



Vorlagennummer: VO/11624/24-1
Vorlageart: Antrag
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Antrag "Verkehrsberuhigung der Scharnhorststraße" (Antrag des AStA vom 19.11.2024)

Datum: 28.08.2025
Federführung: Bereich 35 - Mobilität
Organzuständigkeit: Fachausschuss nach besonderen Rechtsvorschriften

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	17.09.2025	Ö

Sachverhalt

Hinweis: Aufgrund der Allris-Migration musste die Stellungnahme in einer neuen Vorlage (VO/11624/24-1) eingepflegt werden. Diese ersetzt die Ursprungsfassung und wird auf Bitten des Antragstellers erneut zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 17.09.2025 eingebracht.

Sachverhalt:

Die Verwaltung nimmt zu dem am 19.11.2024 eingegangenen Antrag "Verkehrsberuhigung der Scharnhorststraße für den KfZ-Verkehr" des AStA wie folgt Stellung:

Der Antrag zielt darauf ab, den Kfz-Durchgangsverkehr zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität in der Scharnhorststraße, insbesondere im Umfeld der Leuphana Universität, zu verbessern.

Hintergrund

Die Scharnhorststraße wird seit vielen Jahren als Querverbindung zwischen Soltauer Straße und Universitätsallee genutzt, was zu einer Belastung durch Durchgangsverkehr führt. Die verkehrliche Situation ist bereits durch verschiedene Ansätze betrachtet worden:

- Städtische Verkehrsmessungen in den Jahren 2009 und 2019 zeigten Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- Die Leuphana Universität befasste sich z.B. im Oktober 2022 im Rahmen einer Verkehrszählung mit der Scharnhorststraße und ermittelte, dass rund 45 % des Verkehrs in der Scharnhorststraße Durchgangsverkehr ist. Im April 2022 präsentierte die Leuphana ein Konzept, das eine Verkehrsunterbrechung der Scharnhorststraße als Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs empfiehlt.
- Im Juli 2023 stellte die Leuphana Universität einen „Antrag“ auf eine Verkehrsunterbrechung der Scharnhorststraße. Ziel war es, den Durchgangsverkehr einzudämmen und die Straße sicherer und attraktiver für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten. Die Verwaltung signalisierte daraufhin gegenüber der Universitätsleitung weitere Untersuchungen aufzunehmen.
- Im Auftrag der Stadt wurde daraufhin von Mai bis Oktober 2024 eine verkehrliche Untersuchung durchgeführt.

Diese wird derzeit verwaltungsintern - unter Einbeziehung des Bereiches Ordnung und Verkehr der Hansestadt Lüneburg in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde - ausgewertet.

Insbesondere gilt es dabei die Verlagerungseffekte der beantragten Unterbrechung der Verkehrsbeziehung zu untersuchen. Ohne eine solche Bewertung kann aus Sicht der Verwaltung die Maßnahme nicht umgesetzt werden. Hervorzuheben sind insb. die Mehrverkehre im Munstermannskamp und die damit verbundenen Auswirkungen auf die nachgelagerten Knotenpunkte.

Ergänzung zum Mobilitätsausschuss am 17.09.2025

Im Rahmen der beauftragten Untersuchung wurde geprüft, welche Auswirkungen eine mögliche Unterbrechung der Scharnhorststraße auf das umliegende Straßennetz hätte. Das Ergebnis zeigt, dass die angrenzenden Knotenpunkte grundsätzlich über ausreichende Leistungsreserven verfügen, um die infolge einer Sperrung verlagerten Verkehrsströme aufzunehmen. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine mögliche Umsetzung erfüllt und dies bestätigt in Teilen die Annahmen aus früheren Erhebungen.

Gleichzeitig bestehen derzeit jedoch zwingende Rahmenbedingungen, die zumindest eine kurzfristige Umsetzung ausschließen:

Die Scharnhorststraße übernimmt bis voraussichtlich Ende 2026 eine wichtige Funktion für baustellenbedingte Umleitungsverkehre im Zusammenhang mit der anstehenden Brückensanierung der OHE-Brücke in der Soltauer Straße sowie der anschließenden Erneuerung der angrenzenden Straßenabschnitte.

Vor Abschluss dieser Maßnahmen ist die Scharnhorststraße aus verkehrlicher Sicht unverzichtbar, sodass eine Unterbrechung frühestens ab dem Jahr 2027 denkbar wäre.

Um dies später umsetzen zu können, wurde im Bereich Mobilität bereits eine konzeptionelle Vorüberlegung für eine mögliche Ausgestaltung der Verkehrsunterbrechung erarbeitet. Diese sieht – vorbehaltlich der (straßenverkehrs)rechtlichen Prüfung – die Einrichtung einer sogenannten Modalsperre oder vergleichbarer verkehrsberuhigender Elemente vor. Eine abschließende Bewertung und Abstimmung dieser Vorplanung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei steht allerdings noch aus. Aufgrund aktuell bestehender personeller Engpässe in beiden Bereichen sowie der Priorisierung laufender Baumaßnahmen, kann die verwaltungsinterne Prüfung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht mit der gebotenen Tiefe erfolgen.

Sobald jedoch absehbar ist, wann die Scharnhorststraße nicht mehr für übergeordnete Umleitungsverkehre benötigt wird, wird die Verwaltung, das Vorhaben wieder aufgreifen und gemeinsam mit den beteiligten Stellen sowie den politischen Gremien konkret weiterentwickeln. Ziel bleibt es, einen abgestimmten Vorschlag für eine verkehrsberuhigende Maßnahme vorzulegen, der sowohl verkehrsplanerisch tragfähig als auch stadtverträglich ist.

Klima und Nachhaltigkeit

Finanzielle und personelle Auswirkungen

Anlage/n

Anlage 1: 2024-11-19 VO_11624_24 Antrag_Verkehrsberu SAO (öffentlich)



Vorlagennummer: VO/11624/24
Vorlageart: Antrag
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Antrag "Verkehrsberuhigung der Scharnhorststraße" (Antrag des AStA vom 19.11.2024)

Datum: 19.11.2024
Federführung: DEZERNAT III
Organzuständigkeit:

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität	04.12.2024	Ö

Sachverhalt

Sachverhalt:

Die Verwaltung nimmt zu dem am 19.11.2024 eingegangenen Antrag "Verkehrsberuhigung der Scharnhorststraße für den Kfz-Verkehr" des AStA wie folgt Stellung:

Der Antrag zielt darauf ab, den Kfz-Durchgangsverkehr zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität in der Scharnhorststraße, insbesondere im Umfeld der Leuphana Universität, zu verbessern.

Hintergrund

Die Scharnhorststraße wird seit vielen Jahren als Querverbindung zwischen Soltauer Straße und Universitätsallee genutzt, was zu einer Belastung durch Durchgangsverkehr führt. Die verkehrliche Situation ist bereits durch verschiedene Ansätze betrachtet worden:

Städtische Verkehrsmessungen in den Jahren 2009 und 2019 zeigten Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Leuphana Universität befasste sich z.B. im Oktober 2022 im Rahmen einer Verkehrszählung mit der Scharnhorststraße und ermittelte, dass rund 45 % des Verkehrs in der Scharnhorststraße Durchgangsverkehr ist. Im April 2022 präsentierte die Leuphana ein Konzept, das eine Verkehrsunterbrechung der Scharnhorststraße als Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs empfahl.

Im Juli 2023 stellte die Leuphana Universität einen „Antrag“ auf eine Verkehrsunterbrechung der Scharnhorststraße. Ziel war es, den Durchgangsverkehr einzudämmen und die Straße sicherer und attraktiver für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten. Die Verwaltung signalisierte daraufhin gegenüber der Universitätsleitung weitere Untersuchungen aufzunehmen.

Im Auftrag der Stadt wurde daraufhin von Mai bis Oktober 2024 eine Untersuchung durchgeführt.

Diese wird derzeit verwaltungsintern - unter Einbeziehung des Bereiches Ordnung in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde - ausgewertet. Insbesondere gilt es dabei die Verlagerungseffekte der beantragten Unterbrechung der Verkehrsbeziehung zu untersuchen. Ohne eine solche Bewertung kann aus Sicht der Verwaltung die Maßnahme nicht umgesetzt werden. Hervorzuheben sind insb. die Mehrverkehre im Munstermannskamp mit Auswirkungen auf die nachgelagerten Knotenpunkte.

Klima und Nachhaltigkeit

Finanzielle und personelle Auswirkungen

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) <u>und/oder</u> negativ (–)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		

8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- ☐ Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
- ☐ Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

- ☐ Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- ☐ Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- ☐ Die Vorgaben wurden eingehalten.
- ☐ Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.

oder

- ☐ Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Anlage/n

Anlage 1: Antrag Scharnhorststraße AStA (19.11.2024) (öffentlich)

Anlage 2: Anschreiben bzw. Antrag Scharnhorststraße der Leuphana Universität Lüneburg
(25.07.2023) (öffentlich)

AStA der Universität Lüneburg
Universitätsallee 1, 21335 Lüneburg, Gebäude 9

**Studentische Vertretung im
Mobilitätsausschuss der
Hansestadt Lüneburg**

Oberbürgermeisterin der Stadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Josephine Beckfeld
E-Mail:
mobilitaet@asta-lueneburg.de

Lüneburg, den 19. November 2024

Antrag zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 04.12.2024

Antrag auf Verkehrsberuhigung der Scharnhorststraße für den Kfz-Verkehr

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Kalisch,
es wird der folgende Antrag gestellt:

Der Rat beauftragt die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg, eine Verkehrsberuhigung durch Sperrung für Kfz-Verkehr in der Scharnhorststraße zwischen Blücherstraße und Gneisenaustraße einzurichten mit dem Ziel einer Quartiersaufwertung.

Aktuell ist diese Stelle ein Konfliktpunkt zwischen Radfahrenden/Fußgänger:innen, ÖPNV-Nutzer:innen und dem Kfz-Verkehr. Neben einem erhöhten Unfallrisiko aufgrund der frequentierten Nutzung der Straße (insbesondere durch Konflikte zwischen querendem Rad/Fußverkehr und Kfz), zeigt auch die aktuelle, durch die Straße entstehende, Lärmbelastigung den Bedarf für Veränderung der Verkehrssituation und Aufwertung des Bereichs. Eine Unterbrechung des Kfz-Verkehr würde die Situation entschärfen.

Die genannte Maßnahme versteht sich als ein Beitrag zur Mobilitätswende und zur weiteren Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Süden Lüneburgs, nachfolgend ein paar Punkte, inwiefern die Maßnahme zur Aufwertung des Viertels für Bürger:innen sowie den 11.000 Studierenden und Beschäftigten der Universität beiträgt.

1. Erstes Ziel der beantragten Maßnahme ist die Reduzierung des Verkehrslärms.

In Verkehrsstromzählungen im Rahmen eines studentischen

Projektes ist ein Durchgangsverkehrsanteil¹ von 45 % ermittelt worden. Die verkehrliche Geräuscentwicklung wird durch das Kopfsteinpflaster der Scharnhorststraße verstärkt. Hierunter leiden unsere Lehrveranstaltungen bei geöffneten Fenstern straßennaher Gebäude erheblich, darüber hinaus betrifft diese Lärmbelastung alle Anwohnenden der Scharnhorststraße. Der Munstermannskamp weist hingegen eine von der Straße deutlich entfernter liegende Bebauung auf und wurde einst mit dem heutigen Ausbaugrad eigens zur Aufnahme des Durchgangsverkehres angelegt.

2. Zweites Ziel der beantragten Maßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit in einem sensiblen Areal: Die auf die Universität gerichteten Ströme von Fußgängern (ÖPNV Nutzer*innen) und Radfahrer*innen kommen aus der Blücher- und Gneisenaustraße und queren an den entsprechenden Stellen die Scharnhorststraße, erzeugen also mit dem Kfz-Verkehr ein hohes Knotenpunktaufkommen. Zudem wird dieser Bereich auch häufig von Schüler:innen und Anwohnenden genutzt, welche ihre alltäglichen Wege über den Campus verkürzen. Die große Breite der Scharnhorststraße in diesem Bereich verleitet zum Überschreiten der vorgeschriebenen Zonengeschwindigkeit von 30 km/h, zumal aufgrund des Busverkehrs auch die Rechts--links-Regel nicht gilt, sondern die Scharnhorststraße als vorfahrtberechtigt ausgewiesen ist.

3. Drittes Ziel der Maßnahme ist die Umfeldverbesserung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Im Bereich zwischen der Anliegerfahrbahn für die Gebäude auf der Nordseite der Scharnhorststraße (zwischen Blücher- und Gneisenaustraße) und deren Haupttrasse befindet sich bereits eine begrünte Fläche mit eingezäuntem Spielplatz. Eine Beruhigung des Verkehrs würde die Aufenthaltsqualität am Spielplatz steigern. Zudem würde die Maßnahme zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen. Es erscheint sinnvoll, die Überbreite der Scharnhorststraße für fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr deutlich zu reduzieren, bis nur noch eine Fahrspur für den ÖPNV und kommunale Dienstfahrzeuge freibleibt.

Mit freundlichen Grüßen

¹ Soltauer Straße bis Universitätsallee bzw. in umgekehrte Richtung, Quelle: Verkehrsstromerhebung Scharnhornstraße S.7 (2022) , es handelt sich um eine studentische Erhebung im Rahmen des Seminars Mobilität, Verkehrspolitik und -planung an der Leuphana Universität Lüneburg

Im Namen der Studierendenschaft,



Josephine Beckfeld

Leuphana Universität Lüneburg · Präsidium · 21335 Lüneburg

Hansestadt Lüneburg
Herrn Bastian Hagmeier
Bereichsleiter Mobilität
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Christian Brei
Dipl. oec., MPA (Harvard)

Hauptberuflicher Vizepräsident

Leuphana Universität Lüneburg
Präsidium
Universitätsallee 1
21335 Lüneburg

Fon 04131.677-1003
Fax 04131.677-1090
christian.brei@leuphana.de

www.leuphana.de

25. Juli 2023

Antrag auf Netzunterbrechung der Scharnhorststraße für den Kfz-Verkehr

Sehr geehrter Herr Hagmaier,

bezugnehmend auf unser Gespräch vom 13. Juni 2023 stelle ich für die Leuphana Universität Lüneburg hiermit einen Antrag auf Netzunterbrechung für den Kfz-Verkehr in der Scharnhorststraße zwischen Blücher- und Gneisenaustraße.

Vor einem Jahr hat die Leuphana Universität Lüneburg der Stadtverwaltung ein Verkehrskonzept mit sechs Vorschlägen übergeben, die nicht nur das Ziel verfolgen, die verkehrliche Anbindung der Universität zu verbessern, sondern darüber hinaus auch die Mobilitäts- sowie städtebaulichen Bedingungen im Umfeld zu verbessern. Das Verkehrskonzept versteht sich damit als ein Beitrag zur Mobilitätswende und zur weiteren Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Süden Lüneburgs. Die genannte Maßnahme entspricht dem Vorschlag 5 des Konzeptes.

1. Erstes Ziel der beantragten Maßnahme ist die Reduzierung der hohen verkehrlichen Belastung der Scharnhorststraße und damit auch die Reduzierung des hohen dadurch verursachten Verkehrslärms. In Verkehrsstromzählungen im Rahmen eines studentischen Projektes ist ein Durchgangsverkehrsanteil (Soltauer Straße bis Universitätsallee bzw. in umgekehrte Richtung) von 45% ermittelt worden. Die verkehrliche Geräuschentwicklung wird durch das Basaltsteinpflaster der Scharnhorststraße verstärkt. Hierunter leiden unsere Lehrveranstaltungen bei geöffneten Fenstern straßennaher Gebäude erheblich – das Lüften über geöffnete Fenster ist nicht nur im Sommersemester thermisch zwingend, sondern generell aufgrund der Wärmeentwicklung und sich rasch verschlechternden Luftqualität während 90-minütiger Lehrveranstaltungen mit Innenraumaufenthalt von Seminargruppen.



Die Lärmbelastung trifft darüber hinaus alle Anwohnenden der Scharnhorststraße. Der Munstermannskamp weist hingegen eine von der Straße deutlich entfernter liegende Bebauung auf und wurde einst mit dem heutigen Ausbaugrad eigens zur Aufnahme des Durchgangsverkehres angelegt. Ggf. müssten bei Verlagerung des aktuellen Durchgangsverkehrs von der Scharnhorststraße in den Munstermannskamp die dort zwischenzeitlich ausgewiesenen zwölf Straßenrandparkplätze weichen, um den Kfz-Zweirichtungsverkehr nicht zu behindern.

