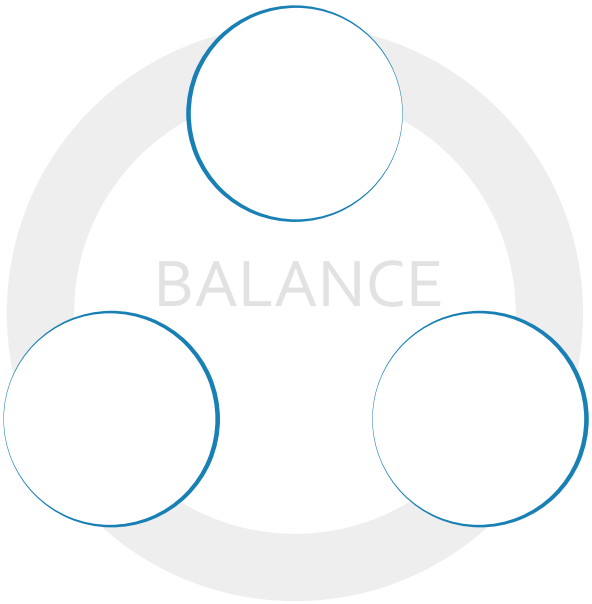
Studis in OWL
HÖXTER . LEMGO . DETMOLD



Study-Work-Life-Balance

Umgang mit Entgrenzung und Multifunktionalität
Handlungskonzept zur Lebensqualität Studierender

Bachelorthesis

Laura Sportelli

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall
M. Sc. Marcel Cardinali
Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe

STUDY-WORK-LIFE-BALANCE

Umgang mit Entgrenzung und Multifunktionalität - Handlungskonzept für OWL

Laura Sportelli | Bachelorthesis Sommersemester 2020 | Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall | M. Sc. Marcel Cardinali

Studis in OWL

HÖXTER. LEMGO. DETMOLD

Anlass

Jeder sechste Studierende ist psychisch krank. Und die Wahrscheinlichkeit einer Depression nimmt im Verlauf eines Studiums statistisch gesehen immer weiter zu (vgl. Barmer Arztreport 2018). Stress ist eine psychische Belastung vieler Studierender, die die Lebensqualität einschränkt.
Die Raum- und Stadtplanung kann durch Förderung einer hohen Lebensqualität Einfluss auf Gesundheit und Zufriedenheit der Bevölkerung nehmen und die Bindung und Identifikation mit der Region stärken.

Die OECD hat Indikatoren zur Bewertung der Lebensqualität in Ländern und Kommunen entwickelt und im betterlife-Index zusammengefasst. Ein Indikator ist die Work-Life-Balance. Diese wurde bisher hauptsächlich im Zusammenhang mit Unternehmensmanagement betrachtet. Doch auch der Raum, in dem gelebt wird, kann auf die Work-Life-Balance Einfluss nehmen und auch andere Bevölkerungsgruppen sind von der Balance ihrer Lebensdomänen abhängig.

Die Handlungsebenen:

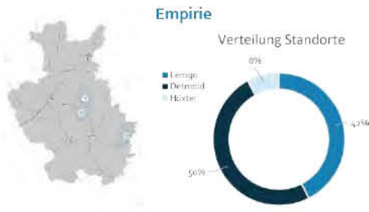
Wohnsituation — Stadtraum (Arbeits- und Wohnumfeld) — Studierbedingungen — Mobilität

Methodik

Grundlage des Konzeptes ist eine repräsentative Online-Befragung der Studierenden der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe zu ihrer Wohn- und Lebenssituation, sowie dem Mobilitätsverhalten. Ergänzend wurde eine qualitative Befragung einzelner Teilnehmer*innen der Umfrage zur Vertiefung bestimmter Thematiken durchgeführt.

Zusätzliches Kontextwissen konnte durch die Befragung von Experten betroffener Institutionen generierte werden. Dazu zählte das Studierendenwerk Bielefeld, die Stadt Detmold und das Zukunftsnetz Mobilität NRW.
Eine regionale Raumanalyse brachte weitere Erkenntnisse zu Infrastrukturen, Raumbeziehungen und Nutzungsoptionen. Die empirische Untersuchung ist in einer gemeinschaftlichen Gruppenarbeit der 5 Bearbeiterinnen des Themas „Studieren, Wohnen und Leben in OWL" entstanden. Aus den Ergebnissen der empirischen und räumlichen Untersuchung wurden Mängel und Potenziale abgeleitet und in Handlungsbedarfen formuliert festgehalten.

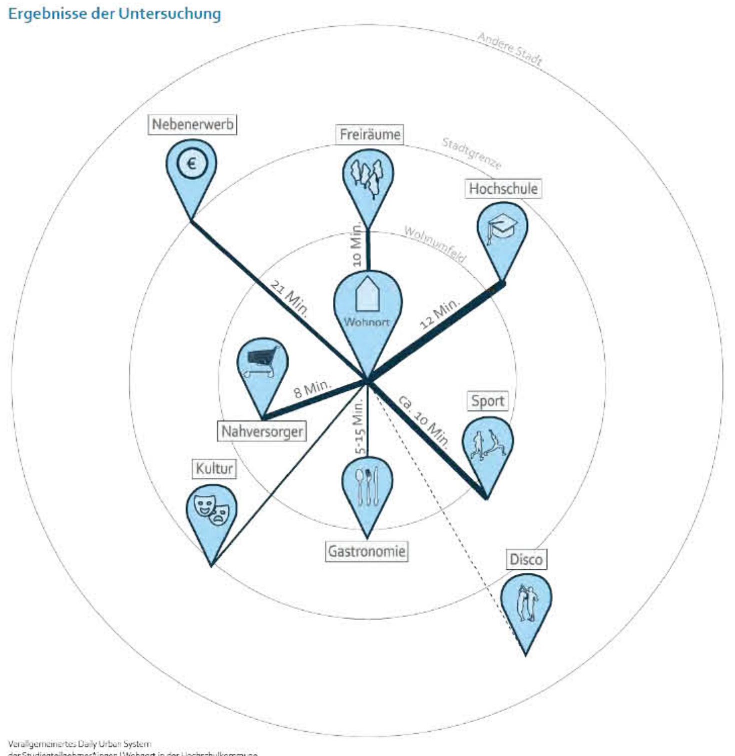
Empirie



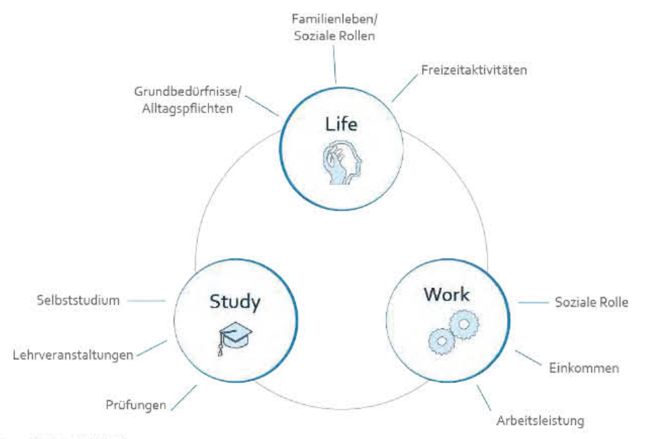
Ausgewertete Datensätze: 459 (8% der Studierenden der TH OWL)
Fehlerspanne gesamt: 4%
Lemgo: 7%
Detmold: 6%
Höxter: 16%

Eine detaillierte Auswertung der Umfrage ist in der zugehörigen schriftlichen Ausarbeitung zu finden.

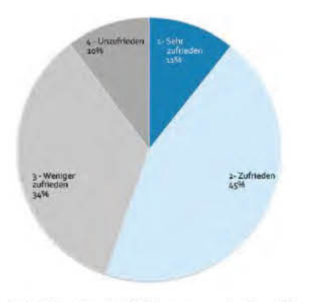
Ergebnisse der Untersuchung



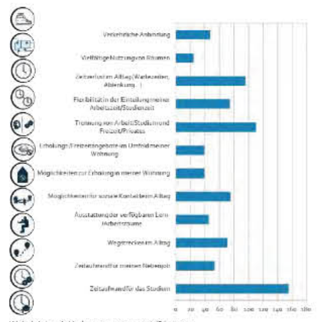
Verallgemeinertes Daily Urban System der Studienteilnehmer*innen | Wohnort in der Hochschulkommune



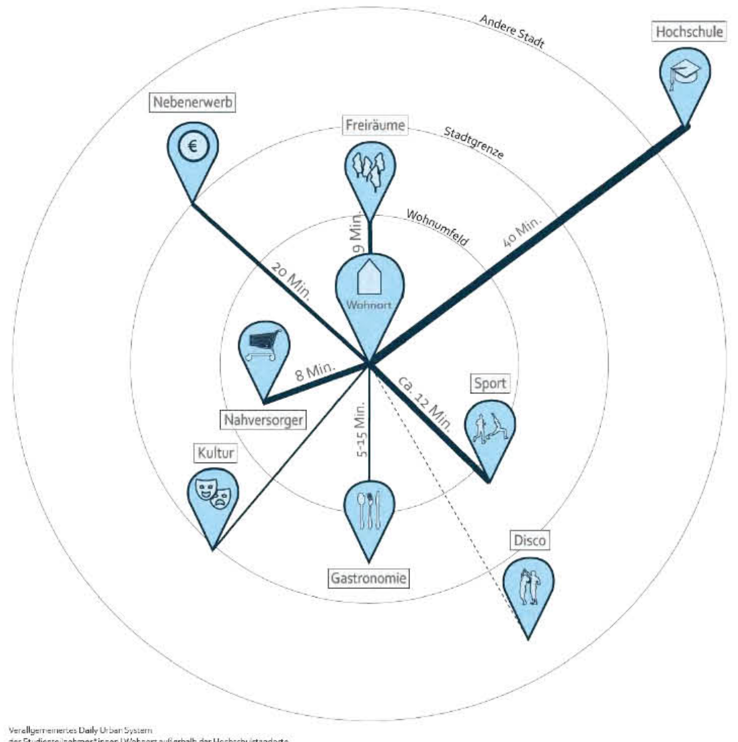
Darstellung und Definition Work-Life-Balance



Wie zufrieden bist du mit deiner Work-Life-Balance in einem regulären Semester? | n=459

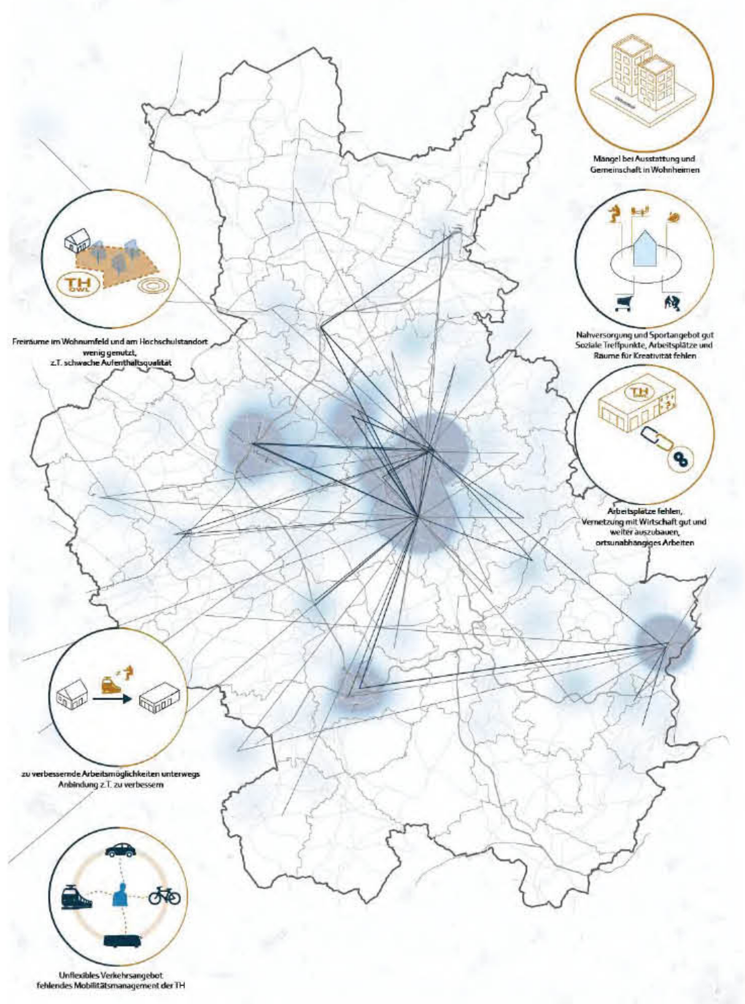


Wobei siehst du Verbesserungspotenzial? | n=205

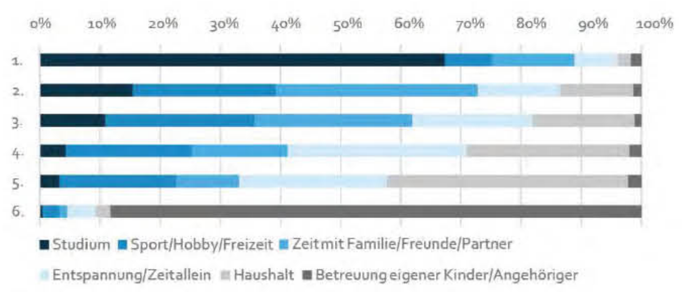


Verallgemeinertes Daily Urban System der Studienteilnehmer*innen | Wohnort außerhalb der Hochschulstandorte

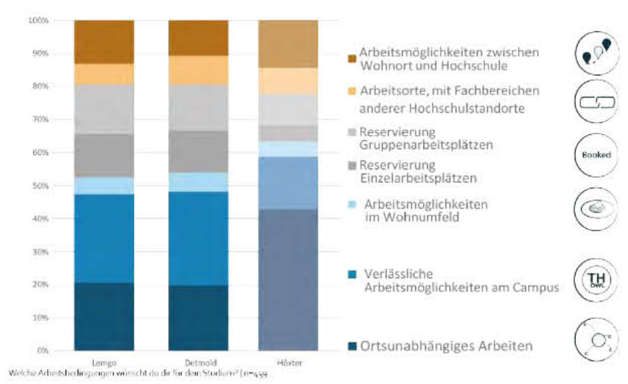
Mängel und Potenziale



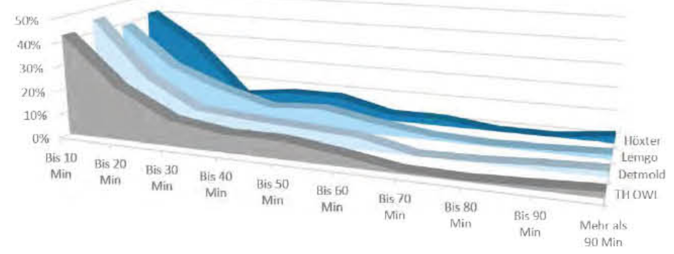
Mängel und Potenziale Lebenssituation der Studierenden in OWL mit Wohnortverteilung | o.M.



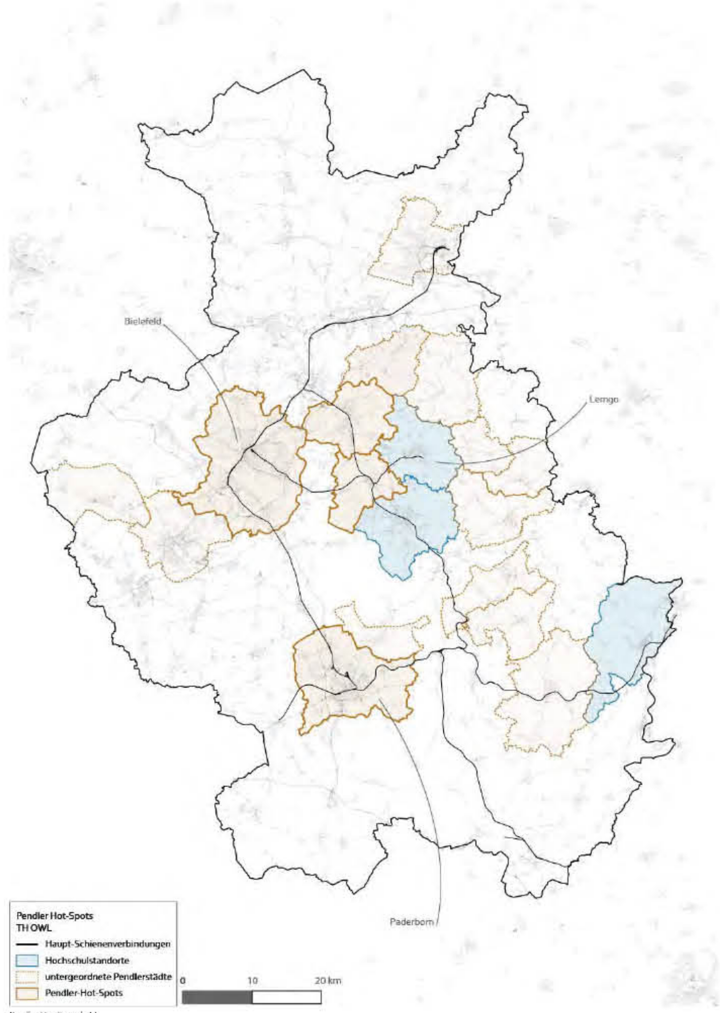
Welche Tätigkeit nimmt bei dir die meiste und welche die wenigste Zeit eines typischen Wochentages in Anspruch? 1= meiste Zeit 6=wenigste Zeit | n=459



Welche Arbeitsbedingungen wünscht du dir für dein Studium? | n=459



Wie weit ist der einfache Weg von deiner Wohnung zu deinem Hochschulcampus? | n=459



Pendler-Hot-Spots | o.M.

Schlussfolgerungen und Handlungsbedarfe

Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der **Flexibilität und Unabhängigkeit** im Alltag der Studierenden:

- Ortsunabhängiges Arbeiten durch entsprechende Infrastrukturen ermöglichen
- Zeiträumlich flexible Mobilitätsangebote im Einklang mit Klima- und Umweltschutzbedarfen
- Arbeitsräume außerhalb der Wohnung
- Möglichkeiten schaffen, Alltagsaktivitäten miteinander zu verbinden
- Digitalisierter Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen
- Teildigitalisierte Lehre

Handlungsempfehlungen zur **Gesundheitsförderung** der Studierenden:

- Emissionsarme Mobilität fördern
- Fahrrad- und Fußverkehr lokal und regional attraktiver machen
- Aktivität im öffentlichen Raum forcieren
- Resiliente Stadtentwicklung
- Gefühlte und tatsächliche soziale Sicherheit in öffentlichen Räumen stärken
- Grünstrukturen in öffentlichen Räumen integrieren und sichern
- Räume für Erholung im Wohn-, Arbeits- und Mobilitätsumfeld schaffen

Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der **finanziellen Lage** der Studierenden:

- Vielfältige Wohnungsangebote mit gesicherten Mietpreisen schaffen
- Temporäre Wohnangebote für Pendler*innen
- Arbeitgeberkooperationen mit der Hochschule forcieren, räumliche Nähe zur potentiellen Arbeitgebern herstellen, Studentische Leistungen sichtbar machen

Handlungsempfehlungen für eine **effizientere und sinnvollere Nutzung der Zeit** im Alltag:

- Multifunktionale Gestaltung von Verkehrsmitteln und öffentlichen Räumen
- Vergrößerung des Arbeitsplatzangebotes an den Hochschulcampus

Handlungsempfehlungen, um effektives **Zeitmanagement** der Studierenden zu fördern:

- Aufenthaltsorte des Alltags multifunktional nutzbar machen (Hochschule, Verkehrsmittel und -wege, öffentliche Räume)
- Bessere Planbarkeit im Alltag erreichen (Nutzung von Arbeitsräumen, Zugang zu Mobilitätsangeboten)
- Wichtige Verkehrsachsen optimieren
- Wege verkürzen

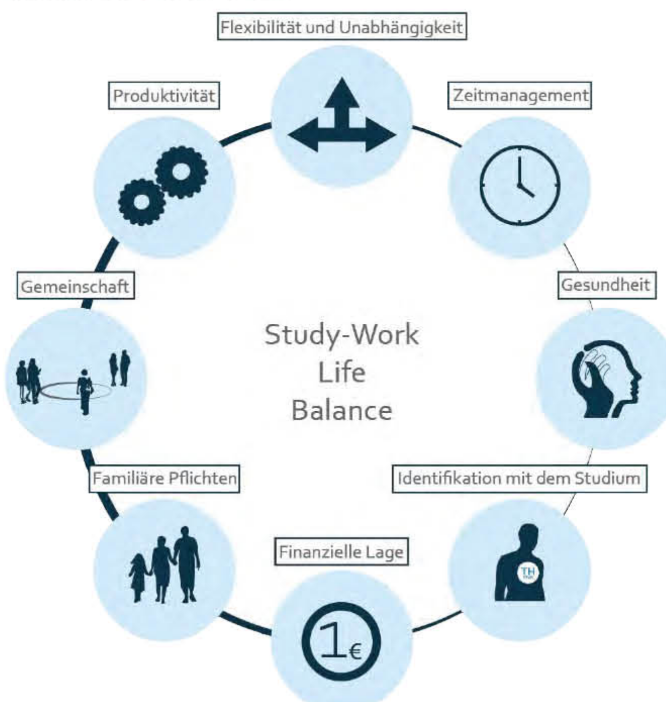
Handlungsempfehlungen zur Stärkung der **Identifikation der Studierenden mit Studium und Hochschule**:

- Raum und Anreize für studentische Kultur als Teil der Stadt
- Studierendenschaft verbinden – Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen
- Soziale Treffpunkte durch vielfältige Nutzungsoptionen etablieren
- Technische Hochschule in der Region verankern – Identifikation als Campus OWL
- Beteiligung der Studierenden in der Hochschulentwicklung

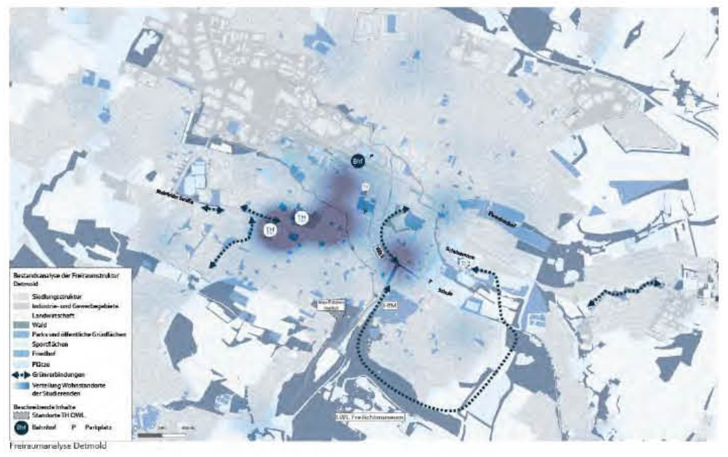
Handlungsempfehlungen für mehr Möglichkeiten zum **Austausch, sozialen Kontakt und zwischenmenschlicher Unterstützung**:

- Regional dezentrale Arbeitsorte und Treffpunkte schaffen
- Begegnungsorte am Campus und im Stadtraum
- Gemeinschaftsräume an den Wohnheimen

Einflussfaktoren der Work-Life-Balance



Faktoren zur Bewertung des Einflusses auf die Work-Life-Balance



Freiraumanalyse Detmold

Freiraumanalyse Lemgo

STUDY-WORK-LIFE-BALANCE

Umgang mit Entgrenzung und Multifunktionalität

Laura Sportelli | Bachelorthesis Sommersemester 2020 | Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall | M. Sc. Marcel Cardinali

Studis in OWL

HÖXTER. LEMGO. DETMOLD

Handlungsstrategie

Die ermittelten Handlungsbedarfe können nur dann integriert und effektiv angegangen werden, wenn eine sinnvolle Strategie als Basis dahintersteht. Die Work-Life-Balance der Studierenden in OWL kann vor allem durch eine verbesserte raumzeitliche Effizienz und multifunktionale Räume beeinflusst werden. In der gesamten Region und in den Hochschulstrukturen sind bereits zahlreiche Potenziale und Stärken vorhanden.

Ziel ist die freie Wahl, was an einem Ort gemacht wird. Zu jedem zeitpunkt besteht die Wahl zwischen Arbeitsleben und Privatleben. Um die negative Beeinflussung der Work-Life-Balance Studierender mit Hilfe von räumlichen Interventionen zu verringern, wird zum großen Teil auf bestehenden Strukturen aufgebaut.
Bei den Maßnahmen wird in kurz- und langfristige Maßnahmen unterschieden. Einzelne Handlungsempfehlungen lassen sich in Eigenregie durch die Hochschule, Studierende oder als temporäre Projekte realisieren, andere benötigen weitergehende Analyse und einen ausgereiften Planungsprozess. Die Strategie berücksichtigt die schrittweise Umsetzung von Handlungsempfehlungen über kleinschrittige Elemente.

Regional und Lokal
Der tägliche Aktionsradius der Studierenden unterscheidet sich vor allem in zwei Gruppen. Die Pendler*innen, die aus anderen Kommunen an den Hochschulstandort anreisen und die Studierenden, die direkt vor Ort leben. Um allen Studierenden gerecht zu werden, werden Handlungsempfehlungen sowohl für die gesamte Region als auch für die drei Kommunen mit Standorten der TH miteinander vereint. Die Maßnahmen lassen sich jedoch auch ebenso auf die anderen Hochschulstädte der Region, Bielefeld, Paderborn und Minden, übertragen. Jedoch ist für die Anwendung vor allem in den Großstädten Bielefeld und Paderborn, eine erneute Prüfung und Analyse notwendig, da diese mit anderen Stadtstrukturen ausgestattet sind, als die Mittelstädte Lemgo, Detmold oder Höxter.

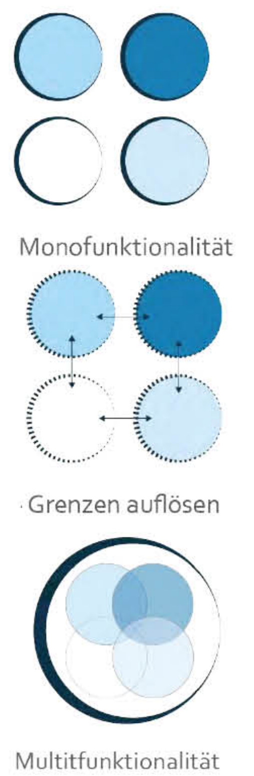
Aktionsräume auf dem Weg zur Multifunktionalität
Sechs Aktionsräume sollen im Ergebnis multifunktional nutzbare Infrastrukturen sein, die die zeiträumliche Effizienz ihrer Nutzer unterstützen. Die Digitalisierung ist im Sinne des virtuellen Raumes als Ergänzung zu betrachten. Moderne Technik beeinflusst öffentliche und private Räume und bietet selbst Plattformen und Nutzungen für Tätigkeiten der Öffentlichkeit.
Multifunktionalität umfasst dabei die Elemente „Studieren/Arbeiten", „Freizeit/Erholung", „Sozialen Kontakt" und „Alltägliche Grundbedürfnisse". Je mehr dieser Nutzungen in einem Raum untergebracht werden, desto multifunktionaler ist er. Dennoch ist sensibel darauf zu achten, eine verträgliche Multifunktionalität herzustellen.

Nutzungs- und Zielkonflikte bergen das Risiko, dem Raum zu schaden und das Gegenteil von einer attraktiven und lebendigen Nutzungsmischung zu erreichen. Daher sollte vor Einsatz der Maßnahmen eine gesonderte Analyse des zu entwickelnden Raumes erfolgen.

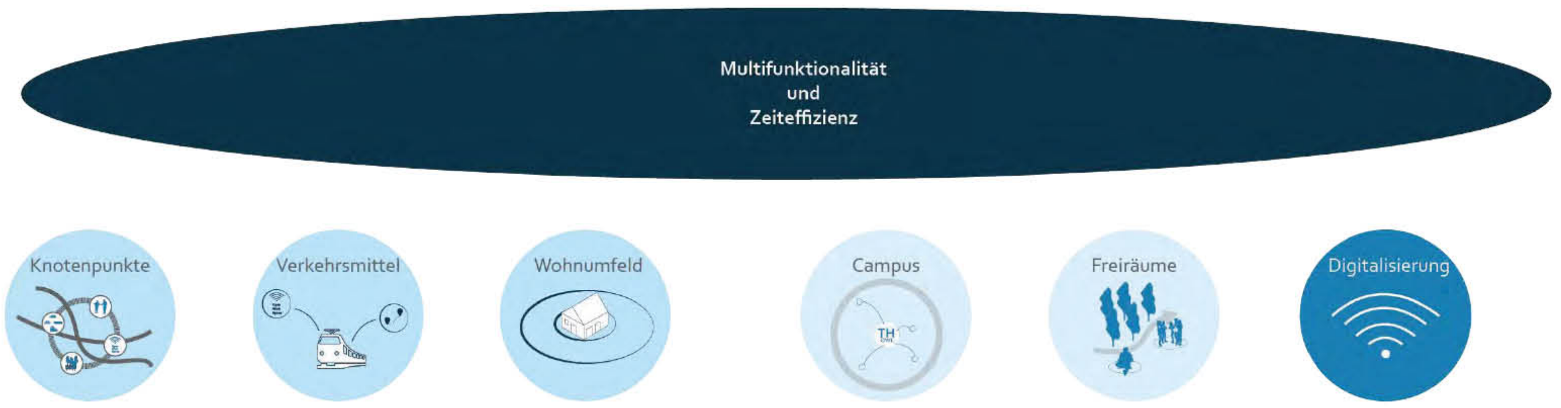
Alle 6 Aktionsräume betrifft auch ein Querschnittsthema, das Work-Life-Balance ebenfalls in besonderem Maße beeinflusst. Die Erreichbarkeit der Räume und regionale und kommunale Mobilität sind ein wichtiger Aspekt für die Flexibilität und Zeiteffizienz im Alltag. Daher werden für die Aktionsräume ebenfalls Empfehlungen formuliert, die ihre Erreichbarkeit und ein flexibles, nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Studierenden fördern.

Die Handlungsempfehlungen dieses Konzeptes betreffen zum größten Teil die öffentlichen Räume, an denen sich die Studierenden aufhalten. Dementsprechend haben Interventionen an diesen Orten weitreichende Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft. Die allgemeine Bevölkerung profitiert von den Maßnahmen also ebenfalls. Bei einem Teil der Maßnahmen ist ausdrücklich die Kooperation mit der Bevölkerung oder der freien Wirtschaft erforderlich, um die Handlungsempfehlungen umzusetzen.

Leitbild

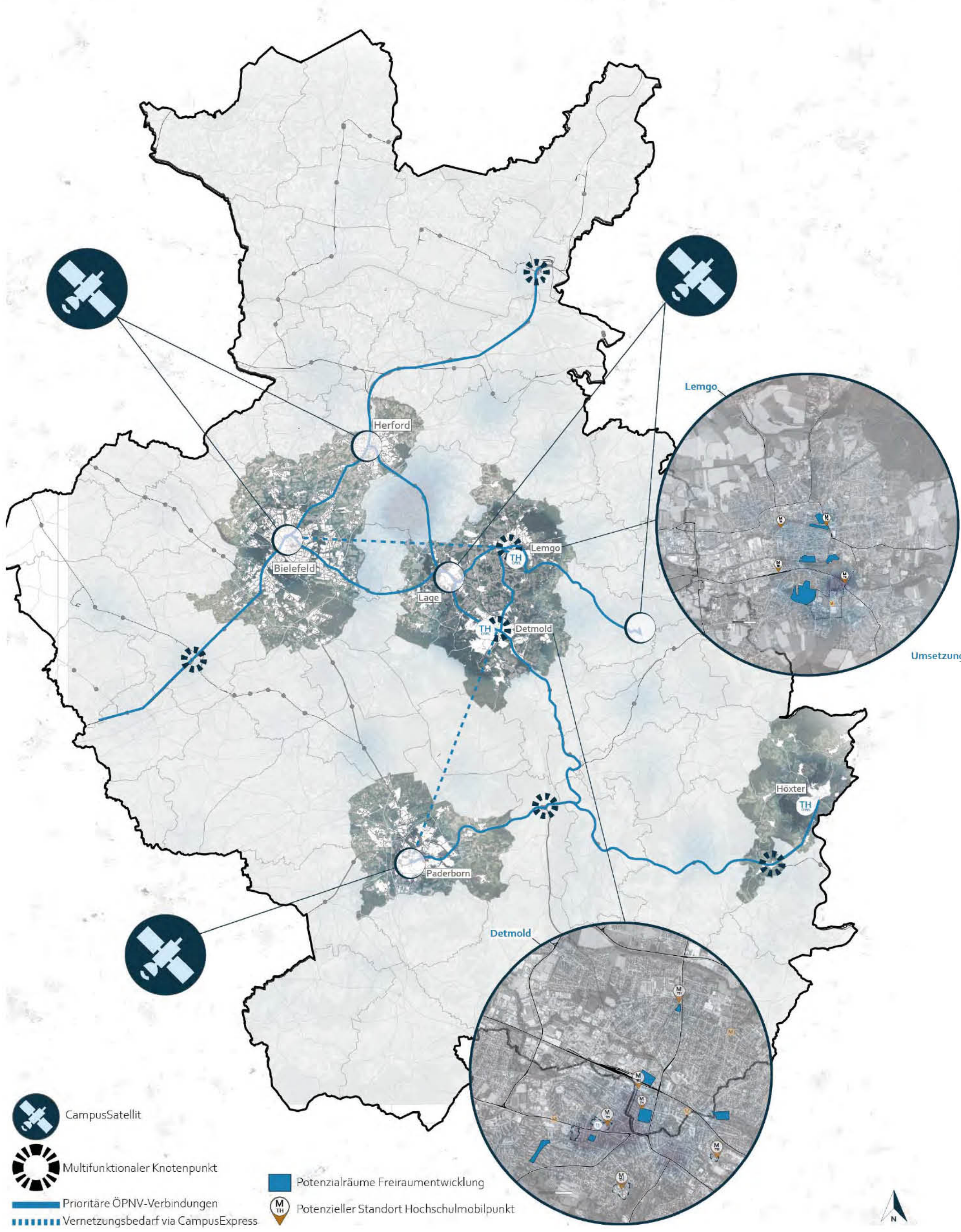


Handlungskonzept

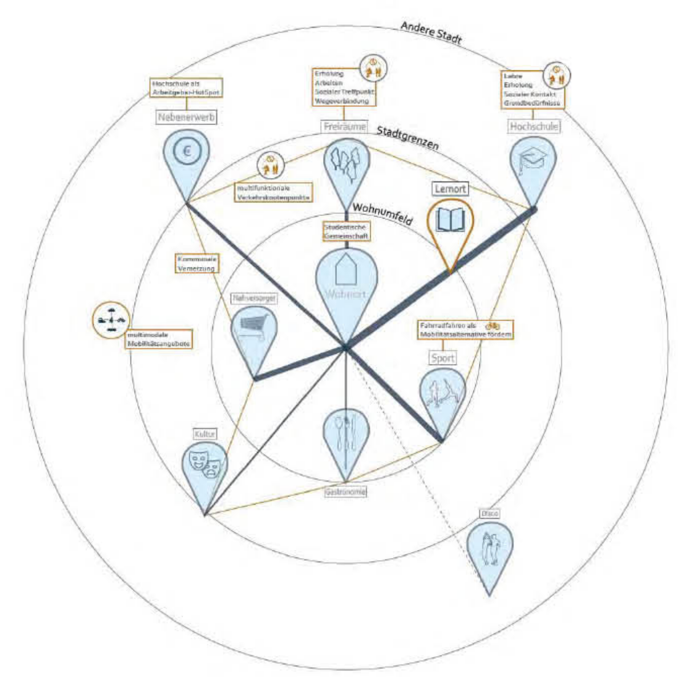


	Multifunktionale Knotenpunkte	Zeiteffiziente Verkehrsmittel	Wohnortnahe Infrastrukturen	Multifunktionaler Campus	Multifunktionaler Freiraum	THOWLonline
Studieren/Arbeiten	• WorkStation • CampusSatellit	• Arbeitsabteil	• Dezentrale wohnortnahe Lernorte	• verlässliche Arbeitsplätze • mobile Arbeitsplätze • Co-Working-Spaces	• OutdoorArbeitsort	• Buchung von Arbeitsplätzen • Auslastungsübersicht der Arbeitsräume • Teildigitalisierte Lehre
Freizeit/Erholung	• Freiräume zum Aufenthalt		• Studentischer Kultur FreiRaum geben	• Freizeiträume • Pausenzonen	• Sport- und Freizeit	
Sozialer Kontakt	• Treffpunkt/CoWorking		• Gemeinschaftsräume (an Wohnheimen)	• Treffpunkte	• MeetupContainer • Nutzungsanreize	• Vernetzung über App
Alltägliche Grundbedürfnisse	• Nahversorgung	• CampusExpress		• Minimarkt • Temporäre Wohnangebote	• Outdoor-Küche	• Mitfahrerbörse
Querschnittsthema Erreichbarkeit	• Multimodales Verkehrsangebot		• Lokale Radverbindungen • Abendverbindungen • LetzteMeile-Mobilität	• Fahrradgarage • SharedMobility		• Campus-Mobilstation

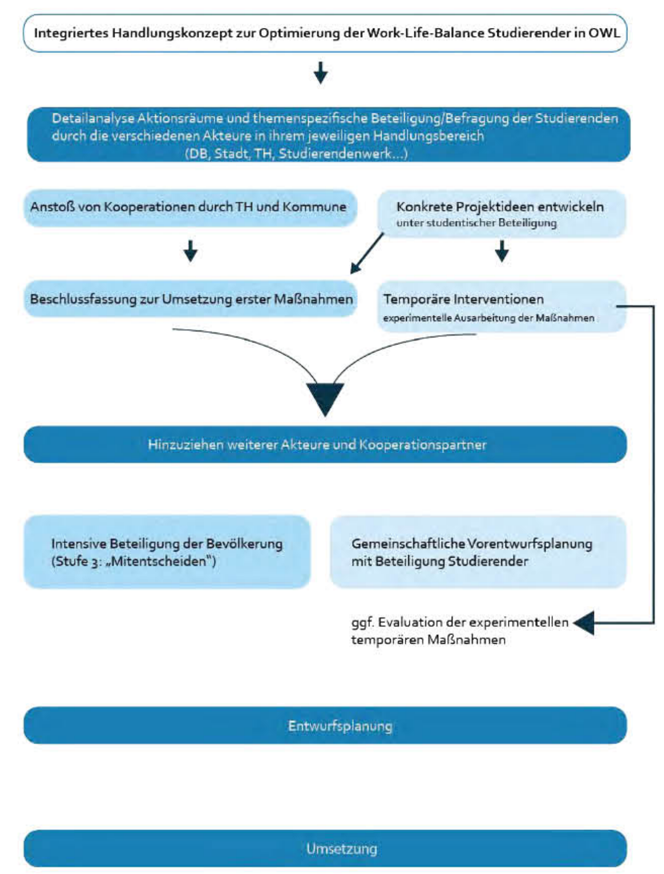
Regionaler Masterplan



Eingriffe ins Daily Urban System



Umsetzung des Handlungskonzepts



STUDY-WORK-LIFE-BALANCE

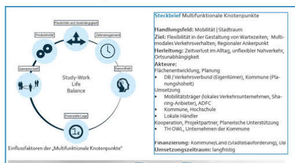
Umgang mit Entgrenzung und Multifunktionalität

Laura Sportelli | Bachelortheis Sommersemester 2020 | Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall | M. Sc. Marcel Cardinali

Studis in OWL

HÖXTER. LEMGO. DETMOLD

Multifunktionale Knotenpunkte



Einflussfaktoren der „Multifunktionale Knotenpunkte"

Steckbrief Multifunktionale Knotenpunkte

Handlungsfeld: Mobilität | Stadtraum
Ziel: Flexibilität in der Gestaltung von Wartezeiten. Multimodales Verkehrsverhalten, Regionaler Ankerpunkt
Herleitung: Zeitverlust im Alltag, unflexibler Nahverkehr, Ortsunabhängigkeit
Akteure:
- Stadtentwicklung, Planung
- DB / Verkehrsverbund (Eigentümer), Kommune (Flächenzugriffsrecht)
- Mobilitätsträger (lokales Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter), ADFC
- Kommune, Hochschule
- Lokale Händler

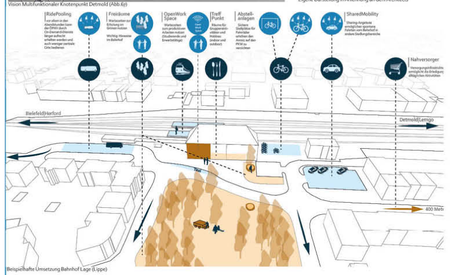
Kooperation, Projektpartner, Planerische Unterstützung
- TH OWL, Unternehmen der Kommune

Finanzierung: Kommune/Land (zusätzliche Haushalterung), Lia
Umsetzungszeitraum: langfristig

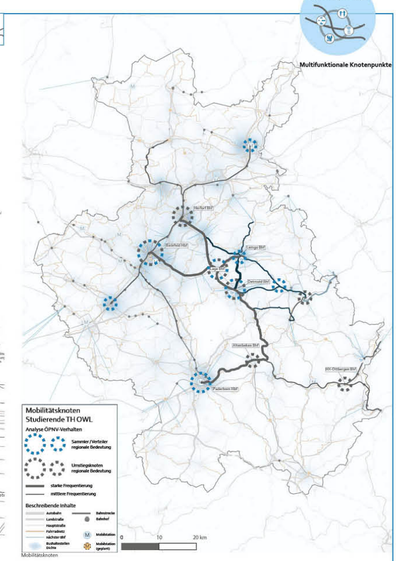
Benefits
- **Work-Life-Balance:** Zeit effektiv nutzen; Verbindung von Mobilität und Arbeiten/Privatleben, Flexibilität in der Mobilität, Gesundheitsfördernde Mobilitätsarten
- **Politisch:** Förderung ÖPNV/Digitalisierung, Aufwertung Bahnhofsumfeld, Nutzung von Leerstand
- **Ökonomisch:** Förderung mobiler Arbeitsmöglichkeiten, Umsatzsteigerung für Mobilitätsanbieter und lokale Geschäfte
- **Sozial:** Erhöhung Daseinsvorsorge Flexible Mobilität, Gemeinschaftssinn im Ortszentrum
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Mobilitätssysteme, öffentliches WLAN)
- **Ökologisch:** Förderung emissionsarmer Mobilität
- **Rechtlich:** keine Einschränkung, Flächenverfügbarkeit

Vision Multifunktionaler Knotenpunkt Detmold (Abb.67)

Bewertungskriterien Knotenpunkte
Eigene Darstellung in Anlehnung an Gehl Architects

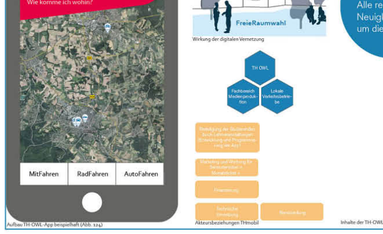


Beispielhafter Umsetzung Bahnhof Lage (Lippe)



Mobilitätsknoten

WorkStation



Vision WorkStation (Abb. 69)

Übersicht Konzept WorkStation

Steckbrief WorkStation

Handlungsfeld: Mobilität | Stadtraum
Ziel: Flexible Nutzung von Warteleiten (Leitmanagement), Wohnortnaher Arbeitsraum und Treffpunkt
Herleitung: Zeitverlust im Alltag, Trennung von Wohnen und Arbeiten, Vielfältige Nutzung von ÖPNV-Wartebereichen
Akteure:
- Immobileneigentümer und bauliche Instandhaltung
- DB (Verkehrsbetrieb)

Planung, Einrichtung und Ausstattung
- Kommune

Marketing, Projektpartner und Mieter, Finanzierung, Instandhaltung der Ausstattung
- TH OWL inkl. Beteiligung Studierender
- Wirtschaftsunternehmen der Region
- Campus OWL, Berufsschulen

Finanzierung: Hochschule und Unternehmen
Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** orts-unabhängiges Arbeiten, Trennung von Wohnen und Arbeiten, kurze Wege zu Arbeitsstellen, effektive Zeitnutzung, Verbindung mehrerer Aktivitäten
- **Politisch:** Aufwertung Bahnhofsumfeld, Nutzung von Leerstand
- **Ökonomisch:** Förderung mobilen Arbeitens
- **Sozial:** öffentlicher Arbeitsplatz mit geeigneter Ausstattung
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (öffentliches Internetzugang)
- **Ökologisch:** Weniger und kürzere Wege reduzieren Emissionen
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen

CampusSatellit

Steckbrief CampusSatelliten

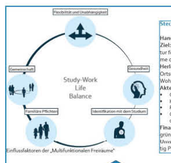
Handlungsfeld: Mobilität | Stadtraum
Ziel: Dezentrale Verankerung der Hochschule, Co-Working-Space, Kooperation und Treffpunkt, Cluster
Herleitung: Trennung von Wohnen und Arbeiten, Soziale Treffpunkte im Wohnumfeld, Wohnsiedlungsschwerpunkte abseits der Hochschulstandorte
Akteure:
- DB/Verkehrsbetrieb (meist Flächeneigentümer)
- Kommune (Planung, ggf. Baulastpflanung)
- Campus OWL, inkl. Beteiligung Studierender (Projektleitung und -planung, Moder. Instandhaltung, Ausstattung, Organisation)
- Unternehmen der Region

Finanzierung: Förderung (EU, Bund, Land)
Umsetzungszeitraum: langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** wohnortnahe, flexibel zugängliche Hochschulinfrastruktur, kurze Wege, soziales Treffpunkt, Identifizierung mit der Hochschule,
- **Politisch:** Stärkung des Standorts OWL gegenüber der Sogwirkung von Metropolen für junge Leute, Nutzungsmischung
- **Ökonomisch:** Innovation durch Kooperation mit Studierenden, Förderung der Startup-Szene
- **Sozial:** Schaffung niedrigschwelliger Zugänge zu Co-Working-Spaces für die Bevölkerung, Diskriminierungsfreier Zugang zur Hochschule durch die regionale Verteilung in OWL
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung)
- **Ökologisch:** weniger notwendige Wege
- **Rechtlich:** keine Einschränkung, ggf. Gründung eines Vereins oder Gesellschaft durch Campus OWL zum Betrieb

Vision CampusSatelit (Abb.74)

Multifunktionale Freiräume



Einflussfaktoren der „Multifunktionalen Freiräume"

Steckbrief Freiraum

Handlungsfeld: Stadtraum
Ziel: Gesundheitsfördernde Stadt, Studentische Kultur fördern, Sozialer Treffpunkt, Wohnortnahe Freiräume qualifizieren
Herleitung: Trennung von Wohnen und Arbeiten, Ortsunabhängiges Arbeiten, Soziale Treffpunkte im Wohnumfeld, Freizeitangebote, Studentische Kultur
Akteure:
- Grünflächenamt, Stadtplanungsamt
- Hochschule
- Freifunk Varen
- Gemeinnützige Organisationen (z.B. Kirchengemeinden, Jugendtreffs, Vereine)

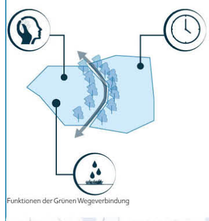
Finanzierung: Städtebauförderung (Zukunft Stadtgrün)
Umsetzungszeitraum: erste Interventionen: kurzfristig; Planerische Sicherung: mittelfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** wohnortnahe, flexibel zugängliche Arbeitsräume und Erholungsflächen, kurze Wege, soziale Treffpunkt, identifizierung mit der Hochschule, gesundes Arbeitsumfeld
- **Politisch:** Stärkung der Grünflächen
- **Ökonomisch:** Förderung des mobilen Arbeitens
- **Sozial:** Aktivierung von wohnortnahem Freiraum, inklusiver Zugang zu Arbeitsplatzinfrastrukturen, Gemeinschaftsangebote
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung),Mobile Lösungen
- **Ökologisch:** ökologische Aufwertung, weniger notwendige Wege, Förderung des Kontaktes zur Natur
- **Rechtlich:** ggf. baurechtliche Einschränkungen im Freiraum

