parkplatz P3 vor dem Vamos Aufgenommen 18.10.07 12:00 Uhr.....	20
Abb. 3.1.11	Tolerierte Falschparker vor Gebäude 5 Aufgenommen: 18.10.07 12:30 Uhr.....	20
Abb. 3.1.12	Fahrzeuge auf den legalen Parkplätzen (Pkw auf öffentlichen Parkplätzen und Falschparker) sowie Randparker. Öffentliche Stellplätze = 620.....	21
Abb. 3.1.13	Auslastung der legalen Parkplätze P1-P4 sowie P* ohne Berücksichtigung der Behinderten- parkplätze. Resultierend aus belegten Stellplätzen und Falschparkern. Basis N=620 öffentli- che Stellplätze.....	21
Abb. 3.1.14	Auslastungsspitze auf Parkplatz P3Aufgenommen: 16.10.07 12:00.....	22
Abb. 3.1.15	Fahrzeuge auf P1 und P2, nur öffentliche Stellplätze.....	22
Abb. 3.1.16	Fahrzeuge auf P3, P4 und P* westlich vom Vamos.....	22
Abb. 3.1.17	Randparker westlich vor Gebäude 11Aufgenommen: 21.10.07 08:30.....	23
Abb. 3.1.18	Fahrradstellplätze auf dem Campus.....	23
Abb. 3.1.19	Fahrradparkplätze zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen.....	24
Abb. 3.1.20	Fahrradparkplätze zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen.....	24
Abb. 3.1.21	Abgestellte Fahrräder zwischen Gebäude 11 und den Hörsälen.....	24
Abb. 3.1.22	Fahrräder direkt vor Gebäude 11.....	25
Abb. 3.1.23	Situation vor Gebäude 14.....	25
Abb. 3.1.24	Abgestellte Fahrräder vor Hörsaal 5.....	25
Abb. 3.1.25	Mensa/Gebäude 3-Fahrradparkplatz.....	25
Abb. 3.1.26	Fahrradstände hinter den Hörsälen, Richtung Hochschulsport.....	25
Abb. 3.1.27	Verteilung der öffentlichen Parkplätze auf die Straßen des nördlichen Umfelds; N=133, Schätzwerte.....	26
Abb. 3.1.28	Karte des nördlichen Umfeldes mit Anzahl der vorhandenen Parkplätze (Schätzwerte).....	26
Abb. 3.1.29	Parken zwischen den Alleebäumen in der Scharnhorststraße zwischen Blücherstraße und Soltauer Straße. Blickrichtung Westen.Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00.....	27
Abb. 3.1.30	Parken an der Scharnhorststraße im Parkverbot westlich der Haupteinfahrt. Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00.....	27
Abb. 3.1.31	Parken an der „kleinen Scharnhorststraße“ im Anliegerbereich. Aufgenommen: Sa 20.10.07 10:00.....	28