2. Zweites Ziel der beantragten Maßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit in einem sensiblen Areal: Die auf die Universität gerichteten Ströme von Fußgängern (ÖPNV-Nutzer*innen und Radfahrer*innen) kommen aus der Blücher- und Gneisenaustraße und queren an den entsprechenden Stellen die Scharnhorststraße, erzeugen also mit dem Kfz-Verkehr ein hohes Knotenpunktaufkommen. Die große Breite der Scharnhorststraße in diesem Bereich verleitet zum Überschreiten der vorgeschriebenen Zonengeschwindigkeit von 30 km/h, zumal aufgrund des Busverkehrs auch die Rechts-vor-links-Regel nicht gilt, sondern die Scharnhorststraße als vorfahrtberechtigt ausgewiesen ist. Bei Realisierung des Vorschlages 3 des Verkehrskonzeptes der Leuphana, der durchgehenden Lückenschlussfreigabe des Radverkehrs auf der Kurparkbrücke und dadurch Schaffung einer durchgehenden „Radschönroute“ zwischen Stadtzentrum, Universität und dem Stadtteil Bockelsberg, wäre die sicherere Querung in der Scharnhorststraße auch für die Bewohner*innen des südlichen Stadtteiles von Vorteil.
3. Drittes Ziel der Maßnahme ist die Umfeldverbesserung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Im Bereich zwischen der Anliegerfahrbahn für die Gebäude auf der Nordseite der Scharnhorststraße (zwischen Blücher- und Gneisenaustraße) und deren Haupttrasse befindet sich bereits eine begrünte Fläche mit eingezäuntem Spielplatz. Es erscheint sinnvoll, die Überbreite der Scharnhorststraße für fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr deutlich zu reduzieren, in einem ersten Schritt bis nur noch eine Fahrspur für den ÖPNV und kommunale Dienstfahrzeuge freibleibt; in einem zweiten Schritt idealerweise unter vollständiger Reduktion und Rückbau der Scharnhorststraße in diesem Bereich. Auf diese Weise könnte ein deutlich größerer Quartiersplatz generiert werden mit Ausweitung der Kinderspielfläche unter Abbau der Einzäunung sowie der Schaffung von Bewegungsangeboten auch für Erwachsene und Senior*innen. Sitzgelegenheiten, Blumenbeete u. a. m. könnten aus der wenig frequentierten und optisch nicht zum Aufenthalt einladenden Fläche einen Quartierspark wachsen lassen, der wiederum südlich mit der universitären Freifläche zwischen der Scharnhorststraße und Gebäude 8 der Universität verschmelzen könnte.

Die Universität schlägt für die Realisierung ein abgestuftes Vorgehen vor:

1. Diskussion des Vorschlages im Verkehrsausschuss, ggf. Aufnahme von weiterführenden Gedanken.



2. Diskussion des Vorschlages mit den Anwohnenden der Scharnhorststraße, auch mit dem Ziel der Aufnahme von Gestaltungswünschen.
3. Probeweise Sperrung der Scharnhorststraße in der Veranstaltungszeit eines Semesters unter Beibehalt der Durchfahrbarkeit für Linienbusse, Taxen, kommunale Dienstfahrzeuge und Fahrräder. Für die Sperrung könnten Sicherheitshindernisse genutzt werden, die bei Veranstaltungen zum Zwecke der Absperrung oder für einen tempomindernden Diagonalversatz der verbleibenden Fahrbahn benutzt werden, um die Fahrbahnbreite der Scharnhorststraße auf eine Fahrspur zu reduzieren. Das Durchfahrtsverbot für die verbleibende Fahrgasse wäre sowohl mit dem Durchfahrtsverbot (Zeichen 250) als auch mit dem Schild für den Sonderfahrweg Linienverkehr (Zeichen 245) beschilderbar. In beiden Fällen kann die Durchfahrtserlaubnis per Zusatzbeschilderung ausgedehnt werden: beim Zufahrtsverbot auf Linienverkehr, Taxen, Dienstfahrzeuge und Radverkehr, beim Bussonderweg auf Taxen, Dienstfahrzeuge und Radverkehr. Die geschaffene Freifläche sollte idealiter mit Hochbeeten und Sitzgelegenheiten eine Zwischennutzung erfahren, die andeutet, welche Nutzung die Fläche zukünftig erfahren kann.
4. Parallel zur Probesperrung kann die Universität bei rechtzeitiger Absprache eine Evaluation der Verkehrsmengen im Straßenverlauf, regulärer und regelwidriger Durchfahrten an der Passage zwischen Blücher- und Gneisenaustraße sowie die Erfassung der Eindrücke von Passant*innen und Anwohnenden zu der veränderten Situation per Befragung vornehmen.
5. Es empfiehlt sich, die Verkehrsmenge im Munstermannskamp ebenfalls zu registrieren, und zwar vor und während der Probesperrung. Hierfür wäre aus Sicht der Universität eine automatische Erfassung empfohlen, wie sie in Geschwindigkeitsanzeigen integriert ist.
6. Im Falle einer positiven Evaluierung wäre eine Diskussion der dauerhaften Regelung der Durchfahrtserlaubnis sinnvoll. Aktuell ist nur noch die Uni-Shuttlebuslinie 5001 von einer Durchfahrt abhängig. Die Linie 5012 ist bereits in die Universitätsallee verlegt worden. Die Linie 5011 verläuft via Blücherstraße und Soltauer Straße und wäre von einer Sperrung der Scharnhorststraße nicht betroffen. Mit dem Busbetreiber sollte geklärt werden, ob eine Verlegung der Linie 5001 ähnlich der 5012 in die Universitätsallee machbar wäre, ggf. unter Nutzung der Vorfahrt vor dem Zentralgebäude der Universität. Darüber hinaus wäre ggf. zu prüfen, ob im Falle der für die nähere Zukunft zu erwartenden Reaktivierung der Bahnlinie Soltau-Lüneburg für den Personenverkehr und Einrichtung eines Haltepunktes beim Kurpark überhaupt noch Bedarf für den Shuttlebus 5001 besteht. Idealerweise könnte die Scharnhorststraße zwischen Blücherstraße und Gneisenaustraße dann vollständig für den Verkehr gesperrt werden. Auch wenn die genannten Optionen nicht zum Zuge kämen und sich die Durchfahrtsperre in der Scharnhorststraße allein per Beschilderung als nicht hinreichend erweisen sollte, wäre die Einrichtung einer Modalsperre zugunsten von



Fahrzeugen mit höherer Bodenfreiheit oder der Einbau eines per Infrarotsignals bedienbaren, versenkbaren Pollers (analog zur Heinrich-Böll-Straße südlich der Universitätsbibliothek) möglich und zu erwägen.

7. Im Anschluss wäre eine neue bauliche Umgestaltung und Einrichtung eines zusammenhängenden Quartiersplatzes aus den bisher nördlich und südlich der Scharnhorststraße liegenden Flächen möglich. Für diesen Quartiersplatz würde die Leuphana Universität Lüneburg anbieten, auf Wunsch der Stadt nicht nur für die eigenen südlichen Flächen, sondern auch für den verkehrsentwidmeten Teil der Scharnhorststraße und die nördlich liegenden Flächen dauerhaft die Verantwortung für die Ausstattung und Pflege der Flächen zu übernehmen.

Ihrer Antwort und möglichen nächsten Schritten sehen wir gerne entgegen und stehen für Fragen zum Antrag und weitergehende Erörterungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

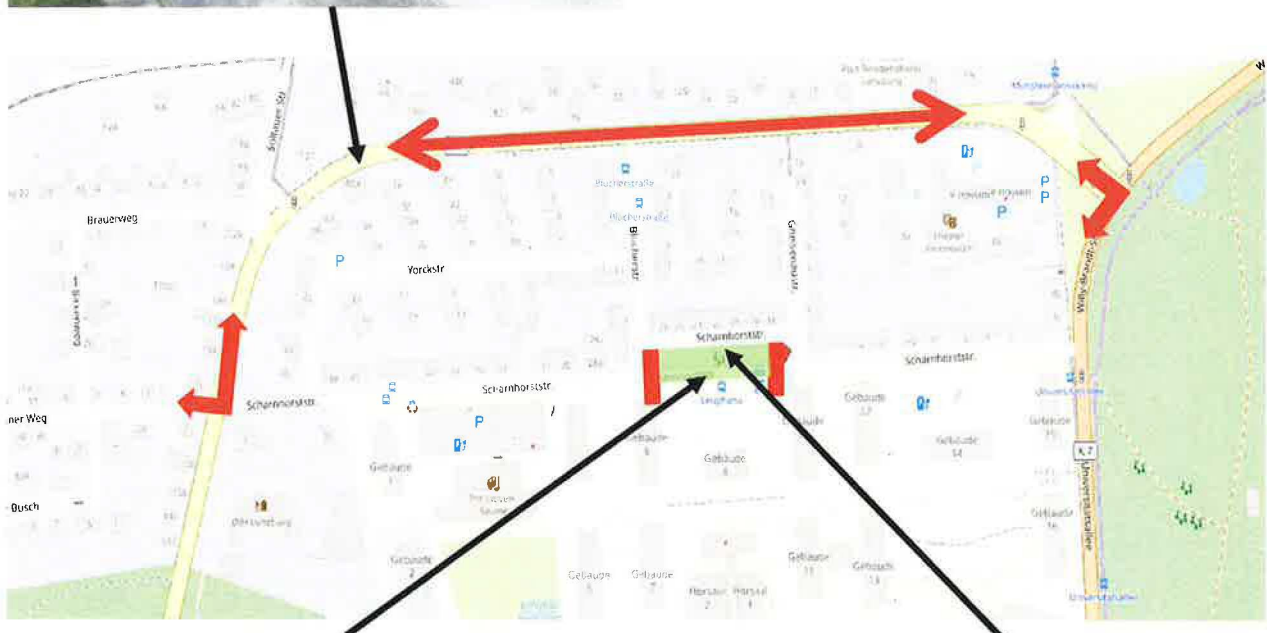
Christian Brei

Anlagen

1. Verkehrsstromerhebung Scharnhorststraße
2. Verkehrskonzept Leuphana Universität Lüneburg



12 Stellplätze im Munstermannskamp beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit des als Alternative zur Scharnhorststraße angelegten Verkehrsweges.



Zwischen Blücher- und Gneisenaustraße verbreitert sich die Scharnhorststraße und erlaubt für fließenden und ruhenden Verkehr Komfortbedingungen, die nicht zum verkehrsberuhigten Charakter einer Tempo 30 Zone passen.



Der eingezäunte Spielplatz und das Gesamtareal der begrünten Freifläche wirken derzeit nicht attraktiv.



Baulich-permanente Busschleuse



Busschleuse mit absenkbarem Poller

Verkehrsstromerhebung Scharnhorststraße

Projektbericht

1.10.2022

Seminar: Mobilität, Verkehrspolitik und -planung

Dozent: Prof. Dr. Peter Pez

Sommersemester 2022

Vorgelegt von:

Hannah Gutzeit (3040142)

Zym Holm (3039068)

Tom Reckmann (3043224)

Lena Reinders (3042645)

Nora Welkener (3042722)

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	i
Tabellenverzeichnis	i
Abkürzungsverzeichnis	ii
1. Einleitung	1
2. Deskription des Untersuchungsraumes	3
3. Methodik der Verkehrsstromerhebung	4
3.1 Die „Buchstaben-Methode“	4
3.2 Zeitlicher Rahmen	5
3.3 Limitationen der Zählungsweise und mögliche Fehlerquellen	5
3.4 Methodik von Auswertung und Darstellung	5
4. Durchführung: Wetter und Zählpunkt	6
5. Ergebnisse und Auswertung der Zählungen	7
5.1 Quantitative Auswertung	7
5.2 Qualitative Überlegungen	11
6. Lösungsvorschläge	12
6.1 Einsatz von modalen Filtern	12
6.2 Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger*innen	14
6.3 Umwandlung zu einer Fahrradstraße	15
6.4 Folgen für den Munstermannskamp	18
7. Diskussion Methode	19
8. Ausblick	20
Literaturverzeichnis	21
Eidesstattliche Erklärung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Anhang	I
Anhang 1: Exceltabelle mit Daten der Verkehrszählung	I
Anhang 2: Verkehrsstromdarstellung unabhängig der Fahrtrichtung	I
Anhang 3: Verkehrsstromdarstellung Fahrtrichtung Scharnhorststraße – Universitätsallee	II
Anhang 4: Verkehrsstromdarstellung Fahrtrichtung Universitätsallee - Scharnhorststraße	II

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kartografische Darstellung des Untersuchungsgebiets Scharnhorststraße (Quelle: open street maps 2022).	4
Abbildung 3: Scharnhorststraße, westlicher und östlicher Teil, Sicht vom Zählpunkt aus (Quelle: eigene Darstellung).....	6
Abbildung 2 und	6
Abbildung 4: Anteile der Verkehrsarten am motorisierten Gesamtverkehr in der Scharnhorststraße (Quelle: eigene Darstellung).	8
Abbildung 5: Durchschnittliches Verkehrsaufkommen pro Stunde im genannten Erhebungszeitraum für die Kategorien Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr (Quelle: eigene Darstellung).	9
Abbildung 6: Überblicksartige Visualisierung der Exceltabelle (Quelle: eigene Darstellung).	10
Abbildung 7: Prozentuale Anteile der Verkehrsarten nach Tagen und Messzeiten (Quelle: eigene Darstellung).....	11
Abbildung 8: Elektrische Sperrpfosten als ein möglicher modaler Filter in der Scharnhorststraße (Quelle: eigene Darstellung).	13
Abbildung 9: Scharnhorststraße mit der Beschilderung “Anlieger frei” (Quelle: eigene Darstellung).....	14
Abbildung 10: Scharnhorststraße mit der Beschilderung “Fahrradstraße” (Quelle: eigene Darstellung).	16
Abbildung 11: Piktogramme auf der Fahrbahn um auf Fahrradverkehr aufmerksam zu machen (Quelle: eigene Darstellung).	17
Abbildung 12: Parkplätze auf dem Munstermannskamp (Quelle: Peter Pez).	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Lufttemperaturen im Schatten, sowie Wetterlage an den Zählungstagen (Quelle: eigene Darstellung).....	7
--	---

Abkürzungsverzeichnis

BV	Binnenverkehr
DTV	durchschnittliche täglich Verkehrsbelastung
DV	Durchgangsverkehr
Kfz	Kraftfahrzeuge
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
km/h	Kilometer pro Stunde
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSV	maßgebende stündliche Verkehrsstärke
NMIV	nicht-motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QV	Quellverkehr
SDR	Seitenradarsystem
ZV	Zielverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1. Einleitung

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) nimmt in Deutschland stetig zu. Im Jahr 1990 waren 30,7 Millionen Personenkraftwagen (Pkw) in Deutschland zugelassen, im Jahr 2010 41,7 Millionen und im Jahr 2022 eine Rekordsumme von 48,5 Millionen Pkw (vgl. Statista 2022). Ungefähr 75 % der Haushalte in Deutschland besaßen im Jahr 2021 ein Auto, etwas mehr als 25 % zwei Autos und 6,1 % der Haushalte drei (vgl. ebd.). Somit nimmt auch das Verkehrsaufkommen zu und das trotz immer größer werdenden Diskussionen zur Verkehrswende (vgl. ebd.). Das zunehmende Verkehrsaufkommen bringt auch weitere Probleme mit sich. Die Lärmbelästigung durch Kraftfahrzeuge (Kfz) ist ein ernstzunehmender Störfaktor, vor allem in dicht besiedelten Städten und entlang von Autobahnen (vgl. Umweltbundesamt 2022a). Aus einer Studie des Umweltbundesamtes geht hervor, dass sich etwa drei Viertel der deutschen Bevölkerung von Straßenlärm gestört fühlen (vgl. Umweltbundesamt 2022b). Auch die Zahl der Unfälle, an denen Kfz beteiligt sind, kann mit steigendem Verkehrsaufkommen zunehmen. Die Zahl der Verkehrstoten ist seit den 1970er Jahren stetig gesunken, vor allem durch Maßnahmen, wie der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Landstraßen, der Gurtpflicht und der Promillegrenze (vgl. Destatis 2022). Die Zahl der Verkehrsunfälle ist gegenüber 2020 um 3,1 % gestiegen, dieser Wert muss jedoch auch mit Bezug auf die Coronakrise betrachtet werden, da das Unfallniveau im Jahr 2021 weiterhin niedriger war als vor der Corona Pandemie (vgl. ebd.). Auch die Art der Fahrten hat sich verändert. In den letzten Jahren ist der Anteil der kurzen Fahrten, die im Alltag stattfinden, stark angestiegen.