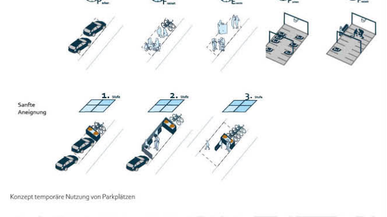
Vision Grünverbindungen Campus Lemgo (Abb.81)

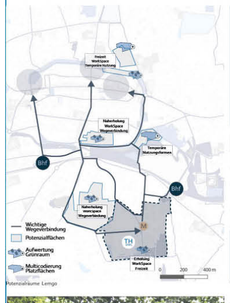
Akteursbeziehungen „Multifunktionale Freiräume"

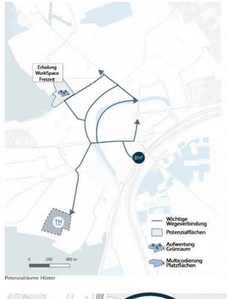
Konzept „Multifunktionale Freiräume"

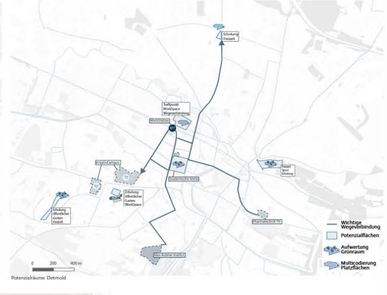


Funktionen der Grünen Wegeverbindung









Vision „Multifunktionale Freiräume" (Abb. 103)

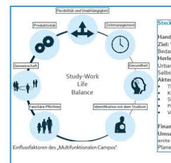
Potentielle Implementierung der Freiraumelemente in die Planung am Kaiser-Wilhelm-Platz (Abb.106)

Vision „Parklets" (Abb.104)

The Brunswick Field Office (and) (Abb. 88)

Horta Park City - Modern Square Park (Abb. 89)

Multifunktionaler Campus



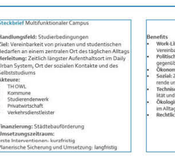
Einflussfaktoren des „Multifunktionalen Campus"

Steckbrief Multifunktionaler Campus

Handlungsfeld: Studienbedingungen
Ziel: Vereinbarkeit von privaten und studentischen Bedarfen an einem zentralen Ort des täglichen Alltags
Herleitung: Zeitlich längster Aufenthaltsort im Daily Urban System, Ort der sozialen Kontakte und des Selbststudiums
Akteure:
- TH OWL
- Kommune
- Studierendenwerk
- Privatwirtschaft
- Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Städtebauförderung
Umsetzungszeitraum:
erste Interventionen: kurzfristig
Planerische Sicherung und Umsetzung: langfristig

Benefits:
- **Work-Life-Balance:** Flexible räumliche und zeitlicher Verknüpfung von Privatleben und Arbeitsleben
- **Politisch:** Steigerung der Attraktivität der Hochschule gegenüber anderen größeren Kommunen
- **Ökonomisch:** Einbindung von lokalen Betrieben
- **Sozial:** Zugang zu wichtigen Infrastrukturen für Studierende und Anwohner
- **Technisch:** Anwendung innovativer Lösungen zu Mobilität und Arbeit
- **Ökologisch:** Multifunktionalität verkürzt die Wege, die im Alltag zurückgelegt werden müssen
- **Rechtlich:** ggf. baurechtliche Einschränkungen



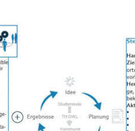
Konzept und Grs.ndgedanken „Multifunktionaler Hochschulcampus"

Steckbrief ProjectPlace

Handlungsfeld: Studierbedingungen | Stadtraum
Ziel: Arbeitsplätze schaffen, Soziale Treffpunkte und Erholung am Campus, Temporäre Wohnformen, Repräsentation der Studierenden
Herleitung: Trennung von Wohnen und Arbeiten, Studentische Kultur, Lange Wege für Pendler*innen, flexible Wohnsituation
Akteure:
- TH OWL
- Studierende
- Kommune (DT | LG | HX)
- Studierendenwerk

Finanzierung: Städtebauförderung
Umsetzungszeitraum: langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** studentische Arbeitsplätze, flexible Wohnsituation, sozialer Kontakt, verlässliche Orte für das Selbststudium
- **Politisch:** Attraktivitätssteigerung der Hochschule durch bessrebare Infrastruktur für Studierende
- **Ökonomisch:** Kontaktstelle zwischen Studierenden und freier Wirtschaft, Unternehmen profitieren von innovativen Ideen der Studierenden
- **Sozial:** Diskriminierungsfreie Bereitstellung gut ausgestatteter Arbeitsplätze ohne Bevorzugung anderer
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung)
- **Ökologisch:** effiziente Flächennutzung
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen, ggf muss zunächst Baurecht am gepl.anten Standort geschaffen werden



Konzept Planung von Studierenden für Studierende

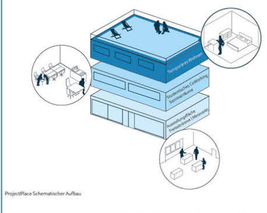
Steckbrief THmobil

Handlungsfeld: Mobilität | Studierbedingungen
Ziel: gute Vernetzung innerhalb des Hochschulstandortes, Verzicht auf private PKW, Bekanntmachung der vorhandenen Angebote
Herleitung: häufige Nutzung des Autos für Alltagswege, wenig bestehende alternative Mobilitätsangebote bekannt
Akteure:
- TH OWL
- Lokaler Verkehrsbetrieb
- Kommune
- Mobilitätsdienstleister aus der Privatwirtschaft

Finanzierung: Land NRW (z.B. Regionalis)
Umsetzungszeitraum: kurzfristig - Überarbeitung und sichtbar machen des bestehenden Sharing-Angebotes
Langfristig - Aufbau einer Mobilstation

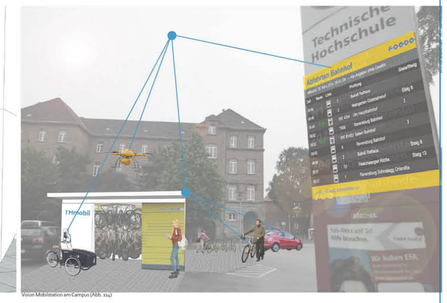
Benefits:
- **Work-Life-Balance:** zeitlich und räumlich flexible Mobilität, gesundheitsfördernde Mobilitätsarten
- **Politisch:** Förderung multimodalen Verkehrsverhaltens
- **Ökonomisch:** Steigerung der gesamten Stadtqualität und Interesse bei Sharing-Anbietern
- **Sozial:** Zugang zu vielfältiger Mobilität ohne dass eigener Besitz nötig ist
- **Technisch:** Einsatz moderner Technik und Förderung von Zukunftstechnologien, wie z.B. Drohnen
- **Ökologisch:** Förderung emissionsarmer Mobilität
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen

Konzept Mobilstation am Campus

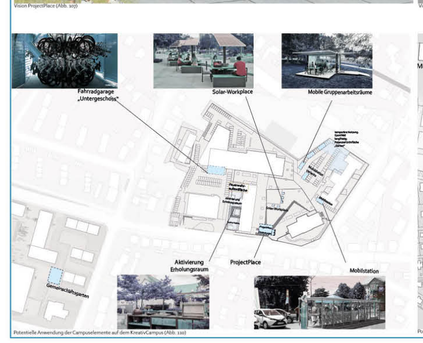


ProjectPlace Schematischer Aufbau

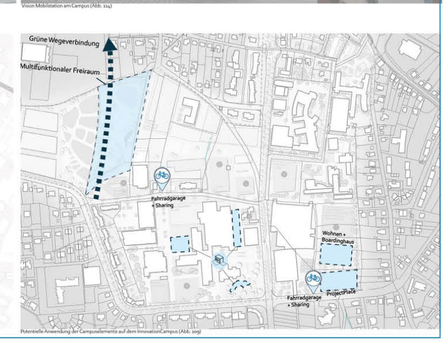
Veranstaltungsmöglichkeiten Mobilstationen Lemgo



Veranstaltungsmöglichkeiten Mobilstationen Detmold



Vision ProjectPlace (Abb. 107)



Vision Mobilstation am Campus (Abb. 104)

Potentielle Anwendung der Campuselemente auf dem KreativCampus (Abb. 110)

Potentielle Anwendung der Campuselemente auf dem Hochschulcampus (Abb. 109)

THonline

Einfluss der „Digitalisierung" auf die Work-Life-Balance

Aufbau TH OWL-App beispielhaft (Abb. 123)

Wirkung der digitalen Vernetzung

Zeiteffiziente Verkehrsmittel

Versorgung Handlungsempfehlung „Multifunktionale Verkehrsmittel"

Wohnumfeld | Wohnortnahe Infrastrukturen

Überbrückung der letzten Meile:

Neben den übergeordneten ÖPNV-Verbindungen, die die Studierenden aus der gesamten Region mit den Hochschulstandorten verbinden, spielt genauso die lokale Mobilität eine wichtige Rolle bei der Lebensqualität.

Um die Nutzung des ÖPNV wirklich effektiv zu machen, darf der Block auf die „Letzte Meile" nicht vergessen werden.

Um die Gebiete in Ostwestfalen-Lippe zu ermitteln, die besonderen Handlungsbedarf bei der Bewältigung der „Letzten Meile" für Studierende haben, werden die Haltestellendichte, sowie die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle anhand der Studierendenwerte ermittelt.

Diese Entfernungen und unzureichende lokale ÖPNV-Anbindungen sind häufig der Grund, weshalb Personen dann doch den gesamten Weg mit dem PKW zurücklegen.

Dieser Entwicklung soll zugunsten der Zeiteffizienz der Studierenden, der Umwelt und des Stadtbildes entgegengewirkt werden, indem praktikable Alternativen für diese letzte Meile zur Verfügung gestellt werden.

Alternative Mobilitätsmodi für die letzte Meile gibt es bereits und die zukünftigen Entwicklungen der Mobilitätsangebote bergen das Potenzial, diese um weitere effiziente Modelle zu ergänzen. Die folgenden Modelle sollten im kommunalen und hochschuleigenen Mobilitätsmanagement berücksichtigt werden:

- Shared-Mobility
- Mitfahrerbörse Digital
- Erweitertes Semesterticket für Anruf-Sammeltaxi oder Sharing-Dienste

Studentische Kultur und Arbeitsplätze im Wohnumfeld:

Um den Studierenden die Möglichkeit getrennter Wohn- und Arbeitsräume zu geben, ohne dass dafür lange Wege in Kauf genommen werden müssen, ist die Einrichtung dezentraler Lernorte oder Co-Working-Spaces auch im Stadtgebiet eine mögliche Maßnahme. Die innerstädte vieler Mittelstädte leiden heutzutage unter einem steigenden Leerstandsanteil. Urbanisierungs- und Zentralisierungsprozesse tragen dazu bei. Die nicht genutzten Ladenlokale und Gewerbeflächen können einer Zwischennutzung zugeführt werden, diese Zwischennutzung kann durch Studierende der Hochschule übernommen werden.

So lassen sich Treffpunkte und Arbeitsräume für Studierende in unmittelbarer Nähe zu ihren Wohnstandorten in der Innenstadt bieten und gleichzeitig wichtige Flächen wiederbeleben. Außerdem kann so ein langfristiger Leerstand und damit einhergehender Verfall vermieden werden. Bei sehr aktiver Nutzung kommt auch eine Dauernutzung in Frage.

Verschiedene Raumtypen und Gebäude ermöglichen außerdem eine vielfältige Nutzung und lassen die Studierenden in der Stadt sichtbar werden. In dem Zusammenhang bieten die studentischen Arbeiteräte auch Möglichkeiten der Kooperation und Kontakte mit anderen Fachbereichen oder Hochschulexternen.

Nutzungsmöglichkeiten Studentische Gemeinschaftsorte

Conclusio

Die multifunktionale Nutzung der öffentlichen und privaten Räume im Tagesablauf erlaubt eine größtmögliche Flexibilität und Vereinbarkeit der Lebensphären Arbeit, Studium und Privatleben.

Jedoch ist eine Überlastung des Wohnraums mit Funktionen aller Domänen zu vermeiden und wirkt sich negativ auf die Work-Life-Balance aus.

Abschließend können also die Wichtigsten der anfangs aufgestellten Leitfragen beantwortet und werden:

• Wie kann den Studierenden eine Bleibeperspektive in der Region geschaffen werden?
Die entwickelten Handlungsempfehlungen eröffnen den Akteuren aus Stadtverwaltung, Hochschule und Privatwirtschaft vielfältige Anwendungsmöglichkeiten, um der Zielgruppe der Studierenden ein attraktives Lebensumfeld zu bieten. Der Großteil der Empfehlungen hat außerdem positive Effekte auf die Lebensbedingungen der gesamten Stadtgesellschaft. Mit dem Wissen, in einer Region oder Kommune optimale Bedingungen für eine ausgeglichene Work-Life-Balance vorzufinden, erhöht sich das Potenzial, dass die Studierenden auch nach ihrem Studium der Region erhalten bleiben. Die Kommunen können mit einer offenen Haltung gegenüber dieser Strategie also ihre eigene Entwicklung beeinflussen.

• Multifunktionalität/Entgrenzung der Arbeitsorte - Chance oder Stressfaktor?
Einem signifikanten Teil der Studierenden ist eine räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten sehr wichtig. Gleichzeitig wird ein ortsunabhängigeres Arbeitsverhalten verfolgt. Die Vorgehensweise Multifunktionalität in den öffentlichen Räumen des Daily Urban Systems zu verankern, verfolgt also eine Kompromissstrategie, die zu dem größten Mehrwert führt. Die multifunktionalen Räume implizieren keine Nutzungsforderung oder alternativlose Tätigkeit, sondern sie laden ein, die Wahl immer wieder neu zu treffen.

• Wie kann räumliche und zeitliche Flexibilität im Alltag erreicht werden und trotzdem Erholungsraum gesichert werden?
Die Multifunktionalität der Räume ermöglicht die größtmögliche freie Wahl an Tätigkeiten. Außerdem sorgt eine effizientere Nutzung der Zeit am Ende auch für mehr frei verfügbare Zeit, die der Erholung und privaten Interessen gewidmet werden kann.

• Wie kann die Vereinbarkeit von Studium, Arbeit und Privatleben in der Region gestärkt werden?
Wenn die räumlichen Umstände den Handlungsspielraum in der Gestaltung der verfügbaren Zeit nur noch geringfügig einschränken, kann das Verhältnis der Lebensdomänen zu einem erweiterten Teil selbst bestimmt werden.

• Welche Rolle kann und soll Digitalisierung dabei spielen?
Die Digitalisierung ist ein Stellrad, das vor allem Flexibilität im Alltag und Ortsunabhängigkeit massiv unterstützt. Der Einsatz digitaler Methoden sollte jedenzeit berücksichtigt, jedoch nicht als Allheilmittel wahrgenommen werden, da der lebendige echte Raum, immer Eigenschaften besitzen wird, die der virtuelle Raum nicht ersetzen kann.

Study-Work-Life-Balance

Umgang mit Entgrenzung und Multifunktionalität
Integriertes Handlungskonzept

Studieren, Wohnen und Leben in OWL

Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe
Fachbereich Detmolder Schule für Architektur und Innenarchitektur

Bachelorarbeit zur Erlangung des Grades Bachelor of Arts

(teilweise für die Online-Pärsentation gekürzt)

Laura Sportelli

Studiengang: Stadtplanung

Sommersemester 2020

Erstgutachter: Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall Zweitgutachter:
M. Sc. Marcel Cardinali

INHALTSVERZEICHNIS

1. Studieren, Wohnen und Leben in OWL 4
Lebens- und Lernräume in OWL -Thema und Anlass
2. (Study)-Work-Life-Balance 6
Definition und Bedeutung für Studierende
Leitfragen
Einflussfaktoren
3. Untersuchung und Analyse 13
Methodik und Vorgehensweise
Ausgangslage
Kontextwissen
Raumstruktur
Raumstruktur Mobilität
4. Empirische Untersuchung 18
Aufbau Online-Umfrage
Aufbau Leitfaden-Interviews
Erkenntnisse der Umfrage
Stichprobe
Wohnsituation
Work-Life-Balance
Wohnsituation und Zufriedenheit
Alltag und Wohnumfeld
Studiensituation
Digitalisierung
Arbeitssituation
Mobilität
5. Erkenntnisse und Handlungsbedarfe 44
Mängel und Potenziale
Schlussfolgerung der Auswertung und Raumanalyse
6. Regionales Konzept 50
Handlungsstrategie
Masterplan
7. Multifunktionale Knotenpunkte 56
Herleitung, Konzept, Verortung, Visualisierung
8. Multifunktionaler Nahverkehr 74
Konzept, Visualisierung
9. Multifunktionale FreiRäume 80
Konzept, Elemente, Verortung, Visualisierung, Potenzialanalyse Lemgo, Höxter, Detmold, Vision
10. Multifunktionale Hochschule 96
Konzept, Verortung, Visualisierung
11. Wohnumfeld 105
Weitere Ansätze zur Verbesserung der Work-Life-Balance
12. Digitalisierung 108
Konzept
13. Fazit und Zusammenfassung 112

Literaturverzeichnis 114
Abbildungsverzeichnis 116
Anhang 120

Studieren, Wohnen und Leben in OWL

Lebens- und Lernraume in OWL -Thema und Anlass

Jeder Mensch stellt gewisse Ansprüche an seine Wohnsituation. Dabei gibt es große individuelle Unterschiede. Durch bedarfsgerechte Planung soll jedoch eine möglichst hohe Wohnzufriedenheit unter den Bewohnern eines Quartiers, Stadtteils oder einer ganzen Stadt erreicht werden.

Die Ansprüche verschiedener Bevölkerungsgruppen und Milieus zu erkennen, ist dabei eine besondere Herausforderung. Jede Lebenssituation erzeugt andere Ansprüche an das Wohnumfeld und die Unterkunft. Phänomene, wie das Zufriedenheitsparadox und das Unzufriedenheitsdilemma tragen außerdem zu einer erschwerten Einschätzung bei. Eine sehr außergewöhnliche Lebenssituation findet man bei Studierenden vor. Ein Großteil von Ihnen befindet sich zum ersten Mal in einer Situation, in der der weitere Lebensweg kaum vorgegeben ist. Viele verlassen zum ersten Mal auf Dauer den elterlichen Haushalt, die Finanzierung der Grundbedürfnisse ist jedoch oft von externen Quellen oder unsicheren Arbeitsverhältnissen der Studierenden abhängig (vgl. Middendorf et al. 2017: S.43ff.) . Und auch Menschen, die bereits eine berufliche Laufbahn begonnen haben, befinden sich während eines Studiums häufig wieder in einer Umbruchphase, sowohl beruflich, finanziell, als auch in Bezug auf soziale Netzwerke und die eigene Milieuzugehörigkeit. Diese sehr heterogene Bevölkerungsgruppe stellt aufgrund ihrer alltäglichen Aufgaben und Aktivitäten besondere Ansprüche an ihre Wohnsituation. Ein spezieller Lebensbereich der Studierenden ist ihre Arbeitstätigkeit.

Die Hauptbeschäftigung der meisten Studierenden, abgesehen von Dual und Teilzeit-Studierenden, ist das Studium. Hier werden je nach Studiengang sehr verschiedene Arbeitsmuster und Tätigkeiten gefordert. Das Fächerspektrum ist heutzutage sehr breit und beinhaltet sowohl sehr praktisch veranlagte Studiengänge als auch reine Theorie. Durch die unterschiedlichen Anforderungen, Arbeitsmittel und individuelle Vorlieben stellen die Studierenden auch sehr unterschiedliche Ansprüche an ihr Arbeitsumfeld. Neben dem Studium an der Hochschule sammeln viele Studierende auch berufspraktische Erfahrungen in Form von Praktika oder einer bezahlten regelmäßigen Tätigkeit für einen Arbeitgeber aus der Praxis.

Praktisches Arbeiten ist durch viele innovative Modelle in der heutigen Zeit deutlich flexibler geworden und überwindet alte räumliche Grenzen. Viele Tätigkeiten sind heute nicht mehr an den Betriebsstandort gebunden.

Für viele Studierende ist das Wohnumfeld gleichzeitig auch Arbeitsumfeld. Die Wohnung und häufig auch nur ein einziges Zimmer wird zum Lern- und Arbeitsraum. Der Anteil der Mietkosten am Einkommen der Studierenden steigt in den letzten Jahren an und in den meisten Städten ist der Wohnungsmarkt angespannt (Middendorf et al. 2017: S.43ff.). Aus diesem Grund kann meist nur eine kleine Wohnfläche finanziert werden. Räume, die in ihrer Funktion also ursprünglich der Entspannung und Regeneration dienten, werden gleich für eine Vielzahl an Zwecken genutzt und werden so zu multifunktionalen Flächen. Das kann bis zu einem gewissen Grad, mit entsprechender Ausstattung als Vorteil gewertet werden, übt aber auch psychische Belastung auf die Bewohner aus. Häufig ist die Funktionalität einer Wohnung ausgereizt. Ziel einer bedarfsgerechten Planung von studentischem Wohnen sollte also eine Wohnsituation sein, die die Anforderungen an Arbeits- und Lebensumfeld vereint, ohne eine Funktionsüberladung der Wohnräume zu verursachen. (vgl. Watson & McMinn 2015)

Die Wohnsituation wird im Rahmen dieser Arbeit durch verschiedene Bereiche und Maßstabsebenen definiert:

Die Wohnung selbst, als Raum, der baulich Einfluss auf seine Bewohner nimmt.

Die Haushaltszusammensetzung - welche und wie viele Personen leben zusammen in einem Verbund?

Die Gebäudetypologie und Hausorganisation - Wohnen verschiedene Haushalte in einem Haus, gibt es Gemeinschaftsflächen, Verantwortlichkeiten, soziale Interaktion, Beschränkungen?

Die Nachbarschaft - wie viele und welche Personen leben in der direkten Umgebung, gehört die Wohnung zu einem größeren Komplex, wie ist die Atmosphäre außerhalb des Hauses?

Der Stadtteil - wie ist die städtebauliche Struktur im Stadtteil geprägt, welche Freiräume sind vorhanden, welche Verbindungen bestehen innerhalb des Stadtteils, welche Milieugruppen sind vorhanden und wie ist sein Ruf?

Die Stadt - welches Netzwerk aus Infrastrukturen und Einrichtungen wird geboten, wie ist die Arbeitssituation, welche besonderen Qualitäten hat die Stadt für ihre Einwohner

Die Region - Identifikation mit einer bestimmten Region, engere Netzwerke in verhältnismäßig kurzen Entfernungen

Es wird deutlich, dass viele verschiedene Raum- und Maßstabsebenen das Wohnen prägen. Die verschiedenen Anforderungen der Studierenden an ihre Wohnsituation können also auf unterschiedlichen Ebenen erfüllt werden.

Im Folgenden soll vor allem das Wohn- und Lebensumfeld untersucht werden, um Handlungsempfehlungen für die Entwicklung der Hochschulregion Ostwestfalen-Lippe (OWL) zu geben.

Der behandelte Planungsraum ist die Region OWL. In der Region sind 4 öffentliche Hochschulen verschiedener Größe vorzufinden.

Durch gezielte Befragungen einer repräsentativen Gruppe Studierender der Technischen Hochschule OWL (TH OWL) werden Bedarfe und tägliche Herausforderungen der Studierenden ermittelt, um angepasste Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Lebensqualität Studierender geben zu können.

Studierende sind eine wichtige Gruppe der Bevölkerung, deren Anforderungen an den Stadtraum, Wohnangebot und Mobilität bei der Planung zu berücksichtigen sind. Für die Hochschulen hat die Lebensqualität in der Region eine große Bedeutung in der Konkurrenz um Studierende mit anderen Hochschulen. Überzeugt ein Hochschulstandort mit guten Lebensbedingungen ist es auch aus Sicht einer weniger zentralen Region wie OWL möglich, junge Menschen für die Wissenschaft und Forschung vor Ort zu gewinnen und sie der Anziehungskraft der Metropolen teilweise zu entziehen.

Auch für die Kommunen, an denen die Hochschulen ihren Sitz haben bedeuten Studierende ein attraktives Bevölkerungspotenzial, das an den Standort gebunden werden kann. Die meist jungen Menschen bringen einen hohen Bildungsstand, Innovation und Arbeitskräfte in die Kommunen und sind daher vor allem für schrumpfende Klein- und Mittelstädte wichtig.

Megatrends

Das Arbeits-, Mobilitäts- und Wohnverhalten der Studierenden hat sich in den letzten Jahren auch unter dem Einfluss der großen Megatrends verändert. Megatrends werden zur Bewertung und Beschreibung der gesellschaftlichen Veränderungen über einen Zeitraum mehrerer Jahrzehnte genutzt, die großen Einfluss auf Wirtschaft und gesellschaftliches Zusammenleben haben. (vgl. Zukunftsinstitut)

Zu den besonders prägenden Entwicklungen, die sich auch auf das Verhalten der Studierenden in OWL beziehen lassen und die in der Betrachtung der Lebensqualität der Studierenden berücksichtigt werden sollten, zählen:

Die Wissenskultur: „In dezentralen Strukturen werden enorme Mengen an Wissen generiert, es entstehen neue Formen der Innovation und des gemeinsamen Forschens. Wissen verliert seinen elitären Charakter und wird zunehmend zum Gemeingut, der globale Bildungsstand ist heute so hoch wie nie." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

Urbanisierung: „Städte sind mehr als Orte, Urbanisierung beinhaltet mehr als den Wandel von (Lebens-) Räumen. Durch neue Formen der Vernetzung und Mobilität wird Urbanität vor allem zu einer neuen Lebens- und Denkweise." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

Die Konnektivität: „Digitale Kommunikationstechnologien verändern unser Leben grundlegend, reprogrammieren soziokulturelle Codes und lassen neue Lebensstile und Verhaltensmuster entstehen." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

Individualisierung: „Im Kern bedeutet Individualisierung die Freiheit der Wahl. Ihre Auswirkungen sind jedoch komplex und bringen sowohl scheinbare Gegentrends wie eine Wir-Kultur als auch neue Zwänge hervor." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

Neo-Ökologie: „Der Megatrend Neo-Ökologie reicht in jeden Bereich unseres Alltags hinein. Ob persönliche Kaufentscheidungen, gesellschaftliche Werte oder Unternehmensstrategie" (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

Gesundheit: „Als zentrales Lebensziel hat sich der Megatrend tief in das Bewusstsein, die Kultur und das Selbstverständnis von Gesellschaften eingeschrieben und prägt sämtliche Lebensbereiche. Gesundheit und Zufriedenheit sind dabei kaum noch voneinander zu trennen." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

New Work: „Das Zeitalter der Kreativökonomie ist angebrochen – und es gilt Abschied zu nehmen von der rationalen Leistungsgesellschaft. New Work stellt die Potenzialentfaltung eines jeden einzelnen Menschen in den Mittelpunkt. Denn Arbeit steht im Dienst des Menschen: Wir arbeiten nicht mehr, um zu leben, und wir leben nicht mehr, um zu arbeiten. In Zukunft geht es um die gelungene Symbiose von Leben und Arbeiten." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

Mobilität: „Individualisierung, Konnektivität, Urbanisierung und Neo-Ökologie bestimmen die Mobilität von morgen. Technische Innovationen und veränderte Bedürfnisse der Menschen werden zum Motor neuer Formen der Fortbewegung: vernetzt, digital, postfossil und geteilt. Was wir erleben, ist eine Evolution der Mobilität. Wir stehen am Beginn eines neuen, multimobilen Zeitalters." (Zukunftsinstitut Dossier Megatrends 2018)

(Study)-Work-Life-Balance

Definition und Bedeutung für Studierende

Eine einheitliche und verbindliche Definition für Lebensqualität gibt es nicht. Die Work-Life-Balance ist jedoch spätestens seit der Entwicklung des betterlife-Indexes der OECD ein Indikator für Lebensqualität. Bei der OECD wird Work-Life-Balance vor allem durch die Zeit, die ein Mensch für seine Grundbedürfnisse und Freizeitaktivitäten verbringt und die Länge der geleisteten Erwerbsarbeitsstunden definiert. (vgl. OECD o.J.)

Das erscheint jedoch sehr stark vereinfacht, wenn man diese Indikatoren auf das alltägliche Leben von Studierenden übertragen möchte, die im Kontext der Work-Life-Balance generell bisher wenig Beachtung finden. Im Hinblick auf die Zunahme psychischer Erkrankungen und Erschöpfung unter jungen Menschen und Studierenden im Besonderen, gilt es, auch die Lebensqualität und Zufriedenheit mit der Balance der Lebensdomänen dieser Menschen zu untersuchen.

Jeder sechste Studierende ist psychisch krank (vgl. Grobe, Steinmann & Szecsenyi 2018: S.158) und die neue Lebenssituation zu Beginn eines Studiums durch Wohnortwechsel und neue soziale Beziehungen erfordert viel Anpassung und mentale Verarbeitung, die zu Belastungen führen können. Auch wenn die Diagnose psychischer Erkrankungen bei Nicht-Studierenden anteilig häufiger ist, so gibt es dennoch einige Aspekte, die auf eine verstärkte psychische Belastung durch ein Studium hinweisen. Die Wahrscheinlichkeit an einer Depression zu erkranken nimmt im Vergleich von Studienanfängern und älteren Studierenden zu. (vgl. Schumann 2019) Antidepressiva und andere Psychopharmaka werden Studierenden deutlich häufiger verschrieben, als Nicht-Studierenden. (vgl. ebd.)

Von vielen Wissenschaftlern wird kritisiert, dass bei der Behandlung von Work-Life-Balance die Lebensdomäne „Arbeit" dem „Leben" gegenübergestellt wird (vgl. Lewis & Beauregard 2018: S.3) und darunter, dann alle „Lebenspraktiken, die nicht der Erwerbsarbeit zugeordnet sind" (Haunschild, 2013) , zusammenfassen. Die Arbeit ist eindeutig ebenfalls ein Teil des Lebens der meisten Menschen.

In vielen Ausarbeitungen steht außerdem immer noch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie als Synonym für Work-Life-Balance und die Behandlung des Themas beschränkt sich vornehmlich auf Unternehmensstrategien. Work-Life-Balance betrifft jedoch alle Personen, jeweils in unterschiedlichen Ausprägungen.

Da in der Literatur eine breite Auswahl an Definitionen der Work-Life-Balance vorliegt und bisher kein Konsens erfasst werden konnte, soll im Folgenden die für dieses Planungskonzept verwendete Definition von Work-Life-Balance mit dem Fokus auf Studierende einer Hochschule erläutert werden. Der Begriff bedarf also einer Erweiterung auf „Study-Work-Life-Balance". Im Folgenden soll dafür zur Vereinfachung dennoch weiterhin der Begriff Work-Life-Balance (WLB) verwendet werden. Zur Definition ist es zunächst unabdinglich die Lebensbereiche Arbeit/Studieren, sowie das Privatleben zu definieren.

LIFE – Privatleben

„Lebenszeit, die der individuellen Gestaltung zur Verfügung steht. Dieses Verständnis ist wesentlich breiter als die herkömmliche Betrachtung, die sich lediglich auf die Lebenszeit bezieht, die mit der Familie verbracht wird und kann auch unentgeltliche Arbeit, sprich Hausarbeit oder Ehrenamt, beinhalten." (Becker, 2012: S.6)

WORK – Arbeitsleben

Das Arbeitsleben Studierender kann je nach Lebenssituation und Studiengang sehr unterschiedliche Ausprägungen annehmen. Bei über 50% der Studierenden zählt eine Erwerbstätigkeit ebenso zum Alltag, wie das Studium selbst (vgl. Anhang 2, T4). Studieren ist als zielgerichtete Weiterentwicklung von Fähigkeiten und Kenntnissen zu beschreiben. Das Studium soll in diesem Fall zur Arbeitsdomäne hinzugezählt werden, da es für den Großteil der Studierenden zur täglichen Pflichterfüllung zählt, vergleichbar mit einer Erwerbsarbeit, und außerdem ein wichtiger Teil der zukünftigen Erwerbsarbeit ist. Die Studierenden erbringen hier meist eine bedeutsame, messbare, produktive Leistung.

In jedem Fall beinhaltet das Arbeitsleben die Erfüllung von erwarteten Leistungen. Diese Erwartungen werden entweder durch einen Arbeitgeber formuliert oder durch die persönliche, gesellschaftliche oder familiäre Erwartungshaltung erzeugt. Die Leistungen können praktischer Natur sein oder der Entwicklung von Wissen oder Forschungsergebnissen dienen und werden in jedem Fall als Arbeit gewertet.

In den beiden Sphären „Arbeitsleben" und „Privatleben" nehmen Menschen eine Vielzahl sozialer Rollen ein und es werden zahlreiche Anforderungen und Interessen an sie gestellt.

Die Work-Life-Balance misst die (subjektiv) erfolgreiche Vereinbarkeit dieser verschiedenen Anforderungen, sowie die eigene Kontrolle über das Verhältnis von Arbeit und Privatleben.

Abb.1: Bedeutung von Study-Work-Life-Balance

Bei der Vereinbarkeit spielt das Verhältnis der verwendeten Lebenszeit für die verschiedenen Sphären eine tragende Rolle, aber auch die Ausstattung des Lebensraums kann ein Einflussfaktor auf die Zufriedenheit sein (vgl. Kalliath & Brough 2008). Die Gewichtung der Faktoren für Lebensqualität ist sehr individuell. Daher liegen die Grenzen der Vereinbarkeit für jeden Menschen ebenso individuell. Was für eine Person das ideale Verhältnis von Privatleben und Arbeit ist, grenzt für andere an Überforderung. Wichtig ist also, den Menschen möglichst freie Wahlmöglichkeiten in der Gestaltung ihres Lebensalltags und gleichzeitig einen Orientierungsrahmen zu bieten.

Studierende können zu einer Bevölkerungsgruppe zusammengefasst werden, die zwar immer noch individuelle Anforderungen an ihr Lebensumfeld und die Lebensqualität stellt, in vielen Bereichen jedoch eine vergleichbare Ausgangslage vorweisen und damit auch verallgemeinerbare Anforderungen an ihre Lebenssituation stellen.

Eine Entwicklung, die bei der Betrachtung von Work-Life-Balance besonders in den Fokus genommen wird, ist das Phänomen der Entgrenzung. Diese gesellschaftliche Entwicklung beschreibt das Verschwimmen von Grenzen zwischen Arbeit und Privatleben - dabei sind sowohl räumliche als auch zeitliche und persönlich-soziale Grenzen gemeint. (vgl. Belwe o.J.; Läpple 2007) Die Gründe für diese Entwicklung liegen in der Veränderung unserer Lebensstile, aber auch in der Digitalisierung und technischen Innovation (vgl. Trends der Zukunft 2018). Dabei kann dieser Prozess sowohl Vor- als auch Nachteile haben. Die Arbeit der Menschen wird mit mehr persönlicher Verbundenheit ausgeübt und nicht nur als Mittel zum Zweck angesehen, andererseits wird das persönliche Leben immer mehr von Pflichten und ökonomischen Zielen bestimmt. (vgl. Belwe 2007: S.2) Entgrenzung kann nicht nur bei der Erwerbsarbeit stattfinden. Vor allem zeitlich und räumlich verwischende Grenzen treten auch im Studienalltag auf. Die Vermischung von Arbeitszeit und Freizeit hat den Alltag Studierender schon immer in besonderem Maße geprägt. Unabhängig von der Wohnform ist der Wohnraum oft Wohnraum-, Erholungsraum, sozialer Treffpunkt und Arbeitsplatz gleichermaßen.

In der im Rahmen dieser Thesis vollzogenen empirischen Studie sind entsprechend klare Tendenzen zur aktuellen Situation und gewünschtem Zustand abzulesen.

Fast die Hälfte der Studierenden der Technischen Hochschule OWL ist nicht zufrieden mit der Work-Life-Balance in ihrem regulären Semester- und Studienbetrieb. Nun sollen mögliche Angriffspunkte für die Raumplanung zur Verbesserung der Work-Life-Balance gefunden werden.

Die folgenden Leitfragen wurden im Rahmen der Vorbereitung dieser Arbeit aufgestellt und bilden den thematischen Fokus. In einem regionalen Entwicklungskonzept sollen Handlungsoptionen zur Verbesserung der Work-Life-Balance Studierender in Ostwestfalen-Lippe entworfen und die mögliche Umsetzung dargestellt werden.

Abb.2: Durch Planung beeinflussbare Einflussfaktoren auf Work-Life-Balance

Wie kann räumliche Planung Einfluss nehmen?

Räumliche Planung berührt vielfältige Strukturebenen (Bebauung, Freiraum, Mobilität) und kann in unterschiedlichen Maßstabsgrößen und Themenbezügen Einfluss nehmen. In der Grafik links werden die räumlich signifikanten Einflussfaktoren aufgeschlüsselt und mögliche Eingriffe zur Stärkung der Work-Life-Balance aufgezeigt. Dabei wird die planerische Einflussnahme in räumliche und zeitliche Optimierung aufgeteilt. Zur Vereinfachung und Fokussierung wurden die Einflussfaktoren zu acht übergeordneten Bewertungspunkten zusammengefasst:

Abb.3: Faktoren zur Bewertung des Einflusses auf die Work-Life-Balance

Flexibilität und Unabhängigkeit

- Freie Wahl der zeitlichen und räumlichen Bedingungen, spontane Entscheidungsmöglichkeit, möglichst geringe externe Beeinflussung in der Bestreitung des Alltags erhöhen die Vereinbarkeit der täglichen Tätigkeitsanforderungen

Zeitmanagement

- Verlässlichkeit von zeitlichen Rahmenbedingungen und Zeiteffizienz verringern den durchschnittlichen „Verlust von Zeit im Alltag". Verlust meint hier die Zeitspannen, die mit ungewollten Zwecken verbracht werden und die eigentlich vorgesehenen Nutzungszwecke blockieren oder die frei verfügbare Zeit verringern.

Gesundheit

- Körperliche und psychisches Wohlbefinden hat entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität und Handlungsfähigkeit.

Identifikation mit dem Studium

- Identifikation mit Arbeitsplatz oder Studium erzielt eine größtmögliche Zufriedenheit mit der Tätigkeit.

Finanzielle Lage

- Die Verfügbarkeit von ausreichend Finanzmitteln beeinflusst die verfügbare Zeit und die Art ihrer Gestaltung. Ist eine umfangreiche Nebenerwerbstätigkeit neben dem Studium zur Bestreitung des Lebensunterhalts nötig, erhöht das die Anforderungen, die im Alltag vereint werden müssen.

Familiäre Pflichten

- Der klassische Ursprung von Work-Life-Balance liegt in der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Diese Ebene bleibt auch bei einer ganzheitlichen Betrachtung wichtig, gerade bei Studierenden mit eigenen Kindern.

Produktivität

- Zeiteffizienz bedeutet nicht nur möglichst kurze ungenutzte Wartezeiten im Alltag zu generieren, sondern auch die Zeit, die bewusst für eine Aktivität genutzt wird, produktiv gestalten zu können.

Im Rahmen der Analyse des Lebensalltags der Studierenden konnten 5 Handlungsfelder festgestellt werden, in denen durch planerische Maßnahmen in die Wirkungszusammenhänge der Work-Life-Balance von Studierenden eingegriffen werden kann:

Wohnsituation | Die Wohnsituation beschreibt die Lebensbedingungen und -qualität innerhalb des Wohnraumes. Sowohl die Eigentumsverhältnisse, als auch Größe, Grundriss, Ausstattung, Haushaltszusammensetzung oder individuelle Gestaltungsmöglichkeiten sind relevante Merkmale der Wohnsituation.

Stadtraum | Der Stadtraum beschreibt die Meso- und Makrostrukturen von Städten und Gemeinden im Hinblick auf Bebauungs- und Nutzungsstrukturen, sowie öffentliche Räume und somit das Lebensumfeld ihrer Einwohner. Als Handlungsfeld der Work-Life-Balance hat vor allem der Stadtraum rund um den persönlichen Wohnstandort, Arbeitsstandort und Stadträume, in denen andere verpflichtende und freiwillige Aktivitäten durchgeführt werden Bedeutung.

Mobilität | Die Mobilitätsstruktur wird unabhängig vom Stadtraum als Handlungsfeld betrachtet. Ihr Einfluss auf die Work-Life-Balance erstreckt sich von den lokalen Wegebeziehungen über Alltagsmobilität innerhalb der Stadt bis zu (über-)regionalen Verkehrsachsen.

Studierbedingungen | Die Studierbedingungen nehmen bei den Studierenden, die im Rahmen dieser Arbeit im Mittelpunkt stehen, eine besondere Stellung als Handlungsfeld ein. Einfluss auf die Work-Life-Balance nehmen die räumlichen, inhaltlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen des Studiums.

Digitalisierung | Im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung unseres Lebensumfelds, hat die moderne Technik auch eine bedeutende Wirkung auf die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben und die mentale Gesundheit. Erst durch technische Innovation konnte der Trend der Entgrenzung die heutigen Ausmaße annehmen und einen Großteil unserer Aktivitäten, sowohl wirtschaftlicher als auch sozialer Art unabhängig von den designierten Räumen machen.

Die Eingriffsmöglichkeiten auf die genannten Handlungsfelder beziehen sich hierbei zum einen auf die räumliche Gestaltung und Ausstattung, auf die Erweiterung des infrastrukturellen Angebots und zum anderen auf die Raumbeziehungen dazwischen.

Anordnungen und Beziehungen im Raum, sowie infrastrukturelle Angebote sind zusätzlich auch **zeitrelevant**.

Zeit kann für intendierte und nicht intendierte Zwecke genutzt werden. Intendierte Zwecke sind die Zwecke, die beabsichtigt sind und für die bewusst Zeit genutzt wird. Dazu zählen konkrete Aktivitäten des Privat- und Arbeitslebens. Bei nicht intendierten Zwecken geht es um das notwendige, aber nicht beabsichtigte Verstreichen von Zeit, zum Beispiel bei Wartezeiten, die nicht produktiv genutzt werden können. (vgl. Henckel & Weber 2019: S.26)

Im Konstrukt der Vereinbarung von Arbeits- und Privatleben wird deutlich, dass Zeit eine begrenzte Ressource darstellt.
Um eine größtmögliche Zufriedenheit in der Vereinbarkeit der Anforderungen an die eigene Person zu ermöglichen, muss „die knappe Zeit in einer Weise bewirtschafte[t werden], dass möglichst wenig Zeit für nicht intendierte Zwecke genutzt werden muss." (ebd.) Henckel und Weber beschreiben das „ökonomische Konzept" hinter der Zeiteffizienz wie folgt: „Zeiteffizienz als ein ökonomisches Konzept zielt auf die Maximierung von Optionen in einer gegebenen Zeit oder die Minimierung des erforderlichen Zeiteinsatzes für einen gegebenen Bereich von Optionen" (2019, S.26)

Die Stadt- und Raumplanung kann also durch die Gestaltung, Ausstattung und Anordnung der räumlichen Strukturelemente Einfluss auf das Raum- und Zeitempfinden nehmen. Die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben ist sowohl von der verfügbaren Zeit, als auch der zur Verfügung stehenden Räume abhängig.
Das vorliegende Handlungskonzept soll den betroffenen Akteuren in OWL Empfehlungen an die Hand geben, die eine raumzeitliche Optimierung der Region und der Hochschulstandorte der Technischen Hochschule OWL erzielen und gleichzeitig einen gesamtgesellschaftlichen Effekt haben.

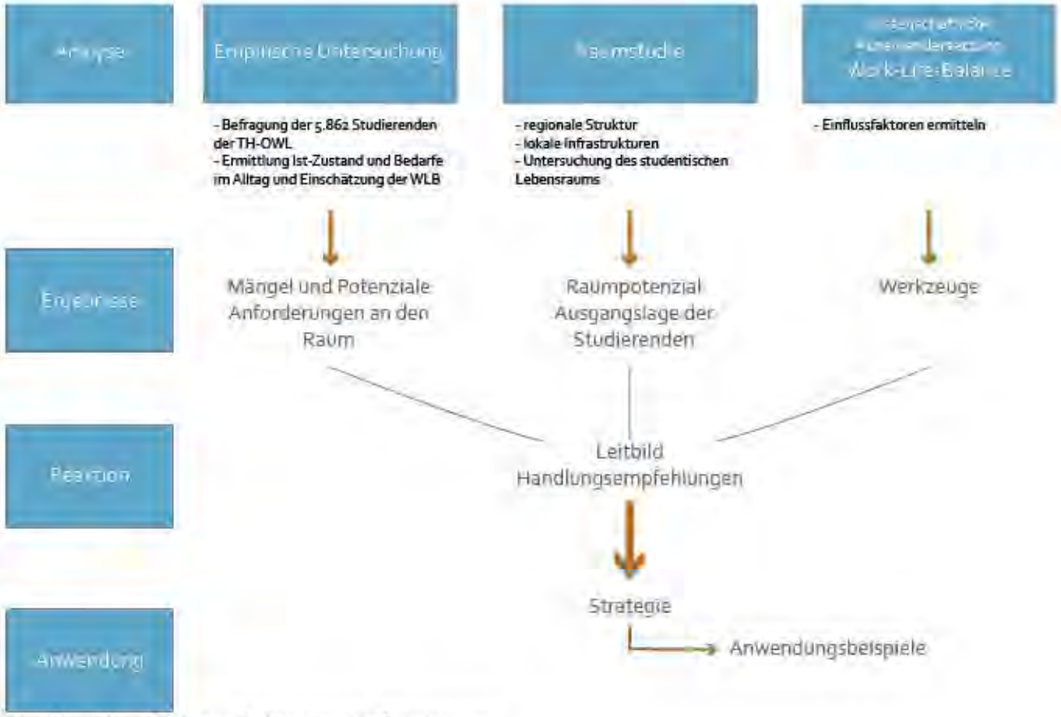


Abb.4: Vorgehensweise zur Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes

Untersuchung und Analyse
Methodik und Vorgehensweise

Untersuchungsraum
Die Studie zu Wohn- und Lebenssituation der Studierenden bezieht sich auf die Region OWL, die gebietsidentisch mit dem Regierungsbezirk Detmold ist.

Hauptaugenmerk liegt auf der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe mit den drei Campusstandorten in Lemgo, Detmold und Höxter. Ziel der Studie ist es, die Ist-Situation der Studierenden der Hochschule in Bezug auf die Themenfelder Wohnen, Mobilität und Studienbedingungen zu erfassen und Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Lebensqualität abzuleiten. Auf Basis der Studienergebnisse und einer ergänzenden räumlichen Analyse werden die relevanten Handlungsfelder herausgestellt und Empfehlungen für Maßnahmen zur Optimierung der Work-Life-Balance dargestellt.

Methodik
Die Erarbeitung der Handlungsempfehlungen gliedert sich demzufolge in mehrere methodische Schritte:

Die Online-Umfrage „Studis in OWL" unter den 5.862 Studierenden der TH OWL bildet die Grundlage aller weiteren Handlungsschritte. Durch gezielte Befragung nach den verschiedenen Handlungsfeldern kann eine Einschätzung der Gesamtsituation der Studierenden erfolgen.

Ergänzende detaillierte Ergebnisse wurden durch qualitative Interviews mit einzelnen Teilnehmern der Online-Umfrage generiert und als punktuelle Erfahrungsberichte in die Auswertung eingearbeitet. Um weiteres Fachwissen zu den regionalen Gegebenheiten zu generieren, wurden Experteninterviews mit Vertretern verschiedener Institutionen der Region geführt.

