

Radverkehrsförderung auf und um den Campus Lüneburg – Teil des Projektes "Lebenswerte Hochschule" an der Leuphana

Apl. Prof. Dr. Peter Pez

Institut für Stadt- und Entwicklungsforschung

Leuphana Universität Lüneburg

1. Räumliche Grundstrukturen der Leuphana Universität, modal split
2. Radverkehrsförderung innerhalb der Universität
3. Wirken der Radverkehrsförderung/-forschung auf Stadt und Umland
4. Campus-Verkehrsberuhigung als indirekte Radverkehrsförderung
5. Fazit: Bedeutung für die Nachhaltigkeitsrolle einer Hochschule



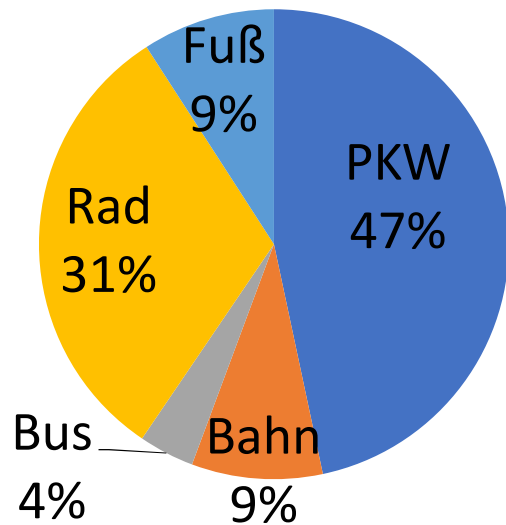
1a Räumliche Grundstrukturen

- Scharnhorstkaserne, gebaut 1935-36
- Konversion, Uni-Einzug 1993-95
- Größter von ehemals 3, heute noch 2 Uni-Standorten in Lüneburg (77.000 Ew.)

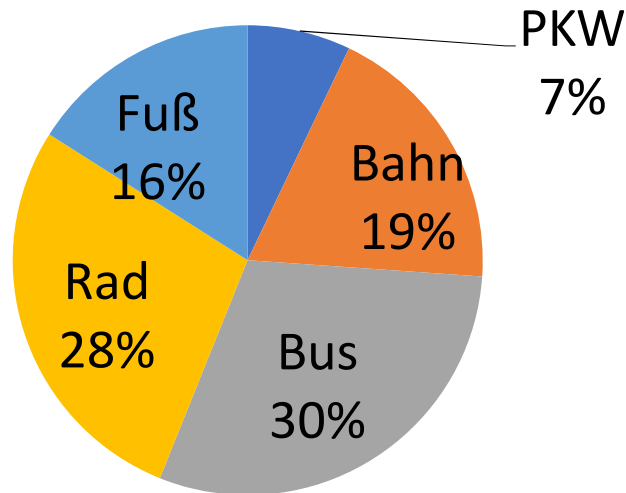


1b Modal split

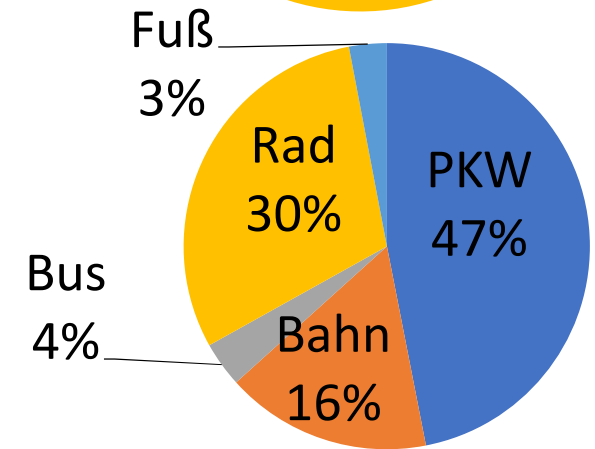
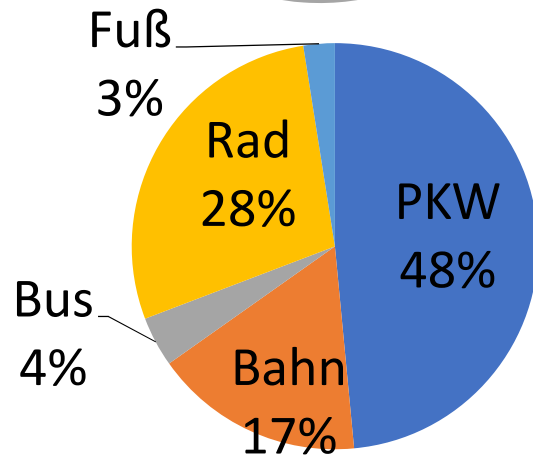
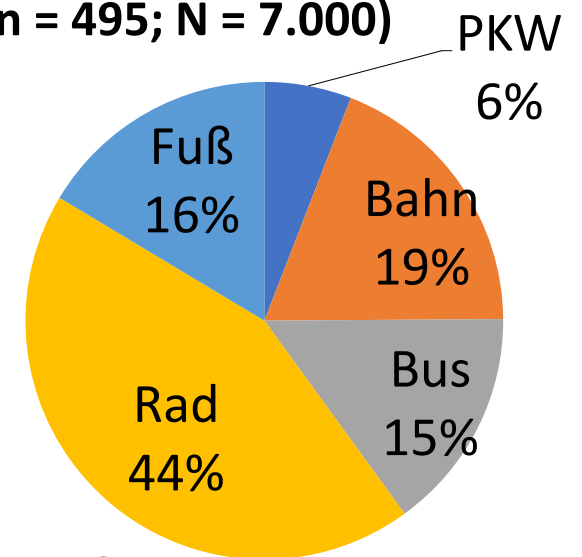
**Studierende Lüneburg
WS 1989/90
und SoSe 1990 (n=1.376)**



**Studierende
Lüneburg WiSe 2007/08
(n = 495; N = 7.000)**



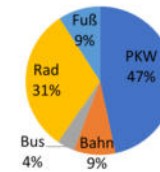
**Studierende Lüneburg
SoSe 2007
(n = 495; N = 7.000)**



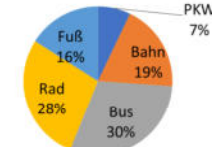
Entwicklungen Leuphana Uni LG

- Auf Minimum gesunkene PKW-Nutzung Studierender
 - Sehr hoher Radverkehrsanteil v. a. im SoSe, im WiSe Bus und Rad gleichauf
 - Hoher Bahnpendleranteil entspricht dem Studierendenanteil aus Hamburg
 - Bei Mitarbeiter(inne)n hohe PKW-Affinität, auch Bahn- und Radanteile stark, Bus jedoch nicht
- Semesterticket, sukzessive ausgeweitet auf Nds. bis Hbf. Hamburg und Lübeck
 - Jobticket hingegen bedeutungslos
 - Wohnort Stadt für Studierende dominant, Mitarbeiter/innen auch suburban und Hamburg/Umland
 - Fördermaßnahmen Radverkehr

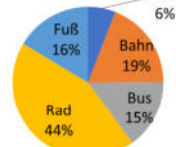
Modal split Studierende
Lüneburg WS 1989/90
und SoSe 1990 (n=1.376)



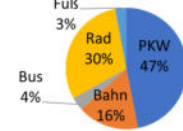
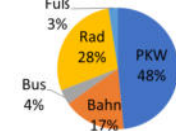
Modal split Studierende
Lüneburg WiSe 2007/08
(n = 495; N = 7.000)



Modal split Studierende
Lüneburg SoSe 2007
(n = 495; N = 7.000)



Zum Vergleich:
Modal split Uni-Mitarbeitende
WiSe 2007/08 und SoSe 2007
(n = 199; N = 473)



2. Radverkehrsförderung an der Leuphana

Google Kalender - Woche vom ... Leuphana Universität Lüneburg

https://www.leuphana.de/universitaet/campus/verkehr/fahrrad.html

Meistbesucht Erste Schritte Google Kalender Das Telefonbuch Deut... myStudy - Leuphana ... Online-Katalog UB Lü... Leuphana Universität ... Leuphana Universität ... Online-Katalog UB Lü... Omnivista 4760 WebDi... Leuphana Universität ...

DEUT... Omnivista 4760 WebDirectory http://telefonbuch.uni-lueneburg.de/php-bin/WebClient.php?lang=de


LEUPHANA
UNIVERSITÄT LÜNEBURG

STUDIUM LEHRE FORSCHUNG KOOPERATIONEN UNIVERSITÄT NEWS

Sie befinden sich hier: LEUPHANA // UNIVERSITÄT // CAMPUS // MAP & VERKEHR // FAHRRAD

FAHRRÄDER AUF DEM CAMPUS

Das Fahrrad ist das beliebteste Verkehrsmittel auf und zum Campus. Vor jedem Haus und Hörsaal sind Fahrradständer, es gibt die studentische Fahrradwerkstatt KonRAD und an jedem Standort der Uni, am Bahnhof und in der Stadt das StadtRAD (Sharing-Konzept). Zusätzlich findet einmal im Jahr der Fahrrad-Aktionstag auf dem Campus statt.



UNSER CAMPUS IST FAHRRAD-FREUNDLICH

- Fahrradständer vor jedem Gebäude
- Selbsthilfe-Werkstatt **KonRAD** »
- Sharing-Konzept **StadtRAD** »
- Sharing-Konzept **Diensträder** »
- Aktionstage
- **Interaktive Fahrradkarte** »
- Elektrotankstelle für Pedelecs vor Gebäude 10

WEITERE ANGEBOTE

Vor dem Gebäude 28 ist ein *Kompressor* für das Aufpumpen des Rades installiert. Der Allgemeine Hochschulsport bietet einen **Renntreff** » an und die Duschen im Studio 21 und der Sporthalle stehen für alle Radfahrer_innen zur Verfügung. Im Studio 21 können hochwertige Fahrradtaschen gekauft werden.