In dem folgenden Bericht soll das Verkehrsaufkommen in der Scharnhorststraße in Lüneburg genauer untersucht werden. Relevant für dieses Gebiet sind vor allem zwei der oben erörterten Probleme. Die Scharnhorststraße ist mit Kopfsteinpflaster gepflastert und die unebene Straßenoberfläche erzeugt deutlich mehr Lärm als normaler Asphalt. Dies ist problematisch, da zu dieser Straße Fenster der Gebäude der Leuphana Universität Lüneburg (Leuphana) vorhanden sind. Mehrfach haben sich Dozierende über die Lautstärke beschwert und befanden diese als störend für die Lehrveranstaltungen. Zudem ist durch den Universitätsbetrieb, zwei Kindergärten und eine Jugendherberge in dem Gebiet eine große Zahl an Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen unterwegs. Der Zielverkehr zu den beschriebenen Einrichtungen kreuzt die Scharnhorststraße an verschiedenen Stellen. Zusammen mit dem erhöhten MIV-Aufkommen begünstigt dies Unfälle.

Innerhalb des Seminars „Mobilität, Verkehrspolitik und -planung“ bei Professor Dr. Pez wurden die Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsregulierung

thematisiert. In derer vorliegenden Arbeit soll das dort erlernte Wissen angewandt werden. Im Rahmen der Vorlesung wurde eine Zählung des Verkehrsaufkommens in der Scharnhorststraße mit dem Fokus auf den Durchgangsverkehr durchgeführt und im Hinblick auf die oben genannten Konflikte analysiert. Dafür diente die Forschungsfrage A1 *Wie viel des täglichen Verkehrsaufkommens ist reiner Durchgangsverkehr?* und A2 *Wie sehen die Verkehrsströme aus?*.

Davon ausgehend wurde mittels der Forschungsfragen B1 *Wie viel Verkehr ist vermeidbar?* und B2 *Welche Möglichkeiten zur Verkehrsreduktion könnten angewandt werden?* Vorschläge erarbeitet, mit welchen Maßnahmen der Verkehr in der Scharnhorststraße reduziert werden könnte. Die Analyse kann als ein Teil des künftigen Verkehrskonzeptes der Leuphana gesehen werden, welches in nächster Zeit erarbeitet werden soll. Ziel der Leuphana ist es, den Campus autoreduziert oder im besten Fall autofrei zu gestalten. Zudem sollen der Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Fahrradfahrer*innen zu bevorzugten Verkehrsteilnehmer*innen werden.

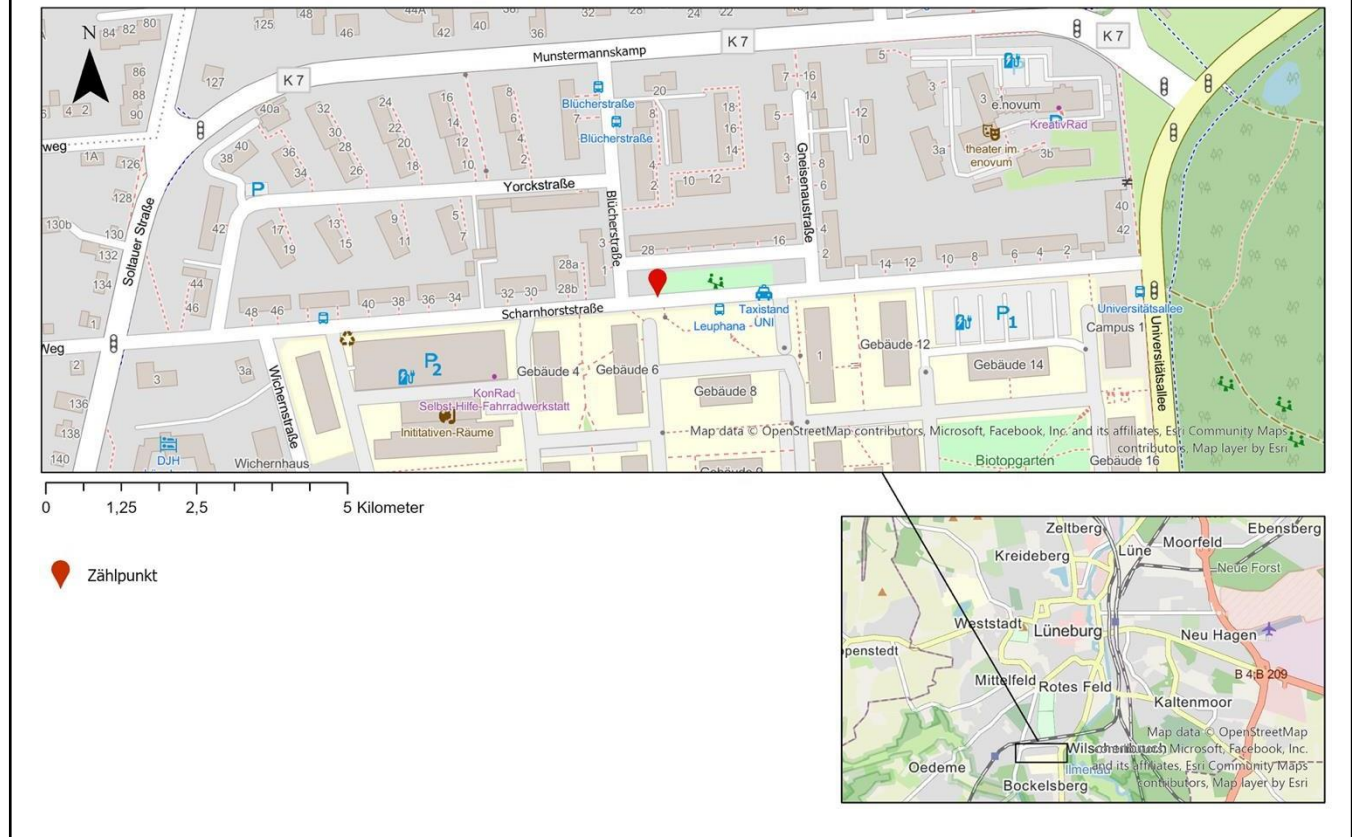
2. Deskription des Untersuchungsraumes

Das Untersuchungsgebiet (s. Abb. 1) liegt im südlichen Lüneburger Stadtteil Bockelsberg und ist die nördliche Grenze des Geländes der Leuphana Universität Lüneburg. Die ca. 600 Meter lange Scharnhorststraße verläuft von Osten nach Westen: Im Osten ist die Scharnhorststraße durch die Universitätsallee/Willy- Brandt-Straße begrenzt, im Westen durch die Soltauer Straße. Dadurch stellt die Scharnhorststraße eine Verbindung zwischen den Kreisstraßen (K7) Soltauer Straße und Universitätsallee dar, welche für den zwischen- und überörtlichen Verkehr bestimmt sind (vgl. FGSV 2012, 48). Die Scharnhorststraße ist nicht als Kreisstraße ausgewiesen. Für den zwischen- und überörtlichen Verkehr ist stattdessen die nördliche Parallelstraße Munstermannskamp vorgesehen.

Von der Scharnhorststraße, die in beide Richtungen befahren werden darf, zweigen von Westen nach Osten die Yorckstraße, Wichernstraße, Blücherstraße und Gneisenaustraße ab. Zudem münden Ein- und Ausfahrten von zwei Parkplätzen auf dem Leuphana Gelände in die Scharnhorststraße. Die Straße wird sowohl von nicht-motorisiertem Individualverkehr (NMIV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) als auch ÖPNV genutzt. Mit einer Breite von sechs Metern ist die beidseitige Befahrung der Straße problemlos möglich, im Bereich der Bushaltestelle zwischen der Gneisenau- und Blücherstraße weitet sich die Fahrbahn auf 11,40 Meter. Die Scharnhorststraße ist für Studierende und Mitarbeitende der Leuphana Universität von Bedeutung, da sie verschiedene Zugänge zum Campus bietet, wird aber auch vom MIV als Verbindung zwischen den Kreisstraßen genutzt. Gemeinsam mit den benachbarten Straßen (Wichern-, Yorck-, Blücher- und Gneisenaustraße) ist sie als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die letzte im Auftrag der Stadt durchgeführte Messung der durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte (DTV) für die Scharnhorststraße vom 10. bis 16. April 2019 ergab DTV-Werte zwischen 2364-4428 Kfz/24 Std (vgl. Hansestadt Lüneburg 2019).

Bei dem Bodenbelag der Scharnhorststraße handelt es sich durchgehend um Pflastersteine, wodurch der Lärmpegel zusätzlich steigt. Das beeinträchtigt nach Aussage von Lehrenden die Lehre in den angrenzenden Universitätsgebäuden 1, 4, 6, 10, 12.

Untersuchungsgebiet Scharnhorststraße



3. Methodik der Verkehrsstromerhebung

Abbildung 1: Kartografische Darstellung des Untersuchungsgebiets Scharnhorststraße (Quelle: open street maps 2022).

Wie oben beschrieben, kann ein Fahrzeug über sechs verschiedene Straßen und zwei Universitätsparkplätze auf die Scharnhorststraße ein- oder ausfahren. Für die Erfassung wurden den Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten folgende Buchstaben zugewiesen: Soltau Straße (S), Yorkstraße (Y), Wichernstraße (W), das Parkhaus bei der Mensa (P2), Blücherstraße (B), Gneisenaustraße (G), der Parkplatz an Gebäude 12 (P1) und die Universitätsallee/Willy-Brandt-Straße (U). Sobald ein Fahrzeug durch eine der genannten Möglichkeiten auf die Scharnhorststraße einbiegt, wird der Einfahrtspunkt mit entsprechendem Buchstaben notiert. Fährt es wieder ab, wird ebenfalls der Ausfahrtspunkt aufgeschrieben, sodass sich eine Kombination aus zwei Buchstaben ergibt (z. B. bei Durchgangsverkehr S/U oder in entgegengesetzter Richtung U/S). Wenn ein Fahrzeug an anderen Parkplätzen vor der Leuphana oder vor den Häusern hält oder von dort aus losfährt, wird dies als P notiert. Diese fallen in der Statistik unter die Kategorie "Sonstige", da es sich hauptsächlich um Quell- oder Zielverkehr handelt und so die

Ausdifferenzierung für unsere Forschungsfrage nicht relevant ist. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen werden auch Automerkmale wie die Farbe mitnotiert, um den Überblick zu behalten. Um die Genauigkeit zu erhöhen, wird immer von zwei Personen gleichzeitig gezählt, die je eine Fahrtrichtung erfassen.

3.2 Zeitlicher Rahmen

Die Erhebungen fanden innerhalb der universitären Vorlesungszeit des Sommersemesters 2022 über einen Zeitraum von acht Wochen montags, dienstags und donnerstags statt, um Tage mit hohem Verkehrsaufkommen zu erfassen. Gezählt wurde in vier Zeiträumen von anderthalb bis zwei Stunden: In der morgendlichen Rushhour (7:30-9:00 Uhr), vormittags (10-12 Uhr), nachmittags (14-16 Uhr) und in der abendlichen Rushhour (16-18Uhr). Dadurch konnten wir verschiedene Verkehrssituationen abdecken und in unsere Auswertung mit einbeziehen.

3.3 Limitationen der Zählungsweise und mögliche Fehlerquellen

Während der Durchführung der Methode sind einige Schwierigkeiten aufgetreten, die hier kurz erwähnt werden. Wegen der Länge der Scharnhorststraße haben wir einen Zählpunkt gewählt, von dem aus wir alle abgehenden Straßen einsehen konnten. Allerdings versperrten regelmäßig parkende, haltende oder liefernde Fahrzeuge die Sicht, sodass die Fahrt einiger Autos nicht ausreichend verfolgt werden konnten, um festzustellen, ob Fahrzeuge etwa aus der Yorkstraße oder der Soltauer Straße einfuhren. Meistens dauerte dies nur wenige Minuten an, sodass eventuelle Abweichungen nicht allzu groß sein dürften. Auch haltende Busse versperrten temporär die Einsicht, was ebenfalls bei der Betrachtung der Daten berücksichtigt werden sollte.

Neben der Einschränkung der Sicht kam es auch durch ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen zu Ungenauigkeiten. So kam es etwa bei zwei Messungen zu einem Rückstau von Autos zwischen Universitätsallee und Gneisenaustraße, sodass die Übersicht nachließ und neu einfahrende Fahrzeuge nicht genau verfolgt werden konnten.

3.4 Methodik von Auswertung und Darstellung

Zur Ergebnissicherung wurde eine Exceltabelle erstellt, die alle möglichen Fahrwegkombinationen, sowohl in Fahrtrichtung von der Scharnhorststraße zur Universitätsallee als auch umgekehrt, berücksichtigt. Eingeteilt nach Tageszeit konnten die Daten der Erhebung in die Exceltabelle übertragen werden. Die Aufschlüsselung nach Verkehrsarten wurde wie folgt vorgenommen: Unter Durchgangsverkehr (DV), bei

dem Ziel- und Ausgangsort außerhalb des Untersuchungsraumes liegen, fallen ausschließlich Fahr- zeuge mit Bewegung von der Scharnhorststraße zur Universitätsallee oder entgegengesetzt. Zielverkehr (ZV) bzw. Quellverkehr (QV), beinhaltet alle Fahrten, bei denen entweder Ziel- oder Ausgangspunkt in dem erfassten Straßenabschnitten liegt. Bei Binnenverkehr (BV) hingegen, liegen sowohl Ausgangs- als auch Zielort im Untersuchungsgebiet.

Eine graphische Visualisierung mittels verschiedener Diagramme war über Excel möglich. Zudem wurden Verkehrsstromgraphiken (s. Kap. 11.2) erstellt und die Lösungsvorschläge mittels graphischer Bearbeitung eigener Aufnahmen des Untersuchungsgebietes visualisiert.

4. Durchführung: Wetter und Zählpunkt

Der Zählpunkt der Erhebung liegt mittig in der Scharnhorststraße, wie auf Abbildung 2 und 3 zu erkennen ist. Von diesem Standpunkt ließ sich die gesamte Straße meist gut überblicken.



Abbildung 3 und Abbildung 2: Scharnhorststraße, westlicher und östlicher Teil, Sicht vom Zählpunkt aus (Quelle: eigene Darstellung).

Das Wetter war an allen Erhebungstagen, zwischen dem 16.05.2022 bis 05.07.2022 meist sonnig-wolkig mit einem Regentag (s. Tab. 1)

Tabelle 1: Lufttemperaturen im Schatten, sowie Wetterlage an den Zählungstagen (Quelle: eigene Darstellung).

	Montag		Dienstag		Donnerstag	
Uhrzeit	Datum	Wetter	Datum	Wetter	Datum	Wetter
7:30-9:00	16.05.	13 °C, sonnig	21.06.	12°C, sonnig	02.06.	8°C, sonnig-wolkig
10:00-12:00	27.06.	23 °C, sonnig-wolkig	31.05.	20°C sonnig-wolkig	19.05.	26°C, sonnig-wolkig
14:00-16:00	30.05.	14 °C leichter Regen, bewölkt	05.07.	22°C, sonnig-wolkig	09.06.	25°C, sonnig-wolkig
16:00-18:00	20.06.	18°C, bewölkt	14.06.	18°C, bewölkt	16.06.	22°C, sonnig-wolkig

5. Ergebnisse und Auswertung der Zählungen

5.1 Quantitative Auswertung

Die ausführlichen Ergebnisse der Verkehrsstromerhebung werden in der angehängten Exceltabelle dokumentiert (s. Kap. 11.1) und in den Abbildungen 4 bis 7 visualisiert.

Scharnhorststraße als Verbindungsstraße - Annähernd die Hälfte des Gesamtverkehrs ist Durchgangsverkehr

Die Aufsplittung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten ergibt, dass fast die Hälfte (45 %) des MIV in der Scharnhorststraße Durchgangsverkehr (DV) ist (s. Abb. 4). Ziel- und Quellverkehr (ZV; QV) erklären je etwa ein Viertel des Verkehrs (27 % bzw. 23 %). Der Anteil des Binnenverkehrs (BV) ist mit zwei Prozent zu vernachlässigen. Die drei Prozent der Kategorie "Sonstiges" sind, wie bereits erwähnt, vor allem auf Autos, die von/zu Parkplätzen in der Scharnhorststraße fahren, zurückzuführen und ebenfalls für die weitere Analyse nicht relevant.