Eine regionale Raumanalyse brachte weitere Erkenntnisse zu Infrastrukturen, Raumbeziehungen und Nutzungsoptionen.

Die empirische Untersuchung ist in einer gemeinschaftlichen Gruppenarbeit der 5 Bearbeiterinnen des Themas „Studieren, Wohnen und Leben in OWL" entstanden: Frau Nele Rodenberg, Frau Kerstin Hürche, Frau Leonie Weinbrenner, Frau Corina Lochowicz und Frau Laura Sportelli. Sowohl die Entwicklung des Fragebogens als auch die Durchführung und Auswertung der Umfrage und die ergänzenden Interviews wurden kooperativ durchgeführt. Inhalte die aus der gemeinsamen Zusammenarbeit entstanden sind, werden als eigene Darstellung angegeben.

Aus den Ergebnissen der empirischen und räumlichen Untersuchung wurden Mängel und Potenziale abgeleitet und in Handlungsbedarfen formuliert festgehalten.

Abb.5: Untersuchungsraum

Auf dieser Basis konnte eine integrierte Handlungsstrategie für die Region OWL und die Hochschulstandorte Lemgo, Detmold und Höxter im Besonderen entwickelt werden.

Die Handlungsstrategie geht auf 6 verschiedene Aktionsfelder ein, in denen Interventionen empfohlen werden. Diese Interventionen werden im Anschluss näher erläutert und anhand von Umsetzungsbeispielen und Verortungsvorschlägen konkretisiert.

Zur plangenauen Entwicklung dieser Handlungsempfehlungen ist jeweils eine detailliertere Analyse der Bestandssituation und eine themenorientierte Befragung der Studierenden, die eine größere Detailtiefe erlaubt notwendig.

Der Anspruch dieses vorliegenden Konzeptes besteht darin, wissensbasierte Handlungspotenziale darzustellen und Lösungsansätze für weitere Schritte zu liefern.

Empirische Untersuchung
Aufbau Online-Umfrage

Vorgehensweise
Die Online-Umfrage befasst sich mit den Unterthemen Wohnsituation, Wohnzufriedenheit, Wohnumfeld, Alltagstätigkeiten, Work-Life-Balance, Studierbedingungen, Alltagsmobilität und Hochschulweg. Zielgruppe waren die Studierenden aller Fachbereiche der TH OWL.

Im Laufe der gemeinschaftlichen Erarbeitung des Fragebogens hat jede Bearbeiterin die, für das persönliche Subthema, wichtigen Fragen eingebracht.

Anschließend wurden mögliche Überschneidungen reduziert. Aufgrund der großen thematischen Breite war eine intensive Kürzung des Fragenpools notwendig. In diesem Zuge wurden Fragen gemeinsam von den Bearbeiterinnen diskutiert und formuliert und die Antwortmöglichkeiten an die Bedürfnisse aller angepasst.

Mittels zahlreicher Pretests konnten Unklarheiten in der Umfragebearbeitung erkannt und beseitigt werden. In diesem Zusammenhang war es außerdem erforderlich besonders komplexe Frageformen zu vereinfachen um die durchschnittliche Bearbeitungszeit der Umfrage auf ca. 20 Minuten zu begrenzen. Um das Feld an Anregungen dennoch breit zu halten, wurden zu jedem Thema freie Antwortoptionen erstellt, die es den Befragten möglich gemacht haben individuelle Ansichten mitzuteilen. Nach einer vierwöchigen intensiven Bearbeitung des Fragenkatalogs wurde die Umfrage für 10 Tage vom 29. April bis 08. Mai veröffentlich und für Eingaben freigegeben.

Zur Maximierung des Rücklaufs um möglichst zahlreiche Antworteingaben zu erhalten wurden verschiedenen Methoden angewandt, die Umfragebeantwortung attraktiver zu gestalten.

Sowohl durch grafische Elemente innerhalb der Umfrage, als auch durch ein Gewinnspiel zur Verlosung von 6 Einkaufsgutscheinen im Wert von je 25€ sollten Anreize zur vollständigen Bearbeitung der Umfrage gegeben werden.

Die Bekanntmachung der Umfrage wurde mittels eines persönlichen Anschreibens der Bearbeiterinnen an die Studierenden über die E-Mail-Verteiler der Fachbereichsleitenden durchgeführt. Außerdem haben Teile der Fachschaftsvertretungen und der AStA die Umfrage über Social Media Kanäle verbreitet.

Inhalte
Angesichts der aktuellen Corona-Pandemie ist der Lebensalltag der Studierenden deutlich verändert. Die Umfrage hat das Ziel, den Lebensalltag unter normalen, nicht von Distanzregeln beeinflussten Bedingungen zu ermitteln. Aus diesem Grund wurde an mehreren Stellen der Umfrage auf den Bezugszeitraum Wintersemester 2019/20 hingewiesen.

Abb.8: Logo der Umfrage

Abb.8a: Ausschnitt aus der Online-Umfrage mit Hinweis zur Corona-Situation

Die Fokusfragen dieser Arbeit zum Thema Work-Life-Balance lagen vor allem bei den Themengebieten Wohnumfeld, Alltagsablauf, Studierbedingungen, Selbsteinschätzung der Work-Life-Balance und Mobilität. Die Wohnsituation und Wohnform wurde in der Auswertung jedoch ebenfalls detailliert mit einbezogen um die wichtigen Erkenntnisse auf allen Raumebenen zu erfassen. Zielsetzung der Entwicklung des Fragenkatalogs war es, möglichst valide Antworten auf die Leitfragen des Themas zu erhalten.

Auswertung
Die vorbereitenden Tätigkeiten für die Auswertung der Umfrage wurden arbeitsteilig vorgenommen. Für eine annähernde Verortung der Studierenden wurden anhand der angegebene Straßenzüge oder Bushaltestellen Koordinaten ermittelt. Außerdem wurden die Antworten auf widersprüchliche oder vorsätzliche falsche Angaben geprüft. zur Auswertung wurden ausschließlich die vollständig ausgefüllten Datensätze herangezogen.
Die Basis-Auswertung der Umfrage erfolgte ebenfalls in gemeinschaftlicher Arbeit. Weitergehende Analysen und Transferleistungen zwischen den Ergebnissen wurden individuell angefertigt.

Empirische Untersuchung
Aufbau Leitfaden-Interviews

Intention
An die quantitative Online-Befragung wurden zusätzlich leitfadengestützte qualitative Interviews angeschlossen.

Themen und Fragetypen, die in dem begrenzten Umfang der Online-Umfrage nicht behandelt werden konnten, konnten so einem kleineren Personenkreis gestellt werden und persönliche Einblicke und detaillierte Hinweise auf Probleme und Herausforderungen gesammelt werden.

Auswahl der Befragten
Die Befragten konnten sich im Anschluss an die Online-Umfrage durch Angabe ihrer Mailadresse für ein Gespräch bereit erklären. Die Auswahl erfolgte anhand bestimmter Kriterien um eine möglichst breite Mischung aus den verschiednen Zielgruppen zu bekommen. Außerdem wurden besonders interessante optionale Angaben aus der Online-Umfrage berücksichtigt.

Die Gruppe der Befragten sollte sich aus Personen mit den folgenden Merkmalen zusammensetzen:
- Mindestens eine Person von jedem der drei Hochschulstandorte
- Männliche und weibliche Studierende
- Private und gemeinschaftliche Wohnformen
- Positive und negative Einstellung zur persönlichen Work-Life-Balance
- Nebenerwerbstätige und Nicht-Erwerbstätige
- Mindestens eine Person mit eigenem Kind
- Personen wohnhaft am Hochschulstandort und Pendler*innen

Gliederung Fragebogen
Der Leitfaden gliedert sich in 7 Abschnitte.
Die Eröffnungsfragen dienen einer kurzen Vorstellung und Klärung der Kontextangaben.

Der konkrete inhaltliche Teil beginnt mit der Wohnsituation. Einige Fragen der Interviews wurden gemeinschaftlich von allen 5 Bearbeiterinnen an die Interviewpartner gestellt. Dazu zählt der Wohnungsgrundriss, der Tagesablauf und der Hochschulweg im Winter.

Der Themenabschnitt Hochschulumfeld/Studium sollte detaillierte Erkenntnisse und Meinungen der Studierenden zu Arbeitsräumen im Wohnumfeld und der Bedeutung von Digitalisierung in der Lehre erzeugen.

Daran angeschlossen folgt eine detaillierte Befragung zum typischen Tagesablauf und der Zufriedenheit mit der verfügbaren Zeit im Alltag, sowie zu Erholungsmöglichkeiten im Privatleben.

Die Themen des Stadtraums werden durch Fragen zur Nutzung des öffentlichen Raumes und dem Mobilitätsverhalten abgedeckt.

Experteninterviews
Um weiteres Kontextwissen zu generieren wurden Experteninterviews mit verschiedenen öffentlichen Stellen aus der Region OWL geführt. Die Befragungen wurden zum größten Teil schriftlich beantwortet oder mittels Telefoninterview. Bei jedem dieser Interviews wurden in der Bearbeiterinnengruppe anstehende Fragen gesammelt und vereint an die Interviewpartner gesendet, um doppelte Anfragen zu verhindern und aus möglichst vielfältigen Antworten zu schöpfen.

Zukunftsnetz Mobilität NRW - Koordinierungsstelle OWL
Telefoninterview zu den Themen Mobilstationen in OWL, kommunales Mobilitätsmanagement, Fußverkehrs-Check, Radverkehr und multimodale Mobilität

Studierendenwerk Bielefeld
Schriftliche Beantwortung der Fragen zu den bestehenden Wohnheimen, den Trends des studentischen Wohnens, zukünftigen Planungen des Studierendenwerkes, Angebote und Serviceleistungen, dem Boardinghaus Bielefeld und dem Studieren mit Kind.

Stadt Detmold, Stabsstelle Digitalisierung und Stabsstelle Mobilität
Schriftliche Beantwortung zu den Themen Mobilität, öffentliche WLAN-Versorgung und Zwischennutzungen

Kurze Anfrage an den SVD Detmold zur WLAN-Ausstattung in den Bussen

Erkenntnisse der Umfrage
Auswertung Stichprobe

Das folgende Kapitel stellt die Ergebnisse der Online-Umfrage „Studis in OWL" dar. Der Fokus in der dargestellten Auswertung liegt vor allem auf den Aspekten, die für das Thema „Work-Life-Balance" wichtig sind. Da die Vereinbarung von Arbeits- und Privatleben durch alle räumlichen Strukturebenen (Wohnung, Wohnumfeld, Mobilitätsmodus, Hochschuleinrichtungen) beeinflusst werden kann, werden die Kernergebnisse aus allen Themenblöcken der Umfrage betrachtet. Jede Bezugsebene wird zum Abschluss auf ihren Einfluss auf die Work-Life-Balance zusammengefasst, Schlussfolgerungen formuliert und Handlungsbedarfe dargestellt.

Stichprobe

Die Studierenden aus acht der zehn Fachbereichen der Technischen Hochschule haben durch ihre Fachbereichsverwaltungen ein E-Mail-Anschreiben mit der Bitte um Teilnahme an der Umfrage erhalten. Das Anschreiben wurde bewusst persönlich durch alle 5 Umfrageentwicklerinnen verfasst, um auf der Kommunikationsebene von Kommilitone*in zu Kommilitone*in zu bleiben. Die Hoffnung bestand darin, dass sich die Studierenden mit der Bitte von Mitstudierenden eher identifizieren können und solidarisch zeigen und so mit der Rücklauf der Studie erhöht werden kann. Zwei Fachbereiche (FB7 – Produktions- und Holztechnik und FB9 – Landschaftsarchitektur und Umweltplanung) haben die E-Mail leider nicht an ihre Studierenden weitergeleitet. Die Studierendend es FB7 wurden dadurch ausschließlich über den Social-Media-Kanal ihrer Fachschaftsvertretung informiert, der FB9 über den Asta Höxter.

Insgesamt waren im Sommersemester 2020 5.862 Studierende an der TH OWL aktiv eingeschrieben. 461 vollständig ausgefüllte Rückläufer lagen am Ende des 10-tägigen Untersuchungszeitraumes vor. Zwei der Eingaben legten die Vermutung nahe, dass hier vorsätzlich falsche oder widersprüchliche Angaben gemacht wurden und wurden deshalb aus der Stichprobe entfernt. Auf die Gesamtzahl der Studierenden bezogen, entspricht die Fehlerspanne der Angaben 4% bei einem Konfidenzniveau von 95%. Für die separate Betrachtung der Hochschulstandorte muss eine erhöhte Fehlerspanne berücksichtigt werden. Diese liegt für die Teilnehmer vom Hochschulstandort Lemgo bei 7%, aus Detmold 6% und für Höxter 16%. Vor allem die Ergebnisse des Standortes Höxter sind in einigen Zusammenhängen aufgrund des geringen Rücklaufes nicht belastbar.

Demografische Daten

Geschlecht | Die Teilnehmer sind zu 62% weiblich und zu 38% männlich. Diese Verteilung repräsentiert nicht das tatsächliche Geschlechterverhältnis an der Technischen Hochschule OWL.

Alter | Das Alter der Teilnehmenden weist keine besonderen abweichenden Selektivitäten auf. Der Anteil der 20 bis 30-jährigen überwiegt deutlich. Für Studierende dieser Altersklasse ist das Studium meist die erste oder zweite Berufsausbildung. 7% der Befragten sind unter 20 Jahre. Der tatsächliche Anteil an der TH OWL sind 6%. Über 30 Jahre sind 6% der Teilnehmenden. Sie sind in der Umfrage unterrepräsentiert, da ihr Anteil eigentlich bei 10% liegt.

Die Verteilung auf die Fachsemester ist ebenfalls gleichmäßig. Da die Befragung in einem Sommersemester durchgeführt wurde und an der TH OWL nur zum Wintersemester Studienanfänger beginnen, erklären sich die drei Schwerpunkte beim zweiten, vierten und sechsten Fachsemester.
Vor allem die Studierenden des Fachbereich 1 - Detmolder Schule für Architektur und Innenarchitektur haben sehr aktiv an der Umfrage teilgenommen. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Studienautorinnen selbst ausschließlich Mitglieder des Fachbereich 1 sind und dementsprechend viele soziale Kontakte unter den Studierenden haben, die eher geneigt sind, an der Umfrage teilzunehmen.

	Populationsgröße	Stichprobengröße	Konfidenzniveau	Fehlerspanne
Gesamt	5.862	459	95%	**4%**
Lemgo	3.168	195	95%	**7%**
Detmold	1.859	228	95%	**6%**
Höxter	835	36	95%	**16%**

Abb. 9: Stichprobe - Berechnungen basierend auf dem Stichprobenrechner des Dienstes „surveymonkey"

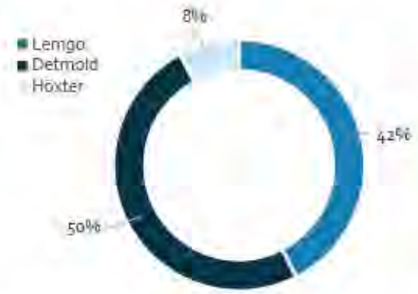


Abb. 10: Verteilung der Teilnehmenden auf die Hochschulstandorte | n=459

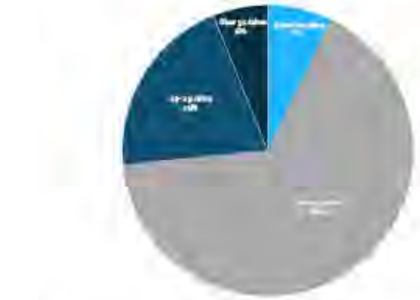


Abb. 11: Altersstruktur der Teilnehmenden | n=459

Studiengänge |

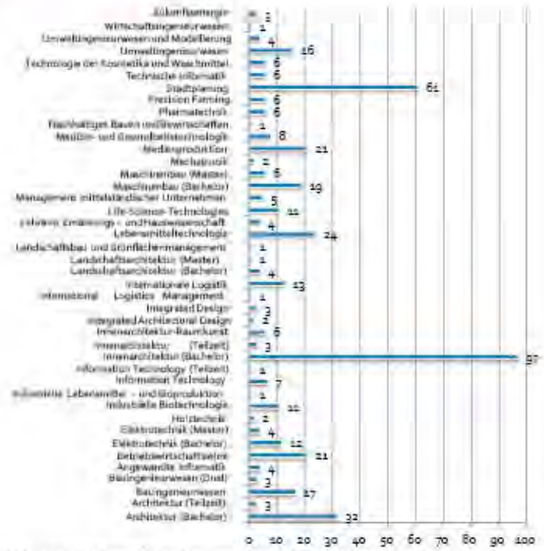


Abb. 12: Verteilung der Teilnehmenden auf die Studiengänge | n=459

Fachsemester |

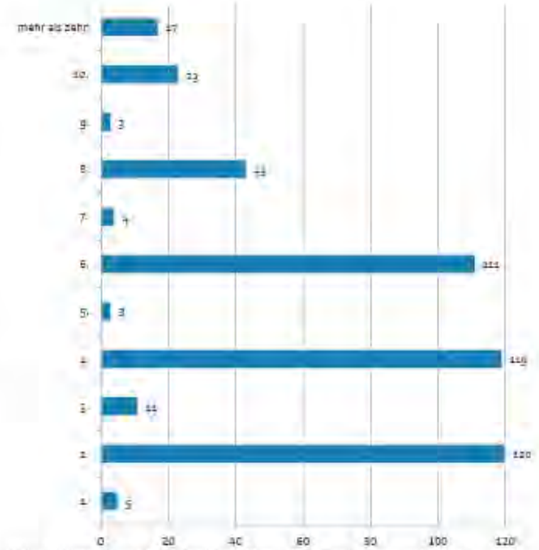


Abb. 13: Verteilung der Teilnehmenden auf die Fachsemester | n=459

Erkenntnisse der Umfrage

Auswertung Wohnsituation

Wie leben die Studierenden?

Diese Grafik wurde aus Datenschutzgründen entfernt.

Abb. 14: Verteilung der Wohnorte der Teilnehmer*innen | n=459

Wohnortwahl

Die Mehrheit der Teilnehmer*innen der Studie (59%) hat zum Beginn des Studiums den Wohnort gewechselt. (vgl. Anhang 2, K10) Dennoch weist die TH OWL eine breite Verteilung ihrer Studierenden in der Region auf. Einige Studierende nehmen sogar den Weg aus dem Ruhrgebiet auf sich, um ihr Studium in Ostwestfalen-Lippe zu absolvieren.

Ca. 40 % der Studierenden wohnen nicht in der Kommune ihres Hochschulstandortes. Diese Studierenden bestreiten also einen signifikanten Weg als Pendler*innen, um zur Hochschule ihrer Wahl zu gelangen. (vgl. Anhang 2, K5)

Kriterien Wohnortwahl

Bei der Standortwahl spielen vor allem eine gute verkehrliche Anbindung (>80%), sowie die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen (>90%), Hochschule (>80%) und Arbeitsstelle (>80%) eine Rolle. Diese Kriterien wurden bereits bei der Sozialerhebung des Bildungsministerium in NRW und Deutschland als bedeutende Gründe für die Wohnortwahl erkannt. (vgl. W8)

Abb. 15: Welche Kriterien sind dir für den Standort deiner Wohnung im Studium besonders wichtig? | n=459

Wohnform

Die Studierenden, die bei den Eltern oder mit Partner*in zusammenwohnen, leben häufiger außerhalb des Hochschulstandortes (vgl. Karte links). Bei diesen Personen spielen andere Faktoren eine größere Rolle als die Nähe zur Hochschule, wie zum Beispiel geringere Wohnkosten, ein*e weniger flexible*r Lebenspartner*in oder bestehendes Wohneigentum (vgl. Interview 2 und 5).

Die häufigste Wohnform ist das Wohnen im Elternhaushalt oder bei Familienmitgliedern, gefolgt von dem Wohnen allein und kleinen WGs. Damit liegen gemeinschaftliche Wohnformen mit 71% deutlich vor dem Single-Wohnen. (vgl. K8) Diese Lage deckt sich mit den Ergebnissen aus vorangegangenen deutschlandweiten Studien des Studierendenwerks und des Bildungsministeriums. (vgl. Schirmer 2017: S.4)

Circa die Hälfte der Teilnehmer*innen wohnt in der von ihnen gewünschten Wohnform. Die am häufigsten gewünschte Wohnform ist das Wohnen mit dem*r Partner*in. Am wenigsten zufrieden mit ihrer derzeitigen Wohnform sind die Studierenden, die im Elternhaushalt/bei Familienmitgliedern wohnen. (vgl. Anhang 2, W1)

Der Anteil der Studierenden, die mit Partner*in und/oder Kind in einem Haushalt wohnen, steigt mit dem Alter. Die unter 20-jährigen wohnen zum Großteil allein (33%) oder im Elternhaushalt (36%). Bei den 20-24-Jährigen wohnen die meisten in einer WG (31%).

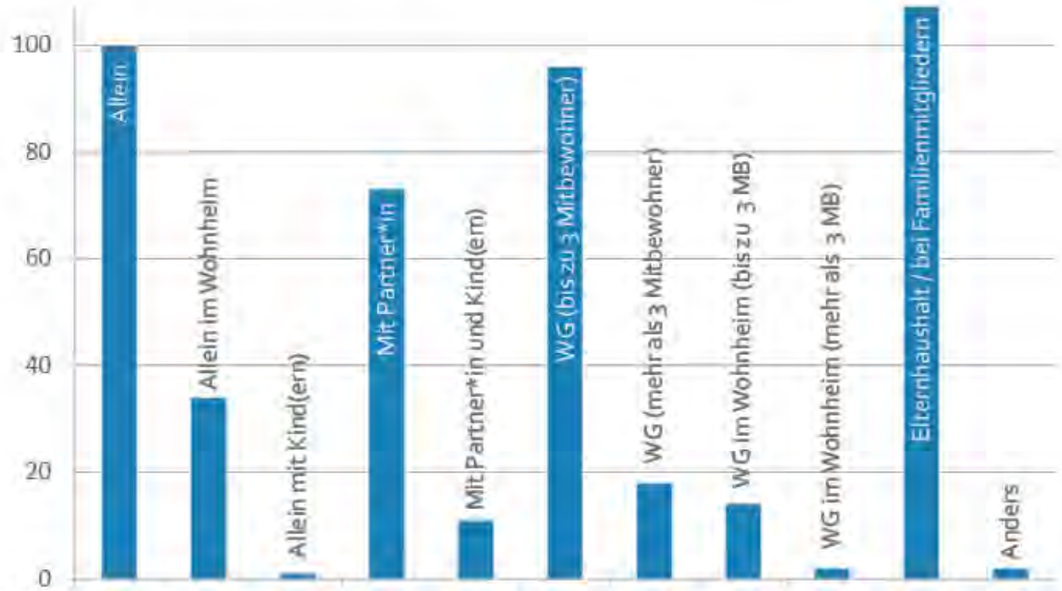


Abb. 16: Wie wohnst du? | n=459

Erkenntnisse der Umfrage
Auswertung Work-Life-Balance

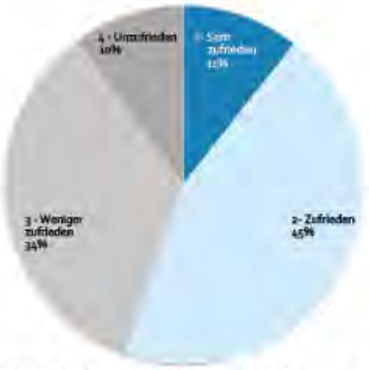


Abb. 17: Wie zufrieden bist du mit deiner Work-Life-Balance? | n=459

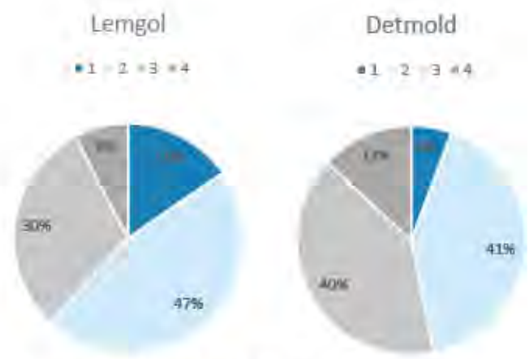


Abb. 18: Work-Life-Balance | nach Studienstandort

Selbsteinschätzung Work-Life-Balance

Um mögliche Zusammenhänge zwischen der Lebenssituation der Studierenden und der Selbstwahrnehmung ihrer Work-Life-Balance herzustellen, wurde die Angabe zur Zufriedenheit mit der Work-Life-Balance während eines regulären Semesters mit der verschiedenen Kontextangaben in Verbindung gesetzt. Es ist zu berücksichtigen, dass in der Fragestellung keine Definition von Work-Life-Balance gegeben wurde und die Antworten der Teilnehmer*innen somit auf der persönlichen ersten Eingebung und Selbstwahrnehmung beruhen.

Insgesamt sind 44% der Befragten unzufrieden mit ihrer Work-Life-Balance. Dabei studieren die meisten „Nicht-Zufriedenen" in Detmold. Bei der räumlichen Verteilung im Bezug auf den Wohnort, treten keine Auffälligkeiten auf. Sowohl in den Stadtzentren der Hochschulstandorte und Großstädten OWLs, als auch im ländlichen Raum liegt eine gleichmäßige Verteilung vor.

Bei der Altersverteilung gibt es keine besonderen Auffälligkeiten, während sich die Work-Life-Balance bei den Wohnformen mit Kind oder einer großen WG eher schlechter darstellt.

Der meist genannte Grund dafür ist der allgemeine Zeitaufwand für das Studium. Darüber hinaus sehen, die Betroffenen vor allem Verbesserungspotenzial in der Trennung von Arbeitsleben und Privatleben, sowie beim Zeitverlust im Alltag. Es spielt also eine wichtige Rolle, wie Zeit und Raum genutzt werden können und müssen.

Auch die flexible Zeiteinteilung und Möglichkeiten für soziale Kontakte setzen einige Teilnehmer*innen in einen Zusammenhang mit der Work-Life-Balance.

Abb. 19: Work-Life-Balance | nach Wohnform | n=459

Abb. 20: Work-Life-Balance | nach Geschlecht
(Die Angaben der Teilnehmer*innen, die sich nicht dem binären Geschlechtssystem zuordnen, ergaben zu 100% - „2-Zufrieden" und sind nicht belastbar)

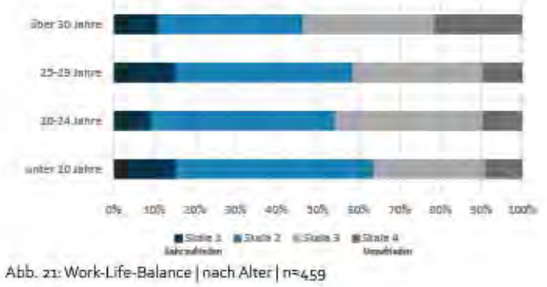


Abb. 21: Work-Life-Balance | nach Alter | n=459

Diese Grafik wurde aus Datenschutzgründen entfernt.

Abb. 22: Wie zufrieden bist du mit deiner Work-Life-Balance in einem regulären Semester? | Unzufrieden, Weniger zufrieden | n=205

Abb. 23: Wie zufrieden bist du mit deiner Work-Life-Balance in einem regulären Semester? | Sehr zufrieden, Zufrieden | n=254

„Es braucht eine klare Abgrenzung von Studium und Privatleben"
(Student, Detmold)

„Seit der Corona Pandemie deutlich besser, obwohl ich auch weiterhin arbeite. Aufgrund der Flexibilität in manchen Modulen, die als Videovorlesung hochgeladen werden"
(Studentin, Lemgo)

Im Semester bin ich sehr unausgeglichen, da man fast nichts anderes macht außer die Aufgaben für die Hochschule oder zwischendurch mal Arbeiten geht."
(Studentin, Detmold)

Abb. 24: Wobei siehst du Verbesserungspotenzial? | n=205

Wohnsituation und Zufriedenheit

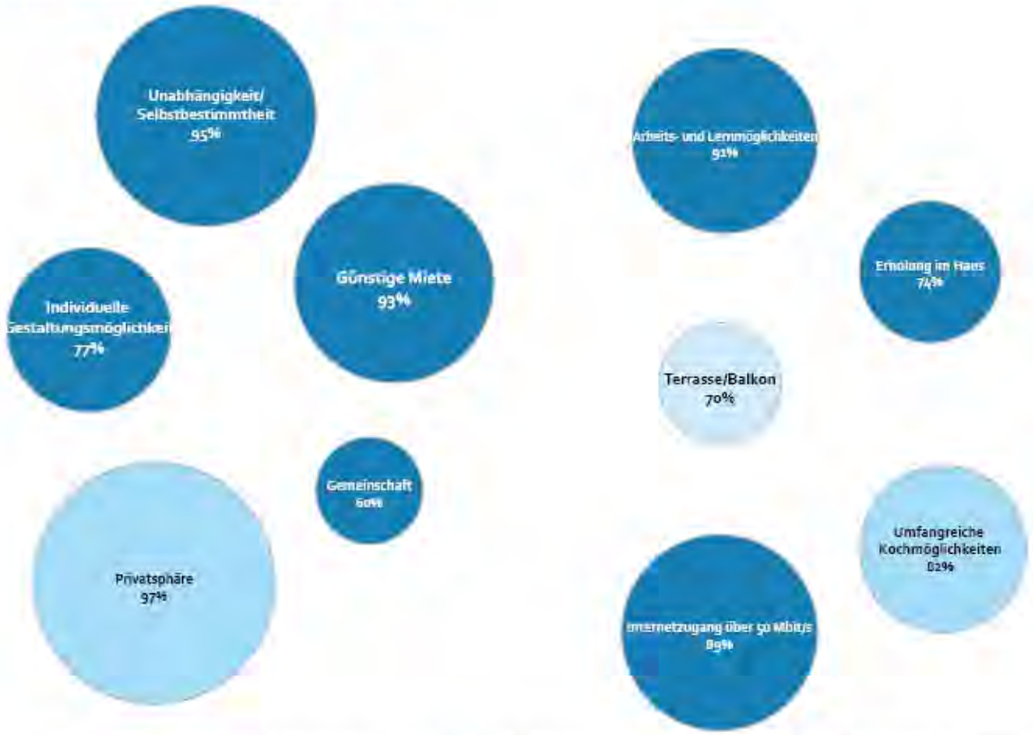


Abb. 25: Wie wichtig sind dir folgende Kriterien für deine Wohnung? | n=459 beeinflusst Work-Life-Balance besonders beeinflusst Work-Life-Balance weniger

Die Studierenden haben in der Online-Umfrage verschiedene Merkmale ihrer Wohnsituation bewertet und damit sowohl nach Relevanz als auch Zufriedenheit sortiert. Hieraus lässt sich bereits einiges zum Wohnverhalten der Studierenden ableiten, aber auch die IST-Situation in den Wohnheimen, Mietwohnungen und gemeinschaftlichen Haushalten erkennen. Das Wohlbefinden in der Wohnumgebung ist ein wichtiger Einflussfaktor für die Lebensqualität der Studierenden. Die Wohnsituation kann sowohl zum Gesundheitszustand, zur finanziellen Lage, zu der vorhandenen Gemeinschaft und der Unabhängigkeit im Alltag beitragen. Vor allem das Potenzial, die eigenen Grundbedürfnisse ausreichend zu befriedigen, Erholung zu finden und den Arbeitsanforderungen nachzugehen wurden im Folgenden bewertet.

Wohnung Kriterien

Vor allem die Eigenständigkeit ist vielen Studierenden in ihrer Wohnsituation wichtig. Für viele Studierende bedeutet das Studium, zum ersten Mal den elterlichen Haushalt auf Dauer zu verlassen und einen eigenen Haushalt zu führen. Das geht einher mit mehr Flexibilität und Unabhängigkeit.
Das bestätigen auch die Studienergebnisse, die als die wichtigsten Anforderungen der Studierenden an ihre Wohnsituation Privatsphäre, Unabhängigkeit und Selbstbestimmtheit zeigen. Auch eine geringe Miete ist für 54% Wichtig und für 39% sogar Sehr wichtig. (vgl. Anhang 2, W2). Finanzielle Unabhängigkeit und eine entspannte finanzielle Lage hat einen großen Anteil an der Work-Life-Balance, da zur Finanzierung des Lebensunterhalts für viele Studierende eine Nebenerwerbstätigkeit unerlässlich ist und diese somit weitere Anforderungen stellt, die vereint werden müssen.

Weitere Merkmale, die über 50% der Teilnehmer*innen mit Wichtig bewertet haben, sind die individuellen Gestaltungsmöglichkeiten und Gemeinschaft in der Wohnung. (vgl. Anhang 2, W2)

Zur bedeutsamsten Ausstattung der Wohnung zählen Arbeits-/Lernmöglichkeiten, ein Internetzugang über 50 Mbit/s und eine umfangreiche Kochmöglichkeit.
Auch Erholungsmöglichkeiten, wie eine Terrasse oder Balkon sind über 50% der Befragten wichtig. (vgl. Anhang 2, W3)

Hier lässt sich erkennen, dass die Studierenden Wert darauf legen, ihre Wohnung möglichst multifunktional zu nutzen. Bei vielen bedeutet das allerdings, dass diese Funktionen auf wenigen Quadratmeter vereint werden müssen, weil nur ein WG-Zimmer oder eine Kleinstwohnung zur Verfügung steht.

Wohnzufriedenheit

Die Studierenden haben in der Umfrage deutlich gemacht, dass einige der wichtigsten Wohnkriterien in

Abb. 26: Deine Wohnung - wie zufrieden bist du mit den folgenden Merkmalen? - Unzufrieden, Weniger zufrieden | n=459

ihrer aktuellen Wohnsituation nicht ausreichend erfüllt werden. Dazu gehören die Privatsphäre und die Gemeinschaft, aber auch Ausstattungen, wie der vorhandene Internetzugang, Kochmöglichkeiten und Gemeinschaftsräume erzeugen keine große Zufriedenheit unter der Allgemeinheit der Studierenden. (vgl. Anhang 2, W4, W5)

Da für die meisten Studierenden ein günstiger Mietpreis von Bedeutung ist, machen viele Kompromisse und stellen ihre persönlichen Wünsche zurück. Daraus resultiert, dass ein weiterer Weg zur Hochschule oder weniger Freiheiten in der Wohnsituation hingenommen werden.

„Besonders die neuen Wohnheime sind für Studenten oft zu teuer, sodass diese auf die andere Seite der Stadt ziehen, wo die Wohnungen günstiger und größer sind." (Student, Lemgo)

Für diese Studierenden sind entsprechende Angebote zur Mobilitätsanbindung und Arbeitsflächen im Wohnumfeld von noch größerer Bedeutung, damit auch diese Studierenden die Möglichkeit haben, einen Teil ihres Studierendenlebens individuell auszuleben.

In der am Ende an die Umfrage angeschlossenen Be-

Alle Teilnehmer*innen der Standorte:

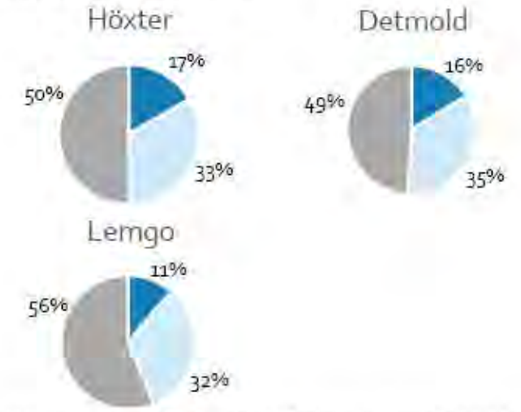


Abb. 27: Wie schätzt du die folgenden Maßnahmen an deinem TH-OWL Campus und in deinem Alltag ein? - Temporäre Übernachtungsmöglichkeiten

wertung von möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Lebenssituation, sollte auch die Einrichtung von temporären Wohnangeboten bewertet werden. 48% der Befragten gaben hier an, dass sie diese Maßnahme als wünschenswert oder sogar notwendig bewerten. (vgl. Anhang 2, M13) Vor allem Pendler*innen könnten hier profitieren und ihre Wohnsituation flexibel an die Anforderungen im Semesterverlauf anpassen. Ein Beispiel dafür ist die Prüfungsphase. Vor allem in den vielen praktisch veranlagten Studiengängen ist für viele eine erhöhte Präsenz in der Hochschule wichtig, wenn Projekte in der Gruppe oder in Werkstätten und Laboren durchgeführt werden müssen.

Die Zufriedenheit mit der Wohnsituation unter den gegebenen Kriterien unterscheidet sich zwischen den Wohnformen zum Teil deutlich.

Vor allem die Wohnformen, die in studentischen Wohnheimen angeboten werden, erzeugen eine vermehrte Unzufriedenheit mit den Ausstattungsmerkmalen.
Die Wohnheime sollen den Studierenden günstig Wohnraum zur Verfügung stellen, dennoch ist gerade bei den kleinen Zimmern, die mit vielen verschiedenen Funktionen belegt sind, eine gute Ausstattung von zentraler Bedeutung für das Wohlbefinden und Arbeitsverhalten der Studierenden. Funktionen, die der begrenzte Wohnraum nicht zur Verfügung stellen kann, wie zum Beispiel eine große Küche, Sportmöglichkeiten

oder Lern- und Arbeitsräume könnten über gemeinschaftlich genutzte Flächen an den Wohnanlagen erfüllt werden. Fast 80% der Studierenden, die in einem Einzelapartment im Wohnheim leben, sind haben jedoch keinen Zugang oder sind nicht zufrieden mit den zur Verfügung stehenden Gemeinschaftsräumen. (vgl. Anhang 2, W5)

Das Studierendenwerk Bielefeld hat in seinem Gesamtangebot nur vier Wohnheime, die mit Gemeinschaftsräumen ausgestattet sind, wovon sich eins an einem Hochschulstandort der TH OWL befindet. Die Gemeinschaftsräume sind vorrangig als Musikübungsräume gedacht und entsprechend an die Zielgruppe der Studierenden der Hochschule für Musik gerichtet. Von Seite des Studierendenwerks wurde in einer schriftlichen Befragung festgestellt, dass die vorhandenen Gemeinschaftsräume nur sehr wenig genutzt werden. Die durchgeführte Online-Umfrage zeigt, dass hier eine sensible Anpassung an die jeweiligen Bedarfe der Studierenden an den Hochschulstandorten notwendig ist. Die Studierenden wurden in der Studie auch nach ihren Wünschen gefragt, wie sie einen Gemeinschaftsraum vorzugsweise nutzen würden. Dabei sind in der Mehrheit kommunikative Nutzung, Partys und der Zugang zu einem Gemeinschaftsgarten genannt worden. Die fehlende Gemeinschaft in der Wohnsituation kann in Gemeinschaftsräumen geschaffen werden. Die Attraktivität dieser Räume hängt jedoch maßgeblich von ihrer Gestaltung und Ausstattung ab. 49% würden einen Gemeinschaftsraum auch zum Lernen und Arbeiten nutzen (vgl. Anhang 2, W12), denn allein die Konzentration und der Platz und die Ausstattung des Arbeitsplatzes sind die Hauptgründe der Personen, die mit ihren Arbeitsbedingungen zu Hause unzufrieden sind. (vgl. Anhang 2, T16)

Dennoch ist die Mehrheit mit den Lern- und Arbeitsmöglichkeiten in der eigenen Wohnung zufrieden. Das Wohnen mit Kind, Partner oder Eltern führt laut der Umfrageergebnisse zu größerer Unzufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen zu Hause (vgl. Anhang 2, T14). Ein möglicher Grund ist die entstehende Ablenkung durch andere Familienmitglieder. Auch diese Gruppe der Studierenden profitiert also von Möglichkeiten, ihr Selbststudium außerhalb ihrer Wohnung durchzuführen.

Eine Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten bewerten 53% der Studierenden mit negativer Work-Life-Balance als zu verbessernden Einflussfaktor (vgl. Anhang 2, WL2). Durch eine räumliche Trennung in mindestens zwei Räume innerhalb einer Wohnung kann auch eine psychische Trennung der verschiedenen Anforderungen erreicht werden und der Erholungsraum so auch wirklich der Erholung und dem Abschalten von der Arbeit dienen.

Die Erholungsmöglichkeiten werden bei allen Wohnformen von mindestens 80% der Befragten positiv bewertet (vgl. Anhang 2, W4).

Die Wohnheime an den Studienstandorten Lemgo und Detmold liegen zum Großteil in unmittelbarer Nachbarschaft zum Campus und verfügen über eine Busanbindung. Sie erfüllen damit zwei wichtige Standortkriterien.

Bei der Bewertung der individuellen Work-Life-Balance stechen die Studierenden, die mit Kindern in einem Haushalt wohnen hervor. Sie haben im Schnitt die größte Unzufriedenheit mir ihrer Work-Life-Balance angegeben. Bei dieser Gruppe kommen zu den persönlichen Anforderungen noch die Rollenerwartung und Pflichten als Elternteil beziehungsweise Betreuungsperson hinzu. Auch bei den großen WGs mit mehr als 3 Mitbewohnern liegt der Anteil derer, die Unzufriedenheit mit der WLB angegeben haben, über 50%. (vgl. Anhang 2, WL1)

Schlussfolgerung

Die Studierenden nutzen ihre Wohnung multifunktional. Sie ist sowohl Erholungs- und Wohnraum als auch Arbeitsort und sozialer Treffpunkt.

Benötigt werden in Zukunft Gemeinschaftsräume, vor allem für die Studierenden, die allein wohnen (wollen), um die studentische Gemeinschaft und soziale Kontakte zu fördern. Das Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Studierendenschaft hat eine relevante Bedeutung für Stresskompensation (Middendorff, Poskowsky, Becker, 2015, S.77) und Erholung. Auch vom Wohnraum getrennte Arbeitsplätze können für einen, nicht zu vernachlässigenden, Teil der Studierenden eine Verbesserung ihrer Wohnsituation erzeugen.

In den Wohnheimen sind die größten Mängel bezüglich der Wohnsituation genannt worden, hier fehlt häufig die Ausstattung und der Platz für gewisse Tätigkeiten. Durch die charakteristischen Einzimmerapartments in Studierendenwohnheimen gelangt die multifunktionale Nutzung hier schnell an ihre Grenzen. Gemeinschaftlich genutzte Räume und Flächen im Wohnumfeld können auf flächensparende und flexible Weise zusätzliche Funktionen im Bereich Studieren, Wohnen und Privatleben erfüllen.

Erkenntnisse der Umfrage

Auswertung Alltag und Wohnumfeld

Welche Tätigkeiten müssen die Studierenden wie vereinen?

Tagesablauf

Das Studium nimmt bei einem Großteil der Teilnehmer*innen (67%) die meiste Zeit in Anspruch. Die Teilnehmer*innen vom Detmolder Standort wenden tendenziell am meisten Zeit für ihr Studium auf. Haushalt und Zeit zur Erholung nimmt den geringsten Anteil ein. (vgl. Anhang 2, T1) Über die Hälfte ist erwerbstätig. Die meisten in einer Anstellung mit bis zu 10h/Woche (54% der Erwerbstätigen). (vgl. Anhang 2, T4) Dementsprechend sind die Arbeitsbedingungen unter denen studiert werden kann, für die Lebensqualität von besonderer Bedeutung und Angebote zur Erholung und Vereinbarung des Privatlebens mit dem Arbeitsumfeld zu schaffen.

Die Studierenden sind, wie fast jeder Mensch, in ihrem Alltag regelmäßig an gewisse Zeiten gebunden oder von äußeren Umständen in der Gestaltung ihrer Zeit abhängig. Am meisten stört sie dabei das Warten auf den Bus, Bahn oder Zug, sowie die Wartezeit, die bei Terminen/Korrekturen mit Dozenten*innen und Professoren*innen entsteht. (vgl. T10)

Zusätzlich haben 62 Studierende (13%) weitere Angaben (unter "Sonstiges") gemacht. Unter anderem ist die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen an der Hochschule und die damit einhergehende Suche ein Störfaktor, bei dem viel Zeit verloren geht. 75% der Studierenden, die mit ihrer Work-Life-Balance unzufrieden sind, geben an, dass der Zeitaufwand, den das Studium verursacht, verbesserungswürdig ist. 46% nehmen einen besonderen Zeitverlust im Alltag wahr. (vgl. Anhang 2, WL2)

Daily Urban System

Die verfügbare Zeit und Flexibilität im Alltag kann zum einen durch attraktive Räume, gute Ausstattung und erleichterte Arbeitsorganisation, die zum Beispiel produktives Arbeiten ermöglichen, gewährleistet werden. Zum anderen natürlich durch die Zeit, die auf den Wegen zwischen verschiedenen Orten und Aktivitäten vergeht. Diese Zeit wird bestimmt durch die Erreichbarkeit der wichtigsten Infrastrukturen der Studierenden. Das Daily Urban System stellt den alltäglichen Bewegungsradius und die Beziehung zwischen den Alltagsinfrastrukturen dar.