Abb. 3.1.32 Falschparker auf dem Wendepplatz der GneisenaustraßeAufgenommen: Sa 20.10.07 10:00.....	28
Abb. 3.1.33 Parken in der Blücherstraße Aufgenommen: So, 21.10.07 9:00.....	29
Abb. 3.1.34 Parkende Fahrzeuge im nördlichen Umfeld ohne Fahrzeuge auf Privatparkplätzen	29
Abb. 3.1.35 Parkraumauslastung nördliches Umfeld in Prozent bezogen auf vorhandene öffentliche Park- plätze	30
Abb. 3.1.36 Parkraumauslastung nördliches Umfeld. Aufschlüsselung mit Falschparkern und Fahrzeugen zwischen den Alleebäumen	31
Abb. 3.1.37 Falschparker im nördlichen Umfeld nach Straßen	31
Abb. 3.1.38 Fahrzeuge in der Scharnhorststraße (ohne „kleine Scharnhorststraße“)	32
Abb. 3.1.39 Fahrzeuge in der Blücher-, Gneisenu-, York- und der kleinen Scharnhorststraße sowie am Munstermannskamp ohne private Stellflächen	32
Abb. 3.1.40 Auslastung der privaten Parkplätze in der Yorkstraße,Angaben in Prozent	33
Abb. 3.1.41 Übersicht über das südliche Umfeld des Campus.....	34
Abb. 3.1.42 Poller in der Carl-von-Ossietzky-Straße	35
Abb. 3.1.43 Straßenverengung Bertha-von-Suttner-Straße und Nelly-Sachs-Straße	35
Abb. 3.1.44 Blick auf die Ladenzeile mit Parkplatz	35
Abb. 3.1.45 Versperzte Hälfte des Parkplatzes.....	36
Abb. 3.1.46 Offene Hälfte des Parkplatzes	36
Abb. 3.1.47 Verhältnis von öffentlichen und privaten Stellplätzen in den Jahren 1998 und 2007	37
Abb. 3.1.48 Parkraumsituation auf dem Privatparkplatz an der Carl-von-Ossietzky-Straße	37
Abb. 3.1.49 An die Universität angrenzende öffentliche Parkplätze in der Carl-von-Ossietzky-Straße und der Heinrich-Böll-Straße	38
Abb. 3.1.50 Gesamte Parkraumbelugung nach den Zähltagen aufgegliedert	39
Abb. 3.1.51 Öffentliche Stellplätze in der Carl-von-Ossietzky-Straße, direkt am Universitätsgelände (auf dem Foto rechts).....	39
Abb. 3.1.52 Öffentliche Stellplätze in der Heinrich-Böll-Straße, direkt am Universitätsgelände (auf dem Foto links).....	39
Abb. 3.1.53 Durchschnittliche Parkraumbelugung der öffentlichen und privaten Stellplätze im Vergleich zum jeweiligen Gesamtparkraum, gebildet aus dem Mittelwert aller Zähltage	40
Abb. 3.1.54 Beschilderungssituation in vereinzeltten Bereichen des südlichen Umfeldes.....	41
Abb. 3.2.1 Auf den Campus herrauf fahrende und vom Campus heruter fahrende Pkw am 22. Oktober 2007	43
Abb. 3.2.2 Auf den Campus herrauf fahrende und vom Campus heruter fahrende Pkw am 22. Oktober 2007	44
Abb. 3.2.3 Anhand der Adressdaten ermittelte potentielle Verkehrsmittelwahl von Mitarbeiter(innen) und Studierenden. Herausgerückt dargestellt sind jeweils schlechte Landbusverbindungen (Kategorie 4) und das Auto (Kategorie 5) sowie bei den Mitarbeiter(inne)n auch die Kategorie 3b (schlechtere Zugverbindungen). Dem gegenüber stehen im Kreisdiagramm der Anteil der wahrsch(Erläuterung der Kategorien in Abschnitt 2.2.)	46
Abb. 3.3.1 Fußgängerbereich auf dem Campus zwischen Gebäuden 8 und 9	47
Abb. 3.3.2 Konfliktpotenzial auf der Hauptachse des Campus	48
Abb. 3.3.3 Konfliktpotenzial auf der Hauptachse.....	49
Abb. 3.3.4 Falschparker vor Studio 21	49
Abb. 3.3.5 Weitere Problembereiche: Häufig beobachtetes verkehrswidriges Abbiegen bei P1 und ein Beispiel einer ungenügenden Beleuchtungssituation.....	50