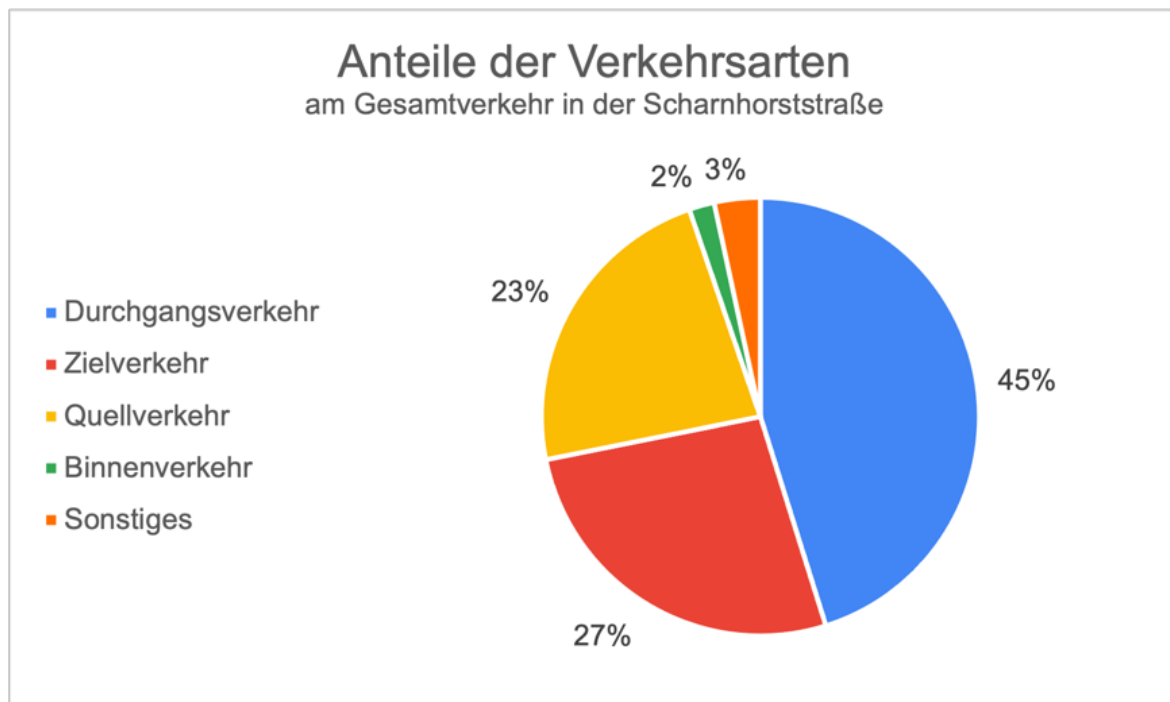


Abbildung 4: Anteile der Verkehrsarten am motorisierten Gesamtverkehr in der Scharnhorststraße (Quelle: eigene Darstellung).

Der hohe Anteil des DV bedeutet, dass ein Großteil des Verkehrs die Scharnhorststraße als Verbindungsweg zwischen Soltauer Straße und Universitätsallee nutzt. Damit übernimmt die Scharnhorststraße die Funktion des Munstermannskamp, der im Gegensatz zur Scharnhorststraße baulich als Kreisstraße ausgelegt ist (s. Kap. 6).

Um die Ergebnisse besser vergleichen zu können, kann außerdem die Maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV), also der tatsächliche oder umgerechnete Fahrzeugdurchsatz pro Stunde, herangezogen werden. Insgesamt ergibt sich für die vorliegende Verkehrszählung eine MSV von 409 Kfz/h. Die Aufteilung in Verkehrsarten ist in Abbildung 5 zu sehen, die Aufschlüsselung nach Verkehrsströmen und Abbiegeverhalten im Anhang 11.2. Als Vergleichswerte können die von der Hansestadt Lüneburg ermittelten DTV-Werte auf stündliche Werte umgerechnet werden, womit sich MSV-Werte von 98,5 Kfz/h-185,5 Kfz/h ergeben. Die starke Abweichung lässt sich auf den Erhebungszeitraum sowie die Methodik zurückführen: Die vorliegende Messung bezieht nur die Verkehrsstärke tagsüber und an Werktagen zu Stoßzeiten ein, während die Messungen 2019 24-stündig waren. Außerdem hatten diese ein Seitenradarsystem zur Verfügung, dessen Sensoren berührungslos messen und auch bei hohem Verkehrsaufkommen oder schlechter Sicht verlässliche Werte liefern. Die hier erhobene MSV ist folglich nur bedingt aussagekräftig. In der vorliegenden Zählung lag der Fokus auf den Auswirkungen des Verkehrs

auf den Universitätsbetrieb. Deshalb sind die Erhebungsdaten mit Messungszeiten, die universitär relevant sind, für diese Zweck ausreichend. Wie bei der anteiligen Darstellung in Abbildung 4 ist auch beim durchschnittlichen Verkehrsaufkommen pro Stunde die große Differenz zwischen dem DV mit ca. 191 Kfz/h und dem deutlich geringeren Anteil an ZV und QV mit ca. 110 und 99 Kfz/h sichtbar (s. Abb. 5).

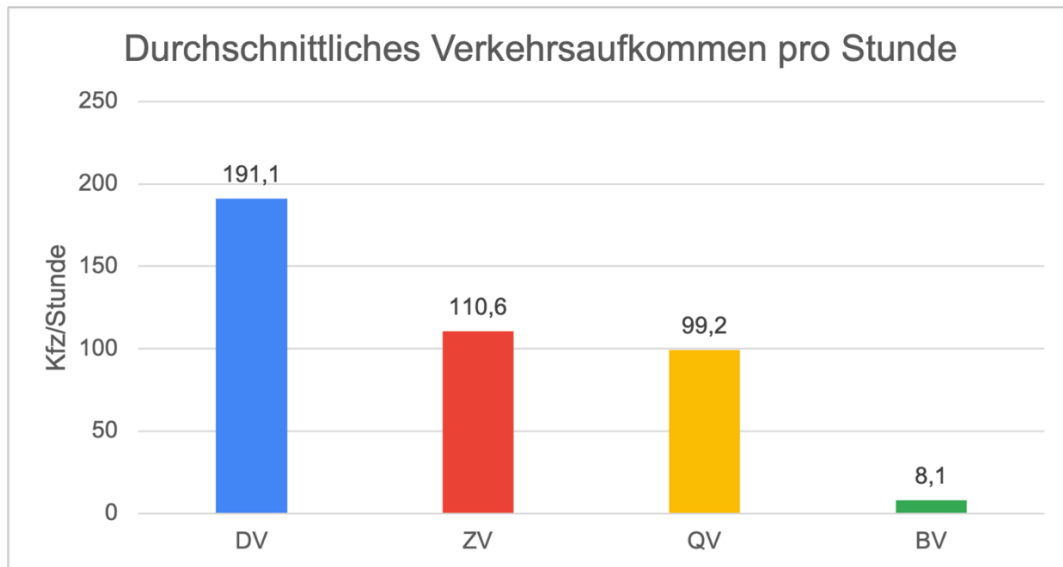


Abbildung 5: Durchschnittliches Verkehrsaufkommen pro Stunde im genannten Erhebungszeitraum für die Kategorien Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr (Quelle: eigene Darstellung).

Messzeitpunkt beeinflusst Ergebnisse

Bei den Ergebnissen fällt außerdem auf, dass der Zeitpunkt der Messung die Anzahl an gemessenem motorisiertem Verkehr sowie in geringerer Weise den Anteil der Verkehrsarten beeinflusst. Für einen Einblick in die Werte der Erhebung sind in Abbildung 6 die absoluten Werte der Zählungen nach Verkehrsarten und Erhebungszeiträumen sichtbar. Zudem ist die absolute Gesamtanzahl an gemessenem motorisiertem Verkehr pro Erhebungszeitraum als Liniendiagramm dargestellt.

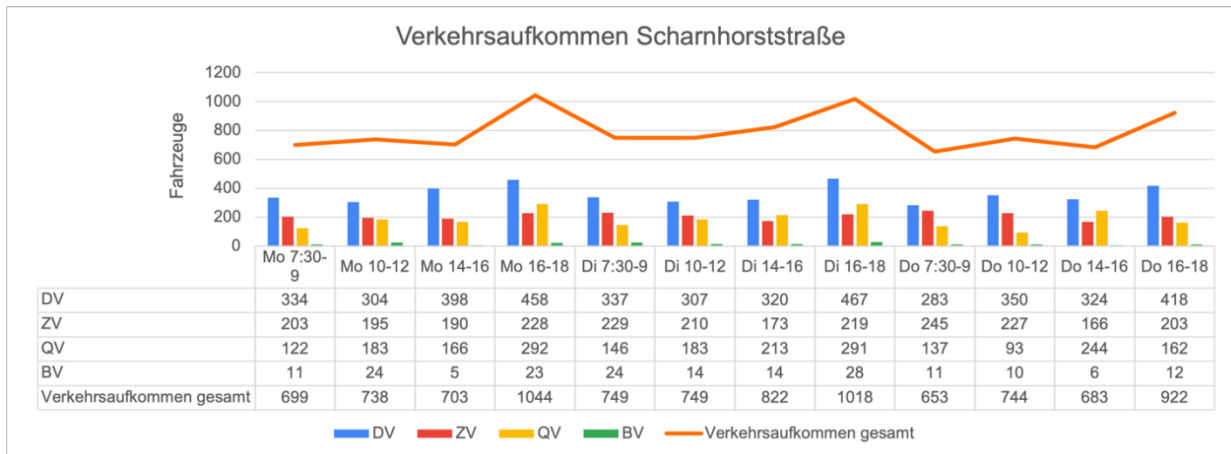


Abbildung 6: Überblickartige Visualisierung der Exceltabelle (Quelle: eigene Darstellung).

Bei der Auswertung muss jedoch die Länge des Erhebungszeitraumes beachtet werden: Mit Ausnahme der anderthalbstündigen Zählzeit in den Morgenstunden (7:30-9:00 Uhr) wurde in zweistündigen Zeitintervallen gezählt. Das gesamte Verkehrsaufkommen ist zu spätnachmittäglichen Stoßzeiten bzw. dem sog. Feierabendverkehr zwischen 16:00-18:00 Uhr tagesunabhängig und durchgängig am höchsten. Werden die Werte der morgendlichen Stoßzeit zwischen 7:30-9:00 Uhr auf zweistündige Intervalle umgerechnet, steht die Höhe des Verkehrsaufkommens hier an zweiter Stelle.

Zuletzt sollen die prozentualen Anteile der Verkehrsarten nach Tagen und Tageszeiten analysiert werden (s. Abb. 7). Der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs schwankt tageszeitlich geringfügig zwischen 41 und 48 Prozent. Quell- und Zielverkehr unterliegen jedoch stärkeren Schwankungen. So liegt der Anteil des Zielverkehrs zwischen 21 und 38 Prozent und ist morgens oft höher als spätnachmittags, während es sich beim Quellverkehr mit 14 bis 28 Prozent entgegengesetzt verhält. Als Grund hierfür lässt sich die tageszeitabhängige Nutzung der universitären Einrichtungen und den dazugehörigen sowie umliegenden Parkplätzen vermuten: morgens findet Verkehr zur Universität statt (Zielverkehr), nachmittags von der Universität weg (Quellverkehr).

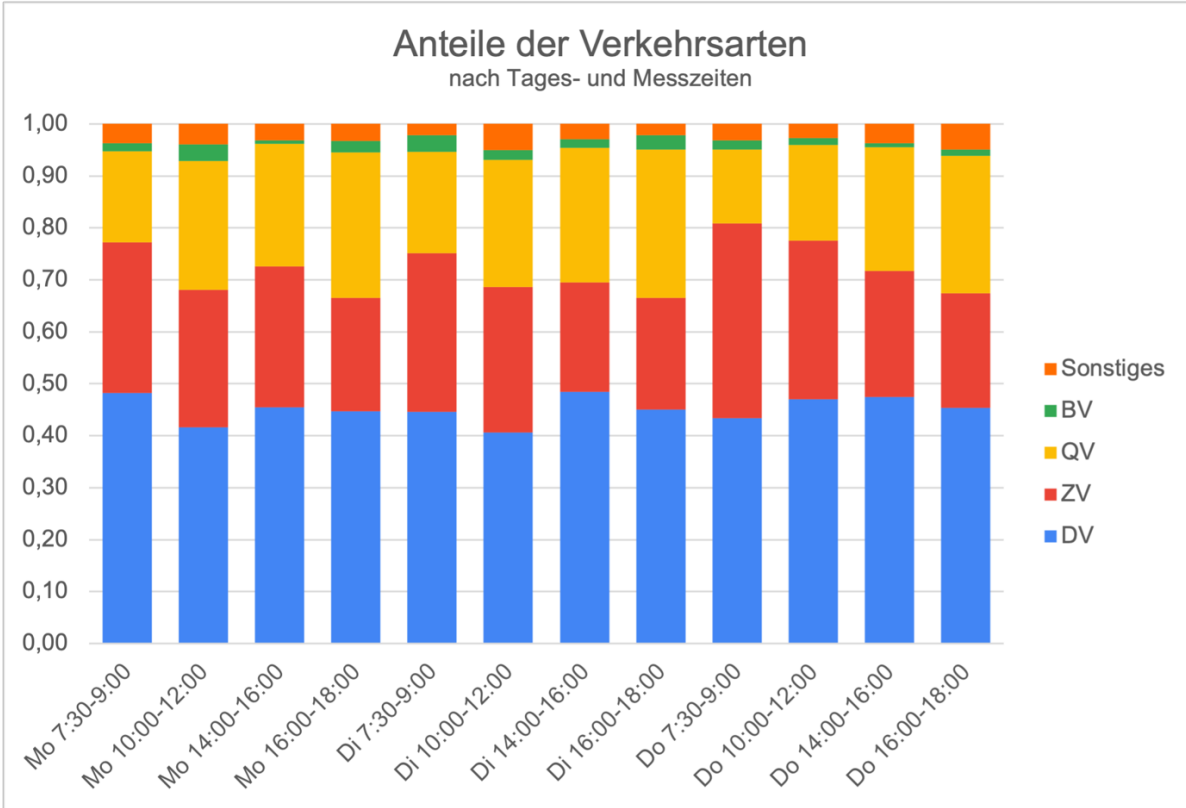


Abbildung 7: Prozentuale Anteile der Verkehrsarten nach Tagen und Messzeiten (Quelle: eigene Darstellung).

Da das Wetter bei allen Erhebungen ähnlich war (s. Tab. 1), lässt sich daraus keine größere Beeinflussung der Ergebnisse feststellen.

Insgesamt kann basierend auf der Erhebung gesagt werden, dass eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs ein Entlastungspotenzial von bis zu 45 Prozent für die Scharnhorststraße bietet, was u. a. zu einer Reduzierung des Lärmpegels beitragen kann.

5.2 Qualitative Überlegungen

Während der Verkehrszählungen zur Verkehrsstromerhebung fielen weitere Aspekte auf, die im Folgenden erwähnt werden. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um empirische Erhebungen, sondern um subjektive Wahrnehmungen, die auf der langen Aufenthaltsdauer am Zählpunkt und dem damit verbundenen Erfahrungswissen beruhen.

Zunächst wurde die Lautstärke der vorbeifahrenden Kfz auf dem Kopfsteinpflaster der Scharnhorststraße als starke Lärmbelästigung wahrgenommen. Damit ließen sich aus der Perspektive der Zählenden die

Äußerungen von Lehrenden der Leuphana Universität nachvollziehen, wonach die Lehre durch den andauernden hohen Lärmpegel beeinträchtigt werde. Außerdem wurde bemerkt, dass die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h in einigen Fällen eindeutig wahrnehmbar überschritten wurde. Dies wurde auch seitens Anwohner*innen, mit denen während der Verkehrszählung gesprochen wurde, als Ärgernis mitgeteilt. Zudem bogen diverse Kfz entgegen der Beschilderung falsch auf die Parkplatzeinfahrten und das Universitätsgelände ein. Besonders häufig wurde dies bei der eigentlichen Ausfahrt von P2 bei der Fahrradwerkstatt statt "KonRad" festgestellt. Dies kann eventuell auf eine unzureichende Beschilderung hinweisen, da das Phänomen sowohl bei Krankenwagen, Feuerwehr als auch Privatpersonen zu beobachten war.

6. Lösungsvorschläge

Auf Grundlage der Ergebnisse und Auswertung der Zählung sollen im Folgenden Lösungsansätze zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Scharnhorststraße diskutiert werden: Der Einsatz von elektrischen Sperrpfosten, das Aufstellen von „Anlieger frei“-Beschilderung und die Umwandlung in eine Fahrradstraße. Darüber hinaus werden mögliche Auswirkungen auf den Munstermannskamp dargestellt.

6.1 Einsatz von modalen Filtern

Zu den modalen Filtern zählen alle verkehrsplanerischen sowie infrastrukturellen Elemente, die zur Minimierung unerwünschter Verkehrsarten eingesetzt werden und diese herausfiltern (vgl. Aichinger 2020).

Um den Durchgangsverkehr auf der Scharnhorststraße zuverlässig zu reduzieren und gleichzeitig die Passierbarkeit für Dienst- und Rettungsfahrzeuge sowie den öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten, stellen modale Filter einen denkbaren Lösungsansatz dar (vgl. ebd.). Eine Möglichkeit ist der Einsatz von elektrischen Sperrpfosten, umgangssprachlich auch Poller genannt, welche bereits an anderen Stellen in Lüneburg vorhanden sind. Im Gegensatz zu nicht elektrischen Sperrpfosten können diese mit einer Fernbedienung heruntergefahren werden, wodurch berechnigte Fahrzeuge, wie Busse, Rettungsfahrzeuge und die Müllabfuhr, weiterhin unkompliziert passieren können.