Man kann verallgemeinernd feststellen, dass Sport, soziale Kontakte und Treffen mit Freunden, sowie Zeit allein Bedürfnisse der Studierenden darstellen (vgl. T11)

Freizeitaktivitäten, wie Sport oder Verabredungen mit Freunden finden in den meisten Fällen sowohl in den Privatwohnungen als auch im öffentlichen Raum statt. Gemeinschaftsräume hingegen sind kaum etabliert. (vgl. T11) Über die Hälfte der Studierenden kann sich jedoch vorstellen, einen Gemeinschaftsraum für kommunikative Aktivitäten zu nutzen. (vgl. Anhang 2, W12) Zum Sport verlassen 37% das direkte Wohnumfeld und nutzen Sporteinrichtungen entweder in einem anderen Stadtteil oder in einer anderen Stadt. 24% nutzen gar keine Sporteinrichtungen. (vgl. Anhang 2, M5) Ein Großteil der Studierenden kann ihren Sport also im

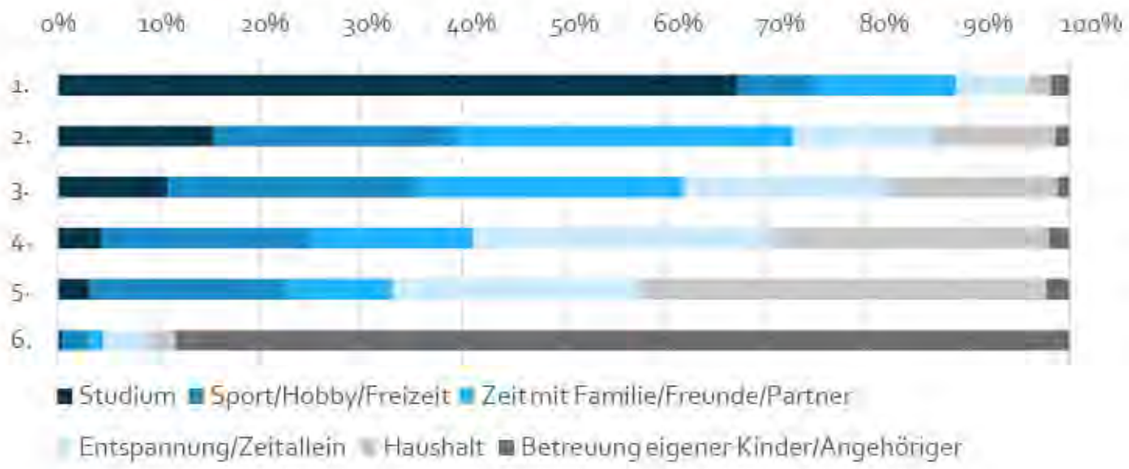
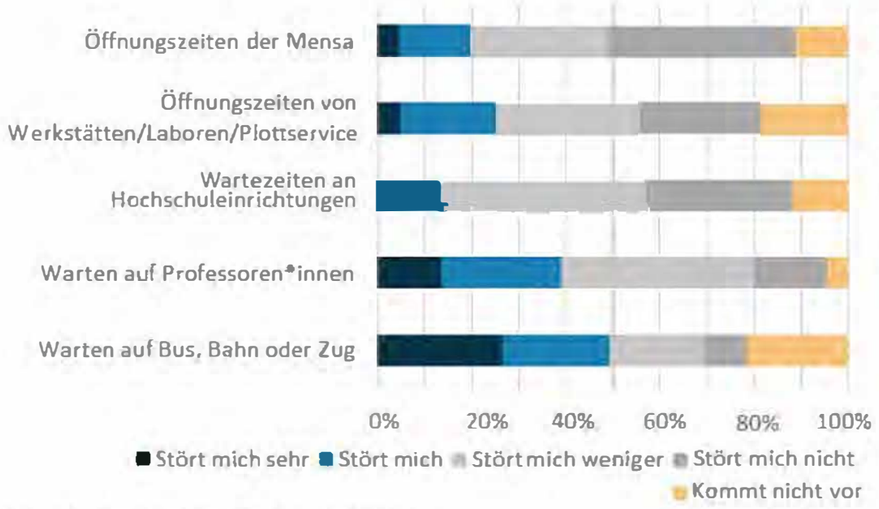


Abb. 28: Welche Tätigkeit nimmt bei dir die meiste und welche die wenigste Zeit eines typischen Wochentages in Anspruch? 1= meiste Zeit 6= wenigste Zeit | n=459



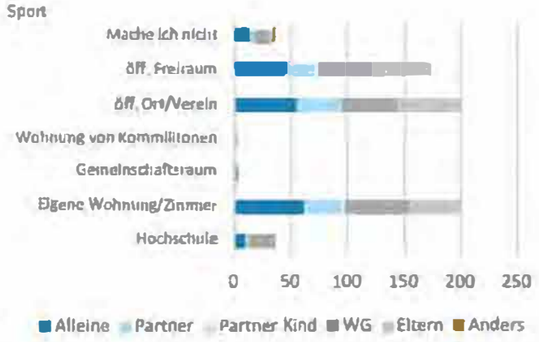
Sonstiges:
- Anfahrt zur Hochschule (13)
- Verkehrswege (10)
- Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen (8)
- Öffnungszeiten öff. Einrichtungen (7)
- Öffnungszeiten der Hochschule (3)

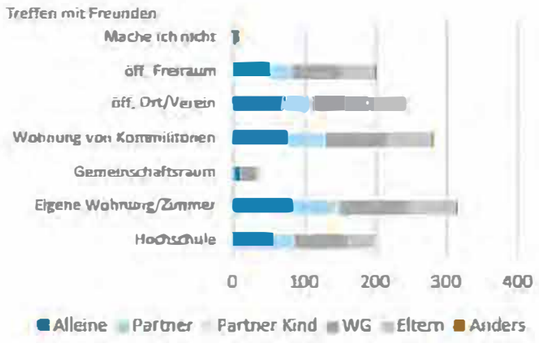
Abb. 29: Zeitliche Abhängigkeiten mit großen Störfaktor | n=713

Wohnumfeld ausführen. Kultur- und Freizeiteinrichtungen hingegen werden zumeist in einem anderen Stadtteil oder einer anderen Stadt genutzt (vgl. Anhang 2, M5). Hier machen die Studienteilnehmer*innen einen klaren Mangel deutlich (vgl. Anhang 2, W7).

Bei der Entspannung/Zeit allein überwiegt die Nutzung des eigenen Zimmers. Öffentliche Freiräume werden auch vermehrt aufgesucht. Vor allem WG-Bewohner neigen dazu, auch gemeinschaftliche Orte zur Entspannung aufzusuchen. Bei den genannten Ortsangaben muss berücksichtigt werden, dass eine Mehrfachauswahl möglich war. Die Aussagen sind somit nicht vollständig belastbar, da bei einer Mehrfachnennung durchaus eine unterschiedliche Priorisierung zwischen den Räumen vorliegen kann, alle jedoch gleichermaßen in die Auswertung einfließen. (vgl. T11)

Die Dauer des Weges zu einem öffentlichen Freiraum beträgt für die Teilnehmer*innen im Durchschnitt 10 Minuten. (vgl. Anhang 2, M5, M5_2) Dabei sind ca. 20% der Teilnehmer*innen unzufrieden mit der Aufenthaltsqualität im Freiraum ihres Wohnumfeldes. Dabei fällt unter den Hochschulstandorten Detmold mit einer überdurchschnittlichen Unzufriedenheit auf (Lemgo 15%, Detmold 25%, Höxter 3% (nicht belastbar)). (vgl. Anhang 2, W10)





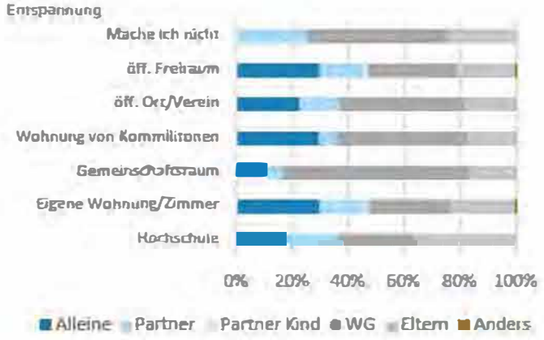


Abb. 30:Wo gehst du folgenden Tätigkeiten hauptsächlich nach? | n=459 - Mehrfachnennung möglich

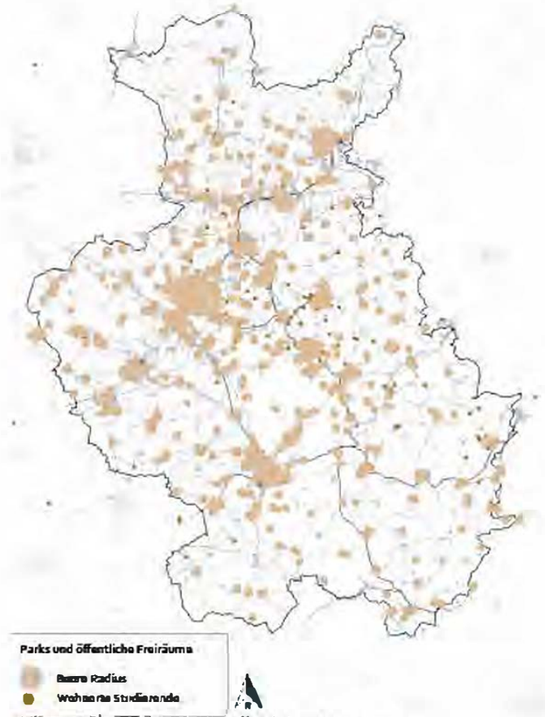


Abb. 31: Fußläufiger Zugang zu öffentlichen Grünräumen

Diese Grafik wurde aus Datenschutzgründen entfernt.

Abb. 32: Wie zufrieden bist du mit der Aufenthaltsqualität der Freiräume in deinem Wohnumfeld? - Weniger zufrieden - Unzufrieden

Diese Grafik wurde aus Datenschutzgründen entfernt.

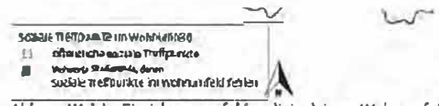


Abb. 33: Welche Einrichtungen fehlen dir in deinem Wohnumfeld? - Soziale Treffpunkte

„Das Wohnumfeld sollte alle wirklich notwendigen, d.h. zum Leben wichtigen, Inhalte aufweisen (z.B. Nahversorger, ÖPNV, Erholungs-bzw. Freizeiträume)."

„Schönere Parks und Gemeinschaftsräume wären nett"

„Ich finde, es fehlen gute Orte außerhalb der Hochschule, wo sich Studis auch privat in der Freizeit gut treffen können. Außerdem wären Orte für Partys (am besten auch Open-Air) wünschenswert."

Welche Orte suchen die Studierenden auf?

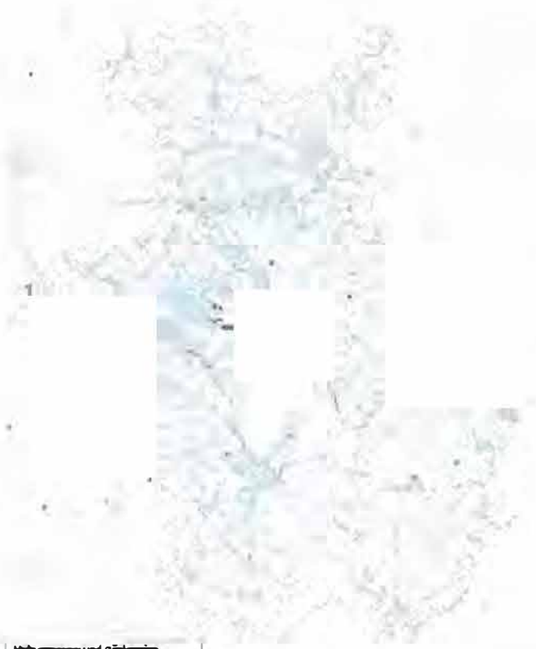


Abb. 34: Nahversorgungssituation o.M.

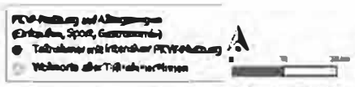
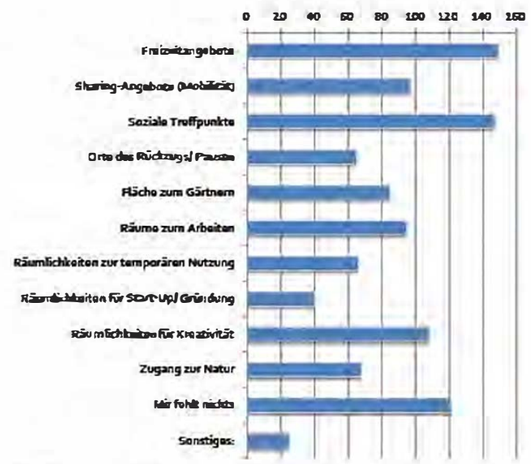


Abb. 35: PKW-Nutzung auf Alltagswegen o.M.

Viele Teilnehmer*innen (32%) äußern, dass ihnen Orte für soziale Kontakte im Umfeld fehlen. Das gilt sowohl für die Hochschulstandorte als auch für die Studierenden, die außerhalb leben (Lemgo: 30% Detmold: 32% Höxter: 27% (nicht belastbar) Außerhalb: 34%). (vgl. W7)

Bestehende Angebote an der Hochschule, wie zum Beispiel Angebote des AStA oder der Fachschaften erreichen hier scheinbar noch nicht genug Studierende oder das Angebot trifft nicht die breite Studierendenschaft. Öffentliche Freiräume können ebenfalls die Funktion von informellen Treffpunkten übernehmen, in den Interviews mit einzelnen Studierenden zeigte sich jedoch, dass der Anreiz einen öffentlichen Freiraum aufzusuchen oft nicht groß genug ist. (vgl. Interview 3, Interview 6)

Neben sozialen Treffpunkten fehlen vielen Teilnehmer*innen auch Kultur- und Freizeitangebote im Umfeld des Wohnortes (Lemgo: 30% Detmold: 33%, Höxter: 28% (nicht belastbar)). (vgl. W7) Das Wohnumfeld der Studierenden hat einen entscheidenden Einfluss auf die Lebensqualität. Die Hochschulstandorte schöpfen ihr Potenzial hier noch nicht ausreichend aus. In den freien Antwortmöglichkeiten am Ende der Umfrage sind die Hochschulstandorte als wenig studentisch bewertet worden. Viele wünschen sich, in einem von Studierenden geprägten Quartier zu leben oder in ihrem Wohnumfeld studentische Nutzungen und eine gemeinschaftliche Atmosphäre vorzufinden. (vgl. Anhang 2, A1) Um die Gemeinschaft in der Studierendenschaft zu fördern sind gemeinsame Räume zum Arbeiten außerhalb der eigenen Wohnung ein wichtiger Beitrag. 24% wünschten sich ebenso Räume für Kreativität. (vgl. W7)



Sonstiges:
- Nahversorger, ÖPNV-Anbindung, spezielle Freizeitangebote, Erholungsräume, Ausgehmöglichkeiten

Abb. 36: Welche Möglichkeiten, Dienstleistungen und Angebote fehlen dir in deinem Wohnumfeld? Mehrfachnennung möglich. | n=459

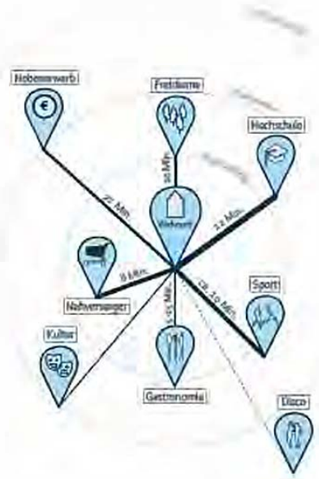


Abb. 37: Verallgemeinertes Daily Urban System der Studienteilnehmer*innen | Wohnort in der Hochschulkommune

Abb. 38: Verallgemeinertes Daily Urban System der Studienteilnehmer*innen | Wohnort außerhalb der Hochschulstandorte

Die Nahversorgungssituation im Wohnumfeld ist für die meisten Studierenden sehr gut. 84% erreichen innerhalb von 5-10 Minuten Fußweg einen Nahversorger. (vgl. Anhang 2, W6) Vor allem in Lemgo wird die fußläufige Erreichbarkeit der wichtigen Infrastrukturen von einigen Studierenden als positiv herausgestellt. (vgl. Anhang 2, A1)

Dennoch benutzen im Durchschnitt immer noch viele den PKW als Verkehrsmittel um Ziele im Alltag aufzusuchen. (vgl. Anhang 2, M3) 21% fehlt ein Angebot für geteilte Mobilität in ihrem Wohnumfeld. (vgl. W7)

Schlussfolgerung

Das Leben der Studierenden ist den größten Teil der Zeit durch das Studium geprägt. Die Verbindung aus Selbststudium und Lehrveranstaltungen ist bei der großen Mehrheit mit einer Vollzeitbeschäftigung gleichzusetzen.

Erholung und Freizeit sollten in den Arbeitsalltag integriert werden können, um das allgemeine Wohlbefinden und damit auch die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Die Wege der Studierenden zu Lernorten und Hochschule sollten weiter optimiert werden, ebenso wie zu ihren Nebenerwerbsstätten.

„Natürlich wäre [es schön, wenn sich] eine studentische Kultur bilden würde, vor allem mit den anderen Standorten und in unserem Fall der HfM. [Das ist unterstützend, da in solchen Netzwerken der Austausch und Exkurs stattfindet, der einem in meinen Augen erst den Status als Student verleiht und man sich so auseinandersetzt. Es braucht Orte und Leidenschaft dafür!!!! (Student, Detmold)

Wohnortnahe Freiräume benötigen eine Aufwertung zu mehr Aufenthalts- und Freizeitwert, sowie Möglichkeiten für soziale Treffpunkte.
Das studentische Kultur- und Freizeitangebot an den Hochschulstandorten ist zu stärken, um in Teilen eine studentische Atmosphäre zu erzeugen.

Die Erreichbarkeit des Studienortes, der Arbeitsstelle und täglichen Versorgung sind wichtige Standortfaktoren für die Wohnortwahl und bei Neuplanungen für Studierende entsprechend zu berücksichtigen.
Kurze Wege im Alltag sind ein Potenzial was erhalten und gefördert werden sollte. Sowohl im Hinblick auf die Work-Life-Balance als auch für die Stärkung emissionsarmer Fortbewegungsmodi.

Erkenntnisse der Umfrage

Auswertung Studiensituation

Wie studieren die Studierenden?

Die Bedingungen unter denen gearbeitet und studiert wird, haben einen großen Einfluss auf das Wohlbefinden und die Zufriedenheit im Alltag allgemein, sowie auf gesundheitsförderliches Verhalten (vgl. Stock & Krämer, 2001, S. 180f.).

Das Selbststudium nimmt den größten Anteil des Studienalltags der Teilnehmer*innen ein. Dabei liegt die Einzelarbeit vor der Gruppenarbeit. Vorlesungen folgen an zweiter Stelle. (vgl. T3)

Bei über einem Drittel der Studierenden steht die Gruppenarbeit im Selbststudium an erster oder zweiter Stelle aller Studienanforderungen. Im Schnitt an 4 Tagen pro Woche suchen die Studierenden den Hochschulcampus auf.

Auch am Wochenende arbeitet ein Großteil der Studierenden mehrmals im Monat für das Studium. Bei 37% der Teilnehmer*innen trifft das jedes Wochenende zu. In Lemgo erledigen die meisten, mindestens mehrmals im Monat, auch am Wochenende Dinge für das Studium. Die meisten Studierenden der Detmolder Fachbereiche sogar jedes Wochenende. (vgl. Anhang 2, T8/9) Dementsprechend ist der Zugang zu Arbeitsflächen außerhalb der Hochschulöffnungszeiten für diese Studierenden besonders wichtig. (vgl. Anhang 2, T15-18)

51% der Studierenden gaben an, dass ihre eigene Wohnung oder Zimmer für das Selbststudium in Einzelarbeit an erster oder zweiter steht (vgl. T12). Zur Gruppenarbeit wird häufiger die Hochschule als Arbeitsort gewählt als beim Selbststudium in Einzelarbeit. (vgl. T13) Zwischen den Hochschulstandorten bestehen hier nur marginale Unterschiede. Am Standort Detmold lässt sich deutlich der Einfluss der Arbeitsplatzangebote erkennen, die die Studierenden individuell reservieren können (StudioB, Projektebene). 15% (12% Gruppenarbeit) der Teilnehmer*innen, die am Standort Detmold studieren nutzen einen eigenen reservierten Arbeitsplatz für ihr Selbststudium. Neben der eigenen Wohnung dominiert als Arbeitsplatz die Hochschule, in der die Studierenden sich verschiedene zur Verfügung stehende Räume, wie freie Seminarräume, die Mensa, Bibliothek und andere Orte als Arbeitsplatz aneignen. (vgl. T12-13) Hier besteht ein großer Nutzungsdruck, der in gewissen Zeiträumen zu Nutzungskonflikten und zeitaufwendiger Suche nach einem geeigneten Raum zum Arbeiten resultiert. (vgl. Anhang 2, T10, Sonstiges)

Ca. 65% der Teilnehmer*innen zeigen sich zufrieden mit den Arbeitsbedingungen an der Hochschule (vgl. T14). Nachfrage besteht vor allem nach mehr verlässlichen Arbeitsmöglichkeiten am Campus, sowie räumlich flexibleres Arbeiten. Auch der Reservierung von Arbeitsplätzen kommt eine große Bedeutung zu. (vgl. T19)

In Detmold und Lemgo ist die Unzufriedenheit größer als am Standort Höxter. Besonders der Austausch mit

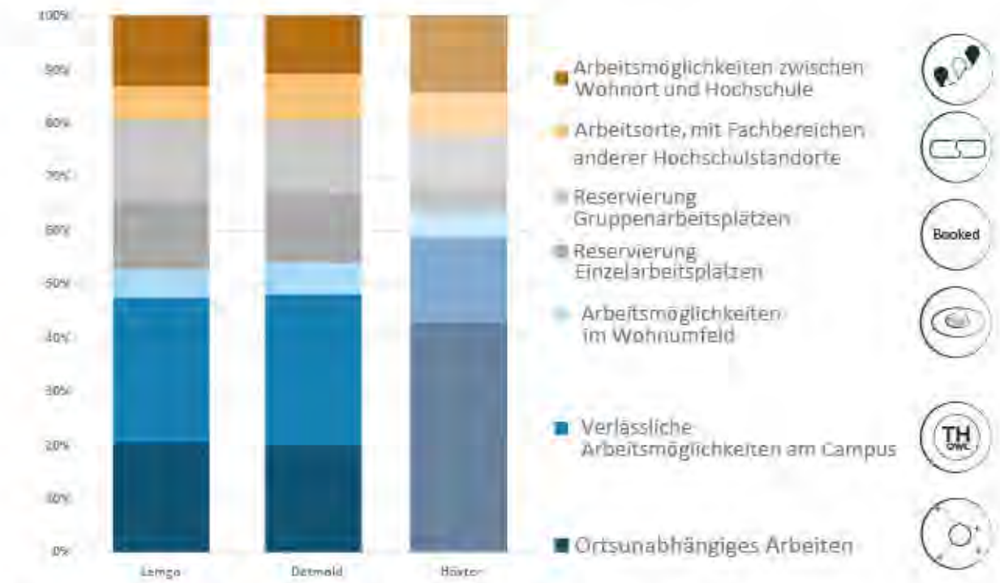


Abb. 39: Welche Arbeitsbedingungen wünscht du dir für dein Studium? | n=459

Kommilitonen ist ein häufig genannter Pullfaktor, der für viele Studierende für das Arbeiten am Hochschulcampus spricht. (vgl. Anhang 2, T17)

Der Großteil der Studierenden (80%) ist zufrieden bis sehr zufrieden mit den gegebenen Arbeitsbedingungen zu Hause. (vgl. Anhang 2, T14)

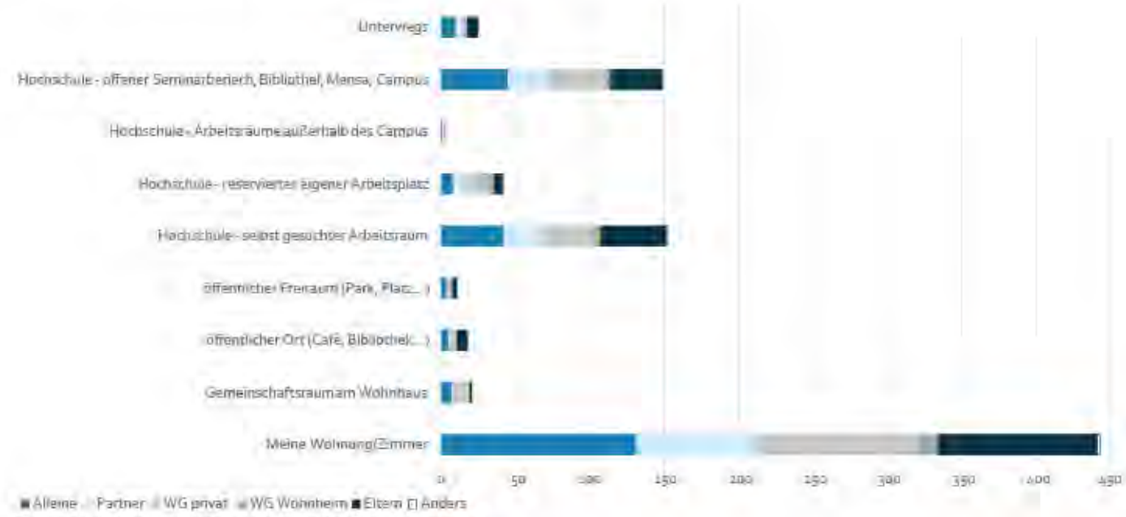
Jedoch nennt ein Teil auch Gründe, die gegen das Arbeiten in der eigenen Wohnung sprechen. Sowohl die Größe ihrer privaten Arbeitsplätze als auch die Möglichkeiten zur Gruppenarbeit und der fehlende Zugang zu Werkstätten oder Laboren sind für manche ein Ausschlusskriterium für den Arbeitsplatz zu Hause. (vgl. Anhang 2, T16)

Bei vielen leidet auch die Konzentration zu Hause. Das ist vor allem bei den Teilnehmer*innen so, die bei den Eltern oder mit ihrem*r Partner*in zusammenwohnen.

Über den Platz zu Hause beklagen sich vor allem diejenigen, die allein oder in einer WG wohnen.

Gut konzentrieren können sich vor allem, die Alleinwohnenden oder in einer WG mit maximal 3 Mitbewohnern. Die Personen, die die Größe ihres Arbeitsplatzes positiv bewerten, verteilen sich relativ gleichmäßig auf die verschiedenen Wohnformen.

Ein wichtiger Grund für den Arbeitsplatz zu Hause sind auch die Arbeitsmöglichkeiten abends/nachts und die Verpflegungsmöglichkeiten. Dies sind wichtige Nutzerinformationen, um auch am Hochschulcampus und anderen Arbeitsorten, die Bedingungen zu verbessern. Etwa 30% finden auch unterwegs zufriedenstellende Bedingungen für das Selbststudium vor. Der Großteil jedoch kann die Zeit unterwegs nicht für Arbeitstätigkeiten nutzen. (vgl. Anhang 2, T14)



Wo lernst/arbeitest du allein? Nenne die zwei häufigsten Orte. | n=459

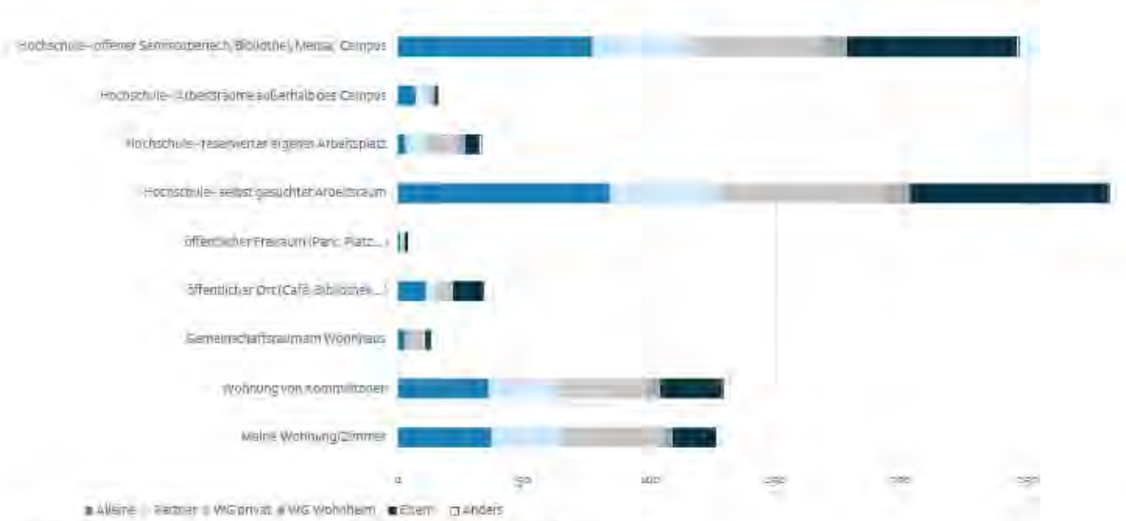


Abb. 40: Wo lernst/arbeitest du in Gruppen? Nenne die zwei häufigsten Orte. | n=459

Ein Viertel der Teilnehmer*innen äußert den Wunsch nach Arbeitsmöglichkeiten zwischen Wohnstandort und Hochschule. (vgl. T19) Für die Studierenden, die nicht unmittelbar neben der Hochschule wohnen, sind Arbeitsmöglichkeiten abseits des Campus besonders interessant und können das Dilemma lösen, entweder den Weg zur Hochschule auf sich zu nehmen oder im eigenen Wohnraum zu lernen.

Digitale Lehre |

Einige Studierende gaben in den freien Kommentaren zum Thema Studieren und Work-Life-Balance an, durch die aktuelle Situation im Angesicht der Covid19-Pandemie in der „Digitale Lehre" einen Mehrwert in ihrer W-L-B wahrzunehmen, da sie nicht mehr für einzelne Veranstaltungen den Weg zur Hochschule auf sich nehmen müssen. (vgl. A1) Viele empfinden die Situation des Home-Office aber auch sehr belastend und geben Konzentrationsprobleme und fehlende soziale Kontakte zu Kommilitonen an ihrem häuslichen Arbeitsplatz an (vgl. Interviews 1, 3-7, Corona-Umfrage der TH OWL).

Die Digitalisierung der Lehre ist ein Faktor, der in Zukunft eine größere Rolle spielen wird und der gewissenhaft in die Planungen mit einbezogen werden sollte. In den persönlichen Interviews mit einem Teil der Studienteilnehmer wurde deutlich, dass sich ein Großteil gegen die digitale Form der Lehre entscheiden würde, jedoch gaben viele an, in einer Mischform den größten Mehrwert zu sehen.

Campus |

Besonders unzufrieden sind die Studierenden vom Standort Lemgo mit den Freiflächen an ihrem Campus (>60%). Die Detmolder Teilnehmer gaben insgesamt eher eine höhere Zufriedenheit an. In Höxter (nicht repräsentativ) sind die meisten Teilnehmer ebenfalls zufrieden mit den Freiflächen. (vgl. W9) Der Campus ist nicht nur Ort des Lernens und Arbeitens sondern für viele auch sozialer Treffpunkt. Sowohl Pflichten als auch Freizeit werden hier verbracht. (vgl. T11) Entsprechend wichtig ist auch eine hohe Aufenthaltsqualität.

Schlussfolgerungen

Die Arbeitsbedingungen unter denen studiert wird, sind vor allem am Hochschulcampus hinsichtlich frei nutzbarer Arbeitsplätze und der Ausstattung dieser zu verbessern.

Auch Arbeitsmöglichkeiten unterwegs wurden äußerst schlecht bewertet, obwohl für den großen Anteil an Pendler*innen hier wertvolle Zeit vergeht.

Das gewünschte ortsunabhängige Arbeiten ist von der verfügbaren Infrastruktur abhängig. Im öffentlichen Raum sowie in den privaten Wohnungen der Studierenden sind also Plätze mit ausreichend Platz, Ausstattung mit Internet und Strom, Verpflegungsmöglichkeiten und Möglichkeiten zum Austausch und sozialen Kontakts zu bieten.

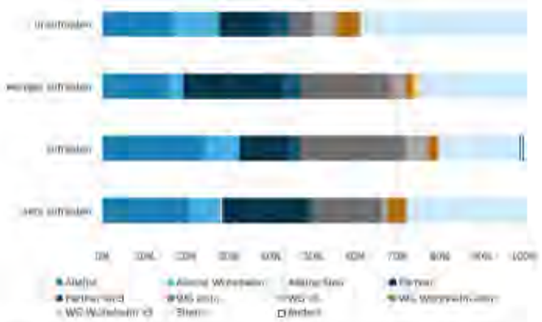


Abb. 41: Wie zufrieden bist du mit den Arbeitsbedingungen für dein Selbststudium zu Hause? | n=459

Abb. 41a: Wie zufrieden bist du mit den Arbeitsbedingungen für dein Selbststudium?- Sehr zufrieden, Zufrieden | n=459

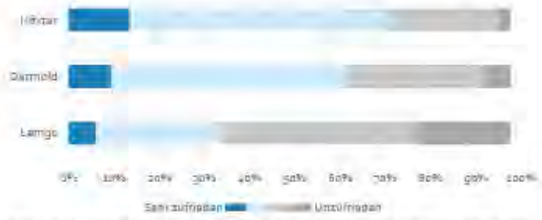


Abb. 42: Wie zufrieden bist du mit dem Angebot/Ausstattung der Freiflächen auf deinem Campus? | n=459

Die Studierenden der TH OWL absolvieren ihr Selbststudium sowohl in Gruppen, als auch alleine. Es nimmt den größten Teil des Studienalltags ein, gefolgt von den Lehrveranstaltungen.

Die Freiflächen am Campus Lemgo erfordern in jedem Fall eine Aufwertung zu mehr Aufenthaltsqualität und Erholungspotenzial.

Die Möglichkeiten der digitalen Lehre, die während der Corona-Ausnahmesituation entwickelt wurden und intensiv zum Einsatz kamen, können hinsichtlich ortsunabhängigem Arbeitens und Vereinbarkeit der Anforderungen von Studium und Privatleben eine große Hilfe sein, allerdings kann auf eine Präsenzlehre und den wertvollen Kontakt vor Ort nicht verzichtet werden.

Erkenntnisse der Umfrage

Auswertung Digitalisierung

Welche Rolle spielt in Zukunft die Digitalisierung?

Digitalisierung

Die digitale Lehre hat durch die Covid19-Pandemie einen deutlichen Aufschwung und den notwendigen Ausbau erfahren. Die Studierenden nehmen diese Möglichkeiten sehr zwiegespalten wahr.

Die offenen Kommentare zu Studierbedingungen, Work-Life-Balance und Mobilität, enthalten einige Bemerkungen dazu, wie die Lehre von zu Hause als zeitlicher Vorteil gesehen werden kann und dass scheinbar unnötige Wege eingespart werden können, andererseits machten fast alle Interviewpartner deutlich, dass sie die Präsenzlehre in jedem Fall bevorzugen würden.

Digitalisierung kann Prozesse im Alltag deutlich erleichtern und helfen, das tägliche Leben unabhängiger und flexibler zu gestalten.

Vor allem in der Mobilitätsbereitstellung sollen digitale Möglichkeiten ausgeschöpft und so das Nutzererlebnis verbessert werden. Dazu gehören Online-Plattformen zur Buchung und Reservierung von Verkehrsmitteln genauso, wie das Planen von Verkehrswegen. Aber auch die ÖPNV-Wartebereiche und Verkehrsmittel selbst sollten standardmäßig eine offene WLAN-Verbindung bieten.

Digitale Lehre ist in Zukunft ein wesentlicher Bestandteil der Hochschulorganisation, kann reale zwischenmenschliche Kontakte vor Ort aber nicht ersetzen und ist somit als Ergänzung zu betrachten.

Die Digitalisierung hat demnach sowohl positive als auch negative Einflüsse auf die Work-Life-Balance.

Im Rahmen des Einflussfaktors Flexibilität und Unabhängigkeit ist die digitale Bereitstellung von Informationen unverzichtbar. Jedoch sollte die Entgrenzung von Tätigkeiten und Ortsunabhängigkeit in kontrollierbaren Bahnen gelenkt werden, indem die Relevanz des öffentlichen Raumes als Ort der realen sozialen Begegnung und Wahrnehmung, die Erfüllung menschlichen Biophilie (vgl. Kumpf & Schmölz, 2017, S.13) und der gesundheitsfördernden Aspekte von körperlicher Bewegung als Fortbewegungsmodus in der Stadtentwicklung nicht vernachlässigt wird. Die smarte Stadt hat das Ziel das Leben gesünder und gerechter zu machen, statt isoliert und segregiert.

„OnlineVorlesungen machen nur Sinn, wenn man auch wirklich an dem Tag zu Hause bleiben kann. Es bringt nichts, wenn Präsenzveranstaltungen mit OnlineVorlesungen einem Tag gemischt stattfinden." (Studentin, Lemgo)

„Die aktuelle Lage in der wir uns befinden hat auch ihre guten Seiten: Sie zeigt uns, dass man viele Studieninhalte auch recht unkompliziert online erfahren kann." (Student, Detmold)

„Wir haben momentan ja noch Glück, aber ne richtige Gruppenarbeit ginge ja gar nicht. Reine Vorlesungen könnten meinetwegen auch online sein, das macht für mich keinen Unterschied, aber für alles andere möchte ich in die Hochschule." (Studentin, Detmold)

Erkenntnisse der Umfrage

Auswertung Mobilität

Welche Pendlerdynamiken gibt es?
Wie sieht die Alltagsmobilität und ihre Auswirkung auf verfügbare Zeit und Wohlbefinden aus?

Der Hochschulweg beträgt für die Studierenden im Durchschnitt etwa 23 Minuten. Dabei ist zu beachten, dass sich dieser Durchschnitt einerseits aus vielen Personen zusammensetzt, die unmittelbar neben dem Campus wohnen und maximal 5 Minuten benötigen und vielen Pendler*innen, die deutlich mehr als 20 Minuten für ihren Hochschulweg benötigen. 34% aller Teilnehmer*innen benötigen 30 Minuten oder mehr für ihren Hochschulweg. Bei den Studierenden des Campus Lemgo sind es sogar 40%.

Die Erreichbarkeit des Campus kann jedoch für beide Studierendengruppen verbessert werden. (vgl. Anhang 2, M7)

30% der Studierenden nutzen für ihren Weg zur Hochschule den ÖPNV. Innerhalb der Kommune Lemgo 21%, in Detmold 16%, am Standort Höxter 21% und die Studierenden, die außerhalb der Hochschulstandorte wohnen nutzen zu 48% öffentliche Verkehrsmittel. (vgl. Anhang 2, M8)

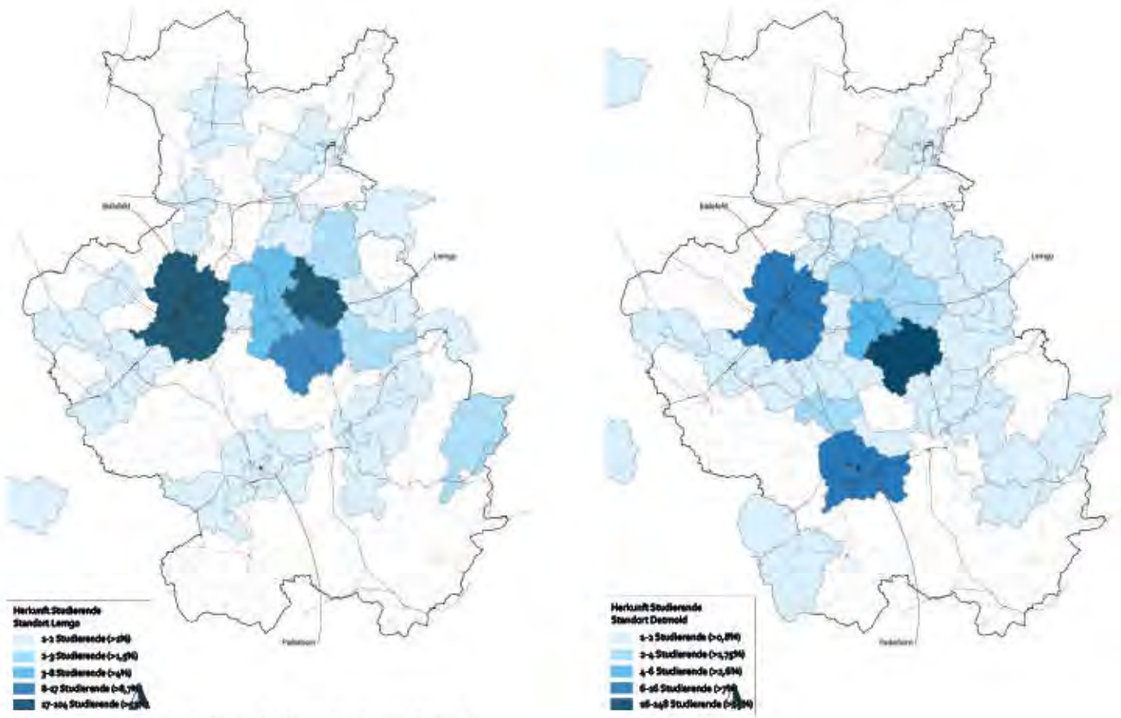


Abb. 45: Herkunftsorte der Studierenden | nach Studienstandort o.M.

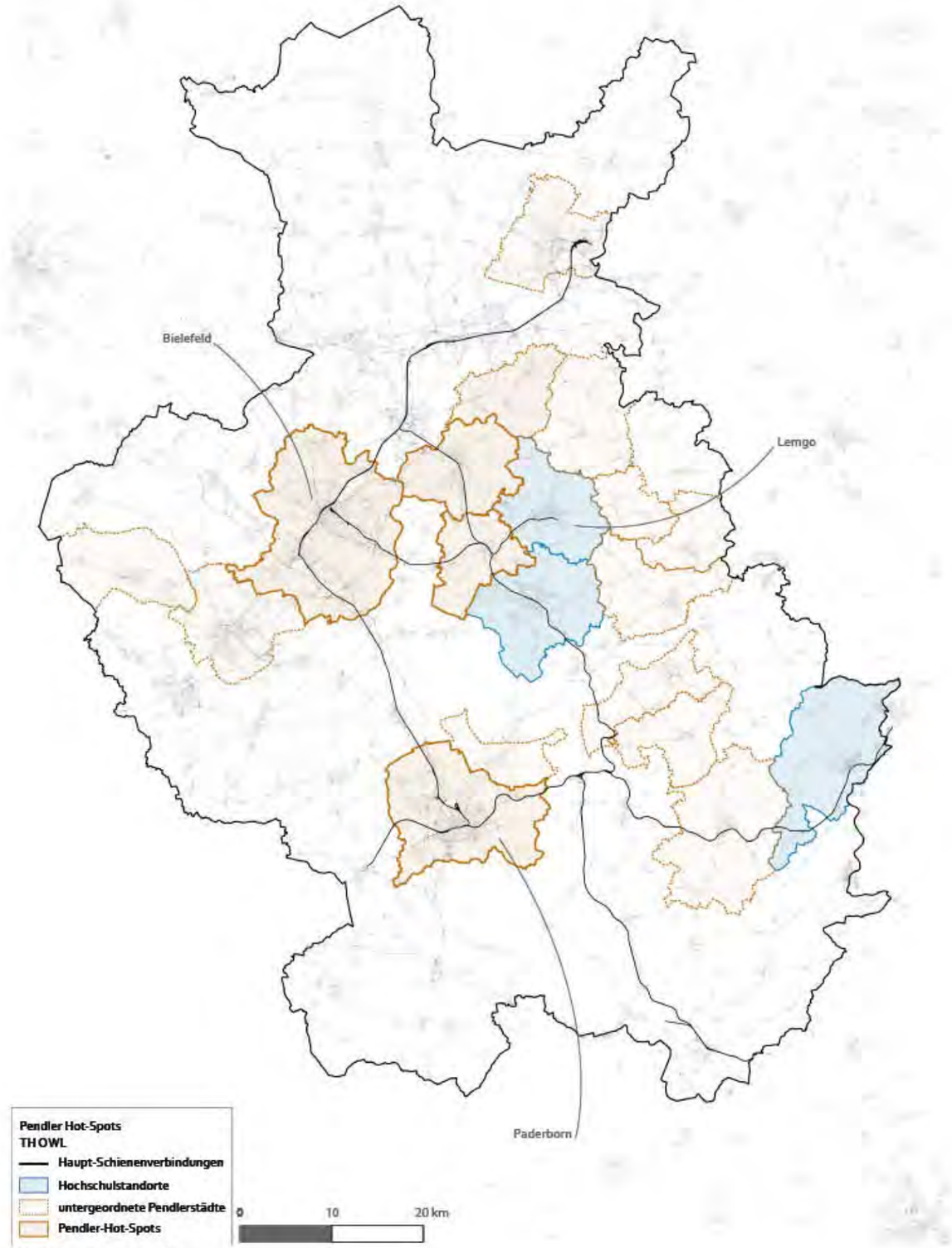


Abb. 46: Pendler-Hot-Spots | oM.

Vor allem bei der Taktfrequenz, Schnelligkeit, Flexibilität und Pünktlichkeit liegt großes Verbesserungspotenzial vor. (vgl. Anhang 2, M10) 42% der Studierenden wechseln auf ihrem Weg mindestens einmal ihre Fortbewegungsart. 27% sogar mindestens zweimal. (vgl. Anhang 2, M8) Intermodales Verkehrsverhalten spielt also eine bedeutende Rolle. Diese Herausforderung sollte durch die passenden Angebote unterstützt werden.

16% der Teilnehmer*innen nutzen ausschließlich das Auto für den Hochschulweg (Lemgo 17%, Detmold 15%, Höxter 16%, Außerhalb der Hochschulstandorte 52%) (vgl. Anhang 2, M8), davon sind 19% bereits in Fahrgemeinschaften organisiert (vgl. Anhang 2, M12). Insgesamt 29% der Studierenden gehen zu Fuß zur Hochschule.

Die Bereitschaft alternative Mobilitätsformen zu nutzen ist vorhanden. Fast die Hälfte derjenigen, die auf ihrem Hochschulweg das Auto benutzen, sind bereit, häufiger den ÖPNV oder Lastenräder zu benutzen, wenn die Zuverlässigkeit und Verbindungen verbessert werden. (vgl. Anhang 2, M11)

Die Städte, aus denen die meisten Pendler*innen in die Standorte der TH OWL pendeln, sind Bielefeld, Paderborn, Bad Salzuflen und Lage.

Die Bedeutung der Herkunftsstädte unterscheidet sich zwischen den Hochschulstandorten. Die Studierenden des Standortes Lemgo wohnen zum Großteil in Lemgo und Bielefeld, an zweiter Stelle steht Detmold als Wohnstandort gefolgt von Lage und Bad Salzuflen.

Am Campus in der Emilienstraße in Detmold studieren vor allem Personen, die in Detmold, Bielefeld, Paderborn oder Lage wohnen. Für den Standort Höxter sind die Hauptwohnorte Höxter und Beverungen.

Die Verbindungen zwischen den genannten Kommunen verdienen dementsprechend besondere Aufmerksamkeit, um den Studierenden eine möglichst gute Erreichbarkeit ihres Hochschulstandortes zu ermöglichen. Weitere Herkunftsschwerpunkte liegen im Kreis Lippe, Kreis Gütersloh und der Stadt Minden.

Alltagswege

Die wichtigen Infrastrukturen, wie Nahversorger und Sportangebote liegen für die Studierenden gut erreichbar im Wohnumfeld (vgl. Anhang 2, M5). Alle, die ihr Wohnumfeld zum Einkaufen verlassen, brauchen im Durchschnitt etwa 14 Minuten für ihren Einkaufsweg. Dabei wird zum Teil auch das Auto genutzt. (vgl. Anhang 2, M5_1) Die Nutzung des PKW spielt auf vielen Alltagswegen nämlich weiterhin eine große Rolle. Vor allem im ländlichen Raum der Kreise Lippe, Höxter, Gütersloh und Minden-Lübbecke wird das Auto verstärkt

Diese Grafik wurde aus Datenschutzgründen entfernt.

Abb. 47: Nutzung des PKW auf mind. einer Teilstrecke des Hochschulweges | o.M.

Diese Grafik wurde aus Datenschutzgründen entfernt.

Abb.: 48: Wobei siehst du Verbesserungspotenzial? - Wegstrecken im Alltag | n=205

auf Alltagswegen genutzt. Aber auch in den Städten Detmold und Lemgo ist die Zahl der „Autofahrer" vergleichsweise hoch. Lediglich in der Stadt Bielefeld spielt für einen größeren Teil das Auto eine untergeordnete Rolle.

Der Besitz eines eigenen Autos ist jedoch auch immer ein finanzieller Faktor, den viele Studierende durch Nebenerwerbstätigkeiten leisten müssen. Außerdem kann die Zeit eines Weges, der mit dem Auto zurückgelegt wird, kaum für zusätzliche Tätigkeiten genutzt werden. Die Multifunktionalität ist sehr eingeschränkt. Im Rahmen dieser Arbeit steht im Bezug auf Handlungsempfehlungen im Feld Mobilität also die Förderung des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote im Vordergrund, da durch den Verzicht auf das Auto zusätzlich gesundheitsfördernde Mobilitätsmodi gestärkt, Flächen in der Stadt entlastet und schädliche Emissionen verringert werden.

25% der Teilnehmer*innen gaben an, zur Freizeit und Erholung einen Freiraum außerhalb des Radius von 5-10 Gehminuten zu nutzen. Im Schnitt benötigen sie für den Weg zu dem, von ihnen genutzten Freiraum 19 Minuten. (vgl. Anhang 2, M5, M5_2)

Im Rahmen der Umfrage haben die Studierenden auch Informationen zu möglichen Problemen auf ihren Alltagswegen gegeben. Die meisten nehmen keine besonderen nennenswerten Probleme wahr.

Die Probleme, die angegeben wurden, sind vor allem Transportschwierigkeiten von Gepäck, Einkäufen oder Studienmaterialien auf dem Fahrrad oder im ÖPNV.
Die am häufigsten genannte Strecken, deren Distanz als problematisch angegeben wird, ist die Verbindung zwischen dem Kreis Paderborn und dem Kreis Lippe.