Abb. 3.3.6 Kunden abschreckende Beschilderung	50
Abb. 3.3.7 Belieferungsschwierigkeiten	51
Abb. 3.3.8 Rutschgefahr durch nasses Laub	51
Abb. 3.3.9 Überfüllte Fahrradständer	52
Abb. 3.3.10 Pfützenbildung auf Trampelpfaden	52
Abb. 3.4.1 Häufigste Routen des regelmäßigen Lieferverkehrs auf dem Campus.....	54
Abb. 3.5.1 Modal split Campus Scharnhorststraße 2007.....	61
Abb. 4.1.1 Parkhaus und Gästehaus am Standort P4.....	65
Abb. 4.1.2 Parkhaus und Gästehaus jenseits der Uelzener Straße im heutigen Landschaftsschutzgebiet.....	66
Abb. 4.1.3 Parkhaus jenseits der Uelzener Straße im heutigen Landschaftsschutzgebiet und Gästehaus auf dem Campus (P4)	68
Abb. 4.1.4 Parkhaus und Gästehaus am Rande des Campus südlich der Vamos! Kulturhalle.....	69
Abb. 4.1.5 Parkhaus am Rande des Campus südlich der Vamos! Kulturhalle und Gästehaus auf dem Campus am Standort P4	70
Abb. 4.2.1 Verkehrssituation auf dem Campus bei Verwirklichung des Szenarios „Modifizierter Status quo“ ...	78
Abb. 4.3.1 Einbahnstraßenregelung	80
Abb. 4.3.2 Konfliktpotenzial auf der Hauptachse.....	81
Abb. 4.4.1 Bushaltestelle vor Gebäude 1	83
Abb. 4.4.2 Unibus in der Scharnhorststraße.....	85
Abb. 4.4.3 Tunnelcharakter der Scharnhorststraße.....	85
Abb. 4.4.4 Busschleife an der Scharnhorststraße	86
Abb. 4.4.5 Kreisverkehr mit Bushaltestelle an der Scharnhorststraße	86
Abb. 4.4.6 Campusbuslinie und Kreisverkehr in der Uelzener Straße.....	87
Abb. 4.5.1 Mögliche Fahrradzufahrt bei Gebäude 6	90
Abb. 4.5.2 Seitlicher Blick auf den heutigen Eingang	91
Abb. 4.5.3 Blick auf den heutigen Eingang der Leuphana Universität Lüneburg. Mittig Gebäude 8, links Gebäude 10, rechts Gebäude 6. Die Aufnahme ist auf Grund des großen Blickwinkels verzerrt. ...	91
Abb. 4.5.4 Regelung mit versenkbarem Poller	92
Abb. 4.5.5 Regelung mit festen Pollern	92
Abb. 4.5.6 Stichstraßensystem	94
Abb. 4.5.7 Einsektoren-System.....	96
Abb. 4.5.8 Mögliche Übergangslösung.....	97

Leuphana Universität Lüneburg, Campus Scharnhorststraße

Luftbild und Planskizze



Legende

- befestigter Fahrweg auf dem Campus
 - öffentliche Straße
 - Straße, neu; Kreisverkehr, neu
 - Poller: Bestand; abzubauen; neu; versenkbar
 - Fahrraddurchfahrt
 - Bushaltestelle: Bestand; neu
 - Busroute auf dem Campus
 - Einbahnstraße
 - Parkplatz (mit Bezeichnung)
 - Privatparkplatz
 - geduldete Randparker
 - neue Fläche für Randparker
 - reservierte Parkfläche
 - neue reservierte Parkfläche
 - Fußweg
 - Fußgängerzone
 - Unfallgefahr
 - Beobachtungspunkte der Gruppe Verkehrsdynamik
 - Anzahl der Fahrradständer am Standort
 - Lieferverkehr aktuell
 - Lieferverkehr zukünftig
 - Problem: ungenügende Beleuchtung
 - Kraftfahrzeug armes Gebiet
 - Baum, Buschwerk (in Auswahl)
 - Grünfläche (mit Bezeichnung)
 - bestehendes Gebäude (mit Bezeichnung); Gebäude in Privatbesitz (mit Bezeichnung)
 - Ladenzelle
- Geplante „Libeskind-Neubauten“:
- Studierendenwohnheim, Institutsgeb.
 - Seminargebäude
 - Parkhaus und Gästehaus
 - Multifunktionsgebäude mit Audimax