Für die praktische Umsetzung in der Scharnhorststraße könnte die Zu- oder Ausfahrt der Straße, wie beim Errichten einer Stichstraße, einseitig mithilfe der elektrischen Poller abgesperrt werden (vgl. Aichinger 2020). Verkehrsteilnehmende könnten so alle zentralen Knotenpunkte oder Nebenstraßen erreichen, lediglich die direkte Durchfahrt von der Soltauer Straße zur Universitätsallee wäre unterbunden. Dadurch

würden einige Wege für Kfz deutlich länger (vgl. Meyer 2013).

Aufgrund dieser möglichen negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in der Scharnhorststraße erscheint es jedoch sinnvoller, diese nicht einseitig mit Pollern auszustatten, sondern sie stattdessen mittig aufzustellen. Es bietet sich an, eine Reihe elektrischer Sperrpfosten im Bereich vor der Bushaltestelle „Leuphana Universität“ zu installieren (s. Abb. 8). Somit besteht weiterhin die beidseitige Befahrbarkeit der Scharnhorststraße, während die Umwege für Anlieger*innen minimal gehalten werden. Lediglich die Möglichkeit zur kompletten Durchfahrt wird, entsprechend der Wirkungsweise eines modalen Filters, eingeschränkt. Die mittig platzierten Poller könnten sich außerdem positiv auf die Einhaltung der Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h auswirken: Privatfahrzeuge müssen vor dem Hindernis halten oder abbiegen und können so weniger beschleunigen. Zudem bleibt durch die Maßnahme die volle Erreichbarkeit der Parkplätze der Universität erhalten.



Abbildung 8: Elektrische Sperrpfosten als ein möglicher modaler Filter in der Scharnhorststraße (Quelle: eigene Darstellung).

Diese Maßnahme könnte auch um eine zweite Reihe von Pollern wenige Meter neben der ersten Reihe ergänzt werden. Dadurch entstünde mittig ein Bereich, der als Übergang für Fußgänger*innen genutzt werden könnte. Besonders in Hinblick auf den nahegelegenen Spielplatz und die Bushaltestelle könnte die Umsetzung dieser Maßnahme somit zu einer erhöhten Sicherheit für den nicht-motorisierten Individualverkehr beitragen.

Allerdings ist die Installation der modalen Filter zunächst teuer und aufwändig. Neben dem Anbringen von geeigneten Sperrpfosten müssen auch die durchfahrtsberechtigten Fahrzeuge bestimmt werden. Diese benötigen wiederum ein Gerät, mit dem sie die Poller zeitnah herunterfahren können. Daraus ergeben sich sowohl organisatorische Aufgaben als auch weitere Kosten. Schließlich muss bedacht werden, dass auch hier möglicherweise mit einer gewissen Eingewöhnungsphase zu rechnen ist, in der Verkehrsteilnehmende aus Gewohnheit die Scharnhorststraße versehentlich zur Durchfahrt nutzen und dann beispielsweise drehen oder auf die Blücherstraße abbiegen müssen. Dies könnte das dortige Verkehrsaufkommen und Unfallpotential kurzzeitig erhöhen. Eine geeignete Beschilderung sowie eine gute Kommunikation mit der Bevölkerung sind hier dementsprechend von zentraler Bedeutung. Die Nutzung der Scharnhorst- und Blücherstraße zur reinen Durchfahrt kann durch diese Maßnahme nicht gänzlich verhindert werden. Aufgrund des erhöhten Zeitaufwandes kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der größte Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen Soltauer Straße und Universitätsallee langfristig über den Munstermannskamp ablaufen würde.

6.2 Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger*innen

Mit geringerem Aufwand könnte statt Sperrpfosten lediglich eine rechtliche Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger*innen eingeführt werden (s. Abb. 9).



Abbildung 9: Scharnhorststraße mit der Beschilderung "Anlieger frei" (Quelle: eigene Darstellung).

Die dadurch notwendigen Baumaßnahmen, also das Anbringen einer geeigneten Beschilderung, fallen äußerst gering aus und sind schnell umsetzbar. Gleichzeitig bleibt die Straße weiterhin für Anwohner*innen sowie Dienst- und Rettungsfahrzeuge befahrbar. Auch die Erreichbarkeit der Universität bzw. angrenzen- der Parkplätze wird nicht eingeschränkt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen, die nicht zu den Anlieger*innen zählen, könnten bei der Umsetzung dieser Maßnahme auf den Munstermannskamp ausweichen.

Die Wirkung würde allerdings erst nach einer gewissen Eingewöhnungszeit eintreten, in der sich die Straßenverkehrsteilnehmenden auf die neue Situation einstellen. Gerade in der Anfangsphase müsste die Beschränkung intensiv kommuniziert und auch an Karten- und Navigationssysteme weitergegeben werden. Um das unbefugte Befahren der Scharnhorststraße zu verhindern, wären zudem stärkere Kontrollen notwendig, was den Verkehrsfluss möglicherweise einschränkt. Trotz solcher Kommunikations- und Kontrollmaßnahmen ist nicht auszuschließen, dass Verkehrsteilnehmer*innen die Beschränkung ignorieren und die Scharnhorststraße trotzdem zur Durchfahrt nutzen. In der Praxis zeigt sich, dass alleinige Beschilderungen oftmals nicht zur Reduzierung des Verkehrs ausreichen (vgl. Aichinger 2020). Das deckt sich mit der Beobachtung, dass die zurzeit geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h häufig nicht eingehalten wird (s. Kap. 5.2). Aus diesen Gründen könnte die rein rechtliche Beschränkung der zugelassenen Kfz möglicherweise nicht ausreichen, um den Durchgangsverkehr angemessen zu reduzieren.

6.3 Umwandlung zu einer Fahrradstraße

Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist, die Scharnhorststraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen (s. Abb. 10).



Abbildung 10: Scharnhorststraße mit der Beschilderung "Fahrradstraße" (Quelle: eigene Darstellung).

Wenn die Straße mehrheitlich von Radfahrer*innen genutzt werden würde, könnte der Radverkehr eine Vorrechtsstellung erhalten. Aufgrund der derzeit ungeeigneten Fahrbahnoberfläche ist jedoch fraglich, ob tatsächlich eine mehrheitliche Befahrung durch Fahrradfahrende vorliegt und ob die Maßnahme so überhaupt umgesetzt werden dürfte. Zusätzlich könnte die Durchfahrt auf Anlieger*innen beschränkt werden.

Ähnlich wie in der Wallstraße in Lüneburg könnten Piktogramme auf der Fahrbahn angebracht werden (vgl. Abb. 11) und um Schilder ergänzt werden, die auf die Bevorzugung des Radverkehrs und die eingeschränkten Kfz-Rechte aufmerksam machen (vgl. Becker 2019).

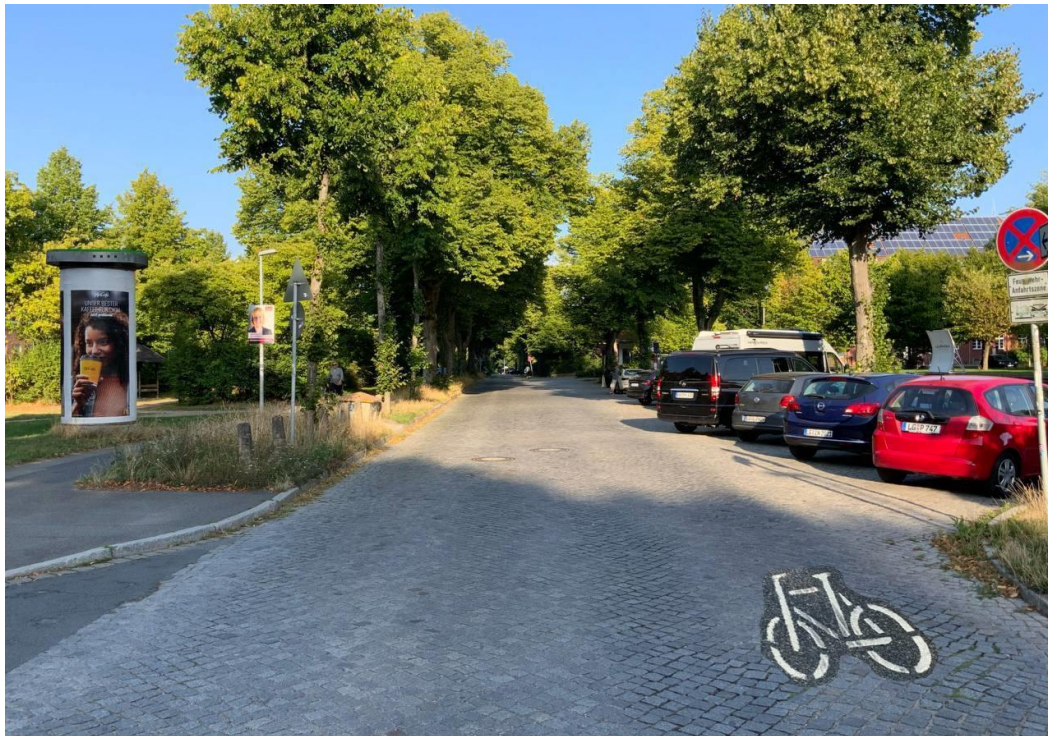


Abbildung 11: Piktogramme auf der Fahrbahn um auf Fahrradverkehr aufmerksam zu machen (Quelle: eigene Darstellung).

Ein Vorteil der Fahrradstraße ist auch, dass Dienst- und Rettungsfahrzeuge problemlos passieren können, ohne dass zusätzliche technische oder organisatorische Maßnahmen, wie bei den Sperrpfeilen, notwendig sind. Von einer Fahrradstraße profitieren im Besonderen die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen, für die ein sicherer Verkehrsweg geschaffen wird. Gerade im Hinblick auf die Nähe zur Universität, zu welcher erfahrungsgemäß viele Studierende mit dem Fahrrad gelangen, erscheint die Idee da- her zunächst sinnvoll. Zudem werden die Lärm- und Schadstoffbelastung verringert und eine Fahrradstraße an der Universität kann auch ein Zeichen für die Förderung nachhaltiger Mobilität setzen (vgl. Becker 2019; Schröder 2021).

Der höhere Aufwand zur Neugestaltung einer Fahrradstraße sollte jedoch bedacht werden, da das derzeit eingesetzte Basaltpflaster für Fahrradfahrende eher ungeeignet ist und möglicherweise durch radfreundlichere Alternativen ersetzt werden müsste. Auch die Installation weiterer Markierungen und Piktogramme ist ein größerer Eingriff als das Anbringen von „Anlieger-frei“ Schildern (vgl. Becker 2019). Da in der Bevölkerung nach wie vor eine große Wissenslücke in Bezug auf die Regelungen einer Fahrradstraße besteht (vgl. ebd.), müsste begleitend eine gut durchdachte Kommunikations- und Aufklärungsstrategie entworfen werden. Trotzdem besteht die Chance, dass Kfz-Fahrer*innen sich nicht an

die Regelungen halten.

Auch hier zeigen Praxisbeispiele, dass eine simple rechtliche Umwandlung der Straße und die Kommunikation über Beschilderung nicht ausreicht, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten (vgl. Aichinger 2020). Daher gehen wir davon aus, dass die Installation von elektrischen Sperrpfosten als eine physische Barriere den größten Effekt haben würde.

6.4 Folgen für den Munstermannskamp

Da alle erläuterten Vorschläge mit einer Reduktion des Verkehrs auf der Scharnhorststraße einhergehen, wäre im Gegenzug ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Munstermannskamp zu erwarten. Dieser ist als Kreisstraße dafür auch vorgesehen. Aufgrund der anzunehmenden Verkehrszunahme könnten jedoch auch hier einige bauliche Veränderungen von Vorteil sein, welche im Folgenden kurz geschildert werden.

Die sich im südwestlichen Bereich seitlich an der Straße befindenden 12 PKW-Stellplätze sollten zurückgebaut werden, um die Fahrbahnbreite zu erweitern und somit einen flüssigen Verkehrsablauf zu ermöglichen, bei dem an dieser Stelle nicht auf den Gegenverkehr gewartet werden muss. Diese Maßnahme würden auch mit einer erhöhten Sicherheit für Fahrradfahrer*innen einhergehen, die den Munstermannskamp ordnungsgemäß befahren dürfen und somit von einer breiteren und übersichtlicheren Fahrbahn profitieren.



Abbildung 12: Parkplätze auf dem Munstermannskamp (Quelle: Peter Pez).

Die Regelungen zum Ersatz von wegfallendem Parkraum sollen hier nicht untersucht werden. Vielmehr ließe sich die Reduzierung des Parkraums, welcher öffentliche Straßenverkehrsfläche privatisiert und mit immensem Flächenverbrauch einhergeht, im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrswende begrüßen.

Des Weiteren ist von einer stärkeren Lärmbelastung infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens auszugehen. Da der Munstermannskamp jedoch im Gegensatz zur Scharnhorststraße auf mehr Verkehr ausgerichtet und asphaltiert ist sowie die Häuser eher versetzt zur Straße liegen, ist die Zusatzbelastung für Anwohner*innen voraussichtlich geringer als die der Scharnhorststraße aktuell.

7. Diskussion Methode

Die hier vorgenommene Verkehrszählung wurde stichprobenartig von jeweils zwei Personen pro Slot durchgeführt. Es wurde an verschiedenen Wochentagen und zu verschiedenen Uhrzeiten gezählt, um einen möglichst differenzierten Überblick zu bekommen. Jedoch stellt dies trotzdem nur eine Stichprobe dar, die zu anderen Zeitpunkten oder über einen längeren Zeitraum hinaus auch abweichend ausfallen könnte. Wichtig ist zu beachten, dass die Zählung im Sommer stattfand und durch das gute Wetter möglicherweise weniger Kfz unterwegs waren. Auch ist relevant, dass zum Zeitpunkt der Zählung die Coronapandemie Einfluss auf die Mobilität gehabt haben kann, da viele Universitätsveranstaltungen

weiterhin online übertragen wurden und sich einige Personen womöglich im Homeoffice befanden. Auch wurde nur an Werktagen und nicht an Wochenenden gezählt. Um signifikantere Ergebnisse zu erhalten, wäre eine regelmäßige Wiederholung der Zählung nötig.

Zudem wurde die Zählung pro Slot stets nur von zwei Personen durchgeführt, jede Person dokumentierte eine Fahrtrichtung. Dadurch können Ungenauigkeiten in der Zählung entstanden sein, wie in Kapitel 3.3 beschrieben. Um diese Fehlerquelle zu verringern, könnten z. B. mehrere Personen gleichzeitig die Daten erheben, aus welchen am Ende ein Mittelwert gebildet würde. Eine weitere Möglichkeit wäre, auf eine elektronische Zählweise zurückzugreifen.

Diese Faktoren sind beim Betrachten der hier aufgeführten Verkehrszählung zu beachten.

8. Ausblick

Trotz der genannten Fehlerquellen geben die Ergebnisse der Verkehrszählung einen ersten Überblick über die Verkehrslage innerhalb der Scharnhorststraße. Auf Basis dieser könnte ein erstes Verkehrskonzept seitens der Leuphana Universität erarbeitet werden. Spannend ist vor allem die hohe Rate an Durchgangsverkehr, welche ein großes Potenzial zur Lärmreduktion und Minderung des Verkehrsaufkommens trägt. Für Veränderungsvorschläge bietet das Kapitel 6 einen guten ersten Überblick und der Bericht eine Datengrundlage, um an die Stadt Lüneburg heranzutreten und Veränderungen umzusetzen.

Der Bericht liefert interessante Daten, auf denen mit weiteren und möglicherweise intensiveren Verkehrszählungen aufgebaut werden kann, um das Verkehrsaufkommen in der Scharnhorststraße nachhaltig zu reduzieren. Wichtig ist jedoch auch festzuhalten, dass eine reine Verlagerung des Verkehrs auf umliegende Straßen keine langfristige Lösung ist. Die Nutzung von ÖPNV und Fahrrädern muss attraktiver gestaltet werden, um eine nachhaltige Wende im Verkehrssektor zu gestalten.