FAHRRAD-AKTIONSTAG (JÄHRLICH)

telefonbuch.uni-lueneburg.de/php-bin/WebClient.php?lang=de

f t v x in

SERVICE INTRANET KONTAKT IMPRESSUM DATENSCHUTZ MEDIEN- UND INFORMATIONSZENTRUM

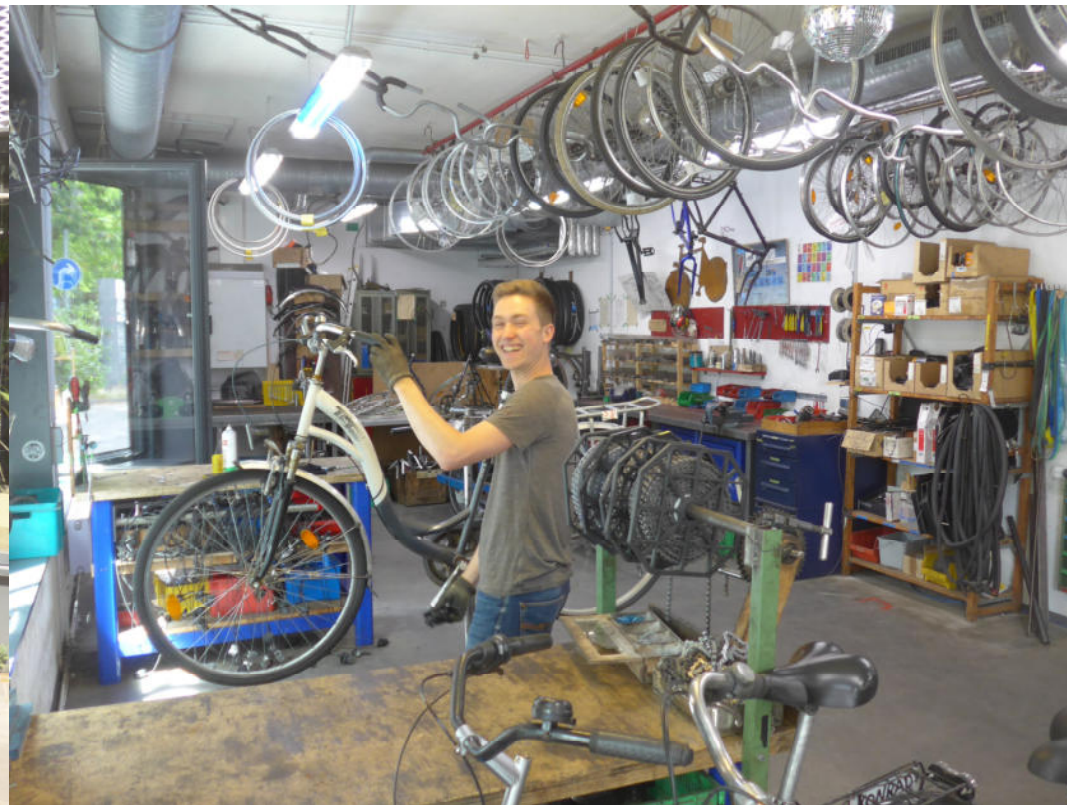
Flächendeckend Fahrradbügel zum Anleihen und Anschließen





Diensträder, auch Lastenräder ausleihbar

AStA-Selbsthilfewerkstatt KONRAD





- Name
- Leitbild
- Fakultäten, Institute & Zentren
- Organisation
- Entwicklung
- Personen
- Campus**
 - Zentralgebäude
 - Campusleben
 - Kulturelles Engagement
 - Hochschulsport
 - Ihre Veranstaltung
 - Map & Verkehr**
 - Fahrrad**
 - Fahrradkarte interaktiv
- Lüneburg
- Kontakt

Sie befinden sich hier: LEUPHANA // UNIVERSITÄT // CAMPUS // MAP & VERKEHR // FAHRRAD

FAHRRÄDER AUF DEM CAMPUS

Das Fahrrad ist das beliebteste Verkehrsmittel auf und zum Campus. Vor jedem Haus und Hörsaal sind Fahrradständer, es gibt die studentische Fahrradwerkstatt KonRAD und an jedem Standort der Uni, am Bahnhof und in der Stadt das StadtRAD (Sharing-Konzept). Zusätzlich findet einmal im Jahr der Fahrrad-Aktionstag auf dem Campus statt.



- UNSER CAMPUS IST FAHRRAD-FREUNDLICH**
- Fahrradständer vor jedem Gebäude
 - Selbsthilfe-Werkstatt **KonRAD** »
 - Sharing-Konzept **StadtRAD** »
 - Sharing-Konzept **Diensträder** »

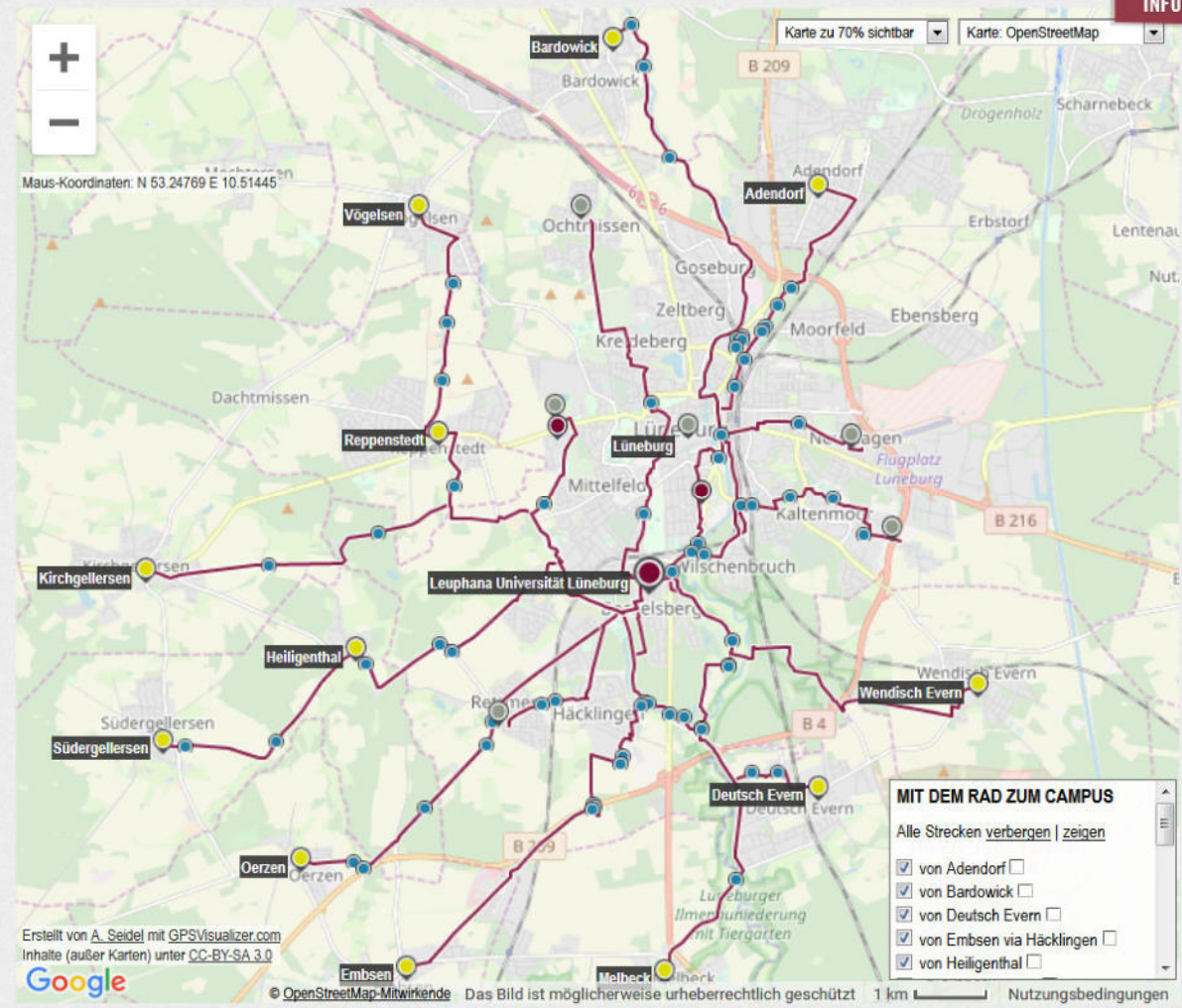
Interaktive Fahrradkarte

WEITERE ANGEBOTE

Vor dem Gebäude 28 ist ein *Kompressor* für das Aufpumpen des Rades installiert. Der Allgemeine Hochschulsport bietet einen **Rennradtreff** » an und die Duschen im Studio 21 und der Sporthalle stehen für alle Radfahrer_innen zur Verfügung. Im Studio 21 können hochwertige Fahrradtaschen gekauft werden.