Als Gefahr für Fußgänger und Radfahrer werden vor allem die Hauptverkehrsstraßen in Lemgo und Detmold, sowie Bielefeld genannt. (vgl. Anhang 2, M6)

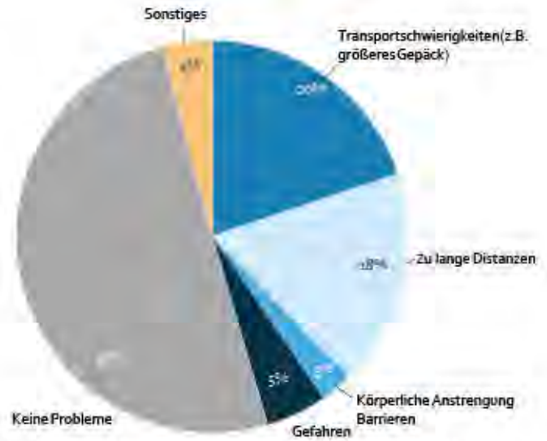


Abb. 49: Welche Probleme treten auf deinen täglichen Wegen auf? | n=459

Abb. 50: Transportschwierigkeiten / Zu lange Distanzen - Wobei? | n=459

Schlussfolgerungen

Zeitverlust und Wegstrecken im Alltag sind ein bedeutender Einflussfaktor auf die Work-Life-Balance der Studierenden. Viele der Studierenden pendeln jedoch trotzdem aus anderen Kommunen OWLs und z.T. darüber hinaus in die Hochschulstandorte.

Es ist das Ziel, diese Wege und die verstreichende Zeit besser nutzbar zu machen. Sowohl zur effektiven Erholung als auch zum produktiven Arbeiten.

Gleichzeitig sollten die Pendlerwege und die Mobilität im Alltag beschleunigt und so ein flexibleres Mobilitätsverhalten der Studierenden ermöglicht werden, das für ihr Budget leistbar ist und möglichst nachhaltige und emissionsarme Verkehrsmodi fördert.

Auch die innerkommunale Mobilität sollte möglichst flexibel, nachhaltig und kostengünstig nutzbar sein und auch die Randbezirke nicht außen vor lassen.

Bei der Planung des Verkehrsmittelangebotes sind Situationen, wie der Transport von Einkäufen, Gepäck oder Studienmaterialien, sowie die verfügbare Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen.

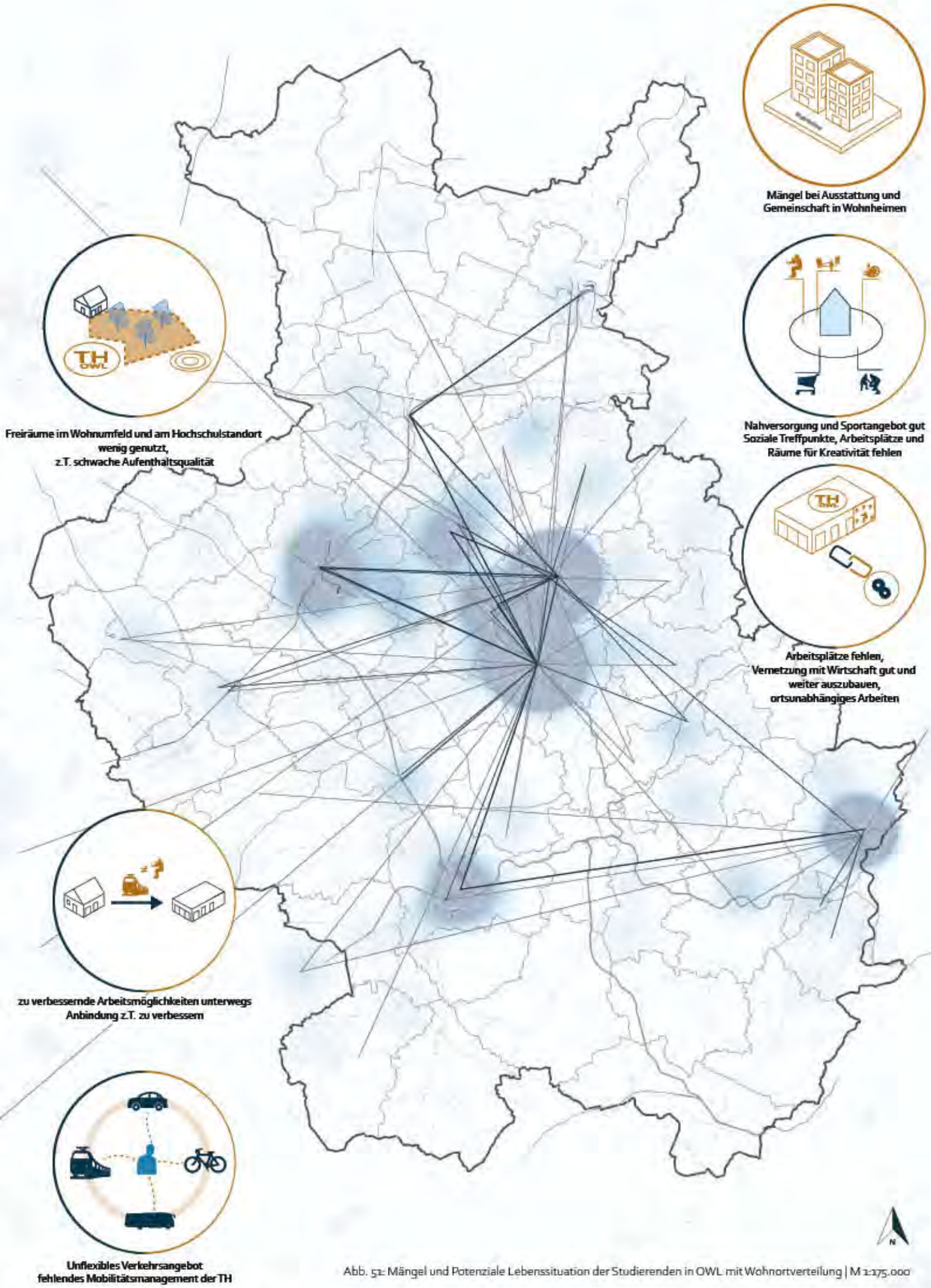


Abb. 52: Mängel und Potenziale Lebenssituation der Studierenden in OWL mit Wohnortverteilung | M 1:175.000

Erkenntnisse und Handlungsbedarfe

Mängel und Potenziale

	Stärken und Potenziale	Schwächen und Risiken
Wohnsituation	- Merkmale und Ausstattung der Wohnungen mehrheitlich gut - große Zufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen zu Hause - breite Verteilung der Studierendenschaft in der Region	- deutliche Mängel bei Ausstattung und Freiräumen der Wohnheime, geringe Individualität - Mehrheit der Studierenden ist von ihrem Nebenjob abhängig, um die Lebenshaltungskosten tragen zu können - z.T. Konzentration und Arbeitsplatzgröße mangelhaft - fehlende Trennung von Arbeit und Privatleben
Wohnumfeld	- Nahversorgung flächendeckend mit kurzen Wegen gesichert - Zentrale Infrastruktur bei den meisten Studierenden vorhanden - Detmold und Lemgo: gut ausgestattete Mittelstädte, Kernstädte für Fußgänger gut erschlossen	- Lern- und Arbeitsräume, Räume für Kreativität, Soziale Treffpunkte sowie studentisches Kultur- und Freizeitangebot fehlen häufig - studentische Kultur fehlt
Studierbedingungen	- Hochschule ist wichtiger Arbeitsort - spät abendlicher Zugang v.a. am Campus Detmold von Bedeutung - Digitale Lehre kann maßvoll eingesetzt von Vorteil sein - Intensives Engagement in regionale Netzwerke mit Forschungseinrichtungen und freier Wirtschaft (v.a. Automation Technology und Food Technology) (vgl. Innovation Campus Lemgo, o.J.) - laufender Ausbau öffentliches WLAN in Lippe (vgl. Interview Stadt Detmold)	- Home-Office/Digitale Lehre ist eine Belastung im Alltag - nicht ausreichend verlässliche Arbeitsplätze an der Hochschule vorhanden - erhöhte Unzufriedenheit mit den Arbeitsbedingungen in Lemgo und Detmold - Ausstattung und Konzentration an den studentischen Arbeitsplätzen - wenig Ortsunabhängigkeit - Räume zum gemeinschaftlichen Arbeiten fehlen - Kontakte zur freien Wirtschaft fehlen in einigen Studiengängen
Mobilität	- unterdurchschnittlich kurzer Hochschulweg - Mobilitätspläne in zahlreichen Kommunen in Planung (z.B. Paderborn, Höxter, Löhne) (vgl. Interview Zukunftsnetz Mobilität NRW) - starker Einpendlerverkehr nach Detmold und Höxter - WLAN im ÖPNV (Detmold, Lemgo) (vgl. Interview SVD; Stadtbus Lemgo) - laufende Planung von Mobilstationen in vielen Kommunen - Multimodal Hub Lustgarten Detmold in Planung	- Sharing-Angebote sind kaum bekannt und zu wenig verbreitet (vgl. Studierendeninterviews) - Arbeitsmöglichkeiten unterwegs mangelhaft -ÖPNV - mangelnde Flexibilität - fehlende Abendverbindungen - häufige Verspätung - Wartezeit auf ÖPNV Störfaktor im Alltag - mangelhafte Taktfrequenz - Transportschwierigkeiten auf Alltagswegen ohne Auto - viele Pendler haben einen langen Hochschulweg, während die Studierenden am Hochschulstandort meist im Hochschulumfeld leben - wettergeschützte Abstellmöglichkeiten an Hochschule und ÖPNV-Haltepunkten - Parkplatzsituation an der TH - Verbindung der Stadtränder mit der Kernstadt - Gefahrensituation für Radfahrer auf Hauptverkehrsstraßen in Bielefeld, Lemgo und Detmold - fehlendes Mobilitätsmanagement der Hochschule - große Abhängigkeit vom teuren Verkehrsmittel „PKW" - Vernetzungskonzept von Mobilstationen fehlt
Freiraumstruktur	- zahlreiche Frei- und Naturräume in den OWL-Kommunen - gutes Freiraumangebot auf dem Detmolder und Höxteraner Campus	- Unzufriedenheit mir Freiräumen hauptsächlich in den Ballungsräumen - mangelhaftes Freiraumangebot auf dem Campus Lemgo

Erkenntnisse und Handlungsbedarfe

Schlussfolgerung der Auswertung und Raumanalyse

Auf Basis der vorangegangenen Auswertung der Online-Umfrage und der damit verbundenen räumlichen Analyse der Region OWL und der Hochschulstandorte Lemgo, Detmold und Höxter werden im Folgenden die wichtigsten Schlussfolgerungen zusammen gefasst und darauf basierend die Handlungsbedarfe charakterisiert.

Die Ergebnisse werden anhand der Haupteinflussfaktoren der Work-Life-Balance bewertet. In den folgenden Bereichen können Handlungsbedarfe festgestellt werden, die den Studierenden zu einer verbesserten Work-Life-Balance und damit Lebensqualität verhelfen können. Vor allem die Interventionen, die öffentliche Nutzungen und Ausgangsbedingungen betreffen, können der gesamten Stadtgesellschaft Vorteile bringen.

Flexibilität und Unabhängigkeit

Sowohl im Bezug auf die Wohnsituation als auch in der Mobilität ist den Studierenden eine flexible Nutzung und Gestaltung des Angebotes sehr wichtig. Hier liegen jedoch auch gravierende Mängel im Alltagsleben vor.

Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der Flexibilität und Unabhängigkeit im Alltag der Studierenden:

- Ortsunabhängiges Arbeiten durch entsprechende Infrastrukturen ermöglichen
- Zeiträumlich flexible Mobilitätsangebote im Einklang mit Klima- und Umweltschutzbedarfen
- Arbeitsräume außerhalb der Wohnung
- Möglichkeiten schaffen, Alltagsaktivitäten miteinander zu verbinden
- Digitalisierter Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen
- Teildigitalisierte Lehre

Zeitmanagement

Zeiteffizienz und die Abhängigkeit von zeiträumlichen Zusammenhängen sind als zu verbessernde und wichtige Einflussfaktoren auf die Work-Life-Balance festgestellt worden. Angesichts der großen Anzahl von Pendler*innen, bei denen der Anteil nicht-intendierter Zwecke am Zeitverbrauch häufig erhöht ist, hat die effiziente Zeitnutzung eine besondere Priorität.

Handlungsempfehlungen, um effektives Zeitmanagement der Studierenden zu fördern:

- Aufenthaltsorte des Alltags multifunktional nutzbar machen (Hochschule, Verkehrsmittel und -wege, öffentliche Räume)
- Bessere Planbarkeit im Alltag erreichen (Nutzung von Arbeitsräumen, Zugang zu Mobilitätsangeboten)
- Wichtige Verkehrsachsen optimieren
- Wege verkürzen

Gesundheit

„Studierende werden allgemein als eine gesunde Bevölkerungsgruppe betrachtet" (Stock & Krämer, 2002: S.180), im Sinne der physischen Gesundheit haben sie tatsächlich eine positive Ausgangslage. Aufgrund des niedrigen Durchschnittsalters kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl körperlicher Erkrankungen oder Beschwerden von Einzelerkrankungen dominiert wird. Dennoch sollte gerade aufgrund der verstärkt sitzenden Tätigkeiten im Studium ein gewisses Bewegungspensum als gesundheitsfördernder Faktor im Alltag angestrebt werden. Die große Mehrheit der befragten Studierenden geht einer sportlichen Tätigkeit in ihrer Freizeit nach. Bewegung kann jedoch auch durch eine intelligente Gestaltung des Stadtraums und der Mobilitätsstruktur induziert werden. Wichtiger Aspekt der gesunden Stadt ist außerdem die Luft- und Wasserqualität, auf die durch planerische Vorgaben immens Einfluss genommen werden kann, sowie die allgemeine Sicherheit.

Leistungsdruck im Studium, lange Arbeitszeiten, unregelmäßige Schlaf- und Essenszeiten sowie Prüfungsangst und der Druck alle Anforderungen aus Studium und Privatleben zu vereinen, hat einen signifikanten Einfluss auf die psychische Gesundheit der Studierenden (vgl. Auerbach RP). Der Arztreport 2018 der Barmer Krankenversicherung ergab, dass 17% der deutschen Studierenden von einer psychischen Diagnose betroffen sind. Und auch eine Studie der WHO mit College-Studierenden ergab einen Anteil von 20,3% mit Steigerungstendenz. (vgl. Schumann 2019)

In der Online-Umfrage „Studis in OWL" wurde deutlich, dass Erholung und Freizeit einen vergleichsweise niedrigen Stellenwert im Tagesverlauf haben. Sowohl über die Ausstattung und Strukturierung öffentlicher Räume als auch die Möglichkeiten, die die private Wohnfläche bringt, kann der Erholungswert im Alltag erhöht und die psychische Gesundheit zum Teil sogar konkret positiv beeinflusst werden (z.B. durch Grünräume). (vgl. Kumpf & Schmölz 2017)

Viele der Studierenden kritisieren in den offenen Antwortmöglichkeiten, dass das Studium keine Zeit für Freizeitaktivitäten ließe und berichten von Erschöpfungszuständen.

Handlungsempfehlungen zur Gesundheitsförderung der Studierenden:

- Emissionsarme Mobilität fördern
- Fahrrad- und Fußverkehr lokal und regional attraktiver machen
- Aktivität im öffentlichen Raum forcieren
- Resiliente Stadtentwicklung
- Gefühlte und tatsächliche soziale Sicherheit in öffentlichen Räumen stärken
- Grünstrukturen in öffentlichen Räumen integrieren und sichern
- Räume für Erholung im Wohn-, Arbeits- und Mobilitätsumfeld schaffen

Identifikation mit dem Studium

Die Identifikation mit dem Studium kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Durch persönliche Einbindung der Studierenden in die Gestaltung der Lehre, aber auch die Beteiligung bei Entscheidungen, die die Hochschulentwicklung betreffen. Viele Teilnehmer*innen der Umfrage haben ihren Wunsch nach einer studentischen Kultur und sozialen Treffpunkten an den Hochschulstandorten deutlich gemacht. Hier liegt ebenfalls ein möglicher Ansatzpunkt, um das Zugehörigkeitsgefühl zu stärken, Solidarität zu schaffen und einer lebendigen Gesellschaft an den Hochschulstandorten Raum zu geben.

Detmold ist eine Mittelstadt mit vitalem Stadtzentrum und innerstädtischen Freiflächen. Es fehlen jedoch Nutzungsanreize, spezielle studentische Treffpunkte, sowie eine qualitative Aufwertung einzelner Freiräume und Wegeverbindungen.

Lemgo verfügt über eine Nutzungsstruktur, die auf kurzen Wegen leicht erschlossen werden kann. Die Kernstadt weist jedoch einen vermehrten Leerstand auf (vgl. Alte Hansestadt Lemgo 2019, S.148). Die Grünfläche am Wall wird von den Studierenden positiv aufgenommen (vgl. Anhang 3, Interview 2, 3 & 6). Am Campus wird die Qualität der Freiflächen bemängelt. Es fehlen Treffpunkte und studentischer Einfluss innerhalb der Stadt.

Höxter ist im Vergleich die kleinste Hochschulstadt. Die Hochschule liegt am Rand des Stadtgebietes und ist durch die topografische Lage und Busanbindung relativ schlecht erreichbar. Die Studierenden wohnen zu einem großen Teil auch in den Umlandgemeinden. Studentisches Leben findet vor allem am Hochschulcampus statt.

Außerdem besteht die nicht gesicherte Annahme, dass Studierende, die täglich aus einer anderen Kommune zum Hochschulstandort pendeln, durch eine geringere Identifikation mit der Hochschulkommune, diese auch im Bezug auf die Hochschule selbst fehlt.

Handlungsempfehlungen zur Stärkung der Identifikation der Studierenden mit Studium und Hochschule:

- Raum und Anreize für studentische Kultur als Teil der Stadt
- Studierendenschaft verbinden – Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen
- Soziale Treffpunkte durch vielfältige Nutzungsoptionen etablieren
- Technische Hochschule in der Region verankern – Identifikation als Campus OWL
- Beteiligung der Studierenden in der Hochschulentwicklung

Finanzielle Lage

Die finanzielle Lage der Studierenden ist bei einem Großteil von den Einnahmen durch eine Nebenerwerbstätigkeit abhängig. Viele nehmen zusätzliche Pendlerwege auf sich, um ihrem Nebenjob nachgehen zu können. Außerdem wird auch in Detmold und Lemgo ein zunehmender Preisanstieg bei den Wohnungsmieten wahrgenommen, wesnalb Kompromisse in der Wohnsituation eingegangen werden.

Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der finanziellen Lage der Studierenden:

- Vielfältige Wohnungsangebote mit gesicherten Mietpreisen schaffen
- Temporäre Wohnangebote für Pendler*innen
- Arbeitgeberkooperationen mit der Hochschule forcieren, räumliche Nähe zur potentiellen Arbeitgebern herstellen, Studentische Leistungen sichtbar machen

Familiäre Pflichten

Studierende Eltern haben eine zusätzliche Rolle, die sie mit ihrem Arbeitsleben vereinbaren müssen. An allen drei Hochschulcampus ist eine Kita in unmittelbarer Nachbarschaft vorhanden. Die zeitliche Vereinbarkeit von Studium und Kinderbetreuung ist jedoch nicht immer reibungslos möglich, da in den Nachmittags- und Abendstunden Interessenskonflikte auftreten. Durch flexiblere Lehrveranstaltungen kann hier unterstützt werden.

- Teildigitalisierung der Lehre

Gemeinschaft

Den Studierenden fehlen soziale Treffpunkte, sowohl innerhalb der Hochschulstandorte, aber auch Pendler*innen, die derzeit an starre Betriebszeiten des öf-

fentlichen Nahverkehrs gebunden sind, stehen regelmäßig vor der Wahl Selbststudium oder Freizeit am Wohnort oder gemeinsam mit Kommilitonen zu verbringen.

Handlungsempfehlungen für mehr Möglichkeiten zum Austausch, sozialen Kontakt und zwischenmenschlicher Unterstützung:

- Regional dezentrale Arbeitsorte und Treffpunkte schaffen
- Begegnungsorte am Campus und im Stadtraum
- Gemeinschaftsräume an den Wohnheimen

Produktivität

Produktivität wird hier im räumlichen Zusammenhang mit der effizienten Nutzung der verfügbaren Zeit an einem Ort gleichgesetzt. Die Zeiteffizienz wird von einem signifikanten Teil der Studierenden im Zusammenhang mit Work-Life-Balance bemängelt. Der Zeitverlust im Alltag und auf Wegstrecken wird als wesentlicher Einflussfaktor wahrgenommen. Parallel werden die Arbeitsmöglichkeiten und Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen unterwegs und am Hochschulcampus besonders kritisiert und Verbesserungen gewünscht.

Handlungsempfehlungen für eine effizientere und sinnvollere Nutzung der Zeit im Alltag:

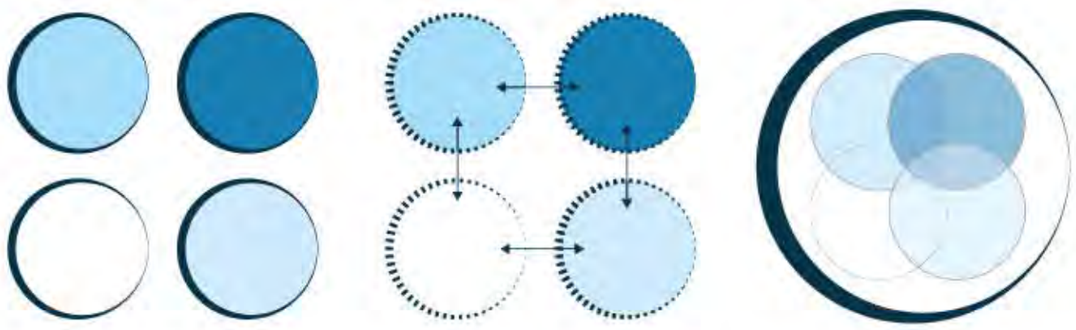
- Multifunktionale Gestaltung von Verkehrsmitteln und öffentlichen Räumen
- Vergrößerung des Arbeitsplatzangebotes an den Hochschulcampus

Schlussfolgerung

Werden die genannten Handlungsempfehlungen auf die räumlichen Aktionsradien der Studierenden, das Daily Urban System, bezogen, können fünf Ortskategorien herausgestellt werden, an denen die Maßnahmen ausgerichtet werden sollten. Damit die Räume dieser Kategorien, den Ansprüchen zur Verbesserung der Work-Life-Balance genügen können und zeiträumlich positive Effekte generieren können, müssen sie ihre ursprünglichen Funktionen optimieren und sich zu multifunktionalen Räumen erweitern:

- Die Verkehrsknotenpunkte der Region als Verteilerzentren der Pendlerströme und Konzentrationspunkte der studentischen Hot-Spots außerhalb der Hochschulstandorte
- Die Verkehrsmittel als raumgebende Struktur der Vernetzung
- Die Campus – institutionelle und teilweise räumliche Mittelpunkte des studentischen Handelns
- Die innerstädtischen Freiräume der Hochschulstandorte werden die Nucleus des studentischen Lebens
- Das Wohnumfeld ist der Aktionsradius, in dem ein möglichst großer Teil des täglichen Bedarfs abgedeckt werden sollte und das sowohl Freiräume, als auch Verkehrsknotenpunkte und manchmal auch den Campus umfassen kann.

Die Multifunktionalität und Entgrenzung darf dabei nicht zu Lasten der Erholung und Regeneration umgesetzt werden. Da vor allem der private Wohnraum sensiblen Einfluss auf die Work-Life-Balance haben kann, sollen die multifunktionalen öffentlichen Räume den Funktionsdruck von den kleinen Studierendenwohnungen nehmen.



Monofunktionalität - Grenzen auflösen - Multitfunktionalität

Abb. 52: Leitbild

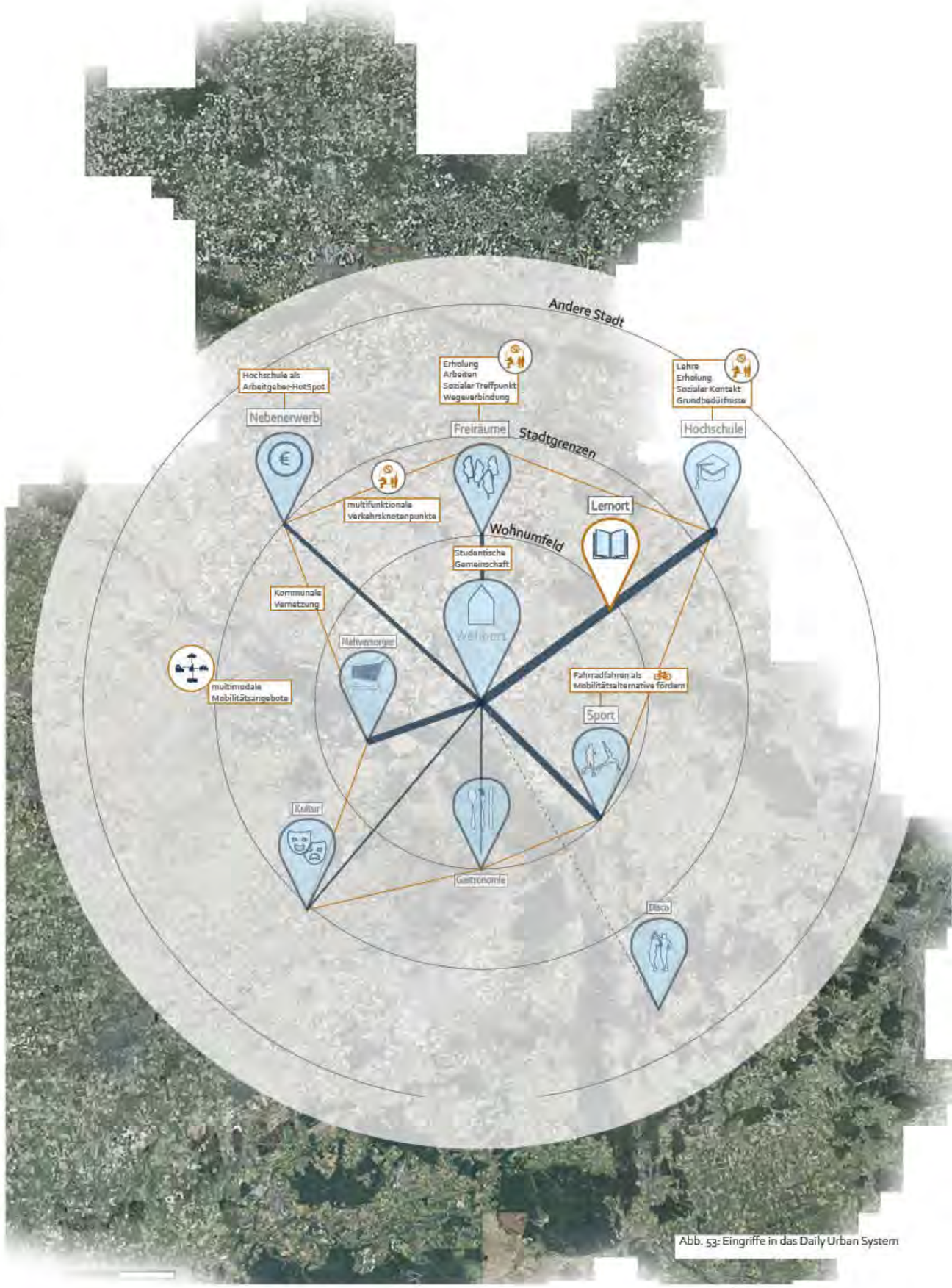


Abb. 53: Eingriffe in das Daily Urban System

Regionales Konzept
Handlungsstrategie

Ziele
Die ermittelten Handlungsbedarfe können nur dann integriert und effektiv angegangen werden, wenn eine sinnvolle Strategie als Basis dahintersteht. Die Work-Life-Balance der Studierenden in OWL kann vor allem durch eine verbesserte **raumzeitliche Effizienz und multifunktionale Räume** beeinflusst werden. In der gesamten Region und in den Hochschulstrukturen sind bereits zahlreiche Potenziale und Stärken vorhanden.

Ziel ist die freie Wahl, was an einem Ort gemacht wird. Zu jedem zeitpunkt besteht die Wahl zwischen Arbeitsleben und Privatleben.

Um die negative Beeinflussung der Work-Life-Balance Studierender mit Hilfe von räumlichen Interventionen zu verringern, wird zum großen Teil auf bestehenden Strukturen aufgebaut. Bestandsoptimierung soll dabei das Leitbild sein, denn auch der Grundgedanke von Multifunktionalität baut auf der Erweiterung einer Funktion auf.

Abb. 54: Bestandsoptimierung

Kurzfristig und Langfristig
Bei den Maßnahmen wird in kurz- und langfristige Maßnahmen unterschieden. Einzelne Handlungsempfehlungen lassen sich in Eigenregie durch die Hochschule, Studierende oder als temporäre Projekte realisieren, andere benötigen weitergehende Analyse und einen ausgereiften Planungsprozess. Die Strategie berücksichtigt die schrittweise Umsetzung von Handlungsempfehlungen über kleinschrittige Elemente.

Regional und Lokal
Der tägliche Aktionsradius der Studierenden unterscheidet sich vor allem in zwei Gruppen. Die Pendler*innen, die aus anderen Kommunen an den Hochschulstandort anreisen und die Studierenden, die direkt vor Ort leben. Um allen Studierenden gerecht zu werden, werden Handlungsempfehlungen sowohl für die gesamte Region als auch für die drei Kommunen mit Standorten der TH miteinander vereint. Die Maßnahmen lassen sich jedoch auch ebenso auf die anderen Hochschulstädte der Region, Bielefeld, Paderborn und Minden, übertragen. Jedoch ist für die Anwendung vor allem in den Großstädten Bielefeld und Paderborn, eine erneute Prüfung und Analyse notwendig, da diese mit anderen Stadtstrukturen ausgestattet sind, als die Mittelstädte Lemgo, Detmold oder Höxter.

Aktionsräume auf dem Weg zur Multifunktionalität
Sechs Aktionsräume sollen im Ergebnis multifunktional nutzbare Infrastrukturen sein, die die zeiträumliche Effizienz ihrer Nutzer unterstützen. Die Digitalisierung ist im Sinne des virtuellen Raumes als Ergänzung zu betrachten. Moderne Technik beeinflusst öffentliche und private Räume und bietet selbst Plattformen und Nutzungen für Tätigkeiten der Öffentlichkeit.

Multifunktionalität umfasst dabei die Elemente „Studieren/Arbeiten", „Freizeit/Erholung", „Sozialen Kontakt" und „Alltägliche Grundbedürfnisse". Je mehr dieser Nutzungen in einem Raum untergebracht werden, desto multifunktionaler ist er. Dennoch ist sensibel darauf zu achten, eine verträgliche Multifunktionalität herzustellen. Nutzungs- und Zielkonflikte bergen das Risiko, dem Raum zu schaden und das Gegenteil von einer attraktiven und lebendigen Nutzungsmischung zu erreichen. Daher sollte vor Einsatz der Maßnahmen eine gesonderte Analyse des zu entwickelnden Raumes erfolgen.

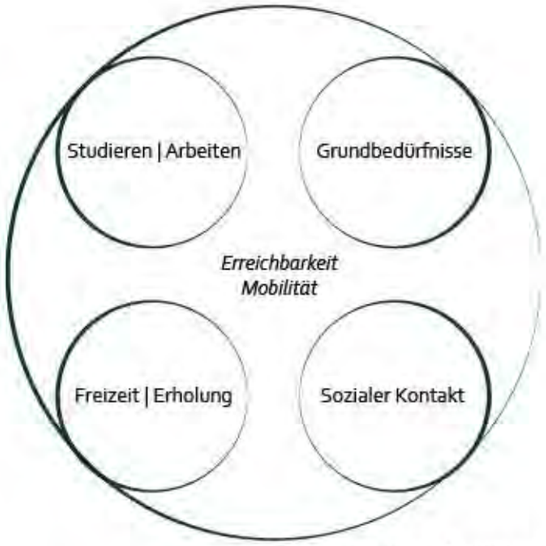
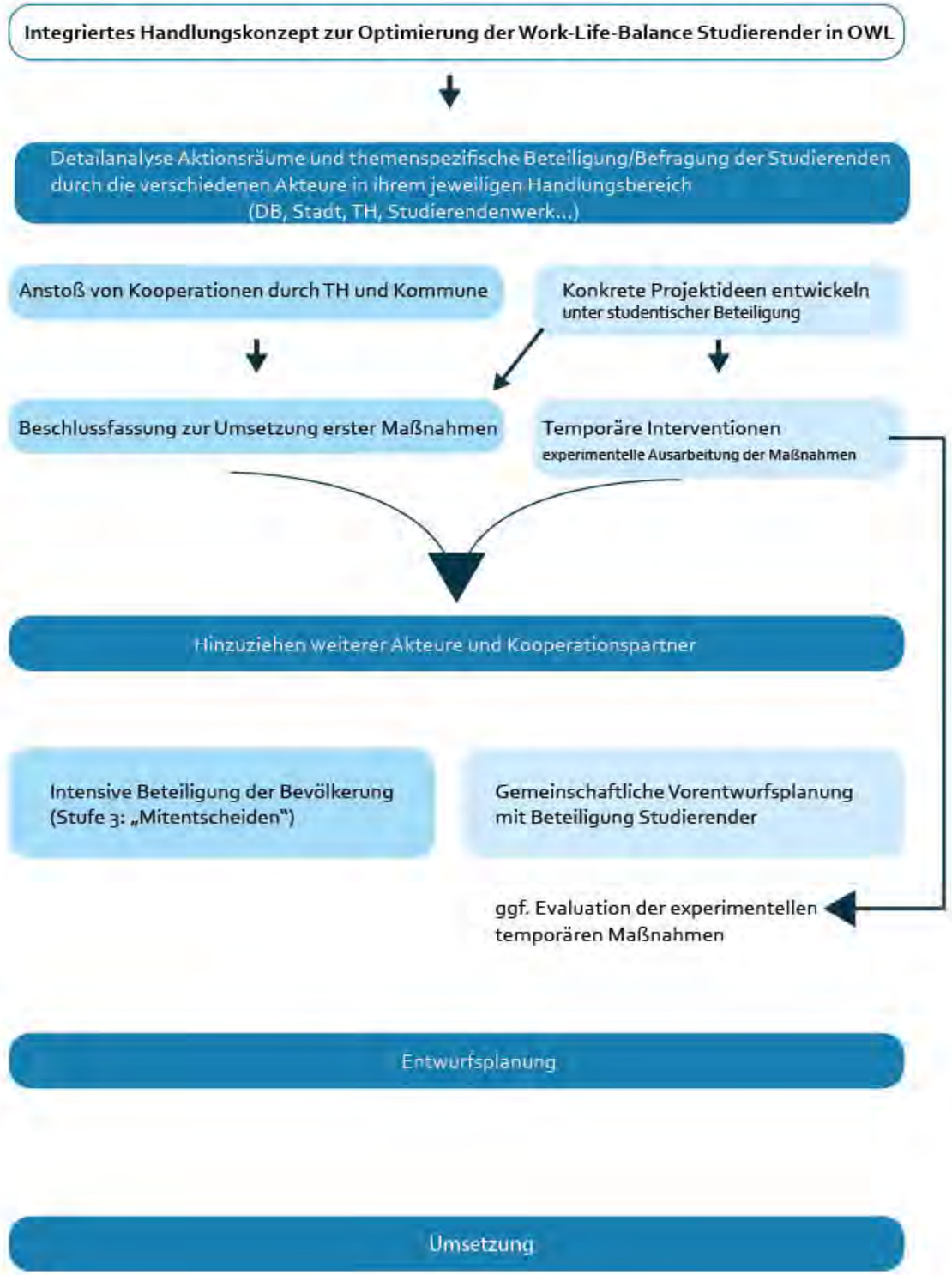


Abb. 56: Ebenen der Multifunktionalität



Querschnittsthema

Alle 6 Aktionsräume betrifft auch ein Querschnittsthema, das Work-Life-Balance ebenfalls in besonderem Maße beeinflusst. Die Erreichbarkeit der Räume und regionale und kommunale Mobilität sind ein wichtiger Aspekt für die Flexibilität und Zeiteffizienz im Alltag. Daher werden für die Aktionsräume ebenfalls Empfehlungen formuliert, die ihre Erreichbarkeit und ein flexibles, nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Studierenden fördern.

Umgang mit den Aktionsräumen

Die Knotenpunkte als Aktionsraum gehören zum regional umzusetzenden Bereich. Ebenso, wie die Interventionen in den Verkehrsmitteln und Verkehrswegen. Das Wohnumfeld ist Synonym für die ganze Region. Vor allem an Wohn-Hot-Spots, an denen viele Studierende wohnen, empfiehlt sich die Betrachtung des Wohnumfeldes. Die Campus der Hochschule sind ebenfalls wichtige Räume, an denen ein Großteil der Studierenden unter normalen Umständen viel Zeit verbringt.

Das Aktionsfeld Freiräume wird zunächst auf die Hochschulstandorte bezogen, da diese zu Orten des studentischen Lebens und Treffpunkte der Gemeinschaft entwickelt werden können. Die Hochschulstandorte als Verbindungsorte aller Studierenden sind dafür vor allem geeignet. Dennoch lassen sich die Empfehlungen, Freiräume möglichst multifunktional nutzbar zu machen auch in anderen Ballungsräumen berücksichtigen. Der digitale Raum als nicht greifbarer, aber dennoch immer wichtiger werdender Ort, der Ortsunabhängigkeit erst möglich macht, hat Einfluss auf viele Faktoren der Work-Life-Balance und ist deshalb als Instrument mit zu integrieren.

Berücksichtigung der Stadtgesellschaft

Die Handlungsempfehlungen dieses Konzeptes betreffen zum größten Teil die öffentlichen Räume, an denen sich die Studierenden aufhalten. Dementsprechend haben Interventionen an diesen Orten weitreichende Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft.

Die allgemeine Bevölkerung profitiert von den Maßnahmen also ebenfalls. Bei einem Teil der Maßnahmen ist ausdrücklich die Kooperation mit der Bevölkerung oder der freien Wirtschaft erforderlich, um die Handlungsempfehlungen umzusetzen.

Unabhängig davon ist bei der Umsetzung aller Handlungsempfehlungen der Einfluss auf die Stadtbevölkerung zu prüfen und alle Stakeholder einer Maßnahme über ein, dem Anlass entsprechendes, Beteiligungsverfahren einzubinden. Eine intensive Beteiligung von Studierenden und übriger Bevölkerung erhöht die Akzeptanz und Wirksamkeit der Maßnahmen, da die detaillierte Ausgestaltung von den Anregungen der Bürger geformt werden kann.

Multifunktionalität und Zeiteffizienz

	Multifunktionale Knotenpunkte	Zeiteffiziente Verkehrsmittel	Wohnortnahe Infrastrukturen	Multifunktionaler Campus	Multifunktionaler Freiraum	THOWLonline
Studieren/Arbeiten	• WorkStation • CampusSatellit	• Arbeitsabteil	• Dezentrale wohnortnahe Lernorte	• verlässliche Arbeitsplätze • mobile Arbeitsplätze • Co-Working-Spaces	• OutdoorArbeitsort	• Buchung von Arbeitsplätzen • Auslastungsübersicht der Arbeitsräume • Teildigitalisierte Lehre
Freizeit/Erholung	• Freiräume zum Aufenthalt		• Studentischer Kultur FreiRaum geben	• Freizeiträume • Pausenzonen	• Sport- und Freizeit	
Sozialer Kontakt	• Treffpunkt/CoWorking		• Gemeinschaftsräume (an Wohnheimen)	• Treffpunkte	• MeetupContainer • Nutzungsanreize	• Vernetzung über App
Alltägliche Grundbedürfnisse	• Nahversorgung	• CampusExpress		• Minimarkt • Temporäre Wohnangebote	• Outdoor-Küche	• Mitfahrerbörse
Querschnittsthema Erreichbarkeit	• Multimodales Verkehrsangebot		• Lokale Radverbindungen • Abendverbindungen • LetzteMeile-Mobilität	• Fahrradgarage • SharedMobility		• Campus-Mobilstation

Abb. 55: Handlungskonzept

Masterplan

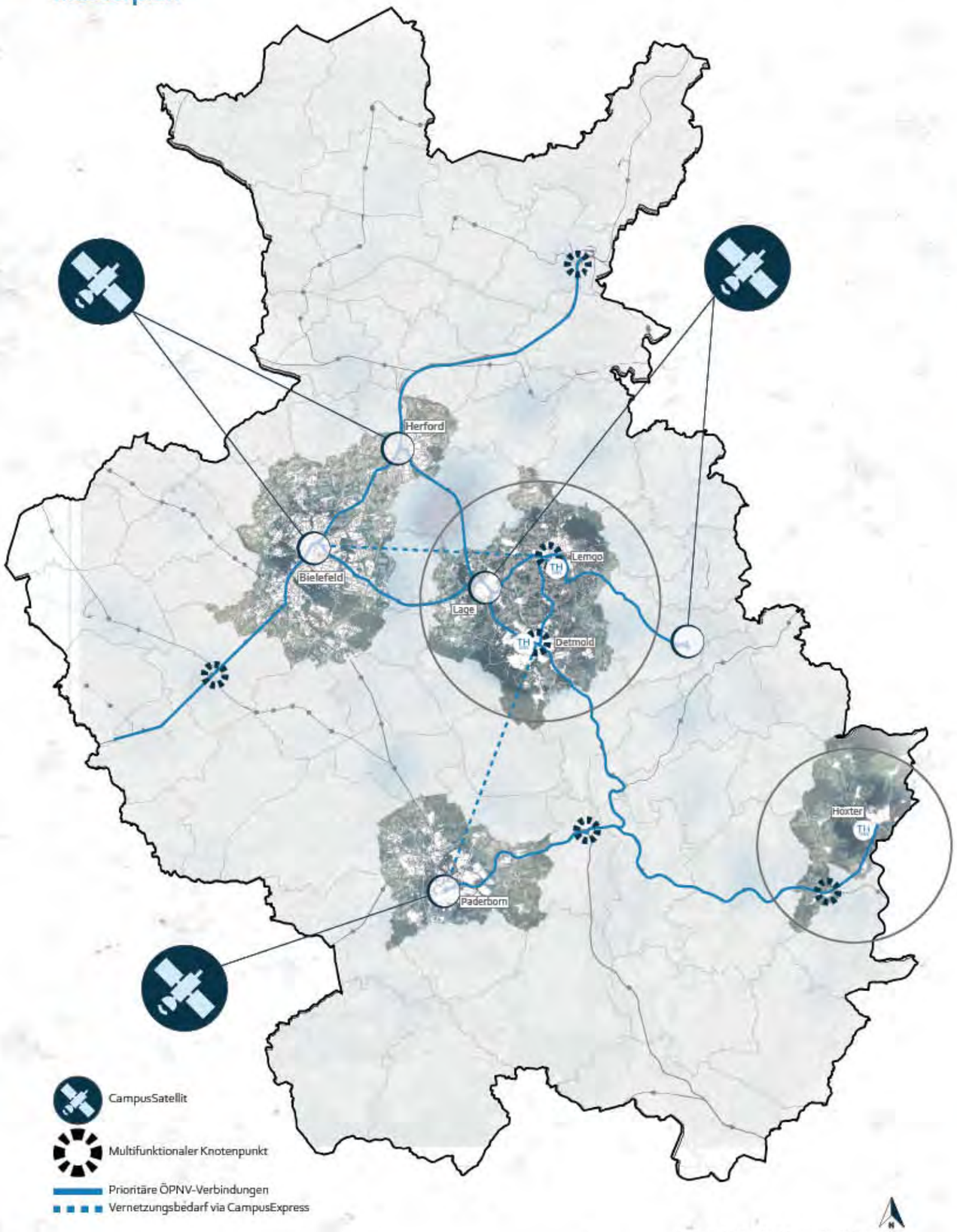


Abb. 58: Regionaler Masterplan | M 1:175.000

Abb. 59 + 60: Verortung der Handlungsempfehlungen auf lokaler Ebene| o.M.

Die Verkehrsknotenpunkte der Region sind ein wichtiges Element im Tagesablauf der Studierenden, insbesondere der Pendler*innen und können, wenn sie als eigenständiger Teil im Raumgefüge gesehen werden besonderen Einfluss auf die Work-Life-Balance nehmen.

Es wurden zwei Funktionen von Knotenpunkten herausgestellt. Zum einen gibt es die Umstiegspunkte. Ihre Funktion liegt auf der Hand. An ausgewählten Bus- und Zugbahnhöfen werden die wichtigen Linien der Region miteinander verknüpft, um Umstiege zu ermöglichen und somit durch ein möglichst intelligentes Liniennetz die Region effektiv zu erschließen. Umstiege können dabei monomodal oder intermodal sein. Also innerhalb der gleichen Verkehrsart oder zum Beispiel vom ÖPNV auf das Fahrrad oder den PKW (vgl. VDV o.J.).

Bei einem Teil der Knotenpunkte steht jedoch auch das Sammeln und Verteilen der Studierenden aus dem kommunalen Umfeld im Fokus. Bei der Verteilung der Studierenden ließen sich einige Hot-Spots ausmachen, doch über die ländlichen Räume der Region sind sie breit verteilt. Die Nahverkehrsverbindung dieser Personen führt jedoch fast immer zunächst zu einem Sammelpunkt, worüber auch die ländlichen Räume dann an das übergeordnete Netz angebunden werden. Die Wege zu den Sammelpunkten werden sehr individuell zurückgelegt. Die Verkehrssituation zwischen den einzelnen Wohnorten und den Sammelpunkten, häufig die „Letzte Meile" genannt, stellt nochmal andere Herausforderungen dar. Im ländlichen Raum wird daher oft ausschließlich auf den PKW gesetzt, da ein verlässliches Angebot fehlt.