Literaturverzeichnis

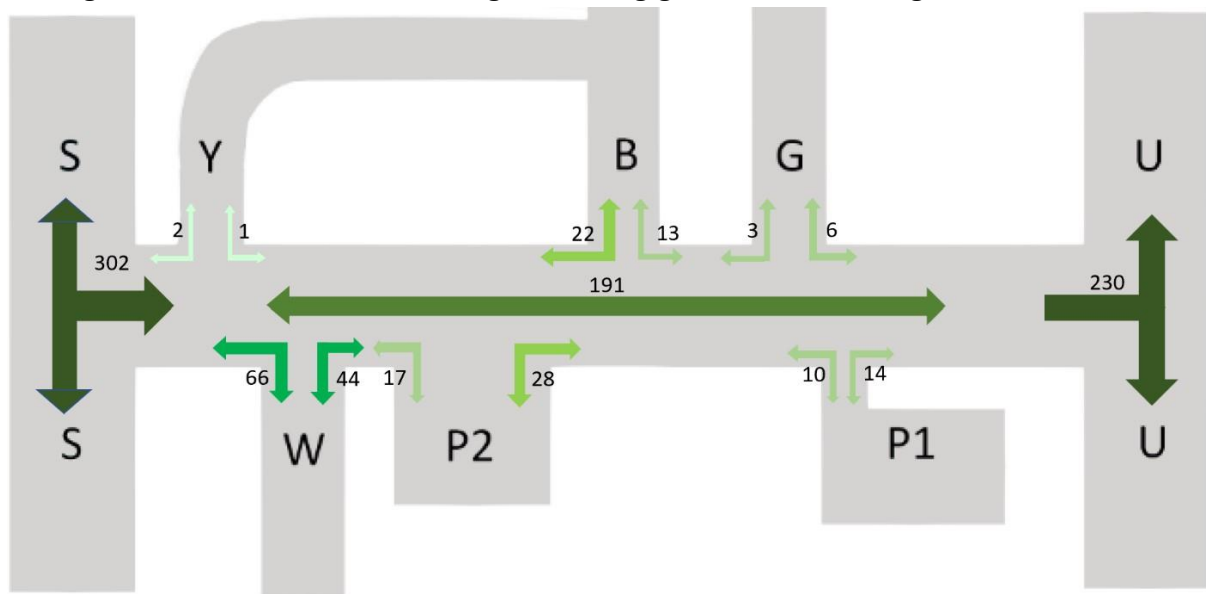
- ADAC (2022): Autos in Deutschland: Pkw-Anzahl im Bundesländervergleich. Online unter: <https://www.adac.de/news/autos-anzahl-deutschland-bundeslaender/>. Letzter Zugriff: 10.09.2022.
- Aichinger, W. (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Umweltbundesamt Dessau-Roßlau.
- Becker, T. (2019): Die Gestaltung des Erfolgsmodells Fahrradstraße – Weiterentwicklung für Tempo-30-Zonen. In: Straßenverkehrstechnik, S.332 -340. Online unter: https://publish.fid-move.gucosa.de/api/?tx_dpf%5Bqid%5D=qucosa%3A35050&tx_dpf%5Baction%5D=attachment&tx_dpf%5Battachment%5D=ATT-0. Letzter Zugriff: 10.08.2022.
- Destatis (2022): Verkehrsunfälle 2021: Neuer Tiefststand bei Verkehrstoten und Verletzten. Online unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22_286_46241.html. Letzter Zugriff: 10.09.2022.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Querschnittsausschuss Begriffsbestimmungen, Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb. FGSV Verlag, Köln.
- Hansestadt Lüneburg (2019): Auswertung Verkehrsdaten. DataCollect Webreporter.
- Meyer, J. (2013): Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung: Grundlagen und Lösungsvorschläge. Wiesbaden, Vieweg+Treibner Verlag.
- Schröder, A. (2021): Fahrradstraßen 2.0: Mehr Raum und Aufmerksamkeit für den Radverkehr in Münster. In: Deutscher Verband für angewandte Geographie 45: 77–82. Springer. Online unter: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s00548-021-00709-7.pdf>. Letzter Zugriff: 10.08.2022.
- Statista (2022): Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960 bis 2022. Online unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>. Letzter Zugriff: 10.09.2022.
- Umweltbundesamt (2022a): Straßenlärm. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr>. Letzter Zugriff: 10.09.2022.
- Umweltbundesamt (2022b): Umweltbewusstsein in Deutschland 2020. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2020>. Letzter Zugriff: 10.09.2022.

Anhang

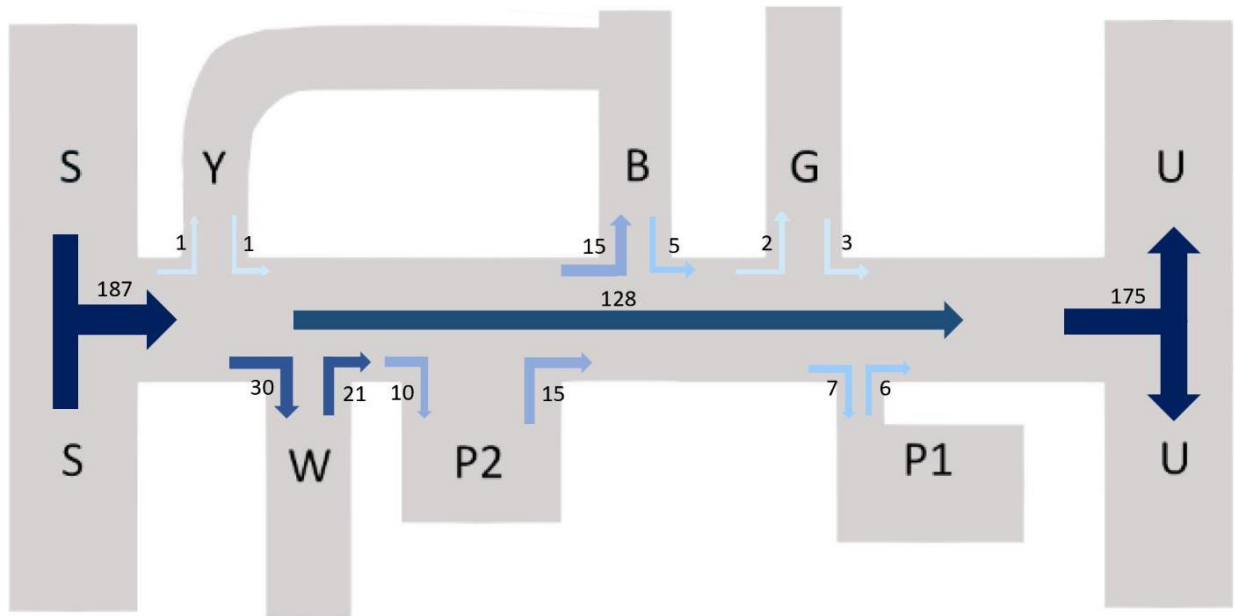
Anhang 1: Exceltabelle mit Daten der Verkehrszählung

Wochentag und Zeitraum:	S/U	S/W	S/P1	S/P2	S/B	S/G	S/Y	W/U	W/B	W/G	W/P1	W/P2	Y/W	Y/B	Y/U	Y/P1	Y/P2	Y/G	B/G	B/P1	B/U	G/U	G/P1	P2/B	P2/G	P2/P1	P2/U	P1/U	Sonstige	Gesamt	Ungültig	Bus	Taxi	LKW	Dienstfah	Zweirad		
MONTAG																																						
Montag: 16.5. 7.20-8.50Uhr (Tom) S-U	199	57	23	13	18	1	4	21	5	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	9	6	0	2	0	0	9	5	9	384			12	3	7	3	3
Montag: 16.5. 7.20-8.50Uhr (Hannah) U-S	138	48	3	10	8	1	1	34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	6	0	0	0	0	12	24	17	315	2		9	3	1	7	2
Montag: 27.6. 10-12 S-U (Lena)	228	44	9	16	17	2	1	25	5	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	0	3	1	1	25	14	14	415			8	8	7	8	4	
Montag: 27.6. 10-12 U-S (Zym)	79	85	3	9	12	0	3	40	5	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	4	0	3	1	1	34	19	15	323	10		5	6	3	6	1	
Montag: 30.5.14.15-16.05 (Hana) S-U	187	55	7	12	23	2	1	29	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	9	7	0	1	0	0	23	8	10	377	2		8	4	1	4	1	
Montag: 30.5.14.15-16.05 (Hannah) U-S	133	62	6	10	7	3	0	47	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	13	11	0	0	0	0	13	6	12	326			2	2	4	0	
Montag: 20.6. 15.50-17.50 (Tom) S-U	340	54	13	13	28	3	0	76	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	8	9	0	5	0	0	42	17	22	639	1		14	2	1	0	4
Montag: 20.6. 15.50-17.50 (Zym) U-S	127	96	5	23	11	3	2	62	1	1	1	2	2	0	2	0	0	0	0	0	1	30	4	1	0	0	0	9	10	12	405	5		6	2	1	-	2
Summe Montag	1431	501	69	106	124	15	12	334	24	1	4	6	4	0	6	0	0	1	1	4	94	49	1	14	1	2	167	103	111	3184	20	64	28	23	32	18		
Dienstag																																						
Dienstag: 21.6. 7.30-9.00 (Tom) S-U	244	32	20	29	28	2	4	36	6	0	0	2	0	0	1	0	0	0	2	0	12	7	0	2	0	1	16	12	8	464	2							
Dienstag: 21.6. 7.30-9.00 (Zym) U-S	90	44	1	10	6	0	1	43	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	10	2	0	3	0	2	49	9	8	285	17		6	1	0	-	2	
Dienstag: 31.5.10.00-12.00 (Hana) S-U	181	62	18	2	22	1	2	43	5	0	2	1	0	0	3	0	0	0	0	1	10	4	0	0	0	1	12	5	10	385	2		8	2	4	5	2	
Dienstag: 31.5.10.00-12.00 (Hannah) U-S	123	79	7	10	7	2	1	51	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	0	0	0	0	16	12	28	364	5							
Dienstag: 5.7.14.00-16.00 (Lena) S-U	246	60	4	14	19	2	1	30	4	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	7	6	0	1	0	1	20	16	8	442								
Dienstag: 5.7.14.00-16.00 (Hana) S-U	152	88	5	27	10	4	0	50	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	1	11	4	0	1	0	0	14	13	16	380	0		3	1	0	0		
Dienstag: 14.6.16.05-18.06 (Tom) S-U	320	65	7	15	28	2	3	51	3	0	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	11	7	0	6	0	1	43	29	14	611			11	6	4	0	6	
Dienstag: 14.6.16.05-18.06 (Zym) U-S	138	118	4	15	8	1	4	48	4	3	0	2	1	0	3	0	0	0	1	1	21	6	0	0	0	0	14	7	8	407	3		7	1	1	-	2	
Summe Dienstag	1484	648	66	122	128	14	16	332	28	3	6	10	4	0	9	0	0	0	4	6	94	48	0	13	0	6	194	103	100	3338	29	35	11	9	5	12		
DONNERSTAG																																						
Donnerstag: 2.6. 7.35-9.05 (Lena) S-U	213	54	15	37	17	2	1	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	5	0	3	0	0	12	2	3	389			7		5	9		
Donnerstag: 2.6. 7.35-9.05 (Zym) U-S	70	31	2	10	6	1	0	24	5	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	3	0	1	0	0	60	22	18	264	23		6	2	6	5	0	
Donnerstag: 19.5.10.00-12.00 (Lena) S-U	251	74	6	25	25	1	2	29	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4	0	2	0	0	22	5	9	469			9	0	6	9	0	
Donnerstag: 19.5.10.00-12.00 (Hana) U-S	99	33	7	8	18	2	1	25	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3	0	0	0	0	0	36	20	11	275	3		6	5	4	8	2	
Donnerstag: 9.6.14.00-16.00 (Lena) S-U	205	49	6	13	19	5	0	33	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10	4	0	1	0	0	26	17	13	486			9		6	3	
Donnerstag: 9.6.14.00-16.00 (Hana) U-S	119	49	4	7	9	2	1	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	6	0	0	0	0	11	7	12	277	4		3	1	4	7	2		
Donnerstag: 16.6.15.50-17.50 Uhr (Tom) S-U	274	59	9	16	22	5	0	29	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	1	1	1	1	0	49	15	23	530			11	2	3	3	9
Donnerstag: 16.6.15.50-17.50 Uhr (Hannah) U-S	144	86	5	24	13	2	0	36	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	21	10	0	0	0	0	0	8	17	22	382	8		-	-	-	-		
Summe Donnerstag	1376	435	54	140	129	20	6	222	17	2	1	5	0	3	0	0	0	3	1	95	45	1	8	1	0	224	105	111	3002	38	51	10	34	44	44	13		
Summe gesamt	4300	1484	189	368	381	49	33	888	69	11	21	8	0	17	0	1	8	10	283	142	2	35	2	8	575	311	322	9524	87	150	49	66	81	43	41			
Summe S-U	2888	665	137	205	266	28	19	417	44	2	6	11	5	0	8	0	1	1	3	4	108	71	1	27	2	5	299	145	143	5511	7		97	27	44	44	29	
Summe U-S	1412	819	52	163	115	21	14	471	25	4	5	10	3	0	9	0	0	0	5	6	175	71	1	8	0	3	276	166	179	4013	80	53	22	22	37	14		

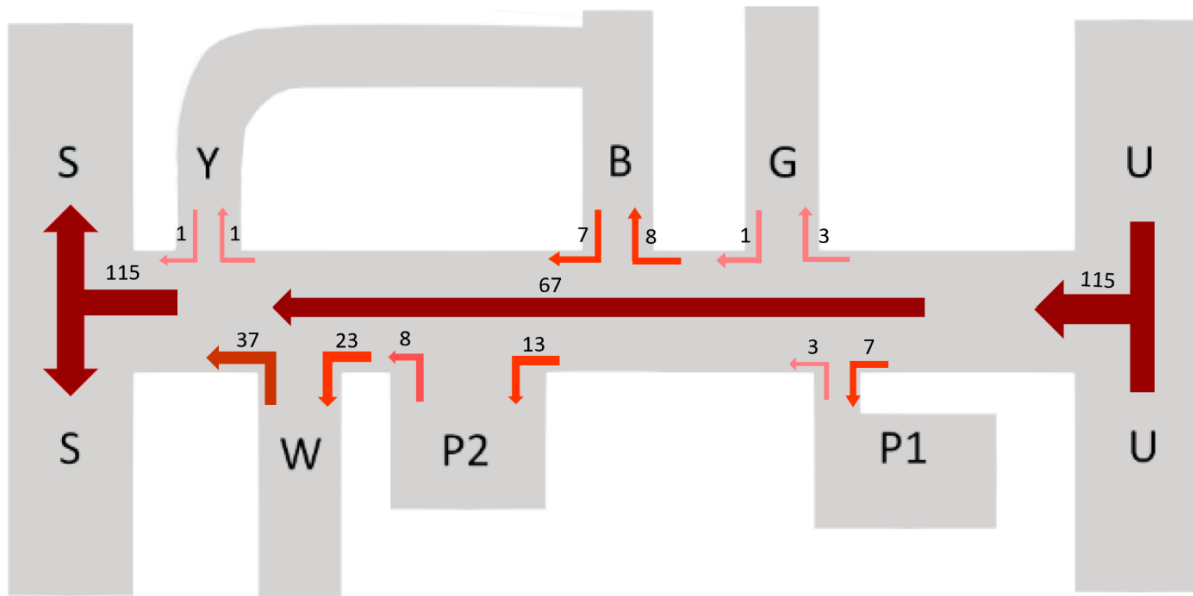
Anhang 2: Verkehrsstromdarstellung unabhängig der Fahrtrichtung



Anhang 3: Verkehrsstromdarstellung Fahrtrichtung Scharnhorststraße – Universitätsallee



Anhang 4: Verkehrsstromdarstellung Fahrtrichtung Universitätsallee - Scharnhorststraße



LEUPHANA UNIVERSITÄT – VERKEHR – LÜNEBURG

EIN KONZEPT MIT WIN-WIN-OPTION

April 2022

Die Leuphana Universität Lüneburg orientiert sich am gesellschaftlichen Leitbild der Nachhaltigkeit. Auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ist – ausgehend vom Klimaschutzgedanken, aber inhaltlich viel weiter reichend – erkannt worden, dass der Bereich Mobilität beträchtliche Defizite aufweist. Das gilt auch für Lüneburg, denn nachdem die Stadt mit der innerstädtischen Verkehrsberuhigung 1991-93 verkehrspolitisch eine führende Rolle einnahm, ist seitdem kein substanzieller Fortschritt mehr erkennbar, vielmehr existieren durch kräftigen Einwohnerzuwachs ähnliche Probleme wie zur Zeit des Beschlusses des Verkehrsentwicklungsplanes 1990 und die Stadt ist in das untere Mittelfeld des kommunalen Verkehrsmanagements abgerutscht. Die folgende Sammlung konkreter Maßnahmenvorschläge verfolgt das Ziel einer Intensivierung der Kooperation von Universität und Stadt, um für beide Seiten deutliche Fortschritte im Bereich nachhaltiger Mobilität zu erreichen – gern mit dem Nebenziel, Lüneburg wieder eine Spitzenposition kommunaler Verkehrspolitik zu hieven. Die Universität möchte in diesem Rahmen die Aufenthaltsqualität in einem bedeutenden Teil des städtischen Südens deutlich verstärken und zu einem Musterbeispiel der Campusentwicklung werden. Dies wäre ein Aushängeschild für die Stadt Lüneburg, aber abgesehen hiervon würden sich auch konkrete Verbesserungen für das Verkehrssystem in Lüneburg und seiner Region ergeben. In dieser Hinsicht werden im Folgenden sechs Vorschläge unterbreitet:

	Seite:
1. Reaktivierung von Bahnstrecken i. V. m. einem Haltepunkt Kurpark/Universität	2
2. Businformationssystem (nicht nur) für die Universität	3
3. Freigabe des Radverkehrs in der Südhälfte des Kurparks in Verbindung mit der Ausschilderung einer Radschönroute Saline – Kurpark – Universität – Bockelsberg (und weiter)	4
4. Ausschilderung einer Radschönroute Bahnhof – Lösegraben – Wilschenbruch – Universität / Deutsch Evern (mit Anschluss an eine Nordroute aus/nach Adendorf/Scharnebeck)	6
5. Netzunterbrechung Scharnhorststraße und Gestaltung eines Quartiersplatzes	7
6. Versuchsweise Reduktion der Stellplatzzahl für die Universität auf vertraglicher Basis	8
Abschließende Bemerkungen	9

1. REAKTIVIERUNG VON BAHNSTRECKEN I. V. M. EINEM HALTEPUNKT KURPARK/UNIVERSITÄT

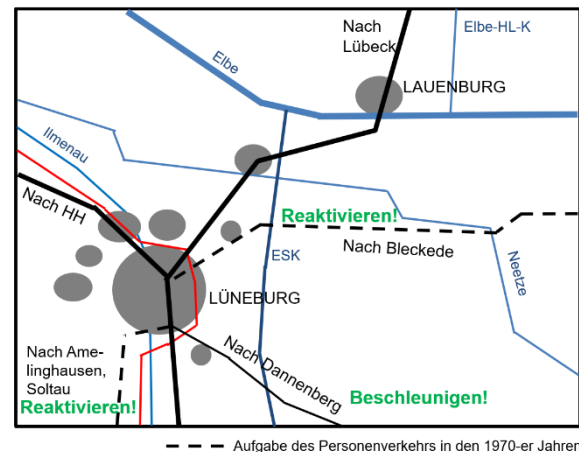
Ausgangslage

Der Busverkehr erreicht nur die Hälfte der Reisegeschwindigkeit des PKW. Er ist daher für viele Nutzer/innen unattraktiv, vor allem, wenn noch ein Umstieg am Bahnhof erfolgen muss. Die Bahn ist demhingegen schneller als der PKW. Die Laufruhe im Vergleich zum Bus ermöglicht Lesen/Arbeiten während der Fahrt und Fahrrädern bzw. größeres Gepäck lassen sich mitnehmen. Lüneburg war bis in die 1970-er Jahre Bahnknotenpunkt und aktuelle Bestrebungen des Landkreises laufen darauf hinaus, diesen Status durch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf den Strecken nach Bleckede und Amelinghausen (/Bispingen/Soltau) wiederzubeleben. Auch eine Beschleunigung und Intensivierung der Wendlandbahn (derzeit unattraktiver 3-Stunden-Takt) ist hierbei ein Thema.

Das Interesse der Universität

Die Leuphana Universität ist mit ca. 9.400 Studierenden, 1.100 Beschäftigten und rund 470 Lehrbeauftragten pro Semester ein Schwerpunkt im Ausbildungs- und Berufsverkehr in Lüneburg. Die jüngste Adressanalyse der Studierenden [und der Mitarbeiter/innen] vom März/April 2022 ergab

- 39,9 % wohnen in Lüneburg, zuzüglich (nur) 1,7 % in Vororten mit Stadtbusanschluss [Mitarbeitende: 43,2 + 6,7 %].
- 43,17 % [33,0 %] wohnen in Orten mit gutem Bahnanschluss (= Stundentakt)! Hiervon kommen 23,5 % [19,3 %] aus dem klassischen Einzugsgebiet Hamburg, aber fast 20 % auch nicht – offenkundig, weil es außerhalb Lüneburgs günstigeren Wohnraum mit Bahnanschluss gibt.
- Knapp 17 % der Studierenden und des Personals wohnen in größerer Entfernung im ländlichen Raum.



Eine Bahnreaktivierung und Intensivierung der Wendlandbahn würde die Anbindung der dritten genannten Gruppe mit Wohnsitz im ländlichen Raum erschließen helfen, womit eine attraktive Alternative zur PKW-Nutzung sowohl für Studierende als auch für Mitarbeiter/innen entstünde. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, in Orten mit Bahnanschluss studentische Zimmer- und Wohnungsangebote zu erschließen. Das würde die Wohnraumsituation der Studierenden, die auf günstige Mietpreise besonders angewiesen sind, deutlich entspannen.

Ein Bahnanschluss ab Westbahnhof ermöglicht zudem einen sehr schnellen Transport von Bahnpendler(inne)n zum Haltepunkt Kurpark der Strecke Lüneburg – Amelinghausen, von wo aus eine fußläufige Anbindung (680 m) der Universität besteht. Bei einer – auch wegen inzwischen beengter baulicher Situation –



zu favorisierenden Verlagerung des Haltepunktes von der östlichen auf die westliche Seite des Bahnüberganges der Uelzener Straße würde sich der Gehweg auf 500 m verkürzen.

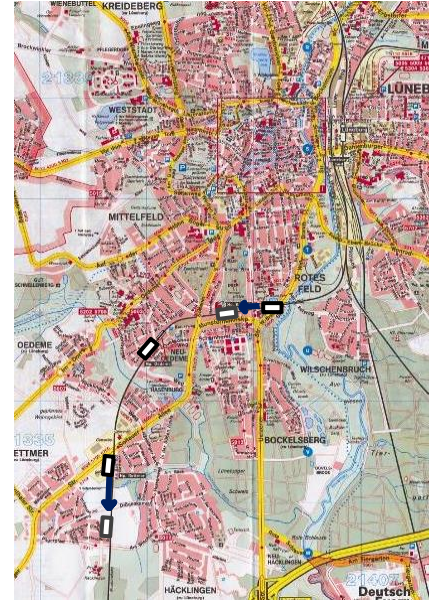
Stadt und Region Lüneburg würden profitieren

- von einer Regio-S-Bahn als schnellem, komfortablem ÖPNV-Rückgrat auch für Innenstadt, Schulzentrum Oedeme und Bahnfernverkehr,
- von einer Entlastung auch des allgemeinen Immobilienmarktes per Wohnbauflächenerschließung an Bahnhalteorten,
- von einer West-Ost-Erschließungsachse des Landkreises – zwischen Heide und Elbe für den Tourismus und die eigene Naherholung.
- Die Shuttle-Buslinie 5001 wäre verzichtbar.

Für die Binnenerschließung ist eine Südverschiebung des bisherigen Haltepunktes Bhf. Rettmer zwischen die Wohnbereiche Rettmer und Häcklingen anzuraten (aber keine Bedingung).

Was ist zu tun?

Stadt und Universität sollten sich baldmöglichst und wiederholt pro Bahnreaktivierung/-intensivierung öffentlich positionieren.



2. BUSINFORMATIONSSYSTEM (NICHT NUR) FÜR DIE UNIVERSITÄT

Ausgangslage

Die Universität wird als Arbeits-/Ausbildungszentrum für über 10.000 Personen von den Stadtbuslinien 5011 und 5012 im Halbstundentakt, zeitweise auf viertelstündig verdichtet, angefahren. Hinzu kommen überwiegend stündlich der Uni-Shuttle 5001 vom/zum Bahnhof (ohne Am Sande), die Linie 5020 Lüneburg – Deutsch Evern sowie die Linie 5600 Lüneburg – Melbeck/Embsen. Dies erzeugt eine für Lüneburg dichte Fahrtenfolge selbst ohne Verstärkerfahrten (vgl. nächste Seite):

- Bahnhof → Campus um x.00, x.24, x.42, x.43, x.49 Uhr
- Campus → Bahnhof um x.00, x.05, x.06, x.19, x.35, x.49 Uhr

Die Abfahrt erfolgt universitätsseitig allerdings linienabhängig an vier unterschiedlichen Haltestellenbereichen ohne Blickverbindung: DJH (vor Uni-Gebäude 1), Blücherstraße, Scharnhorststraße sowie Universitätsallee. Das ist unübersichtlich und erzeugt ohne genaue Eruerung im Internet mentale Intransparenz, wodurch Unzufriedenheiten entstehen, die gar nicht sein müssten.



Das Interesse der Universität

Ein Fahrgastinformationssystem wäre erforderlich, zu denken ist an eine Anzeigetafel im Bereich der Uni-Gebäude 8 bzw. 10 sowie innerhalb des Zentralbaus, welche die nächsten Busanschlüsse und deren Abfahrtsorte in Echtzeit anzeigt. Bei Gebäude 8/10 trennen sich quasi die Wege zum Zentralbau (Universitätsallee) und zur Blücherstraße/Scharnhorststraße. Ein solcher Bedarf für eine Anzeigetafel existiert auch am Bahnhof. Die Shuttlelinie 5001 verkehrt aktuell zur Scharnhorststraße. Aus Sicht der Universität spräche nichts gegen eine Verlagerung deren Haltestelle 5001 zur Universitätsallee, um die Abfahrtsorte (mit 5012, 5020 und 5600) auf zwei Standorte zu bündeln, was lediglich kurz vor 10 Uhr einer Entzerrung mit den Ankunftszeiten der Linien 5020 und 5600 bedarf.

Auch in den Bussen sollte das Fahrgastinformationssystem – wie in anderen Städten – Standard werden, welches die Haltestellen optisch und akustisch angibt, idealiter optisch nicht nur die nächste Haltestelle, sondern die nächsten drei Halteorte.

Linie	Ziel	Abfahrt ab	in Min.
5011	Zentrum	Blücherstr.	3
5012	Zentrum	Univers.-allee	17
5600	Melbeck	Univers.-allee	22
5020	Dt. Evern	Univers.-allee	23
5001	Bahnhof	Scharnhorststr.	28
5020	Zentrum	Univers.-allee	34
5600	Zentrum	Univers.-allee	34



**Die Stadt würde profitieren**

- Ein Fahrgastinformationssystem an zentralen Haltestellen sowie innerhalb der Busse ist andernorts Standard und für das Oberzentrum Lüneburg überfällig.
- Dort, wo die Anzeigetafel für die Busabfahrten ab Universität zu installieren wäre, findet der Wochenmarkt statt, der sich auch an die Bürger/innen Bockelsbergs richtet. Unabhängig vom Markttag gibt es dort auch Snackangebote an Verkaufsständen an Werktagen. Die Lokalität befindet sich in kurzer Radentfernung, insbesondere wenn man die Zuwegung über die Virchowstraße nutzt. Nutzungsgelegenheiten + Busknotenpunkt (+ Radroute, sh. Pkt. 3) sollten auch für Bockelsberg-West von großem Interesse sein.

Was ist zu tun?

Stadt und Universität sollten sich gemeinsam bei Landkreis und KVG für die Etablierung stationärer Businformationssysteme einsetzen (neben der Universität auch am Bahnhof) und für eine generelle Verbesserung der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen.



Bahnhof/Stadtzentrum → Universität (grün markiert)

	5011		5012		5020	5600	5001
	Standard	Zusätzlich morgens	Standard	Zusätzlich morgens			
Nahverkehrsankunft - Hamburg - Uelzen - Lübeck	x.23 + x.33 x.24 bis x.26 x.15/22/30 (wechselnd)						
Bahnhof	x.00, x.30	7.15, 7.45, 8.15, 9.45	x.24, x.54	7.39, 8.09, 8.39	x.43 auch 16.13, 17.13, 18.13	x.42	7.30/35 8.45 9.36/42/43/44 danach x.45
Am Sande	x.05, x.35	7.20, 7.50, 8.20, 9.50	x.29, x.59	7.44, 8.14, 8.44	x.48 auch 16.18, 17.18, 18.18	x.46	
Feldstraße							7.34/39 8.49 9.40/46/47/48 danach x.49
Kefersteinstraße			x.32, y.02	7.47, 8.17, 8.47			
Blücherstraße	x.15, x.45	7.30, 8.00, 8.30, 10.00					
DJH	x.16, x.46	7.31, 8.01, 8.31, 10.01					
Universitätsallee			x.38, y.08	7.53, 8.23, 8.53	x.55 auch 16.25, 17.25, 18.25	x.54	
Scharnhorststraße							7.42/47 8.57 9.48/54/55/56 danach y.01

[illegible]

3. FREIGABE DES RADVERKEHRS IN DER SÜDHÄLFTE DES KURPARKS IN VERBINDUNG MIT DER AUSSCHILDERUNG EINER RADSCHÖNROUTE SALINE – KURPARK – UNIVERSITÄT – BOCKELSBERG (UND WEITER)

Ausgangslage

Viele Studierende und Beschäftigte wohnen in Lüneburg oder dessen Vororten. Dies ergibt radverkehrsaffine Wegebeziehungen, aber der Radverkehrsanteil ist noch steigerungsfähig, was durch die Innovation der E-Fahrräder und deren rapide Verbreitung technikseitig eine kräftige Unterstützung erfährt. Die Lüneburger Radverkehrsplanung steht jedoch weit dahinter zurück. Mitte der 1990-er Jahre wurden Radcityrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen definiert, die die Bedürfnisse von Radler(inne)n bzgl. schnellem und sicheren Vorankommen (zahlreiche Ampeln, Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten) sowie einer lärm- und abgasarmen Umgebung nicht erfüllen. Dabei verfügen Stadt und Region über zahlreiche, netzartige Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, die sich für sehr viele Verkehrsbeziehungen optimal eignen.

Das Interesse der Universität

Alternativ zu der nach erfolgtem Umbau stadteinwärts gefährlichen Soltauer Straße und der ebenfalls stark verkehrsbelasteten Uelzener Straße bietet sich als kürzere, ampelfreie und äußerst angenehme Verbindung die Strecke Universität – Südhälfte Kurpark – Arthur-Illies-Weg – Saline an. Verbotenerweise nutzen schon heute viele Personen diese Strecke, denn nötig wäre die Freigabe des Radverkehrs in der Kurparkhälfte als Lückenschluss mittels StVO-Zusatzschild 1022-10 sowie eine Radwegweisung.



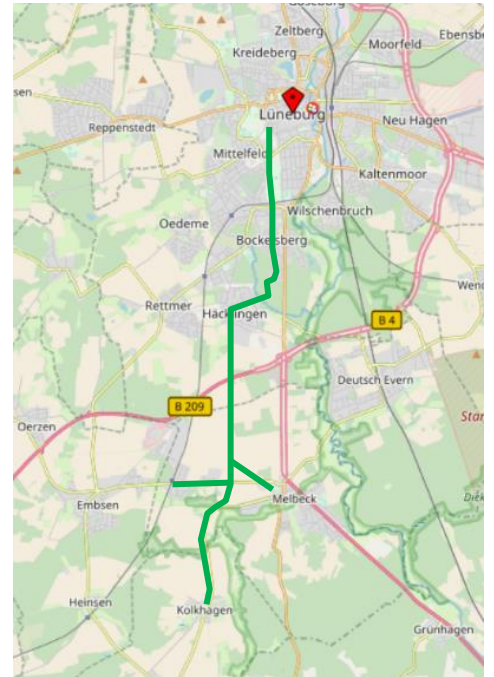


Die Stadt würde profitieren

- Die Universität befürwortet, die Radschönroute über das Uni-Gelände nach Bockelsberg zu erweitern zur Schaffung einer attraktiven Innenstadtverbindung für die Bockelsberger und umgekehrt für Innenstadtbewohner in das Wald- und Naherholungsgebiet der Lüneburger Schweiz.
- Innerhalb dieses Waldgebietes ließe sich die Wegweisung fortsetzen nach Häcklingen.
- Durch Häcklingen hindurch ließe sich über Triftweg, Alter Hessenweg, Embsener Kirchweg und Hessenweg eine Anbindung von Melbeck, Embsen und Kolkhagen erreichen, ohne entlang der unattraktiven B4-Stecke radeln zu müssen.

Was ist zu tun?

- Freigabe der Kurparksüdhälfte für den Radverkehr.
- Einrichtung einer durchgängigen Radwegweisung für Zentrum, Universität, Bockelsberg, Häcklingen und die genannten Vororte.