FAHRRAD-AKTIONSTAG (JÄHRLICH)

- Ihre Veranstaltung
- Map & Verkehr
- Fahrrad
- Fahrradkarte interaktiv
- Lüneburg
- Kontakt



- Ihre Veranstaltung
- Map & Verkehr
- Fahrrad
- Fahrradkarte interaktiv
- Lüneburg
- Kontakt

INFOTAG BERUFSBEGLEITEND

Karte zu 70% sichtbar Karte: OpenStreetMap

Maus-Koordinaten: N 53.26351 E 10.42862

Erstellt von A. Seidel mit GPSVisualizer.com
Inhalte (außer Karten) unter CC-BY-SA 3.0
© OpenStreetMap-Mitwirkende Das Bild ist möglicherweise urheberrechtlich geschützt 1 km Nutzungsbedingungen

MIT DEM RAD ZUM CAMPUS
Alle Strecken verbergen | zeigen

- von Adendorf
- von Bardowick
- von Deutsch Evern
- von Embsen via Häcklingen
- von Heiligenthal



- Ihre Veranstaltung
- Map & Verkehr
- Fahrrad
- Fahrradkarte interaktiv
- Lüneburg
- Kontakt

Maus-Koordinaten: N 53.28239 E 10.40596

Erstellt von A. Seidel mit GPSVisualizer.com
Inhalte (außer Karten) unter CC-BY-SA 3.0

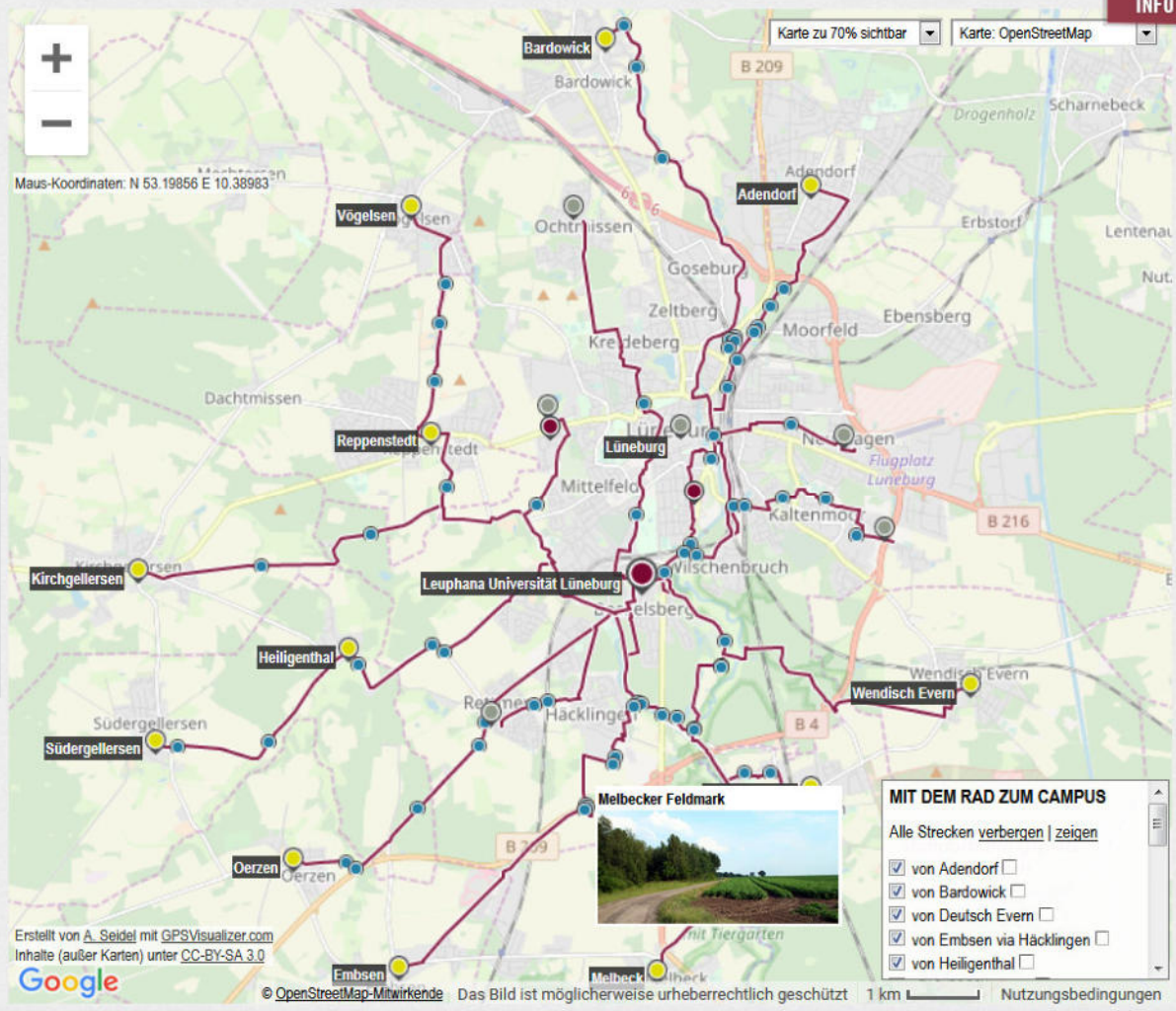
© OpenStreetMap-Mitwirkende Das Bild ist möglicherweise urheberrechtlich geschützt 1 km Nutzungsbedingungen

INFOTAG BERUFSBEGLEITEND



- Ihre Veranstaltung
- Map & Verkehr
- Fahrrad
- Fahrradkarte interaktiv
- Lüneburg
- Kontakt

INFOTAG BERUFSBEGLEITEND



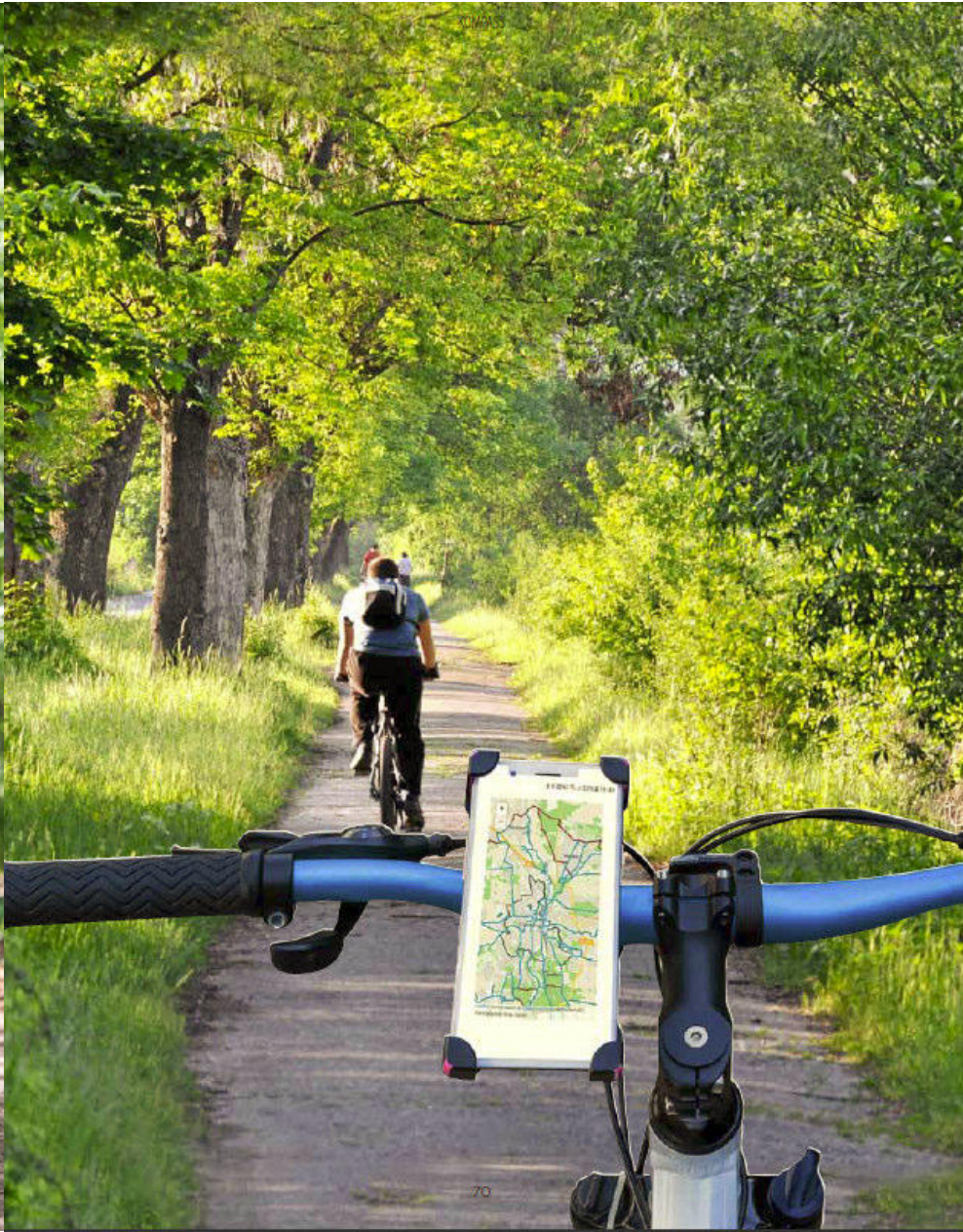
MIT DEM RAD ZUM CAMPUS

Alle Strecken [verbergen](#) | [zeigen](#)

- von Adendorf
- von Bardowick
- von Deutsch Evern
- von Embesen via Häcklingen
- von Heiligenthal