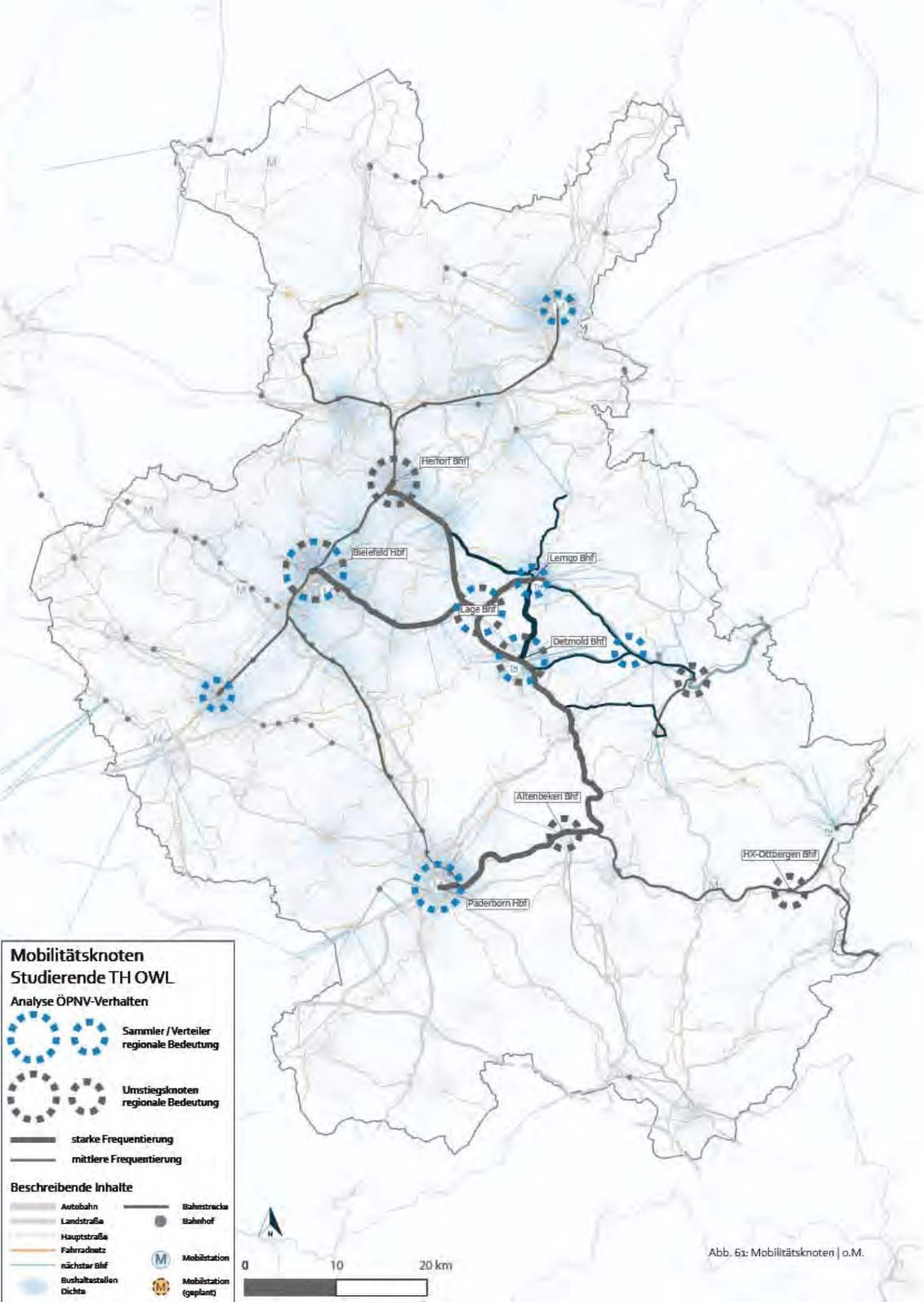


Abb. 61: Mobilitätsknoten | o.M.

Abb. 62: Einfluss der „Multifunktionale Knotenpunkte" auf die Work-Life-Balance

Abb. 63: Pendlerströme TH OWL | o.M.

27% der Studienteilnehmer gaben an, auf ihrem Hochschulweg mehr als einmal den Verkehrsmodus zu wechseln. Ca. 40% legen den Weg intermodal also durch mindestens zwei verschiedene Verkehrmodi zurück. Diese Personen bewegen sich mit großer Wahrscheinlichkeit auch regelmäßig an wichtigen Verkehrsknotenpunkten der Region. 40% der Studierenden wohnen immerhin nicht in der Kommune ihres Hochschulstandortes. Die Knotenpunkte stellen also ein Zwischenziel bei der Bewältigung des täglichen Hochschulweges dar.

Von vielen Studierenden wurde bei der Befragung die Zuverlässigkeit des ÖPNV bemängelt. Bei häufigen Verspätungen oder Ausfällen stranden oft viele Pendler*innen an Knotenpunkten und müssen Zeit überbrücken bis sie die nächste Reisemöglichkeit nutzen können. 76% bewerten daher vielfältig nutzbare ÖPNV-Wartebereiche als zielführend. An dieser Stelle ist festzuhalten, dass die Pünktlichkeit, sowie Verlässlichkeit, insbesondere des Zugverkehrs, der die drei Hochschulstandorte anbindet, verbessert werden muss.

Soll das politische Ziel, die Nutzung des ÖPNV und damit eine umweltfreundlichere, sicherere und gesündere Mobilität zu fördern, erreicht werden, ist eine Optimierung dieser Parameter unabdinglich. Dennoch kann die Stadt- und Raumplanung auch andere Wege bieten, die Attraktivität des ÖPNV und der viel genutzten Knotenpunkte und damit die Work-Life-Balance vieler Pendler*innen zu steigern. Ziel der Maßnahme ist es, den

Verkehrsknotenpunkten der Region über ihre Funktion als Umstiegspunkt zwischen den Mobilitätsmodi hinaus, Funktionen zu geben, die die Zeit vor Ort effizient nutzbar machen.

Die folgenden Einflussfaktoren können durch multifunktionale Knotenpunkte optimiert werden und die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben der Studierenden verbessern:

Zeitmanagement

Denn auch bei optimalen Verhältnissen bleiben Wartezeiten, unvorhersehbare Pannen und die Fahrtzeiten selbst nicht aus. Um diese Zeiten effektiv zu nutzen ist die Funktionalität und Ausstattung der Knotenpunkte von großer Bedeutung.

Ortsunabhängigkeit/Flexibilität

Wenn die Ausübung von bestimmten Aktivitäten (Study, Work, Life) nicht mehr vollständig von einem designierten Raum abhängt, sondern Grenzen überwunden und Multifunktionalität auch auf den Verkehrswegen geboten werden kann, steigert das die Lebensqualität und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Spontane Planänderungen an den Knotenpunkten müssen ebenso abgedeckt werden können.

Sozialer Kontakt

An Knotenpunkten finden nicht nur Verkehrsmodi, sondern auch Menschen zusammen. Sie können ein Ort der Gemeinschaft und des Austauschs sein. So werden kurze Wege gern auf sich genommen, statt isoliert im eigenen Wohnraum zu verweilen.

Finanzielle Lage

Die Kosten pro Kilometer liegen für Studierende beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und anderen alternativen Mobilitätsformen, wie Car-Sharing oder die Nutzung des Fahrrades meist deutlich niedrger als bei der Nutzung eines privaten PKW (vgl. Bundesverband CarSharing; Umweltbundesamt). Durch einen Ausbau der Angebote können Studierende, die bisher auf das Auto angewiesen sind, auf die kostengünstigeren Alternativen umsteigen. Auch externe Kosten für die Gesellschaft werden minimiert, wenn weniger MIV in den Ballungsräumen für Emissionen und Gefahren sorgt.

Gesundheit

Der multifunktionale Knotenpunkt macht den öffentlichen Nahverkehr und die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote zum Auto attraktiver. Dies dient der körperlichen Gesundheit und dem Ziel gesunder Stadträume.

Produktivität

Ein gut ausgestatteter Knotenpunkt lässt seine Nutzer die gewünschten Aktivitäten auch in der bestmöglichen Qualität ausführen.

Um die Bedeutung der Knotenpunkte Ostwestfalen-Lippes für die Studierenden herauszustellen, wurde im Vorhinein bereits das Mobilitätsverhalten der Studierenden ausgewertet. Die stärksten Pendlerströme bewegen sich zwischen Bielefeld-Lemgo, Lemgo-Detmold, Bielefeld-Detmold, Detmold-Lage und Beverungen-Höxter. 46% der Teilnehmer*innen, die außerhalb ihres Hochschulstandortes wohnen, gaben an, den Hochschulweg mindestens teilweise mit dem ÖPNV zurückzulegen. 49% der PKW-Fahrer würden die Nutzung des ÖPNV in Betracht ziehen, wenn sie sich dabei auf eine bessere Taktung, höhere Zuverlässigkeit und schnellere Verbindungen verlassen könnten. Die Zeit ist bei der Mobilität ein großer Faktor. Auch bei den zeitlichen Abhängigkeiten im Alltag der Studierenden erzeugt das Warten auf den ÖPNV den größten Störfaktor. Hier soll angesetzt werden.

Unter der Zielsetzung möglichst vielen Menschen eine vorteilhafte Anbindung an ihren Hochschulstandort zu ermöglichen, wurden die wichtigsten Streckenverbindungen herausgestellt. In Abb. 63 ist die Bedeutung der verschiedenen Pendlerverbindungen dargestellt. Anhand dieser Ortsbeziehungen wurden die üblichen ÖPNV-Verbindungen ermittelt und nach Bedeutung für die Studierendenschaft der TH OWL dargestellt. (vgl. Abb. 62)

Die relevanten Knotenpunkte, an denen ein großer Teil der Studierenden innerhalb des ÖPNV umsteigen muss, sind die Bahnhöfe Bielefeld, Lage, Herford, Detmold, Altenbeken und für die Studierenden des Standortes Höxter auch Höxter-Ottbergen.

Knotenpunkte, die als Sammelpunkt für die Umgebung eine wichtige Rolle spielen sind die Bahnhöfe Bielefeld, Paderborn, Lemgo Bahnhof, Detmold, Lage, Gütersloh, Minden und Schieder.

Diese Knotenpunkte stehen im Fokus, zu multifunktionalen Verknüpfungspunkten im Alltag der Studierenden aufgewertet zu werden. Ziel der Maßnahme ist es, die Knotenpunkte so zu qualifizieren, dass dort Arbeiten, Erholung, Versorgung und sozialer Kontakt möglich ist. Wartende Passagiere nutzen effektiv ihre Zeit, Bewohner aus dem Umfeld nutzen den Knotenpunkt als Anlaufstelle zum Lernen und Arbeiten, Nahverkehrshub und Freizeiteinrichtung.

Modell-Knotenpunkt

Ein idealer Knotenpunkt, der aktiv zur Verkehrs- und Lebensqualität seiner Nutzer beiträgt, vereint also viele Funktionen.

Multimodalität

Um seiner ursprünglichen Bedeutung als Verknüpfungspunkt der Verkehrsarten in der heutigen Zeit weiterhin gerecht zu werden, sollten vielfältige multimodale Mobilitätsangebote standardmäßig zur Ausrüstung der Knotenpunkte gehören. Je mehr Auswahl die Nutzer haben, desto flexibler können sie ihre Wege gestalten. Hier gilt der Leitspruch „Teilen statt Besitzen". Denn über Sharing-Systeme kann gleichzeitig auf viel mehr Verkehrsmittel zurückgegriffen werden als mit dem Besitz einzelner Verkehrsmittel. Sowohl die Verknüpfung von SPNV mit dem straßengebundenen ÖPNV, als auch die Optionen den Weg vom und zum Bahnhof mit dem Fahrrad, zu Fuß oder falls nötig mit dem MIV zu bestreiten, ist an den Knotenpunkten zu überprüfen.

Elemente der Multimodalität an Knotenpunkten

1. Buslinien mit schnellen Direktverbindungen in die Wohnquartiere und Zentren sichern eine attraktive Verbindung für Ein- und Auspendler*innen.

2. Ridepooling (für Peripherie und Abendstunden): Bei Strecken in weniger dicht besiedelte Gebiete und in den Abend- und Nachtstunden ist die Frequentierung des Nahverkehrs oft nicht besonders hoch und unterliegt vor allem größeren Schwankungen. Doch vor allem Studierende sind häufiger auf abendliche Verbindungen angewiesen und ein großer Teil derjenigen, die bei den Eltern wohnen ist auf die Anbindung der Peripherie angewiesen. Um auch hier wirtschaftlich funktionalen Nahverkehr anbieten zu können, sind On-Demand-Dienste geeignet. In vielen Gegenden existieren bereits Angebote, wie das Anruf-Sammel-Taxi/Anruf-Linien-Taxi. Dabei werden nur nachfrageorientiert Haltestellen bedient. Das Netz an (virtuellen) Haltestellen kann hier noch engmaschiger sein, da selten die gesamt Linie abgefahren werden muss. Der große Vorteil für Studierende ist die Flexibilität eines Taxis und der Preis, der dem des ÖPNV entsprechen sollte. (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW o.J.) Diese Angebote müssen digitalisiert und leichter zugänglich gemacht werden, um Aufmerksamkeit dafür zu generieren und sie so zu einer wahrnehmbaren Alternative zu machen. Dazu gehört die Buchung über das Smartphone, intelligentes Ridepooling (also das Teilen eines Fahrzeugs mit mehreren Passagieren, die ein ähnliches Reiseziel haben) und gutes Marketing.

3. Fahrradabstellanlagen: Um Hemmschwellen in der Nutzung des Fahrrads zu reduzieren, sind diebstahl- und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen ein wichtiges Element an den Verkehrsknoten. 85% der Studienteilnehmer äußerten sich positiv zu dieser Maßnahme und machten damit eine starke Nachfrage deutlich. Die Registrierung zum Zugang von geschlossenen Abstellanlagen sollte spontan und einfach möglich sein, um auch Kurzentschlossene zu erreichen. Dennoch ist die Sicherheit aufrecht zu erhalten. Bei der Gestaltung ist außerdem auf gute Einsehbarkeit und eine sichere Atmosphäre zu achten.

4. Shared-Mobility: Fahrzeuge, die sich in einer großen Nutzergruppe geteilt werden, verringern nicht nur das Aufkommen des ruhenden Verkehrs in den Städten, sie können auch die persönlichen Kosten für die Mobilität senken und die Flexibilität erhöhen. Ist man morgens mit dem Fahrrad zum Bahnhof gefahren, muss aber nachmittags sperrige Modellbaumaterialien nach Hause transportieren? Dabei kann ein Leihauto oder Lastenfahrrad eine schnelle Alternative bieten ohne dass der Besitz eines eigenen Autos notwendig ist. Möchte man auf dem Weg nach Hause an einem Zwischenhalt noch etwas erledigen bevor man seine Fahrt fortsetzt. Wenn ein Leihfahrrad zur Verfügung steht, ist das kein Problem. Bis zu einer jährlichen Strecke von ca. 10.000 km ist Car-Sharing die günstigere Alternative zum Auto, da viele Fixkosten wegfallen. Dadurch, dass erst Kosten fällig werden, wenn das Fahrzeug auch benutzt wird, ist die Flexibilität das Budget auf verschiedene Verkehrsmittel aufzuteilen deutlich größer. Damit dieser Kostenvorteil auch genutzt werden kann, ist sicherzustellen, dass, neben Sharing-Stationen an Knotenpunkten, auch im weiteren Stadtgebiet, eine ausreichende Abdeckung mit Shared-Mobility angeboten wird.

Gerade die Studierenden, die einen großen Teil ihrer Zeit im Alltag mit Tätigkeiten für das Studium verbringen und die Mehrheit, die fast jedes Wochenende lernt und arbeitet, streben nach einer möglichst effektiven Nutzung ihrer Zeit.

Daher sollen die Knotenpunkte nicht nur ein breites Mobilitätsangebot bieten, sondern auch für andere Tätigkeiten darüber hinaus geeignet sein. Wartezeiten

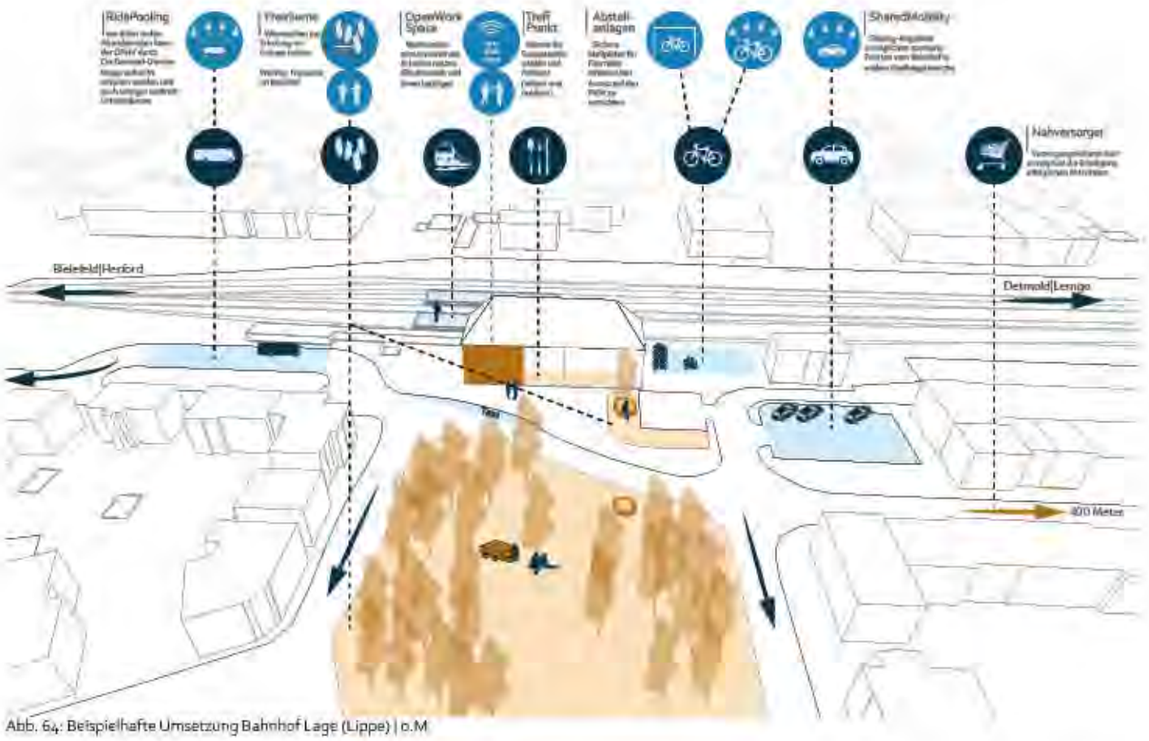


Abb. 64: Beispielhafte Umsetzung Bahnhof Lage (Lippe) | o.M

oder Verspätungen kommen sowohl im Straßenverkehr als auch im Schienenverkehr immer wieder vor. Kann oder soll an dem Knotenpunkt keine geeignete Alternative genutzt werden, soll den Nutzern die Wahl gelassen werden, ob sie die zur Verfügung stehende Zeit für private Dinge, wie Entspannung oder die Erfüllung von Grundbedürfnissen nutzen oder ob für Studium oder Erwerbstätigkeit gearbeitet wird.

Für die Bewohner der Kommune, die den Knotenpunkt beherbergt, kann dieser zum zentralen Anlaufpunkt werden und die Alternative zu weiten Fahren an andere Standorte werden. Die entsprechenden Räume und Flächen für Arbeit und Erholung werden an dem optimierten Knotenpunkt zur Verfügung gestellt.

Diese Infrastrukturen können für Studierende, die im Rahmen der Umfrage und Interviews häufig von Wartezeiten an Verkehrsknotenpunkten berichten, von großem Wert sein, aber auch Unternehmen, deren Mitarbeiter mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind und andere regional mobile Personen, profitieren von der sinnvoll genutzten Zeit.

Arbeiten

Durch digitale Arbeitsmethoden wird das Studieren und Arbeiten immer ortsunabhängiger und kann bei Vorhandensein der entsprechenden Infrastruktur an beliebigen Orten stattfinden. Die Grundausstattung dafür bietet bisher jedoch kaum ein Bahn-/Bussteig oder Bahnhofshallen. Die benötigten Strukturen für das mobile Arbeiten lassen sich auf die drei relevantesten verallgemeinern: Internetzugang, Stromversorgung und eine bequeme Sitzgelegenheit mit Tisch. Für kürzere zu überbrückende Wartezeiten sollte diese Ausstattung an den Umstiegsbahnhöfen auf dem Bahnsteig vorhanden sein. Soll oder muss der Aufenthalt am Knotenpunkt länger als 20-30 Minuten dauern oder ist erhöhte Konzentration gefragt, sind explizite Arbeitsräume attraktiver. An vielen Bahnhöfen in OWL finden sich leer stehende Räume, die einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Hier lassen sich ergänzend zu bestehenden Wartesälen, Arbeitsräume einrichten, die die entsprechende Infrastruktur bieten, um Arbeiten am Computer oder auf Papier zu erledigen. Für Studierende aus der Umgebung, die für ihre Tätigkeiten für das Selbststudium einen Ort außerhalb des eigenen Wohnraumes bevorzugen, können diese offenen Arbeitsräume an Knotenpunkten ein wohnortnahes Angebot bieten. Bei guter Annahme solcher offener Arbeitsräume für Pendler*innen besteht hier ein besonderes Potenzial, Knotenpunkte zu Co-Working-Spaces mit besonderer Nutzungsmischung weiterzuentwickeln. (weitere Ausführung siehe Seite 68)

Entspannung

Um eine hohe Lebensqualität und Zufriedenheit mit der Work-Life-Balance zu sichern, muss auch die persönliche Erholung in den Alltag integriert werden können. Bahnhöfe sind häufig durch eine sehr lebendige oft eher hektische Atmosphäre geprägt. Hier bewusst öffentlichen Raum für Entspannung zu schaffen, kann eine hohe Qualitätssteigerung darstellen.

Besonders geeignet für eine solche Erholungsatmosphäre sind Freiräume. Ein Verkehrsknotenpunkt ist in den meisten Fällen in ein Geflecht aus öffentlichen Räumen eingebettet und mit einer Platzstruktur ausgestattet. Diese Plätze müssen in jedem Fall ihre Übersichtlichkeit und Repräsentanz wahren, können aber von einer Gestaltung mit Grünflächen profitieren.

Grünbereiche, die nicht nur der optischen Aufwertung dienen, sondern auch konkret Aufenthaltsmöglichkeiten bieten, sind aus diesem Grund die Empfehlung, um auch an einem betriebsamen Verkehrsknotenpunkt Erholungsoasen zu schaffen, die den Aufenthalt zu einem positiven Erlebnis machen. „Schon allein das Ansehen eines einzelnen Baumes kann sich aufhellend auf die Stimmung auswirken." (Kumpf & Schmölz, 2017) Grünräume wirken anziehend auf die Menschen. Das führt dazu, dass an einer solchen Grünfläche Menschen zusammenkommen. (vgl. Kumpf & Schmölz, 2017) Der Aufenthalt am Knotenpunkt kann dadurch auch zu einem sozialen Kontakt werden. Die Anwesenheit anderer Menschen sorgt außerdem für ein Sicherheitsgefühl.

Alltagsaktivitäten

Neben Arbeit und Erholung sollte das Umfeld eines Knotenpunktes auch der praktischen Nahversorgung und Erfüllung der Grundbedürfnisse dienen. Nahversorgungs- und Gastronomieangebote sind in den meisten Fällen schon Teil der Infrastruktur an ÖPNV-Stationen. Ihre Bedeutung ist nicht zu unterschätzen, denn auch das Erledigen von Einkäufen in Verbindung mit dem Weg nach Hause kann ein einflussreicher Faktor in der Vereinbarung von Arbeit und Privatleben sein. Und auch die Ansiedlung von Freizeitaktivitäten und Gemeinschaftstreffpunkten im Umfeld eines Verkehrsknotenpunktes bietet sich in den meisten Fällen sowohl durch den Charakter des meist urbanen oder zumindest zentrumsnahen städtebaulichen Umfeldes als auch durch die gute Erreichbarkeit mittels öffentlicher Verkehrsmittel an.

Ein Knotenpunkt, der die beschriebenen Funktionen erfüllt, kann sowohl für Pendler*innen und Durchreisende als auch für die Bevölkerung vor Ort eine Bereicherung darstellen. Bahnhöfe liegen in den meisten Fällen zentral im Stadtgebiet und können damit Anlaufpunkt für Personen mit verschiedenen Nutzungsanforderungen werden. Um dieses Ziel auch zu erreichen, sind neben den Nutzungsangeboten auch andere weiche Faktoren von Bedeutung (vgl. Søholt, Gustafsson, Nilsson o.J.):

Erreichbarkeit

Physisch
- Der Knotenpunkt sollte vollständig barrierefrei sein und gleichberechtigten Zugang für alle bieten. Die zugangsbeschränkten Nutzungen (Fahrradabstellanlage, OpenWorkSpace) sollten auch für neue Nutzer spontanen Zugang ermöglichen.

Lokal
- Der Knotenpunkt wird durch vielfältige Mobilitätsangebote mit der gesamten Kommune nachfrageorientiert vernetzt. Eine Anpassung der Betriebszeiten und Anschlüsse der verschiedenen Verkehrsmittel ist notwendig.

Regional
- Auch die umliegenden Kommunen sind über Schnellbusse oder alternative Mobilitätsangebote an den Knotenpunkt angeschlossen, sollten sie keinen eigenen Verkehrsknoten haben.

Attraktivität

Pflege
- Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität eines Verkehrshubs ist entscheidend von der Sauberkeit und Instandhaltung abhängig. Hier ist Einsatz des Verkehrsbetreibers und der Kommune nötig.

Ausstattung
- Um eine tatsächliche Nutzungsmischung zu erzeugen ist eine Ausstattung mit der nötigen Infrastruktur, wie Sitzgelegenheiten, WLAN-Zugang oder Abfahrtsanzeigen bereitzustellen.

Zuverlässigkeit
- Die zahlreichen Angebote müssen so in Stand gehalten und organisiert werden, dass Zugang und Nutzung zuverlässig möglich sind. Dazu gehören auch Öffnungszeiten von Angeboten, wie zum Beispiel Warteräumen oder Toiletten.

Sicherheit

Physisch

- Die Gestaltung des Raumes prägt auch die nötige Sicherheit, die zu Aufenthaltsqualität beiträgt. Eine übersichtliche Verkehrssituation und Beleuchtung sind wichtige Aspekte.

Sozial

- Soziale Kontrolle durch die Anwesenheit anderer Menschen trägt zum Sicherheitsgefühl an Verkehrspunkten bei (vgl. Gehl 2015: S. 118)

Umsetzung |

Zur Umsetzung und Errichtung neuer Funktionen an den Verkehrsknotenpunkten sind Flächen und Räume auszumachen, die für die Nutzung aktivierbar sind. Die Flächen und Gebäude in unmittelbarer Umgebung um einen Verkehrsknotenpunkt mit Bahnhaltepunkt sind zum großen Teil im Besitz der Deutschen Bahn. Die häufig großen Empfangsgebäude an den Bahnhöfen sind heutzutage häufig nicht mehr vollständig für den Bahnbetrieb erforderlich. (vgl. NWL & DB 2019) Vielen droht der Leerstand. Die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW mbH ist die verantwortliche Stelle für die Veräußerung und Nachnutzung nicht mehr benötigter Flächen der Bahn und betreibt den Bahnflächen-Pool. Bis 2009 waren hier 85 Empfangsgebäude zum Verkauf gelistet und die Aktivitäten dauern an. (vgl. BEG 2009, S. 5)

Diese entbehrlichen und ungenutzten Flächen der Bahn sind Potenzialflächen für die Entwicklung und den Ausbau multifunktionaler Knotenpunkte. Sowohl Empfangsgebäude als auch Freiflächen stehen im Fokus zu funktionalen Orten mit Aufenthaltsqualität entwickelt zu werden. Die Interessen von Kommune, Hochschule und Bahn können hier gleichermaßen erfüllt werden. Die Bahn kann ihre ungenutzten Flächen wirtschaftlich vermarkten und eine sinnvolle und nachhaltige Nachnutzung finden. Die Kommune kann Flächen im Innenbereich entwickeln, lebendige öffentliche Nutzungen an zentraler Ortslage schaffen und die Attraktivität des Verkehrsknotenpunktes steigern. Und die Hochschule kann für ihre Studierenden den Anstoß zu einer multifunktionalen Entwicklung und Berücksichtigung dieser bedeutenden Nutzergruppe setzen. Für den Bahnhof Altenbeken wird derzeit beispielsweise noch eine Nutzung gesucht und auch andere der genannten Knotenpunkte, wie der Bahnhof Bielefeld, Paderborn oder Minden befinden sich in der Entwicklung.

Merkmale und Standortkriterien |

Einige Knotenpunkte übernehmen bereits heute mehrere Funktionen und bieten Reisenden Möglichkeiten zum Aufenthalt.

Angelehnt an das „Transit Hubs"-Konzepts von Gehl Architects, wurden für die Region OWL Merkmale und Bewertungskriterien für die, für einen großen Teil der Studierenden relevanten, Knotenpunkte der Region OWL aufgestellt. (vgl. Søholt, Gustafsson, Nilsson o.J.) Hieraus kann der Handlungsbedarf an den entsprechenden Knotenpunkten ermittelt werden. Die Zustandsanalyse wurde mittels Daten der Bahn (vgl. bahnhof.de), der lokalen Verkehrsbetriebe (vgl. VVOWL o.J.) und eigenem Ortswissen vorgenommen. Die Ergebnisse spiegeln den großen Nachholbedarf an den Bahnhöfen der Region wieder. Auch eine Umfrage des Bezirksverbandes der Grünen in OWL hat schon ähnliche Ergebnisse erzielt. (vgl. Die Grünen OWL 2019)

Warteräume sind entsprechend der Umfrageergebnisse der Partei nur an 25 Bahnhöfen in OWL vorhanden, Toiletten nur an 20. Und auch der Situation der Fahrradabstellanlagen wird sowohl in der Befragung der Studierenden als auch in der Umfrage der Grünen großer Handlungsbedarf bescheinigt.

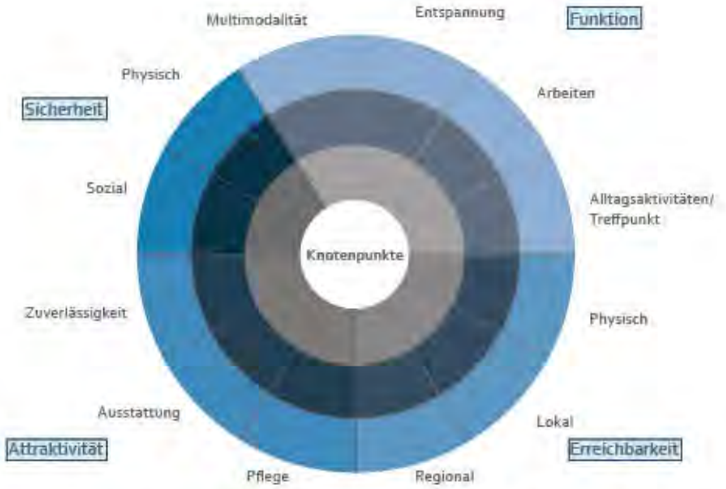


Abb. 65: Bewertungskriterien Knotenpunkte - Eigene Darstellung in Anlehnung an Gehl Architects: Søholt, Gustafsson, Nilsson o.j

Vor allem die funktionalen Aspekte und die Ausstattung stellt sich bei den meisten Knotenpunkten als mangelhaft heraus. Diese bedeutenden Aspekte für einen multifunktionalen Knotenpunkt sind dementsprechend aufzuwerten. Auf den folgenden Seiten werden die größten Handlungsbedarfe und Grundlagen der erfolgten Bewertung der Knotenpunkte dargestellt. Die Vision für all diese Bahnhöfe ist ein multifunktionaler Knotenpunkt.

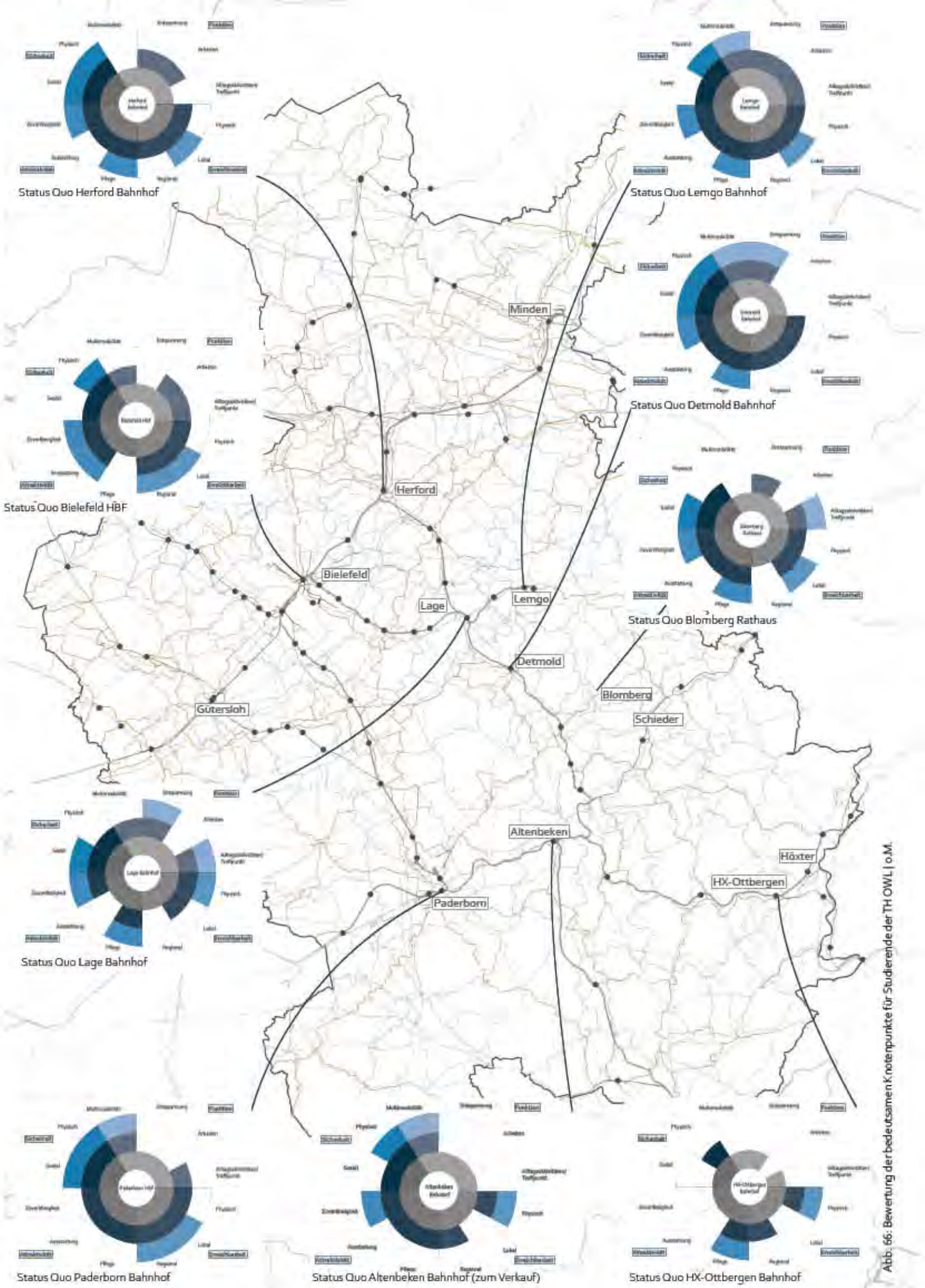


Abb. 66: Bewertung der bedeutsamen Knotenpunkte für Studierende der TH OWL | o.M.

Bielefeld Hauptbahnhof

- Externer Wohn-Hot-Spot
- Übergeordneter Regional- und Fernbahnhof

Verbesserungsbedarf:

- Barrierefreier Einstieg
- Sauberkeit
- Werbung für vorhandenes WLAN
- Sitzbereiche mit Tischen
- Toilette 24h öffnen
- Sozialer Brennpunkt
- Übersichtliches, einheitliches Leitsystem für Mobilitätsangebote
- Grünflächen zum Aufenthalt

Bahnhof Lage

- Knotenbahnhof Regionalverkehr

Verbesserungsbedarf:

- Erschließung bestimmter Stadtteile
- Regionale Taktung
- WLAN
- Warteraum
- Zugangsbeschränkte Fahrradabstellanlagen
- Sharing-Angebote
- Überdachter Warteraum

Bahnhof HX-Ottbergen

- Knotenbahnhof

Verbesserungsbedarf

- Lokale Busverbindungen
- WLAN, Information
- Warteraum, WCs
- Öffentlichen Nutzungen im Umfeld
- Fahrradstellplätze
- Alternative Mobilitätsangebote

Bahnhof Detmold

- Sammelpunkt und Umstieg Richtung Lemgo

Verbesserungsbedarf

- Busanbindung aus den Stadtteilen
- Taktung Regionale Anbindung
- WLAN
- Öffnungszeiten Kiosk/ Warteraum
- Versorgungsmöglichkeiten

Paderborn

- Sammelpunkt aus dem Umfeld
- externer Wohn-Hot-Spot

Verbesserungsbedarf

- WLAN
- renovierungsbedürftig
- Freiräume oder Warteräume

Lemgo

- Sammelpunkt der Stadt

Verbesserungsbedarf

- Barrierefreiheit
- Regionale Taktung und Anbindung
- WLAN
- Zugang Fahrradgarage
- Zugang und Leitsystem zu alternativen Verkehrsmitteln

Altenbeken

- Umstiegspunkt

Verbesserungsbedarf

- Lokale Busverbindungen
- WLAN
- öffentliche Nutzungen im Umfeld
- Freiraum

Gütersloh Hbf

- Sammelpunkt für die Gemeinden des Kreises Gütersloh

Verbesserungsbedarf

- Abendliche lokale Anbindung
- WLAN
- Warteraum
- Freiraum

Schieder Bahnhof

Verbesserungsbedarf

- WLAN
- Toiletten
- Warteraum
- Multimodales Verkehrsangebot

Minden Bahnhof

Verbesserungsbedarf

- Freiraum
- Warte- und Arbeitsraum

Bahnhof Herford

- Knotenbahnhof Regionalverkehr

Verbesserungsbedarf:

- Niveaugleicher Einstieg
- WLAN
- 24h Fahrradstation
- Sharing und On-Demand-Angebote
- Grünräume zum Aufenthalt
- Warteraum nur bei Konsum in Gastronomie nutzbar

Der Bahnhof in Detmold ist sowohl Sammelpunkt für die Studierenden aus Detmold, die außerhalb der Stadt studieren, als auch Umstiegspunkt für die Verbindung nach Lemgo. Hier werden bereits viele Funktionen vereint, es besteht aber noch Ausbaubedarf, um die Nutzungen auch tatsächlich attraktiv zu machen.

Abb. 61 Vision Multifunktionaler Knotenpunkt Detmold

WorkStation
Konzept, Visualisierung

Ziel
Die WorkStation ist der offene Arbeitsraum für Pendler*innen und Anwohner*innen an bedeutenden Verkehrsknotenpunkten. Der Raum bietet auf dem Gelände des Bahnhofs oder Busbahnhofs einen Ort, an dem konzentriertes Arbeiten möglich ist und entsprechende Infrastruktur vorhanden ist.

Ausstattung
Dazu gehören ausreichend große Tische und Stühle, eine verlässliche Internetverbindung über WLAN, Steckdosen für die Stromversorgung elektrischer Arbeitsgeräte, wie Laptops und Smartphones und eine nahegelegene Toilettenanlage. Da die Nutzung vor allem zur Überbrückung von Wartezeiten ausgelegt ist, sollte auch eine digitale Echtzeit-Abfahrtsauskunft im Raum vorhanden sein, um während des Arbeitens jederzeit den Überblick über die nächste Weiterreisemöglichkeit zu behalten.

Umsetzung
Bahnhöfe werden als öffentliche Orte von einer Vielzahl an Menschen mit unterschiedlichen Erwartungen und Absichten genutzt. Da die WorkStation ausdrücklich als Arbeitsraum und nicht als reiner Wartesaal gedacht ist und Vandalismus oder starke Verschmutzung die Nutzungsmöglichkeiten und Attraktivität hier noch schneller schmälern würden, als es in anderen öffentlichen Räumen der Fall ist, ist eine Zugangsbeschränkung vorgesehen. Diese Beschränkung soll möglichst diskriminierungsfrei und niedrigschwellig sein, sowie spontanen Zugang zu allen Tageszeiten ermöglichen und den Nutzern dennoch einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Angebot nahebringen.

Eine Möglichkeit der Beschränkung lässt sich über die Tickets und Fahrkarten der Mobilitätsangebote erwirken. Hauptzielgruppe der WorkStation sind die Studierenden in OWL. Auf ihrem Semesterticket ist es möglich einen Barcode oder Chip zu installieren, der am Eingang zur WorkStation elektrisch kontrolliert werden kann. Die gleiche Funktion ist auch für Geschäftsreisende umsetzbar. Unternehmen und ihre Angestellten, die an einer Nutzung des Angebotes interessiert sind, können entsprechende Monatskarten erwerben oder eine separate Zugangskarte erhalten. Eine alternative Zugangs und Reservierungsoption besteht über die DB-App oder TH-App.

Potenzielle Flächen zur Errichtung einer WorkStation lassen sich an nahezu jedem Bahnhof oder Busbahnhof ermitteln. In der Anfangsphase des Angebotes werden vor allem an den kleineren regionalen Knotenpunkten überschaubare Flächengrößen von 30 – 40m² als ausreichend eingeschätzt. Auf 40m² können 8 Personen bequem, wie in einem Büroraum arbeiten. Diese Flächen sind meist sogar durch leer stehende Gewerbe- oder Büroflächen in den Bahnhofsgebäuden direkt qualifizierbar. Von großer Bedeutung ist jedoch ein entsprechendes Leitsystem mit Beschilderung und Werbung bei den kooperierenden Institutionen, damit potenzielle Nutzer auf das Angebot aufmerksam werden.

Zur Errichtung und Instandhaltung des Arbeitsraumes am Verkehrsknotenpunkt sind bei der Etablierung des Angebotes Kooperationen von mehreren Akteuren anzustreben.

Der Eigentümer des (Bahnhofs-)Gebäudes ist in vielen Fällen die Deutsche Bahn oder der örtliche Verkehrsbetrieb. Diese haben ein Interesse das Nutzungserlebnis ihrer Kunden zu verbessern und können mit der Bereitstellung einer Immobilie, sowie der baulichen Instandhaltung zu dem Projekt beitragen. Alternativ wird seitens der Bahn auch die Veräußerung entbehrlicher Flächen vorangetrieben. Der Verkauf erfolgt sowohl an Kommunen als auch an Privatpersonen oder Vereine. Die Kommune möchte den ansässigen Studierenden und Unternehmen ein möglichst attraktives Angebot an Infrastrukturen bieten und Nutzungsmischung erreichen. Auch der vermehrte Umstieg vom MIV auf alternative Verkehrsarten und den ÖPNV ist erklärtes Ziel der meisten Stadtverwaltungen. Die Kommunen können durch finanzielle und organisatorische Unterstützung bei der Ausstattung der WorkStations ihren Digitalisierungs- und Innovationsgrad erhöhen und ansässige sowie zukünftige Bürger und Unternehmen der Stadt binden.

Die Nutzer werden vor allem von den Hochschulen in OWL und interessierten Unternehmen kommen. Die Institutionen sind gefragt in der Unterhaltung und Ausstattung des Angebotes mit der Stadt zu kooperieren und das Marketing in ihren Einflussbereichen voranzutreiben. Die TH OWL könnte hier auch die Rolle des Initiators einnehmen und alle Akteure auf das Potenzial der Verkehrsknotenpunkte als multifunktionale Infrastrukturen hinweisen.

Die Attraktivität des Angebots sollte nicht durch einen hohen Preis geschmälert werden. Das Ziel ist nicht eine 1.-Klasse-Lounge an mittelgroßen Bahnhöfen zu schaffen. Daher sollte mit individuellen Aufpreisen für die Nutzung der WorkStation vorsichtig umgegangen werden. Es ist jedoch denkbar den Preis des Semestertickets bei gewünschter Nutzung der WorkStation um einen akzeptablen kleinen zwei-stelligen Betrag im Jahr zu erhöhen und die Studierenden in die Entwicklung mit einzubeziehen.

Standortwahl
Für die Umsetzung einer WorkStation kommen tendenziell alle relevanten Verkehrsknotenpunkte der Region in Frage. Überall, wo ein Wechsel des Verkehrsmodus vorgenommen wird, können unvorhergesehene Wartezeiten entstehen. An den Sammler- und Verteilerknotenpunkten kommt zusätzlich noch ein gesteigertes Nutzungspotenzial als wohnortnaher Arbeitsraum hinzu für Studierende aus der Umgebung, die nicht jedes Mal den Weg bis zur Hochschule auf sich nehmen wollen, um Tätigkeiten für das Studium zu erledigen, die jedoch eine räumliche Trennung von Wohnort und Arbeitsort anstreben.

Arbeiten am Bahnsteig für kurze Aufenthalte
Auch an den Bahnsteigen der Bahnhöfe besteht Nachholbedarf. Investitionen in die Wartebereiche des ÖPNV zugunsten der wartenden Fahrgäste werden bereits von der breiten Öffentlichkeit gefordert. Sowohl Dächer zum Schutz vor klimatischen Einwirkungen, wie Sonne und Regen und Sitzgelegenheiten fehlen an einem Großteil der Bahnhöfe in ganz Deutschland (vgl. Mortsiefer 2020).

Optimierungen an diesen Punkten sind dringend erforderlich um den ÖPNV für die Allgemeinheit attraktiver zu machen, aber auch die Aufenthaltsqualität der aktuellen Nutzer zu verbessern.

Die Installation von Tischen und WLAN am Bahnsteig kann dabei Einfluss nehmen und sollte von den Interessensvertretern der Hochschulen und der Unternehmen aus der Privatwirtschaft im Interesse ihrer pendelnden Studierenden und Angestellten unterstützt werden.

Referenz
Die Bahn hat das Potenzial ihrer Flächen als Arbeitsplätze auch bereits erkannt und bietet in Berlin seit März 2020 den ersten Co-Working-Space der Deutschen Bahn an einem Bahnhof an. Die Plätze können stundenweise per App oder dauerhaft gemietet werden. (vgl. DB 2020). Dieses Modell sollte durch Initiative der Hochschulen und Unternehmen der Mittelstädte auch nach OWL übertragen werden.

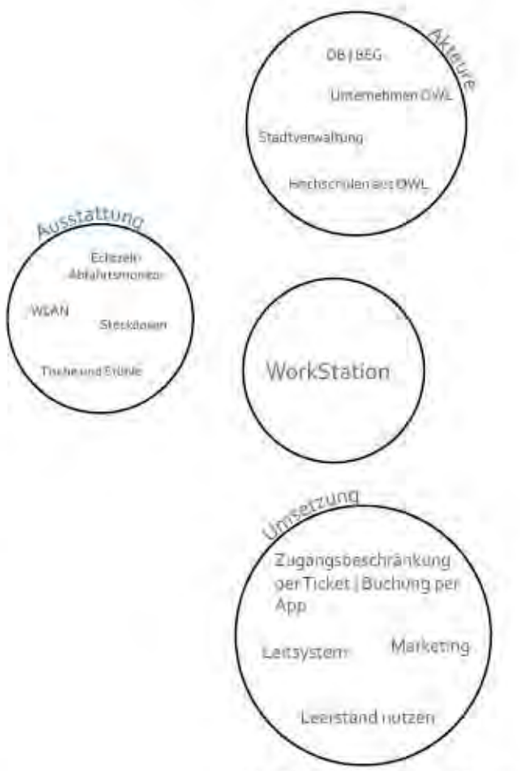


Abb. 68: Übersicht Konzept WorkStation

Abb. 69: Testy WorkStation

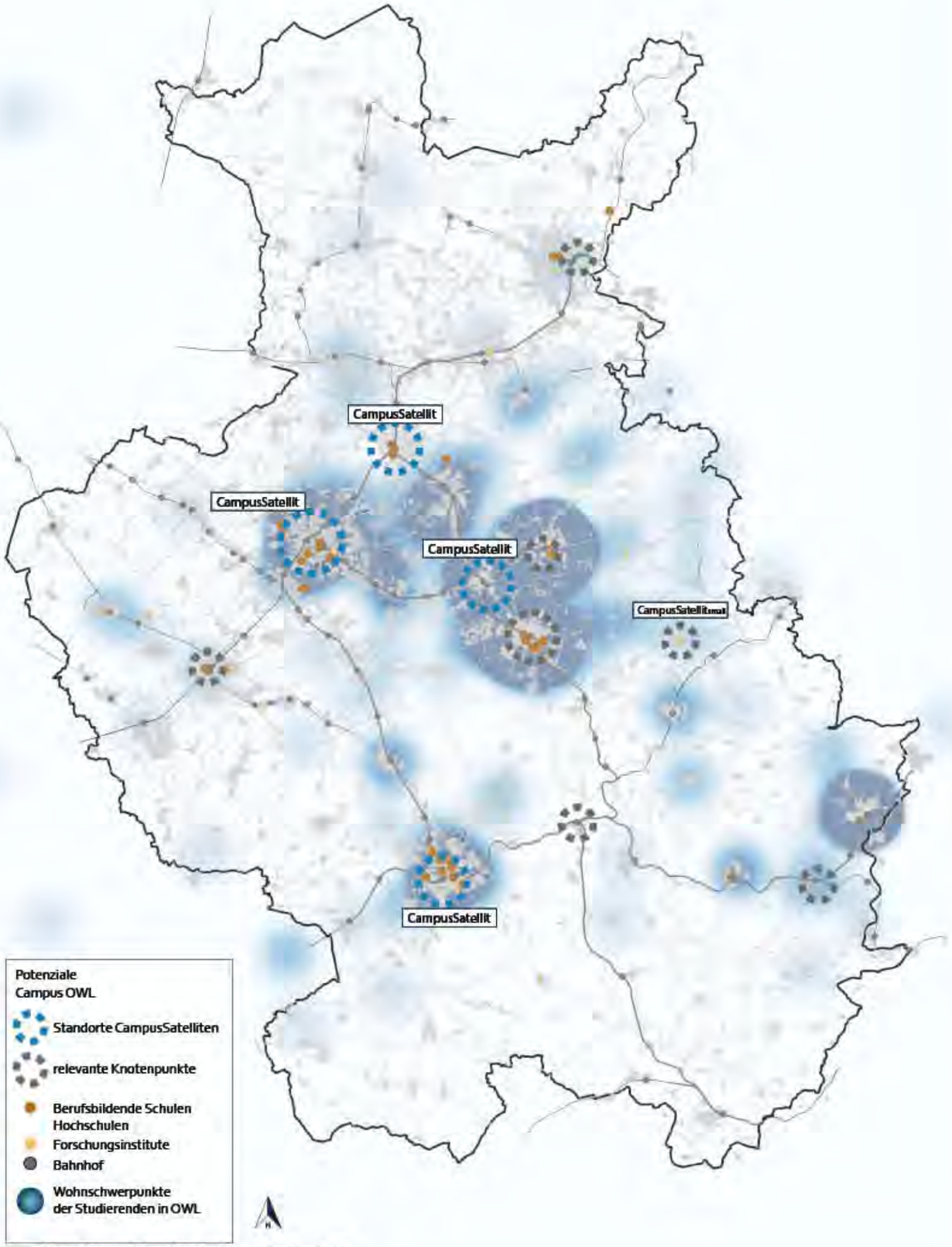


Abb. 70: Potenzielle Standorte der Campus-Satelliten | o.M.