4. AUSSCHILDERUNG EINER RADSCHÖNRUTE BAHNHOF – LÖSEGRABEN – WILSCHENBRUCH – UNIVERSITÄT / DEUTSCH EVERN (MIT ANSCHLUSS AN EINE NORDROUTE AUS/NACH ADENDORF/SCHARNEBECK UND WEITER)

Ausgangslage

Nicht wenige Studierende und Mitarbeiter/innen wohnen nördlich oder öst- und süd-östlich der Universität. Hinzu kommen Bahnpendler/innen, die entweder im Rad-speicher ein Fahrrad geparkt haben oder das Stadtrad nutzen. Bei Beschäftigten der Universität fallen auch immer wieder Dienstreisen mit der Bahn an, sodass der Bahnhof ein wichtiges Quell- und Zielgebiet für den gebrochenen Verkehr ist.

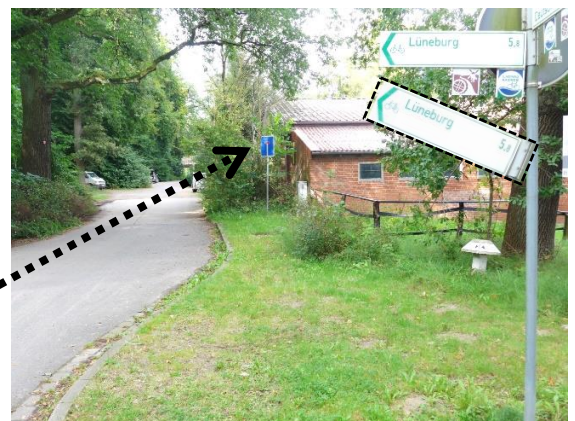
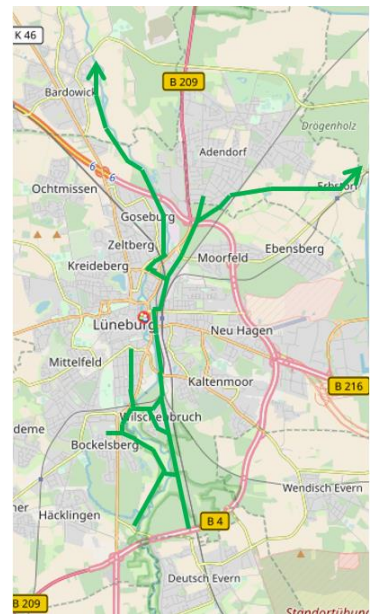
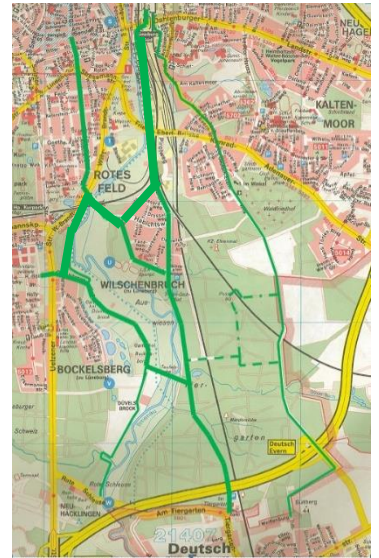
Das Interesse der Universität

Auch hier empfiehlt sich die Attraktivierung des Radverkehrs über die Etablierung einer Radschönroute vom Bahnhof zur Universität über den Lösegrabenweg und Wilschenbruch, die ampelarm zügig befahrbar ist und zudem durch eine attraktive, lärmarme Umgebung führt. In Richtung Süden sollte sie bis Deutsch Evern fortgeführt werden, von wo aus wiederum eine Querverbindung über die Teufelsbrücke und den Düvelsbrooker Weg zur Universität naheliegt.

Die Stadt würde profitieren

- Der Weg von Deutsch Evern durch den Tiergarten und Wilschenbruch eignet sich nicht nur für die Zuwegung zum Bahnhof, sondern über die Barckhausenstraße auch an das Stadtzentrum. Im Osten des Tiergartengeländes gäbe es eine weitere Verbindung zum Bahnhof. Der Ilmenauradweg – als einzige Radschönroute mit Wegweisung in diesem Gebiet – komplettiert dies mit einer dritten Verbindung – alles angenehmer als die Alt-B4.
- Nach Norden lässt sich das Radschönroutensystem erweitern. Vom Lösegraben aus gelangt man bei Verfolgung des Ilmenauradweges nach Bardowick und Wittorf. Über den Bahnhof und den Lüneburger Weg (oder Lüneburger Damm und Kloster Lüne) gibt es eine Zuwegung durch das Lüneburger Holz nach Adendorf und (über Grüner Weg nach) Scharnebeck. Von Scharnebeck aus führen attraktive Verbindungen jenseits der B209 durch das Elbtal nach Hohnstorf/Lauenburg und Bleckede.

Die angesprochene „Nord-Süd-Magistrale“ für den Radverkehr wäre also der Kern eines Systems, das weit über die Stadtgrenzen hinausreicht und so den Zielverkehr nicht nur für die Universität radverkehrsaffin ausgestalten könnte.



StVO-Zeichen 357-50 erforderlich



**Was ist zu tun?**

- Richtungswegweisung Bahnhof – Wilschenbruch – Universität, erweiternd auch von/nach Deutsch Evern zur Universität, zur Innenstadt und zum Bahnhof,
- Schaffung einer Mittelinsel-Querungshilfe zwischen Altenbrückerdamm und Ilmenaugarten (= Zufahrt zum Lösegrabenweg),
- Ersetzung des Sackgassenschildes an der Straße Am Tiergarten, Dt. Evern, durch jenes für eine durchlässige Sackgasse, StVO-Z. 357-50,
- Erweiterung der Radwegweisung vom Bahnhof aus auf die Verbindungen nach Adendorf und Scharnebeck via Lüner Holz sowie nach Bardowick via Ilmenauradweg.



5. NETZUNTERBRECHUNG SCHARNHORSTSTRASSE UND GESTALTUNG EINES QUARTIERSPLATZES

Ausgangslage

Die Scharnhorststraße weist mit ihrem Basaltsteinbelag eine unebene und bei Überfahung lärmträchtige Fahrbahnoberfläche (trotz Tempo-30-Zonenregelung) auf. Nach eigener Zählung ist zudem der Durchgangsverkehr hoch und liegt bei 50 % des motorisierten Verkehrsaufkommens. Die Schallimmission für die angrenzenden Gebäude ist so hoch, dass bei geöffneten Fenstern das Arbeiten belastend ist und Unterricht massiv gestört wird. Letztlich müssen auch bei sommerlichen Temperaturen und schnell schlecht werdender Luft in Seminaren die Fenster geschlossen gehalten werden. Außerdem wird der erhebliche Querungsverkehr durch Fußgänger (insbesondere von/zu den Haltestellen Blücherstraße und DJH) und Radfahrende (in/aus Richtung Innenstadt über Blücher- und Gneisenaustraße beeinträchtigt und gefährdet.

Das Interesse der Universität

Die Universität möchte für den Lehrbetrieb die Geräuschemissionen erheblich senken durch eine Sperrung der Netzdurchlässigkeit zwischen Blücher- und Gneisenaustraße sowie Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Munstermannskamp, der einst zur Aufnahme dieses Verkehrsanteiles gebaut worden ist, jedoch ohne dass die Scharnhorststraße eine entsprechende Verkehrsberuhigung erhielt. Eine Durchfahrbarkeit ließe sich für den ÖPNV und andere Berechtigte durch einen versenkbaren Poller schaffen, wie in der Heinrich-Böll-Straße. Die einzige noch diesen Bereich querende Buslinie 5001 könnte allerdings auch an die Universitätsallee verlegt werden, analog zur Linie 5012. Im Munstermannskamp sollte im nordwestlichen Abschnitt ein Parkstreifen aufgegeben werden, der derzeit nur eine einspurige Passierbarkeit erlaubt, was nicht zur Funktion der Straße passt.



**Die Stadt würde profitieren**

- Die vernachlässigte Grünfläche zwischen Blücher- und Gneisenaustraße ließe sich durch die Verkehrsberuhigung zu einem attraktiven Quartiersplatz umgestalten.
- Die Minderung der Lärmbelastung käme allen Anwohner(inne)n der Straße zugute.

Was ist zu tun?

- Aufnahme der Netzunterbrechung in die aktuelle Verkehrsplanung und Starten einer vorgezogenen Anwohner(innen)beteiligung.



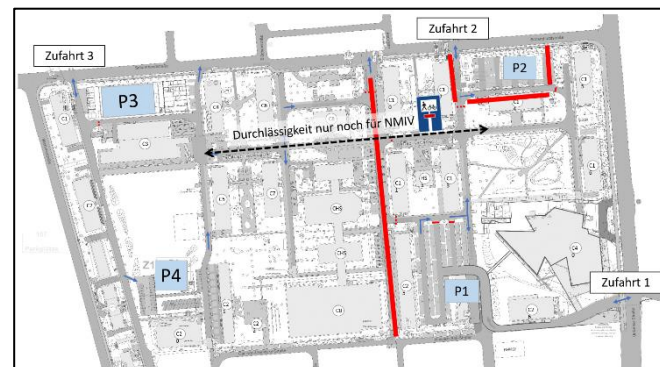
6. VERSUCHSWEISE REDUKTION DER STELLPLATZZAHL FÜR DIE UNIVERSITÄT AUF VER- TRAGLICHER BASIS

Ausgangslage

Die Universität unterliegt durch die B-Planung im Zusammenhang mit dem Zentralbau einer Vorhaltelast von 783 Stellplätzen für motorisierte Fahrzeuge. Dies ist angesichts des Modal Split von Studierenden und Beschäftigten bzw. der hieraus resultierenden, aktuellen Parkplatznutzung weit überdimensioniert. Dies gilt nach den bisherigen, aber noch für die Zeit nach der Corona-Pandemie weiter zu verifizierenden Erfahrungen ebenso für den Stellplatzbedarf bei Veranstaltungen im Zentralbau, da dieser meist abends, ggf. auch am Wochenende, jedenfalls aber außerhalb der üblichen Parkplatzauslastung durch den Uni-Betrieb anfällt. Die Vorhaltung der überhöhten Stellplatzzahl ist nur möglich durch Erhalt der Parkflächen vor den Universitätsgebäuden. Dies reduziert die Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Gehende und Radfahrende zwischen den Gebäuden erheblich, was die Umgestaltung in ein Campusgelände massiv erschwert. Auch schafft der motorisierte Verkehr permanent Risiken.

Das Interesse der Universität

Die Leuphana wünscht sich eine echte Campus-Atmosphäre, bei der ruhender Kfz-Verkehr (mit Ausnahme von Dienst-, Liefer-, Behindertenfahrzeuge) auf die an den Ecken des Universitätsgeländes konzentrierten Parkflächen P1-P4 (586 Stellplätze) verwiesen wird. Die Räume zwischen den Gebäuden sollen hingegen als „Lebenswelt Campus“ dem Aufenthalt und nichtmotorisierter Fortbewegung zugutekommen. Hierfür wird eine Reduktion der Stellplatzzahl im Zuge eines vertraglich vereinbarten, zunächst befristeten und evaluierten Versuches angestrebt, mit dem die im B-Plan festgeschriebene Stellplatzzahl ausgesetzt wird. Entwidmete und dadurch freiwerdende Stellplatzflächen werden noch nicht entsiegelt, aber z. B. mit Sitzmobiliar, Sportgeräten usw. zwischengenutzt. Im Zuge empirischer Kontrolle soll die erwartete Aufwertung des Aufenthaltsraumes und die Verträglichkeit der Regelung für Universität und Umfeld geprüft werden. Eine Auslagerung von Parkdruck soll es nicht geben. Bei Bedarf kann die Stellplatzreduktion und Flächenumwidmung ganz oder teilweise zurückgenommen werden. Ziel ist es aber, über die empirische kontrollierte Anpassung von Stellplatzangebot und -nachfrage zu einer erheblichen Aufwertung des Campusgeländes zu gelangen, die



Beispiel Nord-Süd-Achse zwischen Hörsaaltrakt, Gebäude 10/11 und Ladenzeile – auch Teil der Radschönroute Innenstadt – Universität – Bockelsberg (sh. Pkt. 3): Fast 50 % der Fahrbahnfläche werden von parkenden Fahrzeugen in Anspruch genommen.



bei Bewährung auch per Änderung des B-Planes mittels verringerter Stellplatzanforderung festzuschreiben wäre, gefolgt von der Möglichkeit, die umgenutzten Flächen dauerhaft entsiegeln zu können.

Die Stadt würde profitieren

- Sie erhält über dieses Projekt eine deutliche Aufwertung in einem Stadtteil
- und dieses ließe sich bundesweit als Modell kommunizieren.

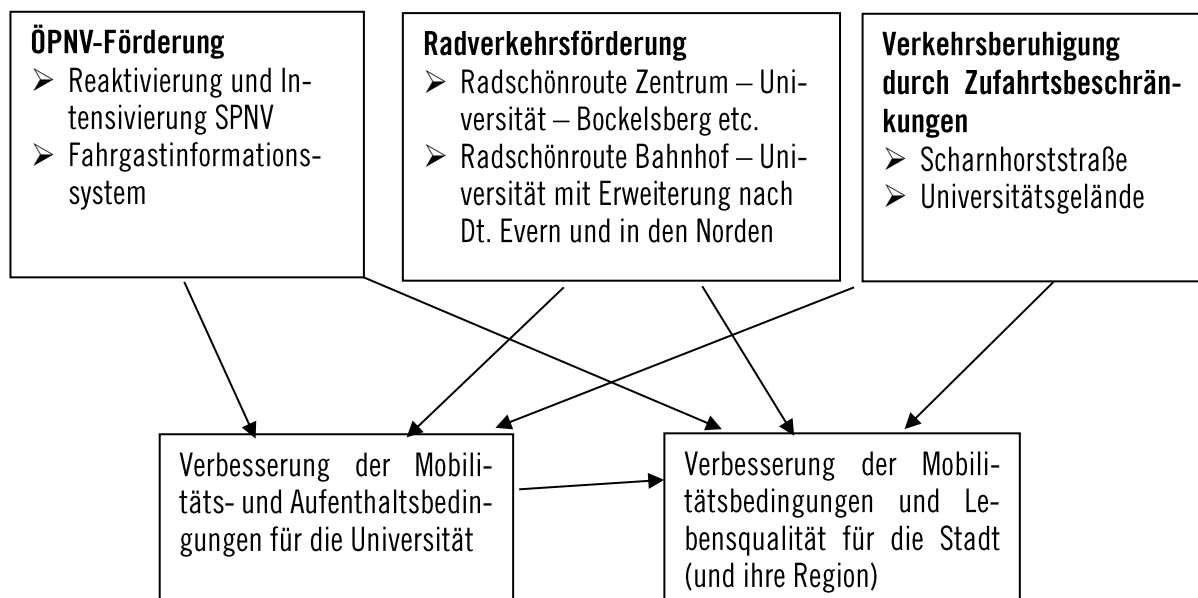
Was ist zu tun?

- Die Universität prüft seit Jahren die Parkplatzauslastung auf ihrem Gelände und in den umliegenden Straßen und setzt dies fort, um die Zahl der überzähligen Stellplätze genauer zu beziffern.
- Die Stadt sollte sich zu der angestrebten vertraglichen Regelung bereiterklären, die nachfolgend auszuarbeiten und umzusetzen wäre.



7. FAZIT: GEWINN FÜR ALLE

Ein „**Gewinn für alle**“ – so titelte einst die Stadt Lüneburg, als es um die Einführung der blauen Papiersammeltonne seitens der kommunalen Gesellschaft für Abfallwirtschaft (GfA) in Konkurrenz zu einem privaten Entsorgungsunternehmen ging. Diese Überschrift eignet sich sehr gut für das vorliegende Konzept, denn um die Universität herum liegen verkehrliche Entwicklungspotenziale momentan noch brach, die sich als Kristallisationskeim für Maßnahmen aktivieren lassen, die weit über die Mobilitätsbeziehungen der Universität hinausreichen und die gesamtstädtische Wohn- und Aufenthaltsqualität positiv beeinflussen oder sogar – wie bei den Themen SPNV-Reaktivierung und Radverkehrsförderung – in den Landkreis hinauswirken:



Und schließlich ist die Universität ein Teilgebiet der Stadt, ein Konzentrationsort für über 10.000 Menschen, die hier ausgebildet werden, arbeiten und zum Teil auch wohnen. Eine Verbesserung der Mobilitäts- und Verkehrsbedingungen beeinflusst die Lebensqualität in der Stadt also sowohl direkt als Teil der urbanen Lokalgemeinschaft als auch durch Modell- und Ausstrahlungswirkungen auf das übrige Stadtgebiet. Die Universität möchte ein Nachhaltigkeitsmotor für die Gesellschaft sein. Wir wären sehr erfreut, wenn sich das in den beschriebenen sechs Maßnahmen konkret manifestiert.