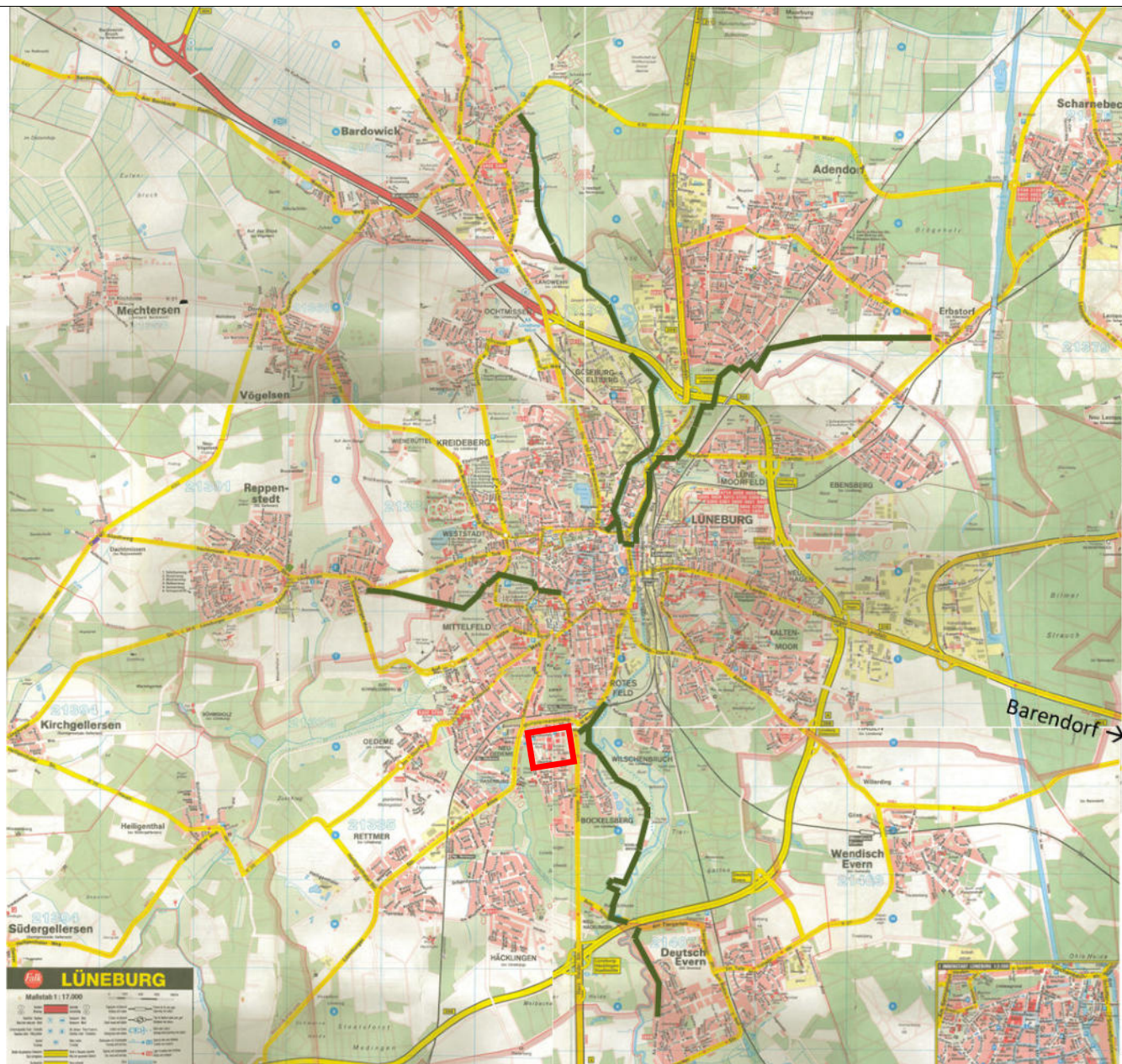
- „Radschönrouten“ abseits der Hauptverkehrsstraßen
- Fotos
- Textliche Beschreibung





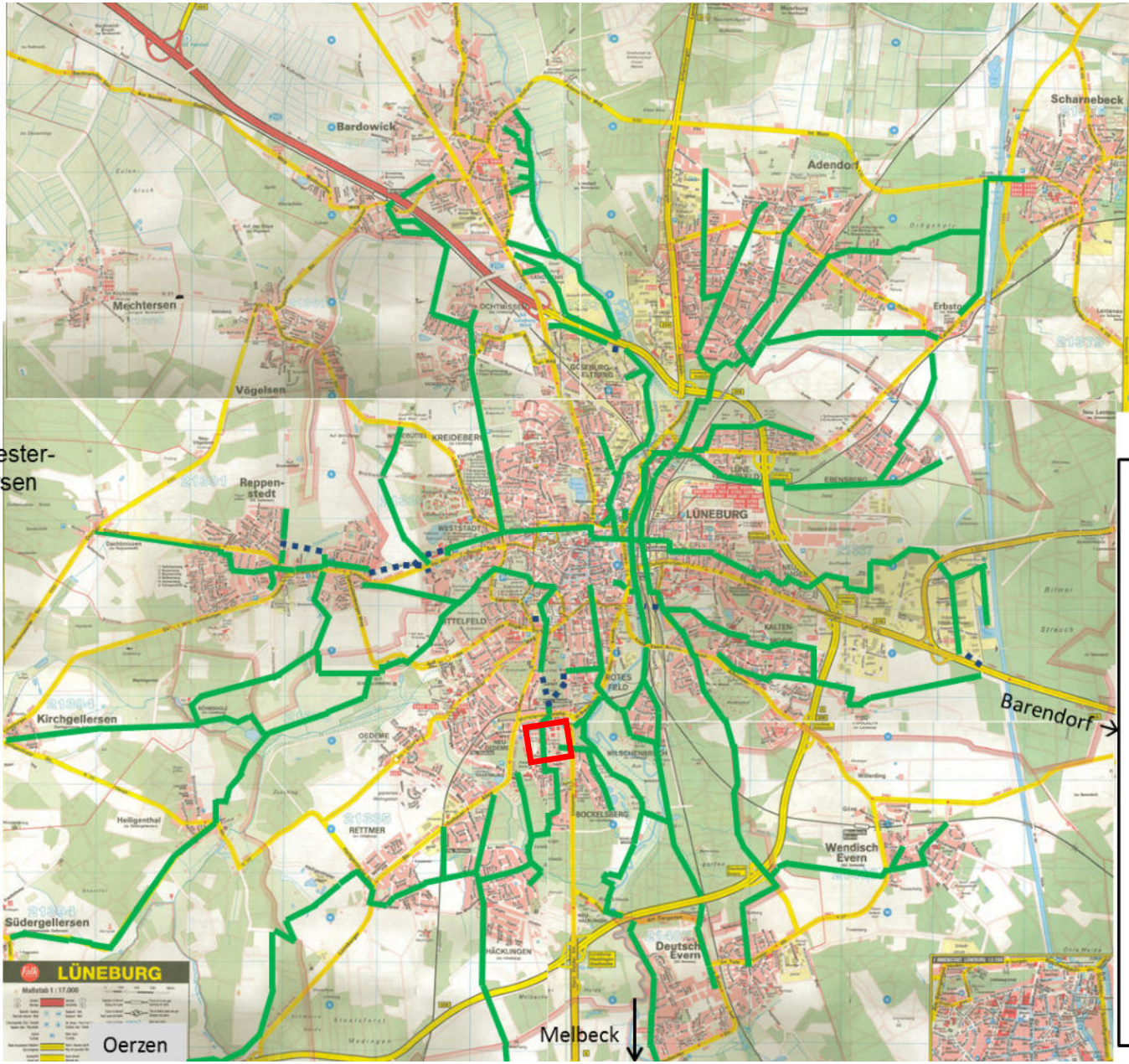
Projekt
Lüneburg Maps:
GIS-Strecken-
merkmalserfas-
sung in Open
StreetMap für
App-Anwendun-
gen
(z. B. Komoot,
Bike Citizens
Navi)