CampusSatelliten| Campus OWL

Konzept, Visualisierung

Ziel

Kann sich die WorkStation über einen längerfristigen Zeitraum etablieren und wird regelmäßig von Studierenden genutzt, besteht Potenzial den „Arbeitsort Bahnhof" weiter zu entwickeln. Viele Studierende nehmen lange Wege auf sich, um einen geeigneten Arbeits- und Lernort nutzen zu können, der außerhalb ihrer Wohnung liegt und ihnen Austausch mit anderen bietet. Diese Funktionen erfüllt in den meisten Fällen nur die Hochschule. Im Hinblick auf eine zufriedenstellende Work-Life-Balance müssen die Studierenden daher oft Kompromisse eingehen. Entweder legen sie längere Pendelwege zurück, um einen Ort für das Selbststudium aufzusuchen oder sie nutzen ihren eigenen Wohnraum als Arbeitsplatz. (vgl. T12) Da vielen die Trennung von Arbeitsraum und Wohnraum wichtig ist, stellt das Arbeiten zu Hause einen Kompromiss dar.

Eine gut ausgestattete WorkStation am Verkehrsknotenpunkt in der Nähe des Wohnortes kann hier eine passende Alternative sein. Die Technische Hochschule OWL ist durch ihre drei Standorte bereits in der Region verteilt. Weitere Hochschulinfrastrukturen in verkehrsgünstigen Lagen können die Vernetzung intensivieren und einen Standortvorteil/Attraktivitätsvorsprung für die Hochschule bieten. Hochfrequentierte WorkStations, die außerdem in ihrem direkten Einzugsbereich eine kritische Masse an Studierenden erreichen, können damit zu CampusSatelliten weiterentwickelt werden.

Viele wünschen sich ortsunabhängiges Arbeiten, dennoch ist den Studierenden auch die Gemeinschaft mit Kommilitonen wichtig. Aus diesem Grund sollen die Campus Satelliten für Identifikation und Zugehörigkeitsgefühl zur Hochschule sorgen. Der Campus selbst wird ebenfalls immer wichtig bleiben, jedoch kann die Dezentralisierung ein stressfreieres und somit auch produktiveres Studierendenleben unterstützen.

Bei der Entwicklung von CampusSatelliten in OWL spielt der Gedanke der regionalen Vernetzung eine wichtige Rolle. Um dieses Großprojekt nicht allein durchführen zu müssen und um weitere Synergien für die Lehre, Forschung und soziale Vernetzung zu generieren empfiehlt sich insbesondere bei den CampusSatelliten eine Kooperation zwischen den Hochschulen und Universitäten Ostwestfalen-Lippes.

Funktion und Ausstattung

CampusSatelliten bieten ein breiteres Spektrum an Funktionen für die Studierenden und die Stadtgesellschaft. In ihnen vereint sich neben der Mobilitätsversorgung ein voll ausgestatteter Co-Working-Place für Studierende, StartUps, Kreative, Freiberufler und potenzielle Kooperationsunternehmen der Region. So kann einem wichtigen Teil der Studierenden ein Angebot dezentraler und wohnortnaher Lern- und Arbeitsräume geboten werden, sowie eine fruchtbare Umgebung für potenzielle Kooperationen zwischen Unternehmen und Studierenden. Die ortsansässigen Betriebe können selbst Flächen im Co-Working-Space nutzen und ungezwungen mit Studierenden in Kontakt kommen. Entsteht eine Zusammenarbeit zwischen Studierenden und Wirtschaft, ergeben sich für alle Seiten Vorteile. Die Studierenden haben in diesem Cluster nicht nur die Chance auf eine Nebenerwerbstätigkeit, um ihre finanzielle Lage zu verbessern, sie sammeln zusätzlich noch mit hoher Wahrscheinlichkeit Erfahrungen im Fachumfeld und müssen dafür nicht einmal zusätzliche Wege auf sich nehmen, da der Satellit von den Unternehmen als Arbeitsplatz für die studentischen Kräfte genutzt werden kann und die Unternehmen selbst ihren Sitz in der gleichen Kommune haben.

Zusätzlich zu den reinen Co-Working-Büros können auch ein modernes Gastronomieangebot und Plätze zum handwerklichen Arbeiten Teil des Satelliten werden. Diese Infrastrukturen machen das Arbeiten am Satellit angenehm und produktiv und bieten für fast jeden Studiengang die Voraussetzungen, die für das Selbststudium nötig sind. Darüber hinaus ist ein Satellit offen für die Bewohnerschaft der Kommune und bietet damit der Bevölkerung ein breites Angebot an leicht zugänglichen Arbeitsplätzen und Entfaltungsmöglichkeiten. Ein MakerSpace kann je nach Nachfrage und möglichen Initiatoren genau an so einem Ort etabliert werden.

Abb. 71: Merkmale der CampusSatelliten

Durch die Verkehrsanbindung des Knotenpunktes sind außerdem auch alle Menschen im Umkreis der Kommune an einen Satelliten angebunden.

Die Satelliten bringen die studentische Gemeinschaft auch außerhalb des Campus zusammen. Der soziale Kontakt und das Studentenleben wird an die Studierenden-Hot-Spots außerhalb der Hochschulstandorte getragen und ermöglicht diskriminierungsfreier und niedrigschwelliger Zugang zu Hochschulinfrastrukturen mit kurzen Wegen.

Kooperation

Auch die Studierenden der anderen Hochschulen in OWL sind dezentral in der Region und darüber hinaus verteilt. Hier besteht Kooperationspotenzial, um die Campus-Satelliten in gemeinschaftlicher Organisation zu errichten und zu betreiben. Die fünf staatlichen Hochschulen in OWL haben bereits durch einen gemeinsamen Verein eine Kooperationsvereinbarung getroffen und nennen sich Campus OWL (vgl. Campus OWL o.J.). Dieser Gedanke kann mit den CampusSatelliten weitergeführt werden und der Kooperation ein Raum gegeben werden. Die Ziele Synergieeffekte zu nutzen und die Konkurrenzfähigkeit zu stärken können durch den gemeinsamen Aufbau neuer Räume für Studierende gefördert werden. Die Hochschulstandorte OWLs haben selbstverständlich alle ihre eigenen Infrastrukturen. Ein gemeinsamer Ort für den Campus OWL an den Knotenpunkten der Kommunen bringt jedoch relevante Vorteile mit sich, die die Ergänzung der bestehenden Strukturen rechtfertigen. Die Universitäten liegen jeweils nicht direkt am Hauptknotenpunkt der Hochschulstädte, was für die Studierenden aus anderen Hochschulstandorten dort der CampusSatellit ist, ist für die Studierenden vor Ort eine dezentrale Arbeitsmöglichkeit in ihrer Stadt, die flexibel und unabhängig von Öffnungszeiten aufgesucht werden kann.

Außerdem kann ein Ort, der für die Vernetzung der Hochschulen geschaffen wurde die Kooperation möglicherweise besser in den Mittelpunkt stellen, als es an den designierten Hochschulcampus der Fall wäre. Die Satelliten geben jedem der Nutzer ein „Zuhause" und keiner ist nur zu Besuch.

Standortwahl

Die Standortwahl für die Einrichtung eines CampusSatelliten ist von verschiedenen Kriterien abhängig. Da sich im Vorlauf zunächst die Einrichtung der kleineren WorkStations empfiehlt, kann aus dem Nutzungsverhalten der Studierenden abgeleitet werden, wo eine größere Anlaufstelle sinnvollerweise zur Verfügung stehen sollte.

Generell sollte in einem Umkreis von 10-15 km eine kritische Masse an Studierenden wohnhaft sein, die den Satelliten potenziell als Arbeitsort nutzen würden.

Es gelten die gleichen Standortbedingungen, wie für den Standort einer WorkStation an einem Verkehrsknotenpunkt, also die Lage an einer hochfrequentierten Pendlerroute, eine effektive Anbindung an umliegende Ortschaften und das Vorhandensein von Grünstrukturen zur Erholung.

Um das Potenzial an Kooperationsmöglichkeiten zwischen Wirtschaft und Studierenden zu erhöhen, sollte die räumliche Nähe zu Unternehmen in die Wahl der Campus-Satelliten mit einbezogen werden. Hierbei ist das Studiengangsspektrum der Hochschule zu berücksichtige. Aus Sicht der TH OWL sind demnach folgende Branchen von Bedeutung:

	Bielefeld	Paderborn	Herford	Lage	Blomberg
Bau- und Immobilienwirtschaft	X	X	X	X	X
Kreativwirtschaft	X	X	X	X	X
Elektronik- und Technikbranche	X	X	X	X	X
Automation und Maschinentechnologie	X	X		X	X
Lebensmittelbranche	X	X	X	X	
Kosmetikbranche					
Informatikwesen	X	X	X		X
Ingenieurswesen	X	X	X	X	
Innovative Energiebranche	X	X	(X)		
Medizin- und Gesundheitswesen	X				
Umwelt- und Landschaft	X	X	(X)		
Produktion- und Holztechnik	X	X		X	X
Logistikbranche	X	X	X	X	X

Abb. 72: Vertretene Branchen an den potentiellen Standorten für CampusSatelliten (anhand Überblick aus Google.maps und Branchenbücher der Kommunen)

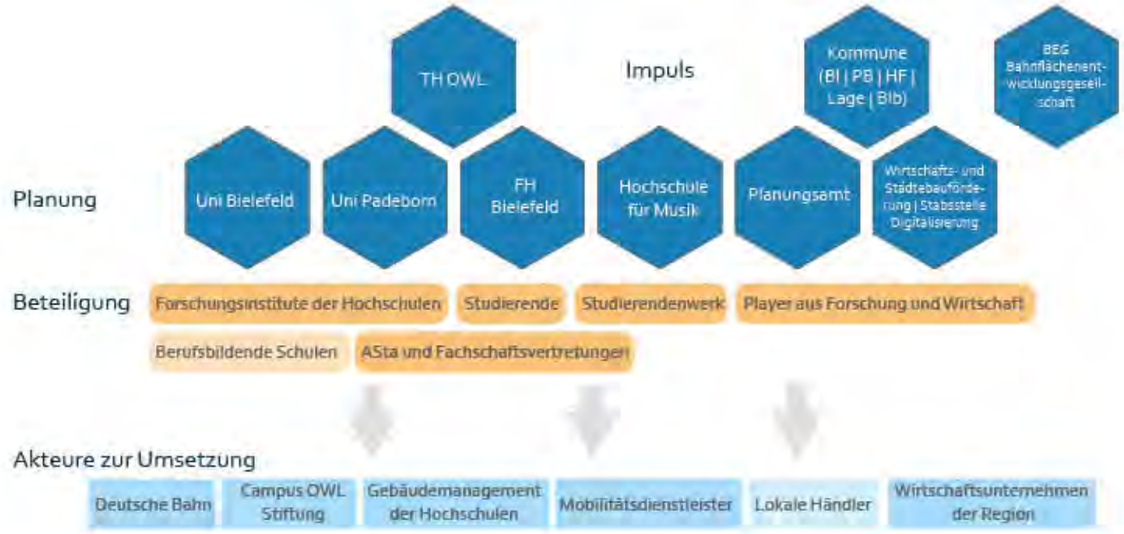


Abb. 73: Akteursbeziehungen CampusSatelliten

Abb. 74: Vision CampusSatellit

Steckbrief Multifunktionale Knotenpunkte

Handlungsfeld: Mobilität | Stadtraum
Ziel: Flexibilität in der Gestaltung von Wartezeiten; Multimodales Verkehrsverhalten; Regionaler Ankerpunkt
Herleitung: Zeitverlust im Alltag, unflexibler Nahverkehr, Ortsunabhängigkeit
Akteure:
Flächenentwicklung, Planung
- DB / Verkehrsverbund (Eigentümer), Kommune (Planungshoheit)

Umsetzung
- Mobilitätsträger (lokales Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter), ADFC
- Kommune, Hochschule
- Lokale Händler

Kooperation, Projektpartner, Planerische Unterstützung
- TH OWL, Unternehmen der Kommune

Finanzierung: Kommune/Land (Städtebauförderung), DB
Umsetzungszeitraum: langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** Zeit effektiv nutzen; Verbindung von Mobilität und Arbeiten/Privatleben, Flexibilität in der Mobilität; Gesundheitsfördernde Mobilitätsarten
- **Politisch:** Förderung ÖPNV/Digitalisierung, Aufwertung Bahnhofsumfeld, Nutzung von Leerstand
- **Ökonomisch:** Förderung mobiler Arbeitsweisen, Umsatzsteigerung für Mobilitätsanbieter und lokale Geschäfte
- **Sozial:** Erfüllung Daseinsvorsorge Flexible Mobilität; Gemeinschaftsort im Ortszentrum
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Mobilitätssysteme, öffentliches WLAN)
- **Ökologisch:** Förderung emissionsarmer Mobilität
- **Rechtlich:** keine Einschränkung, (Flächenverfügbarkeit)

Steckbrief WorkStation

Handlungsfeld: Mobilität | Stadtraum
Ziel: Flexible Nutzung von Wartezeiten (Zeitmanagement), Wohnortnaher Arbeitsraum und Treffpunkt
Herleitung: Zeitverlust im Alltag, Trennung von Wohnen und Arbeiten, Vielfältige Nutzung von ÖPNV-Wartebereichen
Akteure:
Immobilieneigentümer und bauliche Instandhaltung
- DB / Verkehrsbetrieb

Planung, Einrichtung und Ausstattung
- Kommune

Marketing, Projektpartner und Mieter, Finanzierung, Instandhaltung der Ausstattung
- TH OWL inkl. Beteiligung Studierender
- Wirtschaftsunternehmen der Region
- Campus OWL, Berufsschulen

Finanzierung: Hochschule und Unternehmen
Umsetzungszeitraum: mittelfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** ortsunabhängiges Arbeiten, Trennung von Wohnen und Arbeiten, kurze Wege zu Arbeitsorten, effektive Zeitnutzung, Verbindung mehrerer Aktivitäten
- **Politisch:** Aufwertung Bahnhofsumfeld, Nutzung von Leerstand
- **Ökonomisch:** Förderung mobilen Arbeitens
- **Sozial:** öffentlicher Arbeitsplatz mit geeigneter Ausstattung
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (öffentlicher Internetzugang)
- **Ökologisch:** Weniger und kürzere Wege reduzieren Emissionen
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen

Steckbrief CampusSatelliten

Handlungsfeld: Mobilität | Stadtraum
Ziel: Dezentrale Verankerung der Hochschule, Co-Working-Space, Kooperation und Treffpunkt, Cluster
Herleitung: Trennung von Wohnen und Arbeiten, Soziale Treffpunkte im Wohnumfeld, Wohnschwerpunkte abseits der Hochschulstandorte
Akteure:
- DB/Verkehrsbetrieb (meist Flächeneigentümer)
- Kommune (Planung, ggf. Bauleitplanung)
- Campus OWL, inkl. Beteiligung Studierender (Projektleitung und -planung, Mieter, Instandhaltung, Ausstattung, Organisation)
- Unternehmen der Region

Finanzierung: Förderung (EU, Bund, Land)
Umsetzungszeitraum: langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** wohnortnahe, flexibel zugängliche Hochschulinfrastruktur, kurze Wege, sozialer Treffpunkt, Identifizierung mit der Hochschule,
- **Politisch:** Stärkung des Standorts OWL gegenüber der Sogwirkung von Metropolen für junge Leute, Nutzungsmischung
- **Ökonomisch:** Innovation durch Kooperation mit Studierenden, Förderung der Startup-Szene
- **Sozial:** niedrigschwelliger Zugang zu Co-Working-Spaces für die Bevölkerung, diskriminierungsfreier Zugang zur Hochschule durch die regionale Verteilung in OWL
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung)
- **Ökologisch:** weniger notwendige Wege
- **Rechtlich:** keine Einschränkung, ggf. Gründung eines Vereins oder Gesellschaft durch Campus OWL zum Betrieb

Umsetzungsablauf | Akteure

Projektanstoß Multifunktionale Knotenpunkte durch TH OWL und Kommunen
(Bielefeld, Paderborn, Lemgo, Detmold, Altenbeken, Herford, Lage, Höxter, Gütersloh, Minden, Blomberg)

Zeitlicher Verlauf

Akteure	Maßnahmen: WorkStation	CampusSatellit	Freiraumentwicklung	Multimodales Verkehrsangebot	Nahversorgungsinfrastruktur
Kommune, (TH OWL), BEG	Leerstandanalyse		Detaillierte Bestandsanalyse		
Kommune, TH OWL	Ausarbeitung Projektformat		bei Bedarf: Ausarbeitung Projektformat		
TH OWL	Beteiligung Studierende (Umfrage)		Beteiligung Studierende (Lehrveranstaltung)	Beteiligung Studierende (Umfrage/ Lehre)	
TH OWL, Kommune, DB, Wirtschaftsunternehmen, Bildungsinstitutionen	Kontakt Kooperationspartner			Kontakt Kooperationspartner	
Kommune, BEG, TH OWL,	konkrete Flächenplanung		konkrete Flächenplanung	konkrete Netzplanung	konkrete Flächenplanung
Kommune	Förderantrag	Ausarbeitung Projektformat (TH OWL, Campus OWL)	Förderantrag		
Kommune, TH OWL, Projektpartner aus Wirtschaft und Wissenschaft, Mobilitätsdienstleister	Umsetzung		Umsetzung		
	Evaluation	Kontakt Kooperationspartner		Evaluation	
		Beteiligung Studierende (Umfrage, Lehre)		ggf. Ausbau/ Anpassungen	
		konkrete Flächenplanung (BEG)			
		Vereinsgründung			
		Förderantrag ggf. Bauleitplanung			
		Umsetzung			

Abb. 75: Umsetzungsablauf „Multifunktionale Knotenpunkte"

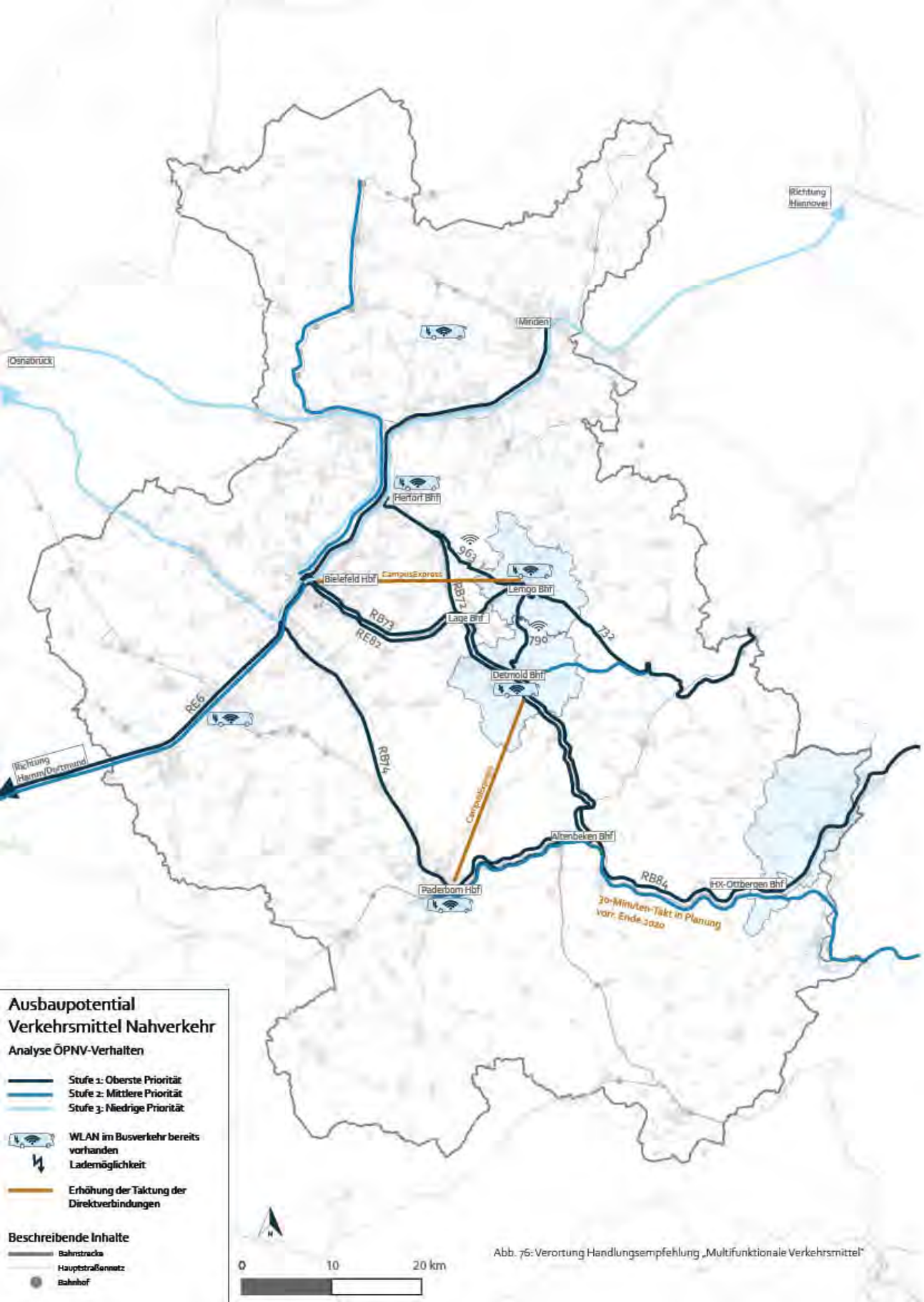


Abb. 76: Verortung Handlungsempfehlung „Multifunktionale Verkehrsmittel"

Multifunktionaler Nahverkehr | Arbeitsabteil

Konzept, Visualisierung

Verkehrswege nehmen einen nicht zu unterschätzenden Teil des Alltags der Studierenden ein. Insbesondere bei Pendler*innen, die außerhalb ihres Hochschulortes wohnen. Während im Auto zu keiner Zeit einer anderen Tätigkeit nachgegangen werden kann, kann sich im öffentlichen Nahverkehr auch anderen Aktivitäten gewidmet werden – in der Theorie. Außerdem ist das Auto mit Abstand das teuerste Verkehrsmittel (vgl. Bundesverband Car-Sharing, Umweltbundesamt). Für viele Studierende also keine leichte Finanzierungsaufgabe. Um dieser finanziellen Belastung, die im Umkehrschluss auch wieder zu einem höheren Arbeitsanteil führt, eine akzeptable Alternative entgegenzusetzen, benötigen die ÖPNV-Verbindungen der Region eine Optimierung in vielerlei Hinsicht.

Herleitung

40% der Studierenden nehmen einen Pendelweg aus einer anderen Kommune auf sich, um ihren Hochschulcampus zu erreichen. Im Schnitt 4 Tage pro Woche suchen sie die Hochschule auf.

Da viele Studierende nicht aus den Nachbarkommunen der Hochschulstandorte kommen, sondern auch die Kreise Minden-Lübbecke, Paderborn, Gütersloh, die Stadt Bielefeld und teilweise sogar Heimatstädte außerhalb des Regierungsbezirks Detmold dazu gehören, werden diese Wege zum Großteil mit dem Auto oder öffentlichen Nahverkehr bestritten. Die Studierenden pflegen außerdem auch ein intensives regionales Mobilitätsverhalten über den Hochschulweg hinaus. Innerhalb OWLs ist die Stadt Bielefeld ein wichtiger Anziehungspunkt mit seinen Funktionen als Oberzentrum. Und auch über die Grenzen des Regierungsbezirkes hinaus bewegen sich viele Studierende regelmäßig, um ihre Familie und Freunde am Heimatort zu besuchen.

Der Aufenthalt in den Verkehrsmitteln dient meist ausschließlich dem Zweck der Mobilität, jedoch können Zug und Bus mehr bieten. Denn sie haben besondere Eigenschaften inne, die ihnen einen Vorteil gegenüber allen anderen gebauten Räumen erbringen. Die interviewten Studierenden gaben zum Teil an, den Zug bereits jetzt zum Arbeiten oder Entspannen zu nutzen, fühlen sich jedoch durch die derzeitigen Bedingungen eingeschränkt (vgl. Interview 1 und 3).

Räume erzeugen durch ihre Gestaltung, Ausstattung, Dichte und Lage eine Nutzungserwartung. Menschen assoziieren mit einem bestimmten Raum also bestimmte Tätigkeiten und damit auch soziale Rollen, in die sie sich begeben. Sowohl an den Arbeits-/Studienorten, als auch am Wohnort oder beim Hobby, treffen die Studierenden auf soziale Kontakte, die Erwar-

Abb. 77: Einfluss der „Multifunktionalen Verkehrsmittel" auf die Work-Life-Balance

tungen an ihr Verhalten und ihre Tätigkeiten stellen. Die Studierenden bewegen sich in ihrem Alltag also vor allem zwischen der Rolle des Studierenden in der Hochschule und der Rolle des*r Partners*in, Elternteil, Kind, Geschwister oder Freund am Wohnort. Wenn der Pendelweg nicht gerade in einer größeren Gruppe unternommen wird, entsteht zwischen diesen Räumen eine signifikante Zeit, in der keine konkrete Rollenerwartung gestellt wird und in der niemand die aktuelle Tätigkeit für eine andere unterbricht. Es werden keine Nutzungsanforderungen des Raumes aufgenommen, sondern aus sozialer Sicht theoretisch freie Wahl in der Nutzung der Zeit gegeben. Doch der Raum beeinflusst die Möglichkeiten.

Beim Individualverkehr (sowohl motorisiert als auch nicht motorisiert) ist selten eine zweite Tätigkeit neben dem Zurücklegen der jeweiligen Strecke möglich,

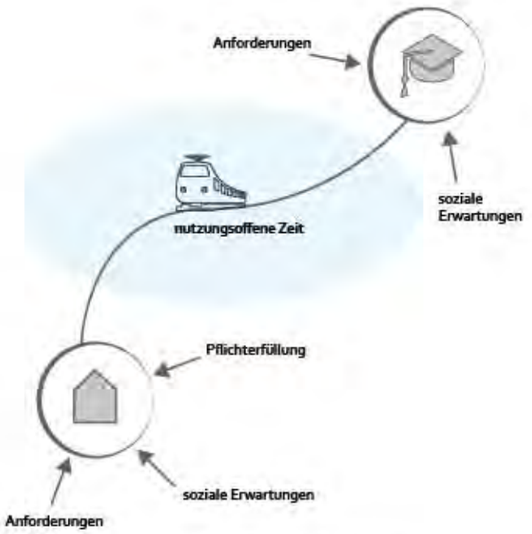


Abb. 78: Alleinstellungsmerkmal des ÖPNV als Aufenthaltsraum

da in den meisten Fällen das Fahrzeug selbst gelenkt werden muss. Eine Ausnahme bilden hier nur Fahrgemeinschaften. Dies wird jedoch erst von 19% der Studierenden, die eine Strecke ihres Hochschulwegs mit dem PKW zurücklegen praktiziert und ist selbst bei einer aktiven Förderung der Mitfahrerbörse für viele Studierende nicht praktikabel, da hier ein hohes Maß an Flexibilität verloren geht.

Mit Blick in die Zukunft kann das autonome Fahren nicht nur im Car-Sharing die Entwicklung und Funktionalität beschleunigen, sondern auch dem Trend der Entgrenzung von Alltagstätigkeiten begegnen, da sich die Fahrzeuge von Transportmitteln zur Aufenthaltsräumen entwickeln werden (vgl. Burfeind 2017).

Auf die Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs trifft das heute schon zu. Die Zeit, während der die gefragte Strecke zurückgelegt wird, kann prinzipiell frei genutzt werden. Die Nutzung hängt jedoch immer von den gegebenen räumlichen Umständen ab.

Es liegt also Potenzial vor, schon heute den Aufenthalt im Verkehrsmittel zu nutzen und Tätigkeiten zu verrichten, die nicht an einen designierten Ort gebunden sind. Aus der Online-Umfrage unter den Studierenden der TH OWL ging hervor, dass ein Großteil Interesse an

Abb. 79: Übersicht Merkmale „Multifunktionale Verkehrsmittel"

Abb. 81: Vision „Multifunktionale Verkehrsmittel - Arbeitsabteil"

Möglichkeiten des ortsunabhängigen Arbeitens hat. Unterwegs lagen jedoch nur für knapp ein Drittel zufriedenstellende Arbeitsbedingungen vor. Dabei legt eine signifikante Gruppe der Pendler*innen 40 bis 60 Minuten pro Weg zurück.

Neben der Voraussetzung, dass die Aufgaben, Lerninhalte oder Lehrveranstaltungen digital oder in Schriftform zur Verfügung stehen und bearbeitet werden können, ist auch die Infrastruktur am selbst gewählten Arbeitsort entscheidend.

Die Passagierbereiche in Regionalzügen oder Bussen sind meist minimalistisch ausgestattet. Sowohl auf den regelmäßigen Wegen von und zur Hochschule als auch bei Reisen zur Familie oder dem Wohnstandort vor Antritt des Studiums könnte die Zeit in Zug oder Bus produktiv zum Arbeiten oder zur Erholung genutzt werden. Fehlender Komfort und Ausstattung hindert daran viele, die in der Folge eher dazu tendieren, die Fahrt als mühsam oder zeitraubend zu empfinden.

Die Handlungsempfehlung, um gegen den empfundenen Zeitverlust auf Verkehrswegen vorzugehen, ist, die Verkehrsmittel mit den nötigen Infrastrukturen zum Arbeiten oder der Freizeitbeschäftigung auszustatten.

Abb. 80: Akteursbeziehungen und Ablauf der Umsetzung

Umsetzung

Den Passagieren, des öffentlichen Nahverkehrs, die die Zeit unterwegs zum Arbeiten nutzen möchten, wird von den Verkehrsunternehmen meist die Buchung eines 1. Klasse-Tickets nahegelegt.

Die besondere Ausstattung, die einen Aufpreis von 5,50€ auf einer Einzelfahrt im Westfalentarif begründet, sind breitere und komfortablere Sitze, teilweise Tische für einen Vierersitzblock und eine gesonderte Abtrennung, vom restlichen Zug. Wichtige Infrastrukturen, die für modernes mobiles Arbeiten notwendig sind, wie ein Internetzugang oder Steckdosen, gehören hingegen noch nicht zur Standardausstattung im Regionalverkehr.

Im eigenen Interesse, um den potenziellen Kunden, für die mobiles Arbeiten von Bedeutung ist, ein attraktives Angebot zu bieten, sollten die Betreiber des regionalen ÖPNV in entsprechende Ausstattung ihrer Fahrzeuge investieren. Die Gruppe der Studierenden ist dabei ebenfalls eine bedeutende Zielgruppe, denen der Zugang zur 1. Klasse bisher aus finanzieller Sicht erschwert wurde.

Durch Kooperation mit den Hochschulen und interessierten Wirtschaftsunternehmen, deren Mitarbeiter mobile Arbeitsweisen betreiben und vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen, könnte das Angebot zielgerichtet mit Beginn bei den besonders intensiv genutzten Strecken ausgebaut werden.

Über eine vertretbare Erhöhung des Gesamtpreises des Semesterticket für diejenigen, die an einer Nutzung von modifizierten „Arbeitsabteilen" interessiert sind, könnte die Ausstattung der vorhandenen Fahrzeuge mit modernen WLAN-Zugängen und Stromversorgung für Mobilgeräte ergänzt werden. Der Zutritt zu den entsprechenden Arbeitsabteilen, die Zugang zu zusätzlichen Tischen, mehr Ladestationen und einen umfangreicheren WLAN-Zugang bieten, kann so auf diejenigen beschränkt bleiben, die die ernsthafte Absicht hegen, die Zugfahrt zum stillen Arbeiten zu nutzen und den entsprechenden Aufpreis pro Semester zahlen können.

Um die Energie zur Stromversorgung am Sitzplatz auch auf den Strecken ohne Oberleitungen möglichst emissionsarm zu erzeugen, könnten Solarpaneele auf den Zügen einen Teil der nachgefragten Energie liefern. Die Umsetzung dieser besonderen Maßnahme kann ebenso in Kooperation mit innovativen Technologieunternehmen und Studierenden erfolgen.

Standortkriterien

Der Einsatz der Arbeitsabteile sollte vom Pendleraufkommen abhängig gemacht werden. Zu extremen Stoßzeiten empfiehlt sich innerhalb der Region möglicherweise auch der Einsatz mit einer geringeren Anzahl an Arbeitsplätzen, um die Platzkapazitäten voll ausnut-

zen zu können.

Benefits

Die Zeit, die auf den Verkehrswegen verbracht wird, kann effektiv und ohne Beeinflussung durch die Erwartungen anderer Personen produktiv genutzt werden. Notwendige Fahrtzeit wird zu qualitativ genutzter Zeit.

Akteure

Die Hauptakteure dieser Maßnahme sind die Deutsche Bahn und die übrigen Verkehrsdienstleister, die die Anbindung in der Region leisten, sowie die privatwirtschaftlichen Akteure, die zur Ausrüstung oder Finanzierung aus eigenem Interesse herangezogen werden können. Die TH OWL kann in Form des Initiators und Ideengebers fungieren und beispielsweise über studentische Projekte die detaillierte Ausgestaltung des Arbeitsabteils mitentwickeln.

CampusExpress

Zusätzlich zu dem Zeitpotenzial, was auf Verkehrswegen genutzt werden kann, sind, durch die Befragung der Studierenden und die folgende Analyse, Streckenverbindungen innerhalb OWL aufgefallen, die höchste Priorität beim Ausbau der Fahrtentaktung haben sollten. Für die Verbindung zwischen Lemgo und Detmold besteht bereits eine Busdirektverbindung in Form des CampusExpress. Die Schnellbusverbindung nach Blomberg steht ebenfalls bereits im Fokus auf eine halbstündige Taktung ausgebaut zu werden (vgl. KVG Lippe 2017) und Ende des Jahres soll die halbstündige Verbindung zwischen Höxter und Paderborn in Betrieb genommen werden (vgl. Thöne 2019). Ausbaupotenzial besteht jedoch für die vielfrequentierte Verbindung zwischen Lemgo und Bielefeld, sowie Detmold und Paderborn.

Aufgrund fehlender Gleise ist der Ausbau der Verbindungen nicht ohne weiteres möglich, sollte jedoch aber auch im Hinblick auf die allgemein starke Frequentierung und den Bedeutungszuwachs des Innovation Campus beachtet werden.

Für die Studierenden bedeutet eine halbstündige Taktung ein deutlichen Mehrwert an Flexibilität und könnte für einige die Verkehrsmittelwahl vom Auto auf den Zugverkehr lenken. Diese Zeit kann vor allem bei gleichzeitiger Umsetzung der „Arbeitsabteile" eine immense Aufwertung erfahren.

Für den Zeitraum bis ein Streckenausbau möglich ist, empfiehlt sich die Möglichkeit einer Schnellbusverbindung für beide Strecken zu prüfen.

■ oberste Priorität
■ mittlere Priorität

	Pendlerfrequenz (potenziell)	Pendlerfrequenz (aktuell)	Dauer Endbahnhof - Hochschulstandort (- Knotenpunkt)	Taktung
RB 73 „Der Lipperländer" (1x pro Stunde) - Gütersloh, Bielefeld, Leopoldshöhe, Lage	hoch	hoch	00:41 h	1x pro Stunde
RB 72 „Ostwestfalen-Bahn"	hoch	hoch	00:39h / 00:27h	1x pro Stunde
RE 82 „Der Leineweber"	hoch	hoch	00:31h / 00:29h	1x pro Stunde
RB 84 „Egge-Bahn"	hoch	mitttel	00:50h / 00:43h	
RB 85 „Oberweser-Bahn"	mitttel	gering	Paderborn - Ottbergen 00:41h	1x pro Stunde (Ende 2020 2x)
RE 70	gering	gering	Braunschweig -Herford 2:07 h	1x pro Stunde
RE 6	hoch	mitttel	Köln/Bonn - Bielefeld 3:10 h	1x pro Stunde
RB 61 „Wiehengebirgsbahn"	gering	gering	Hengelo - Bielefeld 2:14 h	1x pro Stunde
RB 71 „Ravensberger Bahn"	mitttel	gering	Rahden - Bielefeld 1:02 h	1x pro Stunde
RB 69 „Ems-Börde-Bahn"	mitttel	mitttel	Hamm - Bielefeld 00:42 h	1x pro Stunde
RB 74 „Senne-Bahn"	hoch	mitttel	Paderborn - Bielefeld 00:53h	2x pro Stunde
RB 75 „Haller Willem"	gering	gering	Osnabrück - Bielefeld 1:17 h	1x pro Stunde
Bus 777	mitttel	gering	Blomberg - Detmold 00:45h	1x pro Stunde
Bus 732	hoch	gering	Bad Pyrmont - Lemgo 01:22h Schieder- Lemgo 00:51h	1x pro Stunde
Bus 963	hoch	gering	Bad Salzuflen -Lemgo 00:27h	2x pro Stunde
Bus 796 und CampusExpress	hoch	hoch	Detmold - Lemgo 00:30 / 00:23	3x pro Stunde

Die Bewertung der Pendlerfrequenz beruht auf einer Einschätzung, anhand der Wohnstandorte, wie viele Studierende, die Streckenverbindung auf ihrem Weg zum Hochschulstandort regelmäßig nutzen / nutzen könnten.

Abb. 82: Analyse des regionalen SPNV mit Bedeutung für die Studierenden der TH OWL

Steckbrief Arbeitsabteil

Handlungsfeld: Mobilität
Ziel: Effektive Nutzung von Zeit,
Herleitung: Ortsunabhängiges Arbeiten, Zeitverlust im Alltag, Arbeitsbedingungen unterwegs
Akteure:
- Deutsche Bahn, Eurobahn, Westfalen Bahn, Nord-West-Bahn
- Privatwirtschaft (als Partner oder Ausführender)
- Hochschulen

Finanzierung: Kooperative Finanzierung
Umsetzungszeitraum: mittelfristig bis langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** ortsunabhängiges Arbeiten und Flexibilität, Vereinbarkeit von Mobilität mit anderen Tätigkeiten, Unabhängigkeit vom Druck sozialer Rollen
- **Politisch:** Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- **Ökonomisch:** Förderung mobiler Arbeitsformen, Zeiteffizienz
- **Sozial:** öffentlicher Zugang zu digitaler Infrastruktur, sinnvoller Ersatz für 1. Klasse-Abteile im Regionalverkehr
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung, Solarenergie)
- **Ökologisch:** Förderung nachhaltiger Mobilität
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen, Bepreisung ist zu untersuchen

Steckbrief CampusExpress-Erweiterung

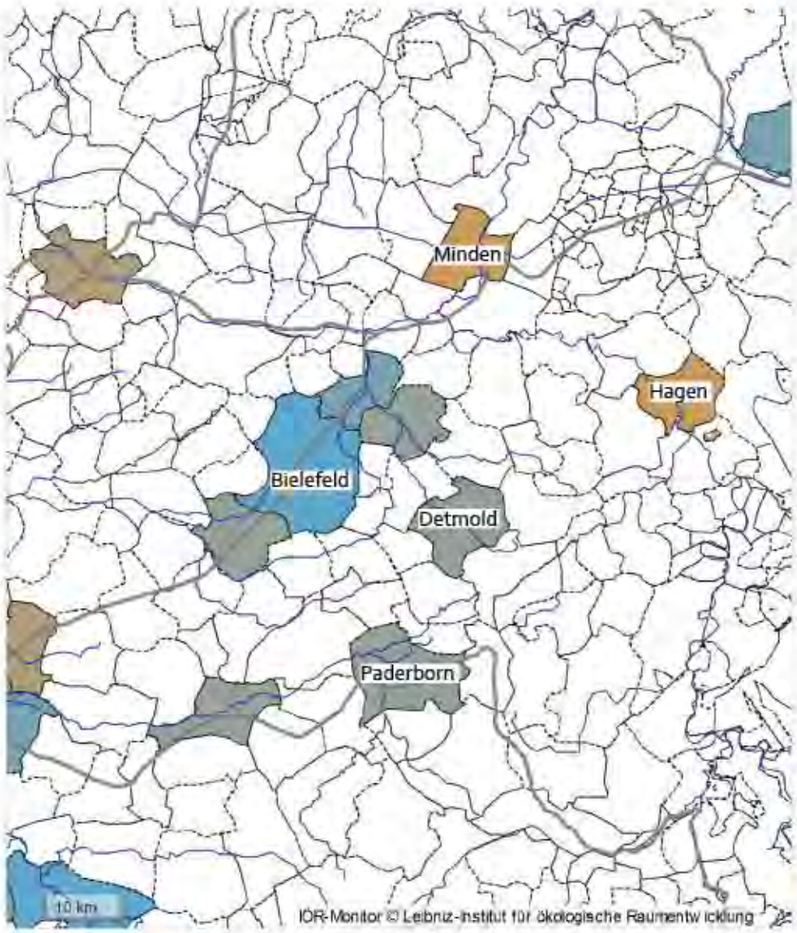
Handlungsfeld: Mobilität
Ziel: Beschleunigung und flexiblerer Zugang zu den Hauptverkehrsverbindungen der Region
Herleitung: Zeitverlust im Alltag, fehlende ÖPNV-Verbindungen nach den Bedürfnissen der Studierenden, Hauptpendlerstrecken
Akteure:
- BvO
- TH OWL
- DB Netz AG

Finanzierung: Technische Hochschule und BvO
Umsetzungszeitraum: Schnellbusverbindung - kurzfristig; Schienenausbau - langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** weniger Zeitverlust auf den Wegen im Alltag, flexiblere Mobilität durch kürzere Taktung, ÖPNV-Anbindung macht Parkplatzsuche überflüssig
- **Politisch:** Förderung des ÖPNV, Optimierung der Bedingungen für Pendler*innen
- **Ökonomisch:** Zeiteffizienz, Bessere Bedingungen für Pendler*innen
- **Sozial:** ÖPNV-Anbindung ist eine konkurrenzfähige Alternative zum teuren Verkehrsmittel Auto
- **Technisch:** Einsatz moderner Technik beim Ausbau des Schienennetzes
- **Ökologisch:** Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen

Erreichbarkeit naher städtischer Grünflächen (2013)

Städte in Deutschland

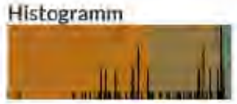


Legende
Einheit: %
- >91,00 - 99,10
- >86,30 - 91,00
- >82,20 - 86,30
- >75,80 - 82,20
- 63,40 - 75,80
- keine Daten, nicht berechenbar
- undefined
- Gewässer
- Fernbahnnetz

(Stand 2016)

Klassifikationsmethode
Gleiche Klassenbesetzung

Histogramm



Information zum Indikator
Anteil der Einwohner im Umkreis (300 m) fußläufig erreichbarer öffentlicher Grünflächen (>1 ha) an der Gesamteinwohnerzahl

Datengrundlage
© GeoBasis-DE / BKG (2020) Bevölkerungsraster Zensus 2011, Statistisches Bundesamt (Destatis)

Abb. 83: Erreichbarkeit naher städtischer Grünflächen

Multifunktionale FreiRäume

Konzept, Verortung, Visualisierung

Herleitung

Öffentliche Freiräume gehören zu den Räumen, durch deren Berücksichtigung in der Stadtentwicklung die Lebensqualität in zahlreichen verschiedenen Einflussbereichen erhöht werden kann. Der öffentliche Raum generell hat Einfluss auf die Gesundheit, Kreativität, sozialen Kontakte und Aktivitäten seiner Nutzer (Gascon et al. 2015; Gehl 2011). Grünflächen im Besonderen sind bereits in der Hinsicht multifunktional, dass sie Klimaregulation, Hochwasserschutz und Erholungsfunktionen übernehmen.
Die multifunktionale Gestaltung von Freiräumen kann zugunsten der Work-Life-Balance also selbstverständlich die Ortsunabhängigkeit und Flexibilität fördern, hat ins Besondere aber Effekte auf die Gesundheit, soziale Kontaktmöglichkeiten und Vereinbarkeit von familiären Pflichten. Auch die Identifikation mit dem Studium kann profitieren, wenn sich Freiräume zu studentischen Treffpunkten entwickeln.

Die Ortswahl für Erholung sowie soziale Aktivitäten, ist abhängig von der Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raumes. Wie Architekt Jan Gehl durch Studien in verschiedenen Großstädten festgestellt hat: „It is these specially attractive activities [optional, recreational activities and [...] a consideral part of the social activities] that disappear when conditions are poor and that thrive where conditions are favorable" (Gehl, 2011, S. 33). Bei unattraktiven Bedingungen fällt die Wahl des Großteils der Menschen dann eher auf die private Wohnung als Erholungsort. Bei den Studierenden bedeutet das jedoch in vielen Fällen, dass nur ein äußerst begrenzter Raum zur Verfügung steht und vielen der gemeinschaftlich, soziale Kontakt innerhalb des privaten Wohnraums fehlt. Es sollte also das Ziel der Stadtentwicklung sein, die öffentlichen Räume als Orte des Aufenthalts zu sichern und für eine Vielzahl an Aktivitäten zu qualifizieren und Anreize zu schaffen. Neben den optionalen privaten Aktivitäten kommt durch die Entwicklung zu mobilen Arbeitsformen auch das Arbeiten als potenzielle Aktivität im öffentlichen Raum hinzu.