3. Wirken der Radverkehrs-förderung/-forschung auf Stadt und Umland



— Vorhandene Rad-„Schön-“Routen

□ Leuphana



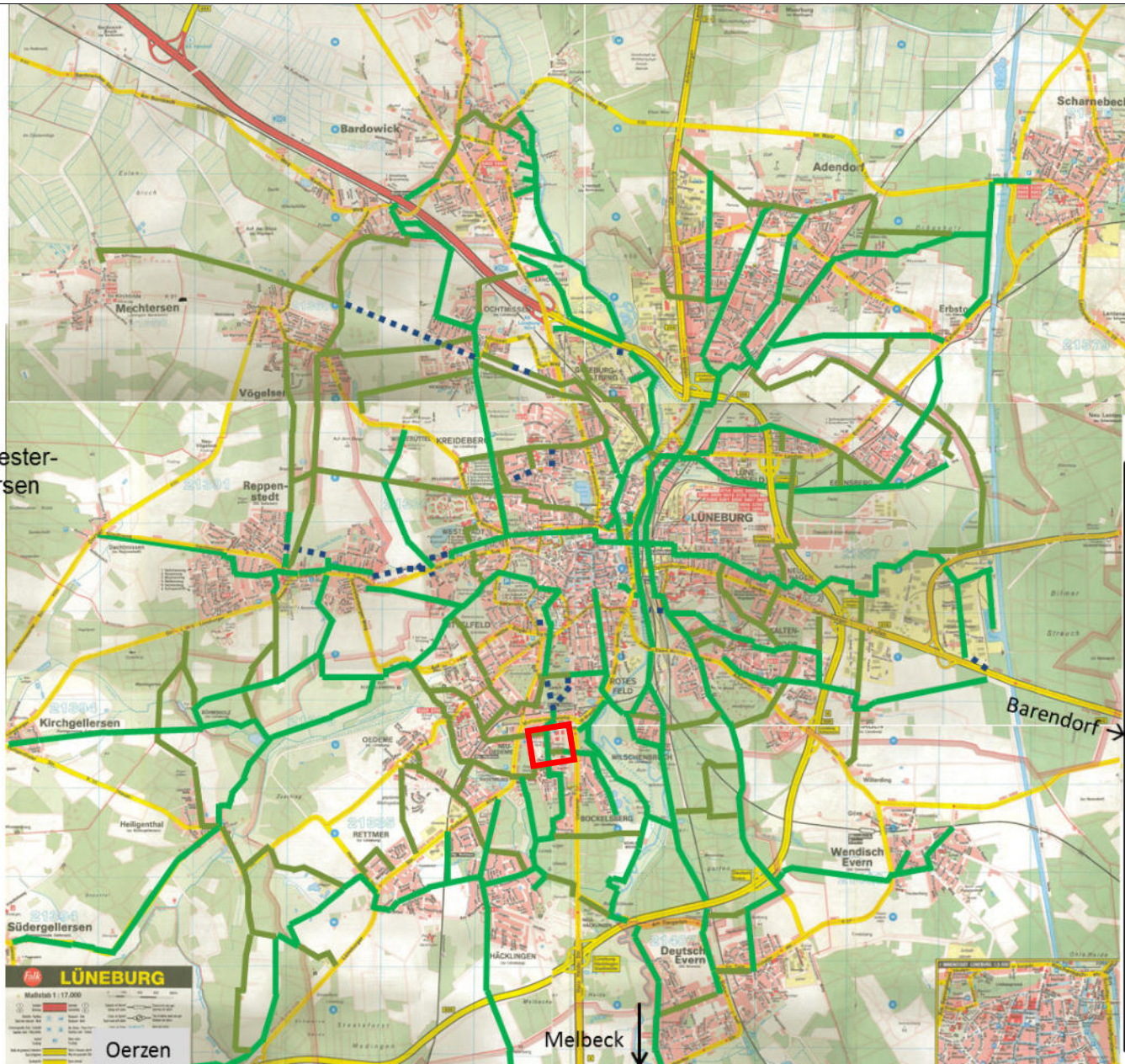
← Westergellersen

— Vorhandene und mögliche Rad-/E-Rad-„Schön“-Routen

■■■■ Baulicher oder rechtlicher Lückenschlussbedarf

□ Leuphana

← Westergellersen



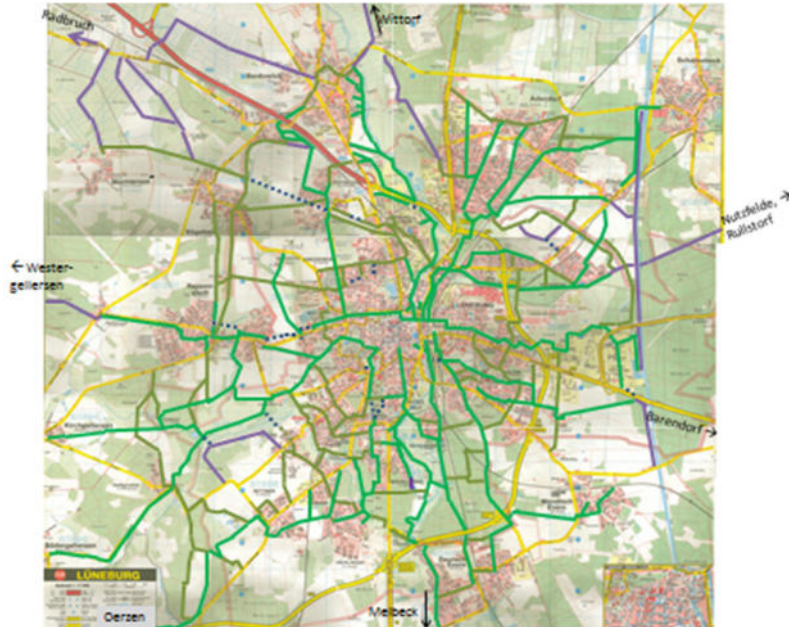
— Vorhandene und mögliche Rad-„Schön“-Routen

.... Baulicher oder rechtlicher Lückenschlussbedarf

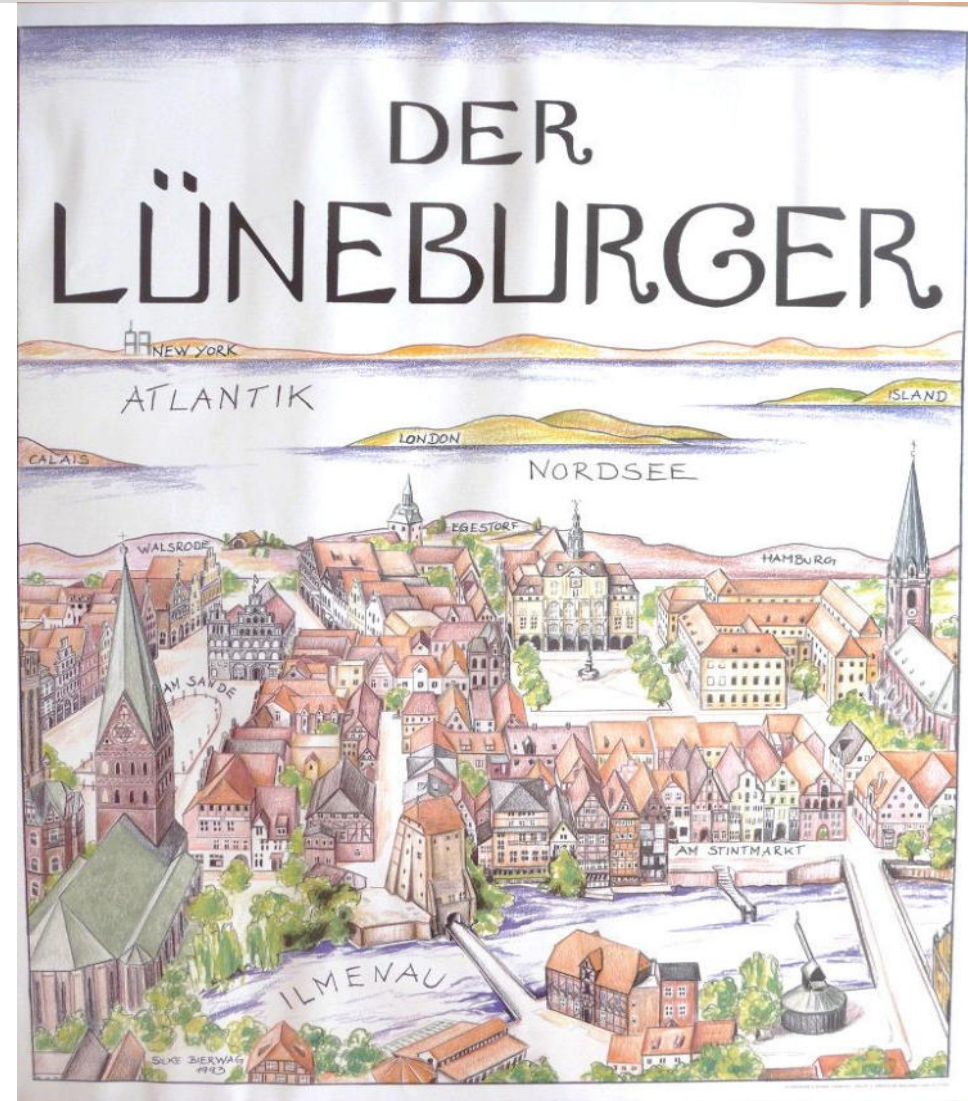
— Vorhandene, wichtige Tangentialverbindungen

□ Leuphana

Oberbürgermeister: „Die Lüneburger kennen die Wege doch“



- **Mental-map-Forschung und Reisezeitschätzungen in der Verkehrsforschung zeigen große Defizite in der Kenntnis der realen Wegestrukturen.**
- **Hohe Bevölkerungsfluktuation, gerade bei Studierenden**



Handlungserfordernisse Radverkehr

I. Radschönroutennetz erschließen, nicht nur für die Uni

- Wegweisung
- Bauliche Lücken schließen durch
 - befahrbaren Belag herstellen
 - Wege (rück-)verbreitern
 - (Meist alte) Wege neu erschließen



Pflaster zwischen ehemaliger Bezirksregierung und Ilmenau



Ochtmisser Weg bei Vögelsen



An der Buchholzer Bahn



Aufgelassene Bahnstrecke zwischen Ocht-missen und Vögelsen



Einschränkung der
Netzdurchlässigkeit
durch Nur-
Gehwege





Einschränkung der Netzdurchlässigkeit 😞 durch Zufahrtsverbote


StVO-Z. 250



StVO-Z. 260





Einschränkung der Netzdurchlässigkeit durch Einbahnstraßen 



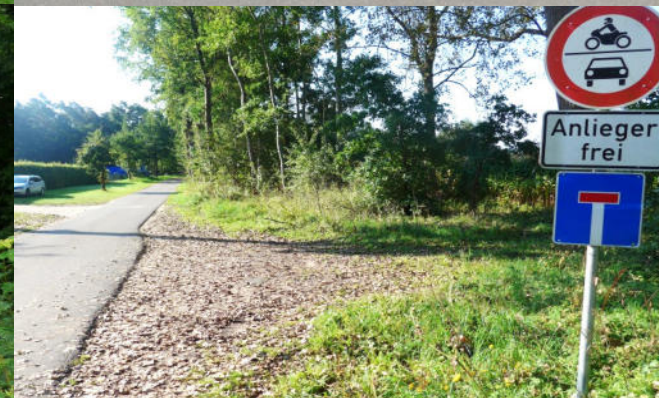


Einschränkung der
Netzdurchlässigkeit
durch Abbiegegebote

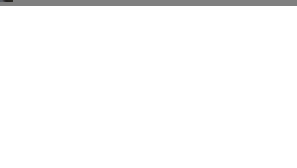




Einschränkung der subjektiven Netzdurchlässigkeit durch Nichtkennzeichnung durchgängiger Sackgassen



StVO-Z. 357.50

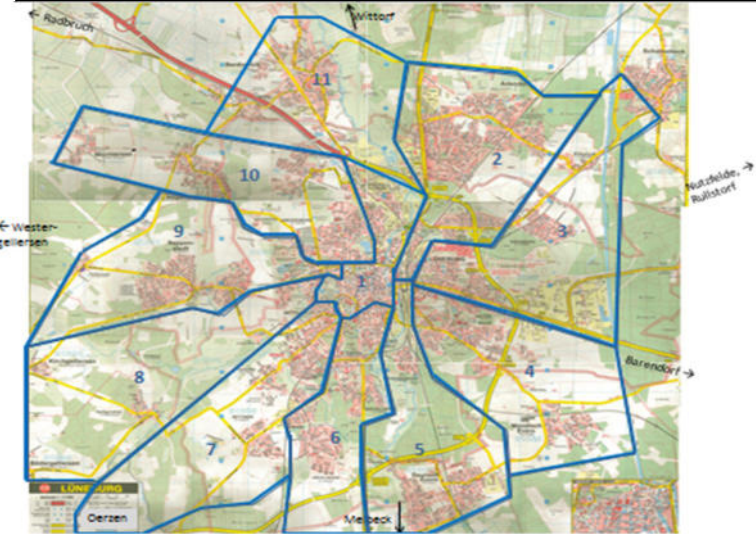


Einschränkung der Netzdurchlässigkeit durch physische Barrieren



Zahl von Mängeln: 492 (70 % in Lüneburg, 30 % in Vororten)

Problem:	Einbahnstraßen	Zufahrtsverbote	Abbiegebote	Nur-Gehwege	Sackgassen	Umlaufsperrn und Poller/Steckpfosten	Bordsteine	Treppen	Andere Hindernisse
Untersuchungsbereich:									
Lüneburg	39	30	21	47	79	47	27	12	46
Vororte	1	15	1	1	69	35	5	0	17
Lösung:	frei	frei	frei	frei frei Schildabbau	frei	Abbau, Verbreiterung, Durchfahrt			
Barrierefreie Nebenrouten (Radschönrouten) - Wegweisung									



Am Fischmarkt, Mündung in die Lünertorstraße

Nahverkehrsbedingungen:
Die Straße Am Fischmarkt verbindet die Lünertorstraße mit dem Hotel Bergström.

Problem aus Radverkehrssicht:
Als Radfahrer darf man von der Lünertorstraße nicht direkt in die Straße Am Fischmarkt einbiegen. Hier gilt ein Zufahrtsverbot. Stattdessen müsste ein Umweg über die Straßen Am Wender und bei der Lünertorstraße gefahren werden, der die Strecke und die Fahrzeit ungefähr verdoppelt.

Lösungsvorschläge:
Eine Möglichkeit wäre es, das Zufahrtsverbotsschild gegen Schild Nummer 260 zu tauschen, das die Zufahrt lediglich für Krafträder, Kleinkraftäder, Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrgespurige Kfz verbietet. Alternativ könnte auch ein Fahrrad-Frei Schild unterhalb des existierenden Schildes angebracht werden.

LANDESZEITUNG FÜR DIE LÜNEBURGER HEIDE

12. Jahrgang, Nr. 168, 1. Juni 2018

LOKALES

Schluss mit den Hindernissen

Studenten legen für den Radverkehr im Rosten Lüneburg eine Leitlinie mit Hindernissen an, um den Verkehr zu erleichtern und die Sicherheit zu erhöhen.

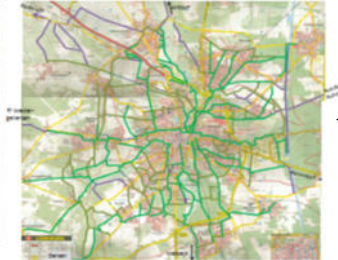
ARTUS KNABE

Die Hindernisse sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung. Sie sollen den Verkehr sicherer machen und die Sicherheit erhöhen. Die Hindernisse sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung. Sie sollen den Verkehr sicherer machen und die Sicherheit erhöhen.

Schlussfolgerungen für Politik/Planung in und um Lüneburg

I. Rad(neben?)routennetz neu erschließen

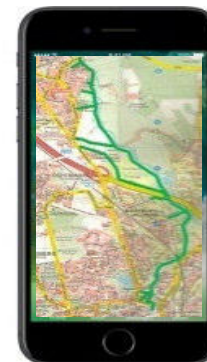
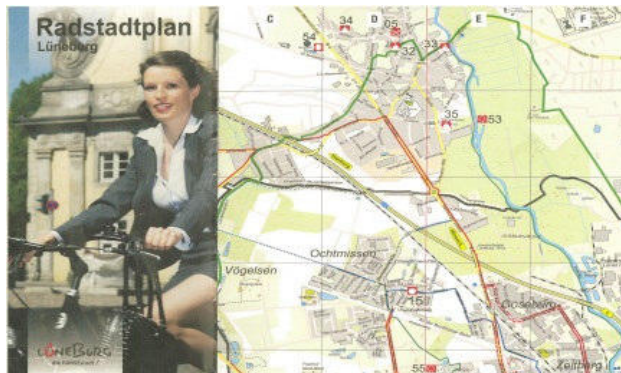
- Wegweisung
- Bauliche Lücken schließen
- Rechtliche Lücken schließen
- Hindernisse beseitigen



II. Konzertierte Aktion „Barrierefreier Radverkehr“

III. Kommunikation

- **Radstadtplan neu auflegen, App erstellen, Wegweisung**



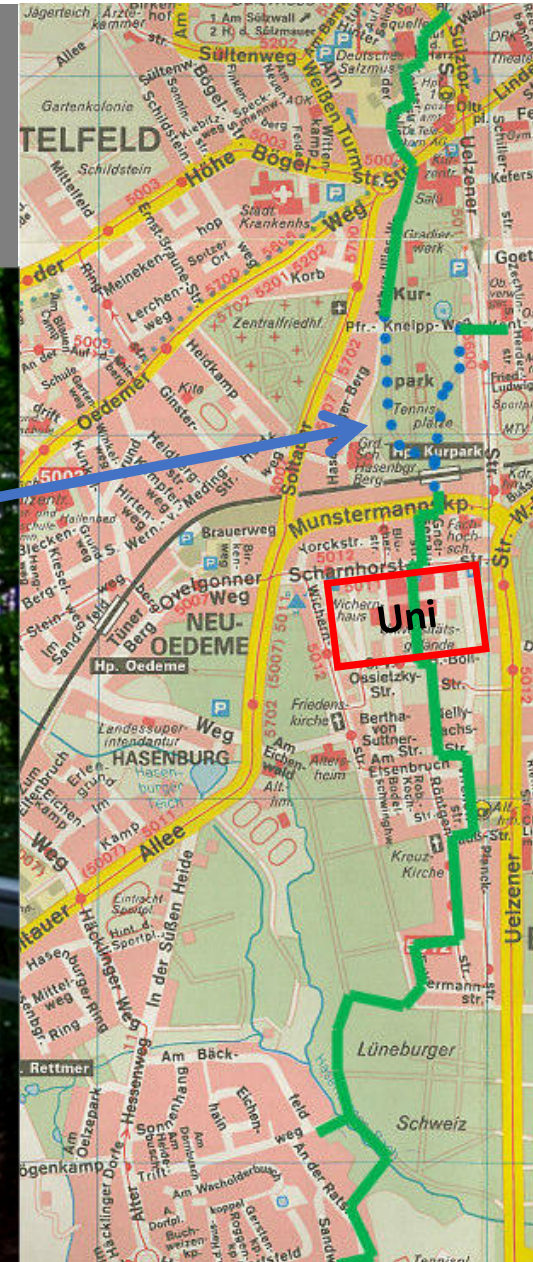
Radverkehr(sförderung) an der Leuphana

- Erhebliche Bedeutung für den Uni-Verkehr selbst, aber auch für die Stadt Lüneburg
- Intensive Förderung auf dem Campusgelände
- Radverkehrsinitiativen wirken heute in die Stadt und ins Umland.
- Mängelanalyse, Radschönrouten und ihre Digitalisierung werden über die Region hinaus zur „Radverkehrsförderung 3.0“ zusammengebunden.
- Die Universität stellt auch Ansprüche an die Stadt bzgl. Wegeerschließung/-infrastruktur in ihrem Umfeld.



Forderung nach Öffnung der Südhälfte des Kurparkes für den Radverkehr,

- um zwischen Zentrum und Uni die Hauptverkehrsstraßen meiden zu können
- Zentrumsbewohnern den Weg in die „Lüneburger Schweiz“ zu erschließen



Vorschlag zur Verkehrsberuhigung mittels mittiger Sperrung der Scharnhorststraße

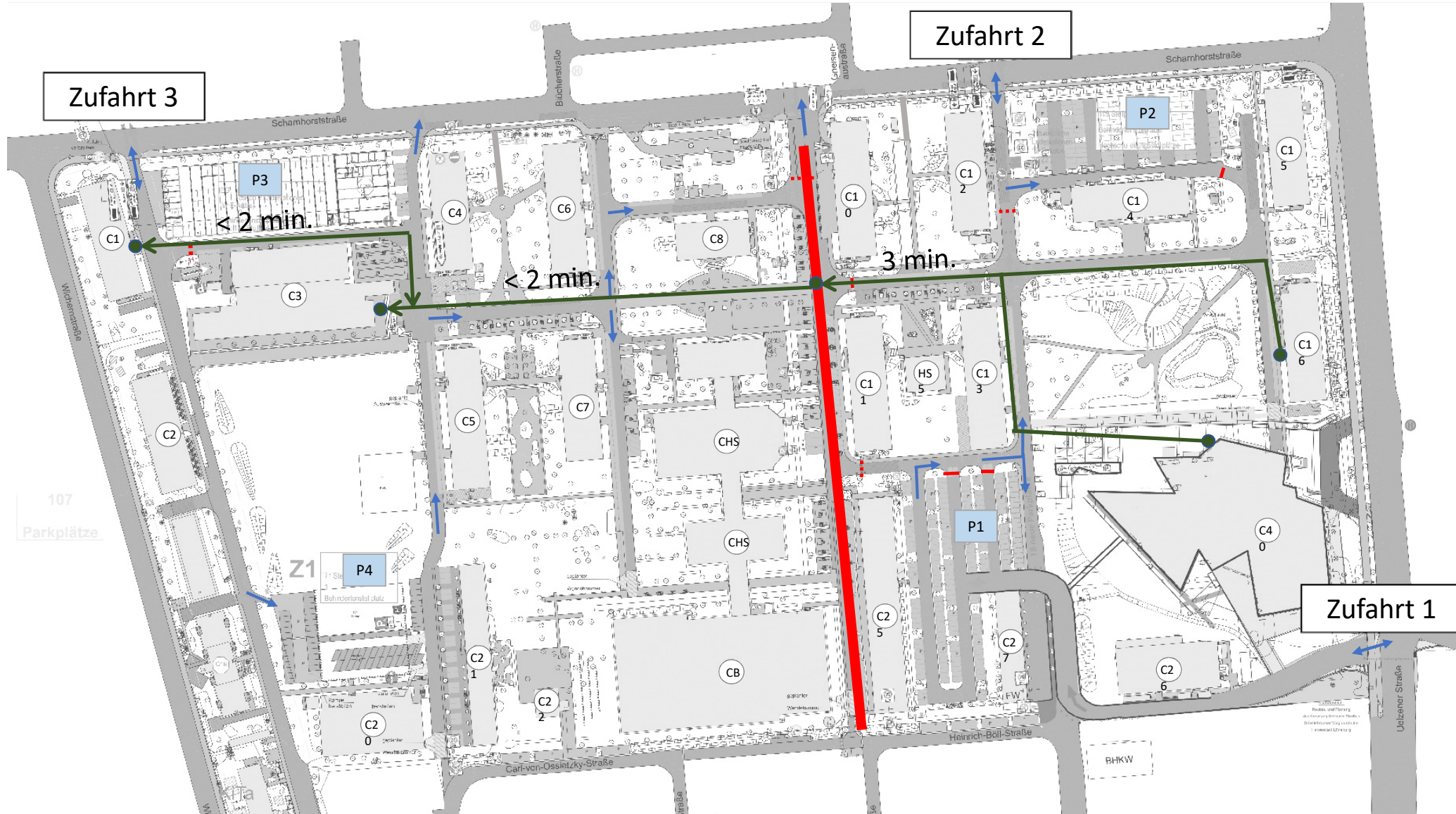


4. Campus-Verkehrsberuhigung als indirekte Radverkehrsförderung

Wie geht's weiter?

- Verkehrsmittelwahlforschung betont die Bedeutung von push-Elementen (statt nur pull-/Förderstrategie). Deattraktivierung des Autoverkehrs → Überdenken der Verkehrsmittelwahl
- **Autoarmer Campus** als Teil der „Lebenswelt Uni“ und indirekte Radverkehrsförderung

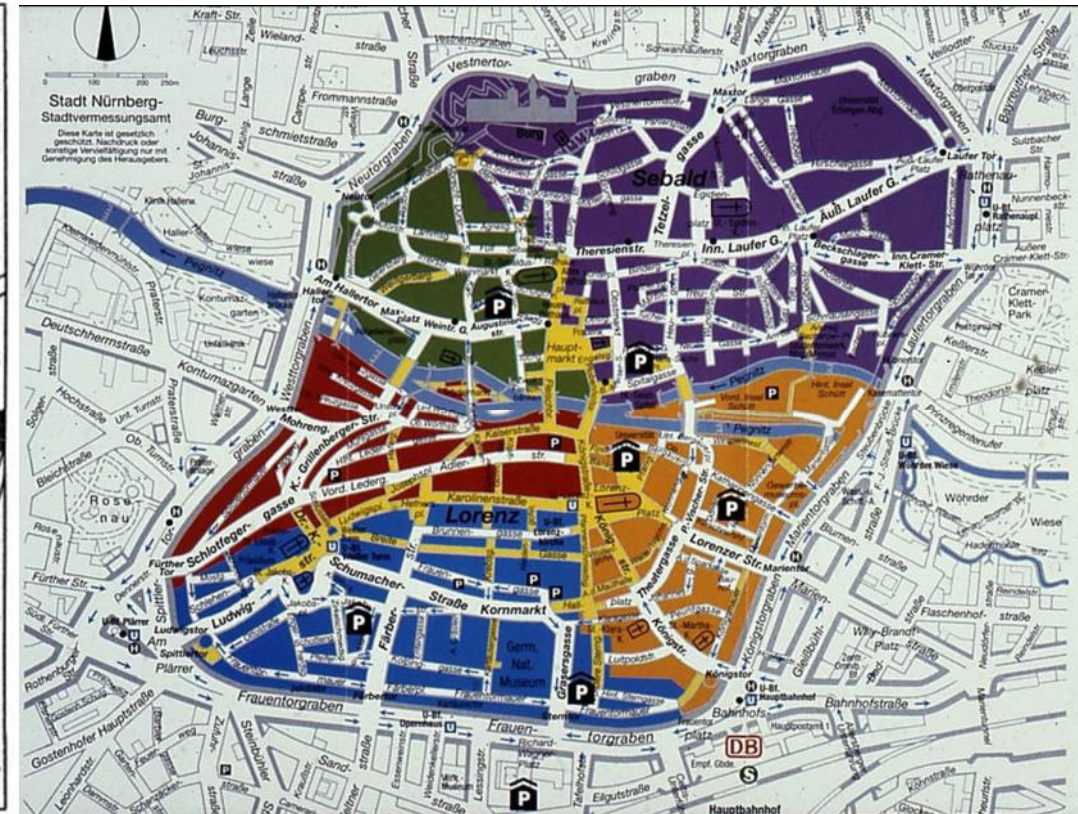
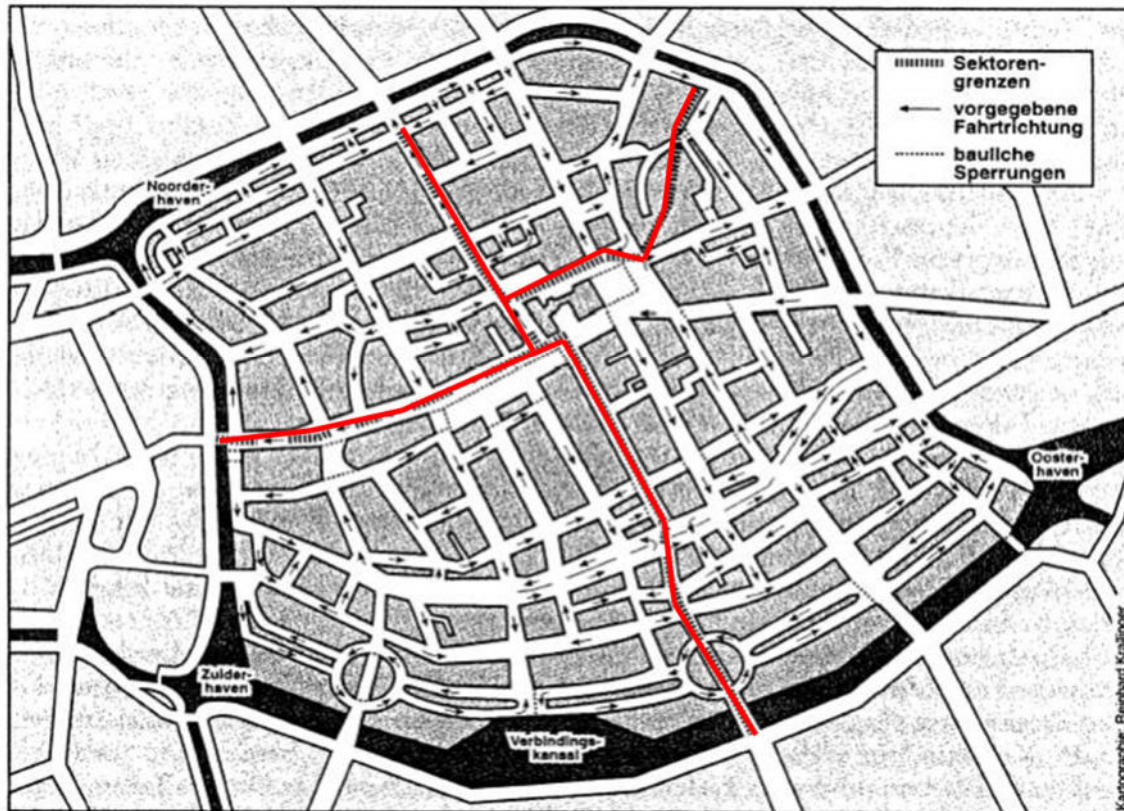
Sektorensystem – Zufahrt West \leftrightarrow Ost nur über äußere Straßen



Analogien:

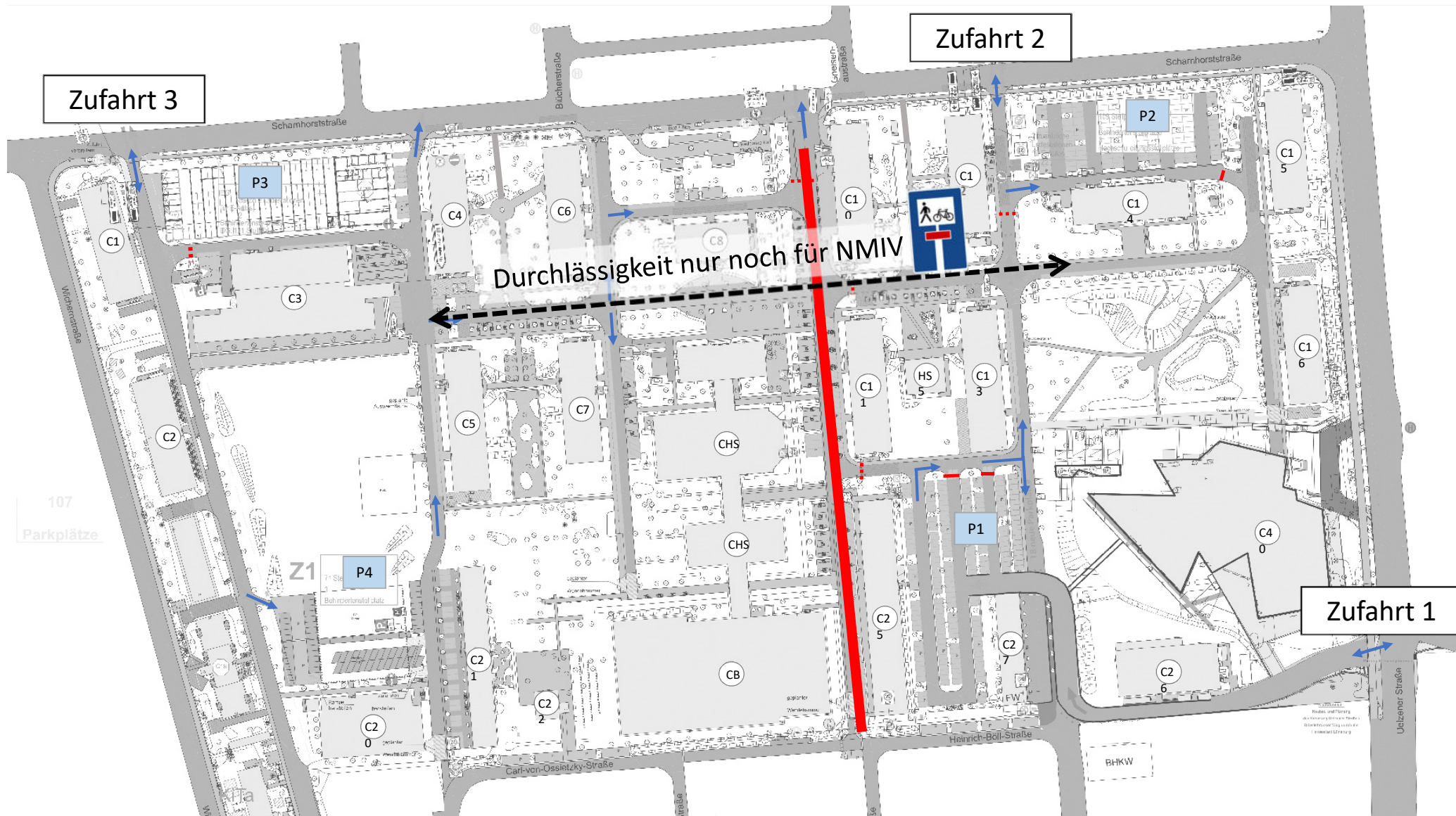
Ehem. Labyrinth-/Sektorensystem Groningen

Existentes Sektorensystem Nürnberg



- Ziele: Durchgangsverkehr vermeiden, Anreizsetzung für Inter-Sektor-Mobilität zu Fuß/per Rad, ggf. auch schon für die Gesamtverkehrsstrecke

Sektorensystem – Zufahrt West \leftrightarrow Ost nur über äußere Straßen



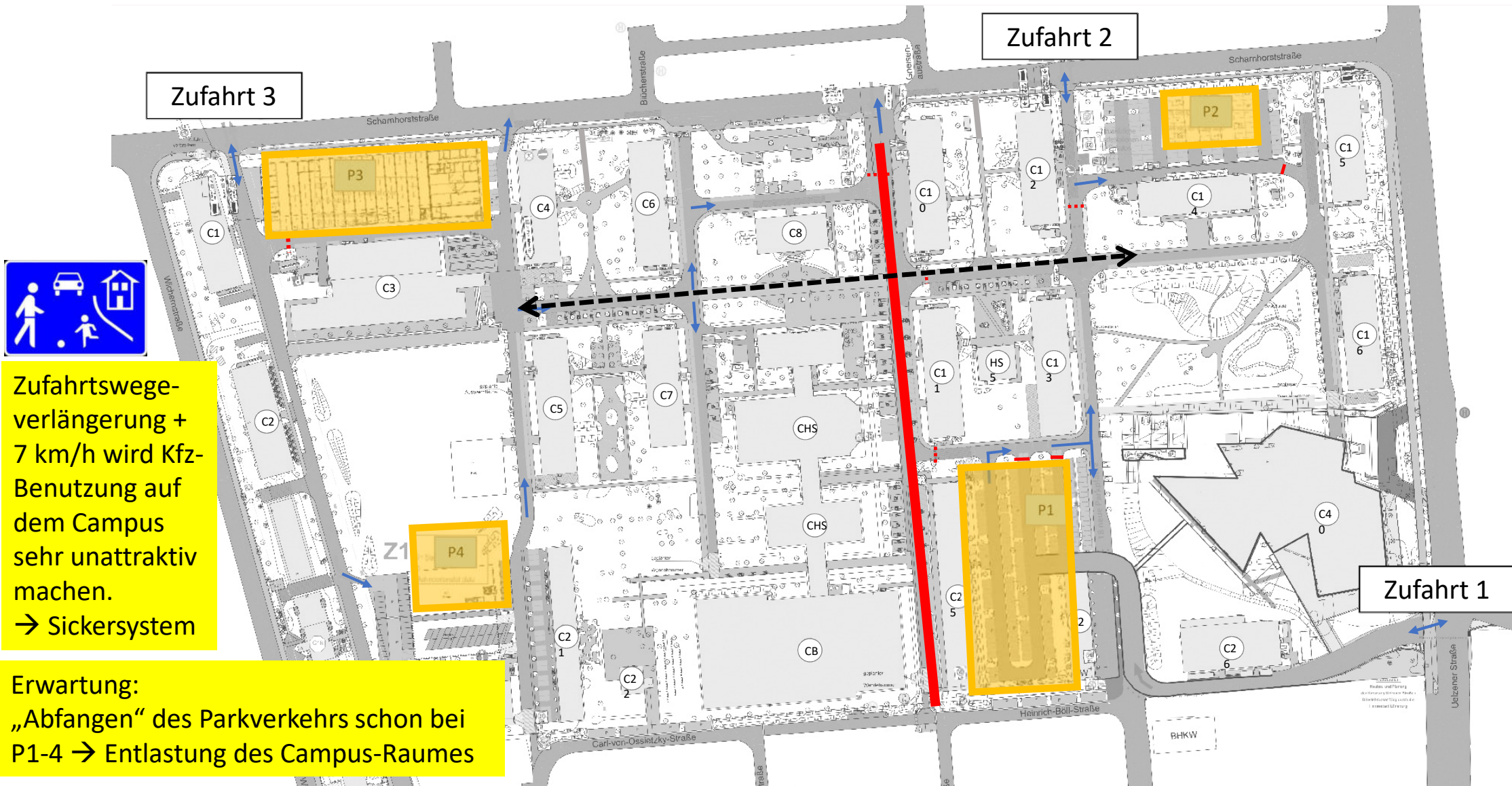
Verkehrsberuhigter Bereich / Shared space



- Geschwindigkeitslimit 7 km/h
- Alle sind gleichberechtigt, kein Vorrang für Fahrzeuge

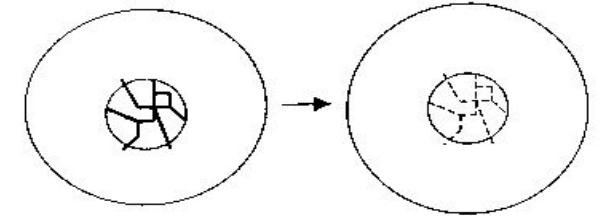


Sektorensystem – Zufahrt West \leftrightarrow Ost nur über äußere Straßen



Vergleich mit Methoden der innerstädtischen Verkehrsberuhigung

Typ 1: Sickersystem



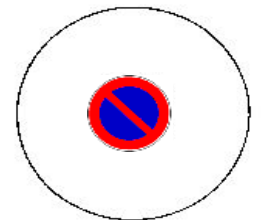
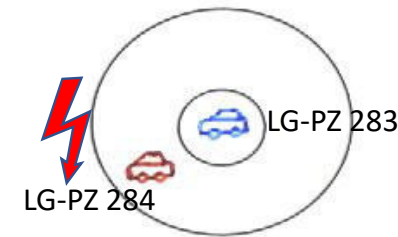
Typ 2: Tarifäre Zugangshemmnisse

Typ 3: Teilverkehrsreduktion

a) Alternierende Fahrverbote

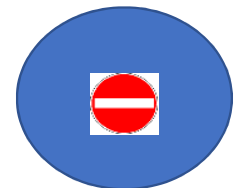
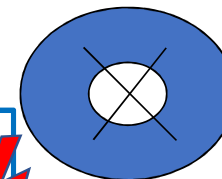
b) Großflächige Parkverbote

c) Sektoren / Labyrinthsystem



Typ 4: (un-/befristete) Zufahrtsverbote

Stellplatzzahl-
forderung der
Stadt Lüneburg



Typ 5: Großflächige Ausdehnung von Fußgängerbereichen, ggf. mit



Verkehr und Lebenswelt Campus

- Die vorgesehenen (und begonnenen) Maßnahmen verwenden (ziemlich geschickt) das planerische Instrumentarium der Verkehrsberuhigung.
- Unter den heutigen Rahmenbedingungen wird das zurzeit Machbare angestrebt.
- Wir erwarten eine deutliche Entlastung des Campus von fahrenden und parkenden Fahrzeugen zugunsten von Fußgänger(inne)n, Radler(inne)n sowie für Verweilen/Arbeiten im Freiflächenbereich.
- Die Erreichbarkeit von Gebäuden mit Kraftfahrzeugen (für die, die darauf angewiesen sind) wird nicht unterbunden (wie dies bei weitergehenden Konzepten der Fall wäre).



5. Fazit

- Hochschulen können selbst Radverkehr fördern; in LG: Diensträder, Mietlastenräder, Radstellplätze, Selbsthilfewerkstatt, Stadtrad-Station
- Leichter für Campus-Unis als bei Standortsplitterungen
- Hochschulen können sich um attraktive Wege kümmern; in LG: Interaktive Fahrradkarte mit „Radschönrouten“.
- Hochschulen können auf Radverkehrsförderung im gesamten städtischen Bereich dringen; in LG: Initiative zur Ausweisung von Radschönrouten + Hindernis-beseitigung im gesamten Stadt-Umland-Bereich.
- Hochschulen können durch push-Anstöße für Verkehrsmittelwahl setzen (Verkehrsberuhigung, Parkentgelterhebung).
- Hochschulen können dies auch *ohne eigene verkehrswissenschaftliche Lehre/Forschung* leisten. Es genügen einige sachkundige Mitarbeiter/innen und einer für Nachhaltigkeit aufgeschlossenen Leitung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!