Die Attraktivität der öffentlichen Räume für Aktivitäten des Privat- und Arbeitslebens definiert sich durch die Raumkanten des Ortes, die Berücksichtigung des menschlichen Maßstabs, Raum für Fußgänger und langsame Formen der Fortbewegung, Sitzmöglichkeiten, Grünflächen und abwechslungsreiche Aussicht. (vgl. Gehl, 2011)

Die Bedeutung von Grünflächen im öffentlichen Raum nimmt eine Sonderstellung ein. Ein Stadt- oder Quartiersplatz, der die Anforderungen an einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum im Sinne der Raum-

Abb. 84: Einfluss der „Multifunktionalen Freiräume" auf die Work-Life-Balance

aufteilung, Größe und der Nutzungsvielfalt erfüllt, kann durch die Integration von Grünflächen einen besonderen Effekt auf die Gesundheit der Nutzer nehmen.

In verschiedenen Studien konnte bereits ein Zusammenhang zwischen dem Grünflächenanteil der Wohnumgebung und der psychischen Gesundheit ihrer Bewohner festgestellt werden. (vgl. Gascon et al. 2015)

Bereits für die Handlungsempfehlungen zur Ausgestaltung der Knotenpunkte konnte argumentiert werden, dass Grünstrukturen in der Lebensumgebung einen wichtigen Beitrag zur mentalen Gesundheit leisten (vgl. Kumpf & Schmölz 2017: S. 31). Diesem Effekt ist im Wohn- und Arbeitsumfeld, in dem ein Großteil der täglichen Lebenszeit verbracht wird (vgl. Umfrage) entsprechend eine erhöhte Bedeutung beizumessen.

Die Stadt Detmold ist im Vergleich mit den anderen Städten in OWL Spitzenreiter in der Grünflächenausstattung pro Einwohner. Im Schnitt 251,8 m2/Einwohner sind hier in Form von Parks, Grünanlagen, Wäldern, Landwirtschaft und verkehrsbegleitenden Grünflächen im Umkreis von 300m um die Siedlungsflächen vorhanden.

Gerade in den Innenstädten ist die Versorgung vor allem mit grünen Freiräumen jedoch nicht immer optimal, da die Flächen in starker Nutzungskonkurrenz zu Siedlungs- und Verkehrsfläche stehen. In OWL (Vergleich der Mittel- und Großstädte ab 50.000 Einwohner) steht die Stadt Bielefeld besonders gut dar. Im Schnitt 91,3% der Einwohner*innen haben Zugang zu einem wohnortnahen Freiraum im 300m Radius mit einer Größe von mindestens 1 ha. (vgl. Leibniz-Institut

für ökologische Raumentwicklung 2013) In Detmold trifft das nur noch auf 84% der Bevölkerung zu. Die Stadt liegt damit im Mittelfeld der untersuchten Gebiete deutschlandweit. Am geringsten im OWL-Vergleich ist der Anteil in der Stadt Minden (74,9%). Für die Hochschulstädte Lemgo und Höxter liegen keine Daten vor. (vgl. Abb. 83) Bei Betrachtung in größerem Maßstab werden die Räume im Stadtgefüge sichtbar, in denen der Zugang zu Freiräumen schlechter ist. Generell ist die Kernstadt meist mehr betroffen als die äußeren Gebiete. In Detmold fällt vor allem die westliche Kernstadt rund um die Hochschule und die Gebiete nördlich des Bahnhofs auf (vgl. Abb. 102). Im Angesicht dieser begrenzten Ressourcenverfügbarkeit ist die Bedeutung der vorhandenen Freiräume entsprechend höher. Auf ihnen lastet ein größerer Nutzungsdruck. Multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten im Einklang mit einem nachhaltigen Umgang mit Freiflächen können also die Lebensqualität in den Kernstädten der Region positiv beeinflussen.

74% der Studierenden können einen öffentlichen Freiraum innerhalb ihres Wohnumfeldes erreichen. „Ausschlaggebend ist jedoch nicht die Quantität von natürlicher Umgebung, sondern die Qualität" (Maas et al. 2009).

Der Großteil der Studierenden gibt an, zufrieden mit der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Freiräume im Wohnumfeld zu sein. Auffällig ist, dass in Detmold überdurchschnittlich viele der Studierenden wenig oder unzufrieden mit den wohnortnahen Freiräumen sind. In den qualitativen Interviews zeigte sich, dass die großen Freiraumstrukturen am Rand der Stadt, wie beispielsweise der Palaisgarten oder das Gelände des Freilichtmuseums beliebte Freiräume sind. Auch die Naturreservate OWLs, wie der Teutoburger Wald und die Senne, sind beliebte Ziele zur Erholung und Freizeitbeschäftigung und aus vielen Kommunen erreichbar. Die innerstädtischen Freiräume jedoch übernehmen Funktionen wie Erholung, Freizeitgestaltung, soziale Kontakte nur teilweise. Studentin L aus Detmold gab zur Nutzung öffentlicher Räume an, dass der Wille zwar da sei, jedoch oft noch Anreize fehlen. (vgl. Interview 3) Und auch für Lemgo summierte Studentin N im Interview: „In Lemgo gibt es ein paar Cafés und auch Parks, aber die werden kaum genutzt und irgendwie fehlt etwas." (vgl. Interview 6) Sie wünscht sich, dass die Studierenden möglicherweise seitens der Hochschulgremien aktiv in Kontakt gebracht werden.

Ein öffentlicher Raum, der Einzelne zur Nutzung animiert und sichtbar ist für andere, kann einen selbstverstärkenden Prozess in Gang setzen und so aus einer einzelnen implementierten Nutzung viele weitere erzeugen. „Something happens because something happens." (vgl. Gehl 2011: S. 73)

Die Entwicklung der innerstädtischen Freiräume kann vor allem an den Hochschulstandorten, in der Annahme dieses Zusammenhangs, darauf ausgerichtet sein, durch einzelne Nutzungsanreize, interessante Raumgestaltung und gute Erreichbarkeit, die Funktionsvielfalt der Freiräume zu erhöhen. Studentische Milieus sind durch einen größeren Anteil mit alternativen und kreativen Lebensstilen eine prädestinierte Zielgruppe, zur Aneigung und funktionellen Erweiterung öffentlicher Räume - unter den passenden Startvoraussetzungen (vgl. Amiani, Schwamb & Hammer 2011: S. 14 ff.).

Der Wunsch nach Möglichkeiten für soziale Kontakte, Räumen für Kreativität und Erholung von den zeitintensiven Anforderungen des Studiums kann in wohnort- und hochschulnahen Freiräumen geboten werden.

Umsetzung

Für die multifunktionale Nutzung von Freiräumen an Hochschulstandorten, die das studentische Alltagsleben fördern, wurden Handlungsempfehlungen entwickelt, die Aktivitäten des Privatlebens, wie Erholung und soziale Aktivitäten mit Angeboten zum Studieren und Arbeiten verbinden. Die Empfehlungen können verallgemeinernd für die Gestaltung von Freiräumen auf dem Campus oder in der Hochschulstadt angewendet werden, sind jedoch an die vorhandene Raumsituation und Bedarfe der Studierenden vor Ort anzupassen. Zur Umsetzung können sowohl private, hochschuleigene oder städtische Flächen herangezogen werden. Das örtlich geltende Baurecht ist sensibel zu überprüfen und die Einwirkung der Maßnahmen auf den Freiraum auf Verträglichkeit abzuwägen. Die aktive Umsetzung kann auf städtischen Flächen in einer Kooperation von Stadt und Hochschule erfolgen. Denn eine Aufwertung der städtischen Freiräume zu multifunktionalen sozialen Orten dient am Ende der gesamten Stadtgesellschaft und birgt das Potenzial die temporären Einwohner aus

Abb. 85: Konzept „Multifunktionale Freiräume"

Analysieren → Sichern → Qualifizieren → Beleben

Abb. 86: Vorgehensweise zur Entwicklung der „Multifunktionalen Freiräume"

den Reihen der Studierenden mit den ansässigen/beheimateten Einwohnern in Kontakt zu bringen. Auf den Flächen, die der Allgemeinheit dienen, sollten mögliche Nutzerkonflikte berücksichtigt werden und durch eine intelligente Flächenaufteilung möglichst reduziert und in eine positive, den Dialog fördernde Kontaktzone entwickelt werden. Bei der Entwicklung der Freiraummaßnahmen ist eine intensive Beteiligung der Studierenden und der übrigen Bevölkerung zu empfehlen, um die Bedarfe der potenziellen zukünftigen Nutzer zu ermitteln und eine Nutzergemeinschaft zu fördern. Vor allem gemeinnützige Organisationen, wie Jugendzentren oder Kirchengemeinden können hier zusammen mit den Studierenden zusätzlich beteiligt und neben der Planung auch in die Umsetzung der Interventionen eingebunden werden.

Handlungsempfehlungen

Die folgenden Handlungshinweise und Gestaltungsvorschläge sollen den Hochschulen und Kommunen der Region OWL Ansätze bieten, auf die Bedeutung und Möglichkeiten der Freiraumgestaltung zur Optimierung der Lebensqualität der Studierenden und der Gesamtbevölkerung einzugehen und Work-Life-Balance auch als freiräumlich beeinflussbaren Indikator zu betrachten.

Arbeitsleben im öffentlichen Freiraum

Wenn Freiräume multifunktional für Arbeit, Freizeit und alltägliche Grundbedürfnisse genutzt werden, kann das in unterschiedlichen Kontexten passieren. Jan Gehl teilt die Aktivitäten in öffentlichen Räume in drei Kategorien ein: Notwendige Aktivitäten, optionale Aktivitäten und soziale Aktivitäten (vgl. Gehl 2011: S.9 f.). Wird der öffentliche Raum zur Arbeit für das Studium oder einer anderen Arbeitstätigkeit, gewählt, zählt das zu den optionalen Tätigkeiten. Ausgenommen sind davon die Arbeitstätigkeiten, die ausdrücklich im öffentlichen Raum stattfinden (z.B. Straßen- und Landschaftsbau, Straßenmusik).

Der öffentliche Raum muss also vorteilhafte Eigenschaften vorweisen, um von den Menschen aktiv zum Arbeitsraum auserkoren zu werden. Gerade wenn der Freiraum auch eine erschließende Funktion im Stadtraum einnimmt, an zentralen Nutzungsschwerpunkten oder entlang von Wegebeziehungen liegt, kann die Möglichkeit, Zeit zum Arbeiten zu nutzen, mit anderen notwendigen Aktivitäten in der Öffentlichkeit verknüpft werden. Dazu zählt zum Beispiel die Überbrückung von Wartezeiten (auf Termine, öffentlichen Nahverkehr oder Verabredungen).
Arbeiten im Freiraum kann aber auch in der Wohnumgebung attraktiv sein. Gerade bei fehlenden privaten Grünflächen sind Parks oder Grünzüge potenzielle Alternativen. Angesichts der klimatischen Veränderungen ist der Anteil der Tage im Jahr, an denen Arbeiten unter freiem Himmel möglich ist, in den letzten Jahren deutlich gewachsen, die Bedeutung von resilienten Freiräumen, die Schutz vor und Anpassung an die damit einhergehenden Wetterereignissen bieten, ebenso. Sie übernehmen eine Kühlungsfunktion für die Stadt, sind aber selbst auch beispielsweise in der Pflanzenwahl an die veränderten Verhältnisse anzupassen (vgl. Rittel et al. 2014: S. 28).

OutdoorArbeitsort

Damit Studierende ihren Lern- und Arbeitstätigkeiten auch im Freiraum nachgehen können, sind bestimmte infrastrukturelle Ausstattungen notwendig. Ein geeignetes mobiles Gerät oder analoge Arbeits- und Lernmittel werden vorausgesetzt. Die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten ist auf den meisten öffentlichen Flächen gegeben, jedoch häufig nicht in ausreichender Zahl oder hochwertigem Zustand. Außerdem ist für einen angemessenen Arbeitsplatz, der über den kurzzeitigen Aufenthalt oder das reine Lesen von Texten hinausgeht, ein Tisch oder anderweitige Ablagefläche unabdingbar. Zum Stichwort digitales mobiles Arbeiten gehört außerdem ein zuverlässiger Internetzugang. Für die meisten Studierenden, die mindestens regelmäßig Rechercheaufgaben nachgehen, reicht die Nutzung der eigenen mobilen Daten nicht aus. Kommt es zur Entwicklung von Arbeitsorten im öffentlichen Raum an den Hochschulstandorten kann die Hochschule an dieser Stelle aktiv werden und einen Zugang zum hochschuleigenen Netzwerk „eduroam" an den gefragten Flächen der Stadt installieren und dadurch den Raum als hochschulbezogenen Arbeitsort anerkennen und fördern. Eine flächendeckende Versorgung mit kostenlosem WLAN-Zugang in den Kernstädten ist ein wertvolles Ziel. Im Kreis Lippe wird die breite WLAN-Versorgung durch den Verein Freifunk Lippe e.V. bereits aktiv voran getrieben (vgl. Anhang 4, Interview Stadt

Detmold). Das Konzept baut auf einem Netzwerk aus Ehrenamtlichen auf, die gemeinsam ein Netzwerk aus öffentlichen Internetzugängen bereit stellen.

Auch eine Stromversorgung ist bei der Arbeit an Laptop, Handy und anderen Geräten von Bedeutung. Je nach Lage des Lerngartens kann die Energie direkt durch Solarzellen vor Ort erzeugt werden. Steckdosen, die zur Außennutzung geeignet sind, sollten innerhalb des Freiraums zugänglich sein.

Diese infrastrukturelle Ausstattung in öffentlichen Frei- und Grünräumen bereitzustellen erfordert einen sensiblen Umgang mit der bestehenden Struktur, um Nutzungskonflikte mit anderen Bevölkerungsgruppen und Stakeholdern zu vermeiden. Die Anlage von Lerngärten ist eine verträgliche Möglichkeit, die den vorhandenen Freiraum nicht nur aufwertet, sondern auch für viele verschiedene Bevölkerungsgruppen und Nutzertypen attraktiv ist. Aus einem Angebot für Studierende wird ein inklusives Nutzungserlebnis.

Die Gärten bilden eine einheitliche und klar abgrenzbare Fläche, die sich durch ihre Struktur und Gestaltung vom Rest des Freiraumes abhebt. Hüfthohe Hecken und Gehölze trennen die einzelnen individuellen Sitzgruppen voneinander ohne Angsträume zu kreieren und fördern gleichzeitig die Biodiversität des Freiraumes. Vor allem reine Wiesenflächen lassen sich so in ihrem ökologischen Wert sowie Aufenthaltspotential aufwerten. Das Zusammenkommen in der Gruppe und der Rückzug allein sind möglich.

MeetUpContainer

Der MeetUp-Container ist ein mobiler und wettergeschützter Arbeitsraum, der flexibel in beliebigen Freiräumen platziert werden kann und von den Studierenden für Gruppenarbeiten oder Workshops genutzt werden kann. Der Zugang ist nur nach vorheriger Anmeldung möglich, um Vandalismus und unsachgemäßem Umgang mit dem Inventar vorzubeugen. Durch die klappbaren Wände wird der Innenraum in den Freiraum erweitert und die Nutzfläche deutlich vergrößert, sodass 10-15 Personen bequem auf den Flächen arbeiten können. Zugrunde gelegt werden die Maße eines 40 ft Standardcontainers, die Weiternutzung eines Transportcontainers für diesen Zweck ist an das Gestaltungskonzept und die Raumatmosphäre anzupassen. Der Container als Raum für Projekte kann auch der freien Bevölkerung zugänglich gemacht werden und für Bürgerworkshops, Gemeinschaftsaktionen oder Quartierstreffen genutzt werden.

Privatleben im öffentlichen Freiraum

Neben der Möglichkeit, Studium und Arbeit flexibel in den öffentlichen Raum zu verlagern, darf die Förderung der ursprünglichen Funktionen von Freiräumen nicht vernachlässigt werden. Der Freizeit- und Erholungswert der innerstädtischen Freiräume hat ein großen Einfluss auf die Lebensqualität der Stadtbevölkerung. Die Studierenden der TH OWL haben einen Mangel an studentischen Freizeit- und Kulturangeboten deutlich gemacht. Um studentische Treffpunkte in Freiräumen zu fördern und der studentischen Kultur Raum zu geben, scheinen in den Hochschulstädten Detmold, Lemgo und auch Höxter gewisse Nutzungsanreize notwendig. Die Möglichkeit einer selbständigen, kreativen Aneignung der Fläche sollte dabei nicht behindert werden. Die Studierenden können vormals nutzungsschwachen Räumen Attraktivität und Lebendigkeit verleihen, wodurch das gesamte Umfeld, im Sinne der sich selbst verstärkenden Aktivität profitieren kann. Es sind weitergehende Analysen der Freiraumnutzung in den Kommunen nötig, um die Entscheidung zur Entwicklung eines Freiraumes zu einer lebendigen und studentischen Mitte zu treffen.

Folgende Kriterien sind miteinander abzuwägen:

Die derzeitige Nutzung – Förderung studentischer Kultur sollte nicht mit Verdrängungsprozessen einher gehen, sondern eine Aktivierung ungenutzter Freiflächen für die gesamte Stadtbevölkerung erwirken.

Die Wohnschwerpunkte der Studierenden – wohnort- oder hochschulnahe Freiräume haben das größte Potential von den Studierenden in ihr Daily Urban System mit einbezogen zu werden und dadurch die Lebensqualität vor Ort spürbar zu verbessern und möglicherweise sogar Wege im Alltag zu verkürzen.

Mögliche Gestaltungselemente zur Aufwertung und Schaffung von freizeitlichen Nutzungsanreizen im städtischen Freiraum:

OutdoorKitchen

Die Installation von Koch- und Grillplätzen in städtischen Freiräumen und damit die ausdrückliche Erlaubnis dafür an den gegebenen Stellen, erhöht die Attraktivität des Raumes zum Aufenthalt, Freizeitgestaltung und sozialen Treffpunkt. Abfallentsorgungsstellen sind vor Ort in ausreichendem Maße zu integrieren. Infrastrukturen dieser Art fallen oft Vandalismus oder einem rücksichtslosen Umgang zum Opfer. Um solchen Entwicklungen entgegen zu wirken sollten Studierende und Anlieger des Freiraumes von Anfang an in den Prozess mit eingebunden werden, um ein Verantwortungsgefühl für den Ort zu bekommen und eigene Bedürfnisse einbringen zu können.

Grüne Wegeverbindungen

Notwendige Aktivitäten im Freiraum können ebenfalls positiven oder negativen Einfluss auf die Work-Life-Balance nehmen. Wenn die zurückzulegenden Wege im Alltag mit Bewegung in der Natur und an der frischen Luft verknüpft werden können, hat dies auf lange Sicht einen gesundheitsfördernden Effekt auf die Stadtbevölkerung und erhöht die Zufriedenheit. Die naturnahe Gestaltung bedeutender Wegeverbindungen und eine Reduktion des MIV fördert also gleichzeitig die allgemeine Gesundheit und eine klimafreundliche Stadtentwicklung.

Mehrfachnutzung von Stellplatzflächen

Die in diesem Handlungskonzept angestrebten multifunktionalen Räume vereinen verschiedene Funktionen innerhalb einer Raumkategorie. Um die begrenzten Flächenressourcen der Städte optimal zu nutzen, ist auch die Mehrfachnutzung konkreter Flächen zu empfehlen. Vor allem Autoparkplätze sind bislang äußerst einseitig genutzte Flächen, die dennoch einen großen Anteil an der gesamten Siedlungs- und Verkehrsfläche haben. Dabei ist die Nutzungsintensität von Parkplätzen häufig stark von Stoßzeiten dominiert. An Parkflächen, die vornehmlich vom Berufs- und Pendlerverkehr genutzt werden oder anderweitig temporäre Schwerpunktauslastung verzeichnen, ist eine Mehrfachbelegung mit weiteren Funktionen denkbar. Eine Möglichkeit ist die Installation von Sporteinrichtungen, in Form von Spielfeldern.
Um die Verkehrswende zu unterstützen und dem Fuß- und Radverkehr im Stadtraum wieder mehr Fläche zu geben ist auch der zunächst temporäre Entzug von Stellplätzen aus dem Stadtraum und Umnutzung für Fußgänger und Freizeitzwecke anwendbar. Die nicht benötigten Parkplätze werden sinnvoll genutzt und öffentliche Aufmerksamkeit auf die Diskussion gelenkt. Da solche temporären Neubelegungen jederzeit wieder entfernt werden können, ist bei Großveranstaltungen oder anderen Ausnahmesituationen der ursprüngliche Stellplatzschlüssel wieder herstellbar. So kann sanft der Übergang zu effizienterer Flächennutzung und alternativen Mobilitätsangeboten geschafft werden und die Lebensqualität im Stadtraum gesteigert werden.

Grünflächenpatenschaften

Von Grünflächenpatenschaften können sowohl die Studierenden als auch die Kommune und die Stadtgesellschaft auf unterschiedliche Weise profitieren. Ziel der Maßnahme ist es, dass Studierende und andere Interessierte die Verantwortung für festgelegte Flächen im öffentlichen Grünraum übernehmen und diese selbstständig pflegen und gestalten.

Im Rahmen von gewissen gestalterischen Vorgaben soll den Paten die Freiheit gegeben werden ihren gärtnerischen Wünschen zu folgen. Die Studierenden haben in der Umfrage auch Flächen zum Gärtnern als fehlende Elemente in ihrem Wohnumfeld angegeben. Als Ergänzung zu den gefragten Kleingartenvereinen und in kleinerer Größenordnung können öffentliche Grünflächen von Studierenden bewirtschaftet werden.

Der regelmäßige Aufenthalt der Studierenden am Freiraum wirkt belebend und aktivierend, sodass das Potenzial besteht, dass weitere Aktivitäten im Raum folgen und sich ein studentischer Treffpunkt bildet. Zusätzlich ist auch eine verstärkte soziale Kontrolle vorhanden. Da die Bevölkerung im Rahmen dieses Angebotes selbst Verantwortung für den Zustand öffentlicher Flächen übernimmt, wird hier neben des verringerten Pflegeaufwands für die städtischen Betriebe auch eine Sensibilisierung der Bevölkerung erzielt.

Den Studierenden wird eine Fläche zur kreativen Entfaltung geboten, die Erholung und Ausgleich ermöglicht, ohne, dass neue Flächen geschaffen werden müssen.

Abb. 81: Vision Grünverbindungen Campus Lemgo

Kurzsteckbriefe
Freiraumelemente

Lerngarten

Ausstattung
- (Solar-)Stromversorgung (Outdoor-Steckdosen an jedem Platz)
- Freies WLAN

Benefits
- Entspannende Atmosphäre
- Ökologischer Mehrwert
- Gruppen und Einzelpersonen
- Arbeiten, Erholen, Kommunizieren
- Inklusiver Zugang

Abb. 88: The Bruntwood Field Office (2016)

MeetUpContainer

Ausstattung
- (Solar-)Stromversorgung
- Freies WLAN

Benefits
- Schutz vor klimatischen Einflüssen
- Gruppenraum
- Reservierung möglich
- Temporäre Installation möglich
- Gemeinschaftsaktionen aus der Bevölkerung

Abb. 89: MeetUp Container (Courtesy / L.L.Bean, Industrious 2018)
New York City - Madison Square Park

OutdoorKitchen

Ausstattung
- Koch- und Grillplatte
- Abfallentsorgung
- Arbeitsfläche
- Sitzgelegenheiten

Benefits
- Funktionserweiterung des öffentlichen Raumes
- Kommunikativer Treffpunkt
- Inklusiver Zugang

Abb. 90: Outdoor Living Room (Fossil Creek Pools)

Mehrfachbelegung Parkbuchten

Konzept
- Temporäre Inanspruchnahme von Parkplätzen am Straßenrand zur Erweiterung der Fußgängerfläche und Etablierung von Aufenthaltsnutzungen
- Temporäre Einteilungsoptionen: Jahreszeitlich, Tageszeitlich, schrittweise Erweiterung zur dauerhaften Aneignung

Benefits
- Erweiterung des Fußgängerraumes
- Belebung der Erdgeschosszonen
- Flächen für Freizeit und Treffpunkt außerhalb der Rushhour
- Sensibilisierung für den Flächenverbrauch durch PKW

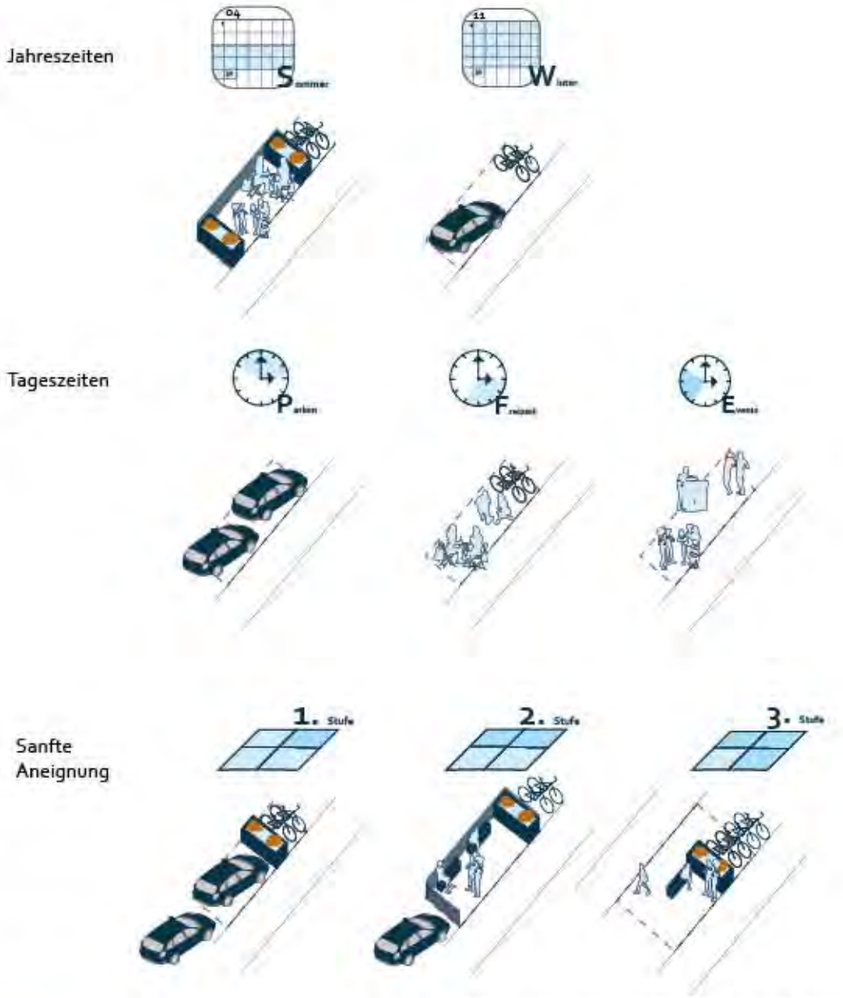


Abb. 91: Konzept temporäre Nutzung von Parkbuchten

Multicodierung Parkplatzflächen

Ausstattung
- Sportfeldmarkierungen verschiedener Sportarten (auf der Fläche verteilt, um Parken und Spielen teilweise gleichzeitig zu ermöglichen)
- Sportgeräte hängend installieren (z.B. Basketballkörbe)
- Temporärer Entzug von Parkplätzen durch Hochbeete, Sitzgelegenheiten, Fahrradstellplätze

Benefits
- Effiziente Nutzung der Fläche
- Bewusstsein für Flächenverbrauch durch Autos schaffen
- Sozialer Treffpunkt (oft wohnortnah)

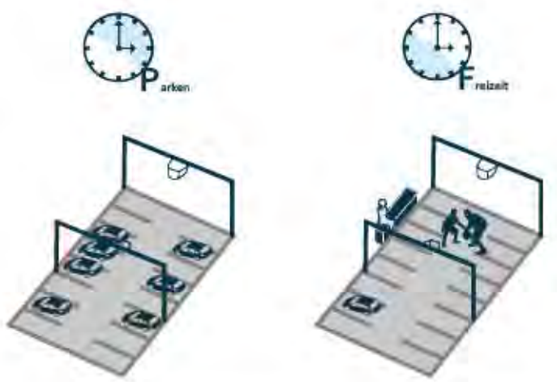


Abb. 92: Konzept temporäre Nutzung von Parkplatzflächen

Grünpflegepatenschaften

Konzept:
- Gärtnern im öffentlichen Raum
- Übernahme von abgegrenzten Flächen zur Pflege und Gestaltung innerhalb der Vorgaben
- Gemeinschaftliche Pflanzaktionen

Benefits
- Gärtnern ohne eigenen Garten
- Ausgleich und Erholung im wohnungsnahen Grün
- Aufwertung und Individualisierung öffentlicher Grünflächen
- Verantwortung aus der Bevölkerung für öffentliche Grünflächen

Abb. 93: Konzept Grünpflegepatenschaften

Grüne Wegeverbindungen

Konzept:
- Wichtige innerstädtische Wegeverbindungen fußgänger- und radfahrerfreundlich ausbauen
- Integration von Grünstrukturen
- Festsetzung von Gestaltungsleitlinien für neue innerstädtische Erschließungsprojekte

Benefits
- Förderung und Beschleunigung des Fuß- und Radverkehrs
- Kurze und effiziente Wegeverbindungen
- Gesunde Stadt
- Retentionsflächen
- Positiver Einfluss auf psychische Gesundheit

Abb. 94: Funktionen der Grünen Wegeverbindung

Umsetzungsplan

Vorbereitung	Anstoß des Themas in den zuständigen Verwaltungs- und politischen Gremien Intensivierte Analyse der bestehenden Freiraumstrukturen Verankerung einer verträglichen Multicodierung von Freiräumen in den Leitlinien Aktuelle Planungen auf Multifunktionalität prüfen, ggf. Überarbeitung veranlassen
Planung	Umfrage unter Studierenden und Stadtbevölkerung zum Freiraumbedarf Erarbeitung von Vorschlägen durch Studierende der Hochschule Ausarbeitung eines Handlungskonzeptes zur Freiraumentwicklung
Beteiligung	Bürgerbeteiligung vor allem für die umgebenden Anlieger des zu entwickelnden Freiraumes Erste freie Interventionen durch Studierende als Experimentierfeld
Umsetzung	Umsetzung in Kooperation mit Bürgern und Studierenden, sowie Vereinen und anderen Organisationen

Akteursbeziehungen

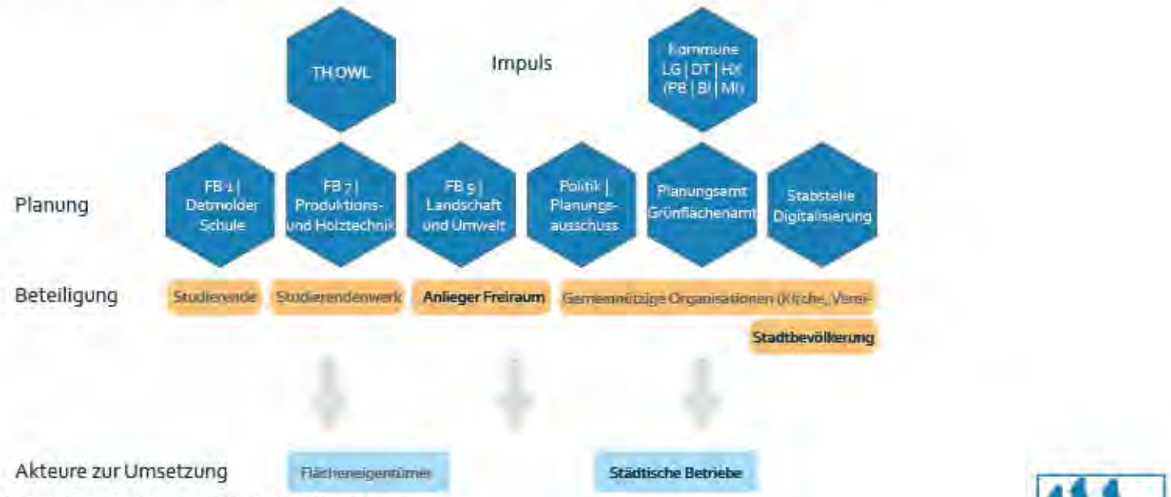


Abb. 95: Akteursbeziehungen „Multifunktionale Freiräume"

Steckbrief FreiRaum

Handlungsfeld: Stadtraum
Ziel: Gesundheitsfördernde Stadt, Studentische Kultur fördern, Sozialer Treffpunkt, Wohnortnahe Freiräume qualifizieren
Herleitung: Trennung von Wohnen und Arbeiten, Ortsunabhängiges Arbeiten, Soziale Treffpunkte im Wohnumfeld, Freizeitangebote, Studentische Kultur
Akteure:
- Grünflächenamt, Stadtplanungsamt
- Hochschule
- Freifunk Verein
- Gemeinnützige Organisationen (z.B. Kirchengemeinden, Jugendtreffs, Vereine)

Finanzierung: Städtebauförderung (Zukunft Stadtgrün)
Umsetzungszeitraum: erste Interventionen: kurzfristig Planerische Sicherung: mittelfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** wohnortnahe, flexibel zugängliche Arbeitsräume und Erholungsflächen, kurze Wege, sozialer Treffpunkt, Identifizierung mit der Hochschule, gesundes Arbeitsumfeld
- **Politisch:** Sicherung von Grünflächen
- **Ökonomisch:** Förderung des mobilen Arbeitens
- **Sozial:** Aktivierung von wohnortnahem Freiraum, inklusiver Zugang zu Arbeitsplatzinfrastrukturen, Gemeinschaftsangebote
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung), Mobile Lösungen
- **Ökologisch:** ökologische Aufwertung, weniger notwendige Wege, Förderung des Kontaktes zur Natur
- **Rechtlich:** ggf. baurechtliche Einschränkungen im Freiraum

Multifunktionale FreiRäume
Potenzialanalyse Lemgo

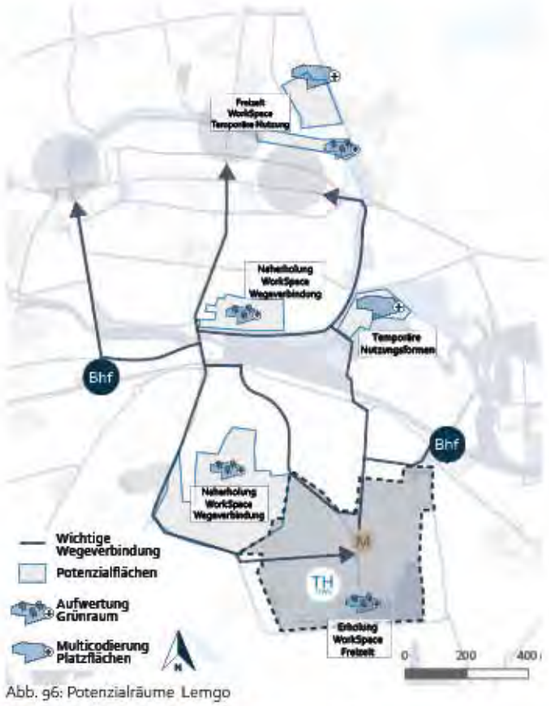


Abb. 96: Potenzialräume Lemgo

Schlussfolgerungen

Die Stadt Lemgo verfügt bereits über einige wichtige Freiraumstrukturen, die zur Qualität und der besonders schnellen fußläufigen Erschließung der Innenstadt beitragen.

Potenzial besteht bei der Anbindung des Campus an die Innenstadt, den wohnortnahen Freiräumen und den Campusfreiflächen selbst.

Als mögliche Entwicklungsflächen wurde das Areal westlich des Campus als potenzielle grüne Wegeverbindung und Naherholungsraum erkannt. Wohnortnahe Freiflächen, auf denen die Etablierung multifunktionaler Nutzungsangebote angedacht werden kann, sind der Abteigarten, der Parkplatz und die Sportfläche am Jahnplatz und der südlich davon liegende Teil des Ostertorwalls.

Außerdem wird eine besondere Beachtung der Freiraumgestaltung auf den Campusflächen bei den zukünftigen Planungen empfohlen.

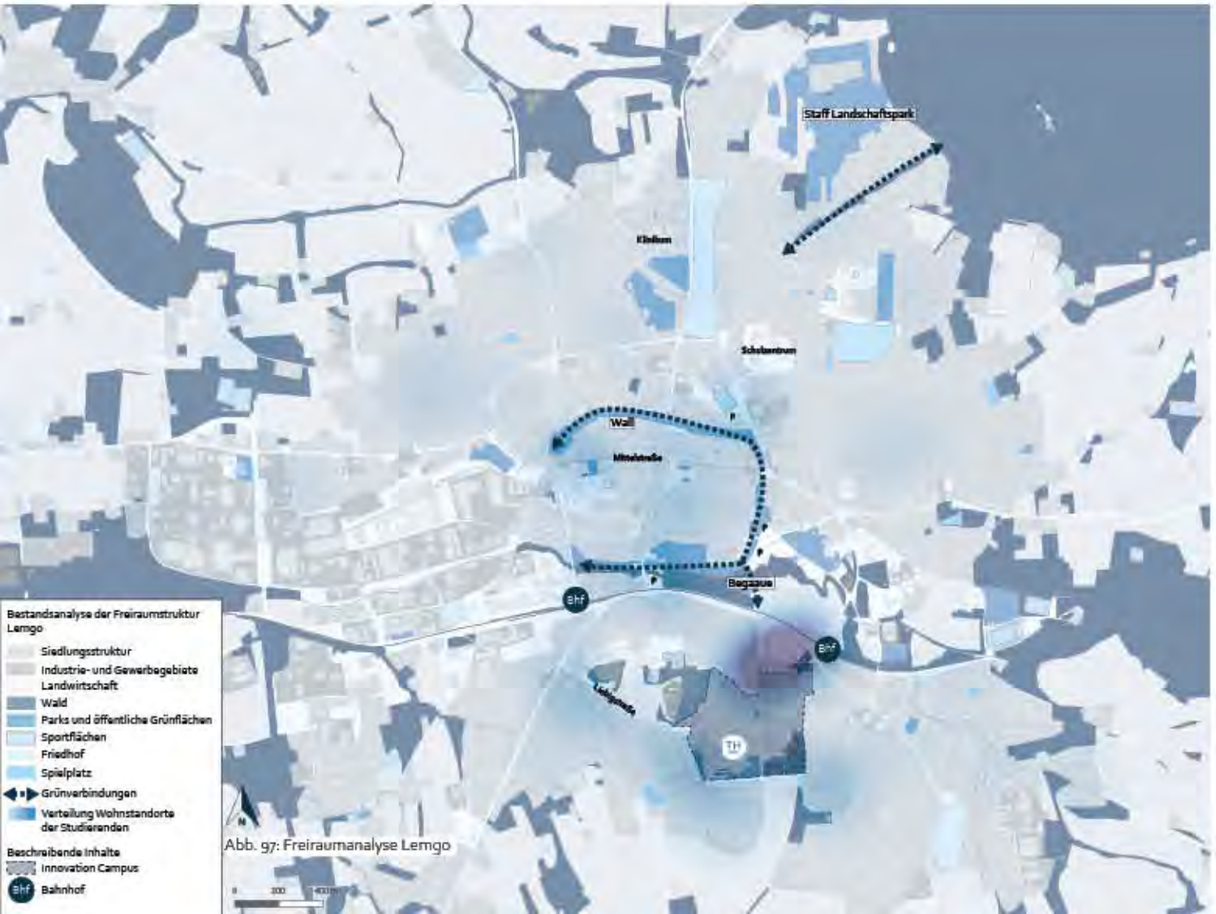


Abb. 97: Freiraumanalyse Lemgo

Multifunktionale FreiRäume
Potenzialanalyse Höxter

Abb. 98: Potenzialräume Höxter

Schlussfolgerungen

Die Stadt Höxter ist besonders durch den Verlauf der Weser geprägt. Entlang des Flusses sind zahlreiche Erholungsräume erreichbar. Nordwestlich schließen sich Waldstrukturen mit deutlicher Topografie an.

Das Zentrum ist durch einen begrünten Wall fußläufig erschlossen. Die Lage des Hochschulstandortes am Ortsrand ist der Grund für eine weniger gute Erreichbarkeit. Die erhöhte Lage mit ca. 50m Höhenunterschied zwischen Kernstadt/Bahnhof und Hochschulcampus beeinflusst die Bewältigung der Strecke als Fußgänger oder Radfahrer deutlich.

Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl sind die dargestellten Wohnstandorte nicht belastbar und nur eine Tendenz erkennbar. Die große landwirtschaftlich genutzte Fläche am Berufskolleg, bietet sich jedoch zur partiellen Aufwertung mit multicodierter Nutzung an.

Abb. 99: Freiraumanalyse Höxter

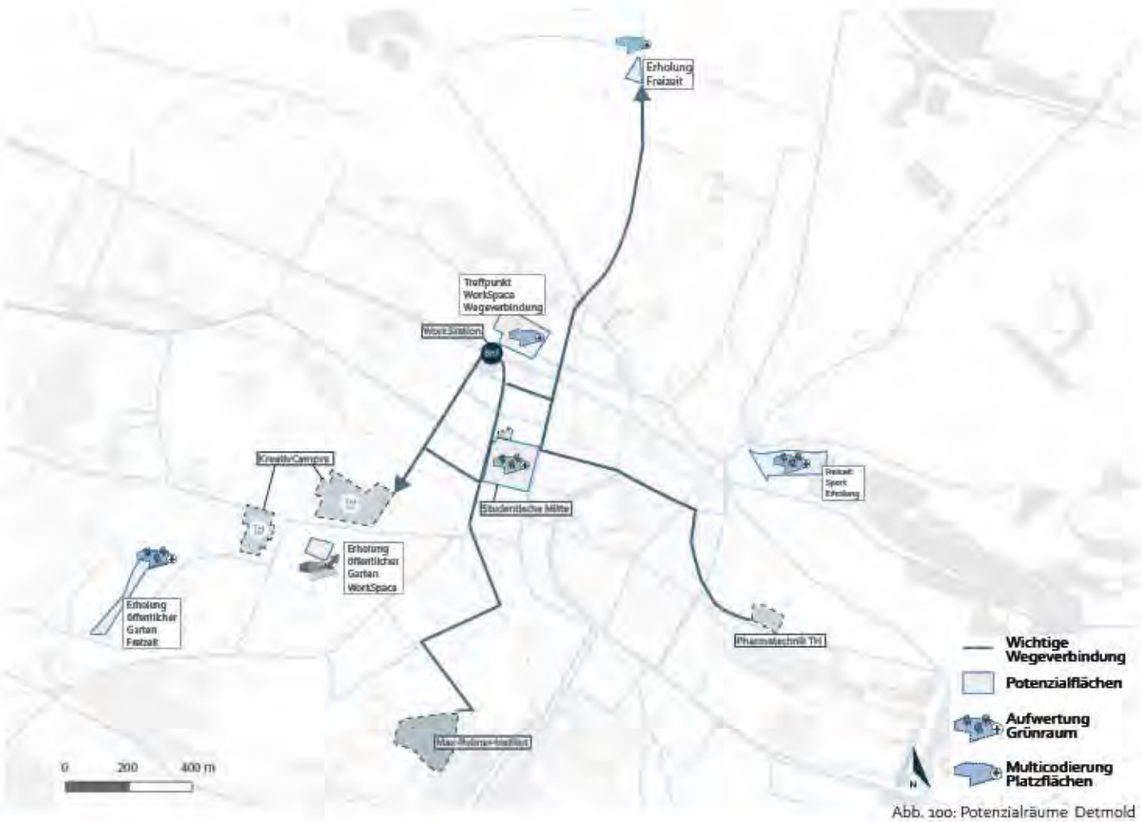


Abb. 100: Potenzialräume Detmold

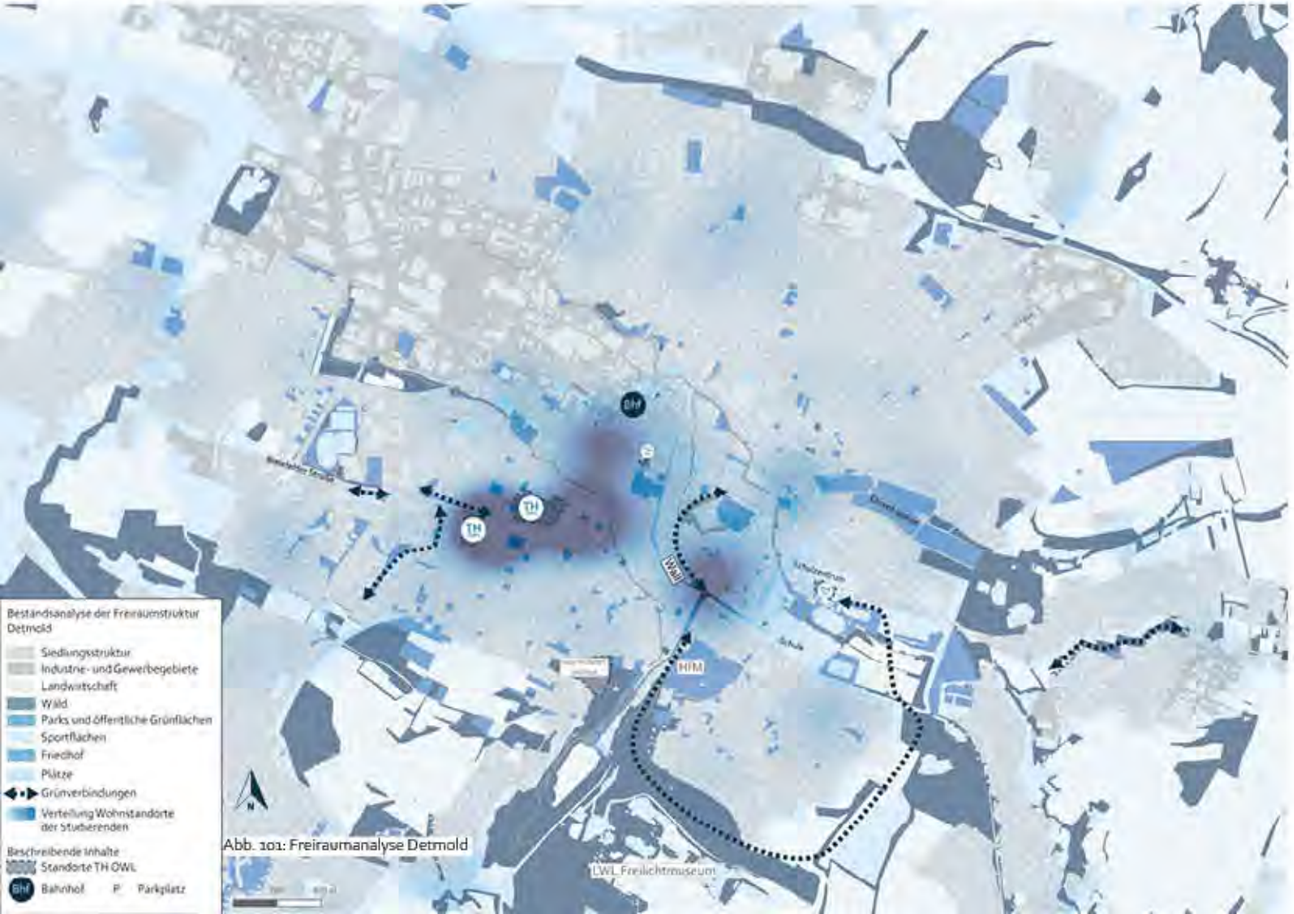


Abb. 101: Freiraumanalyse Detmold

Multifunktionale FreiRäume

Potenzialanalyse Detmold

Die Stadt Detmold weist vor allem im südlichen teil prägende Grünstrukturen auf. Beginnend mit dem Freilichtmuseum. Dies zählt nicht zu den öffentlichen und frei zugänglichen Freiflächen, ist jedoch ein bedeutender Ort zur Naherholung auch für Bewohner der Stadt. Den Ortseingang von dieser Seite markieren Gehölzbestände und eine Allee, auch der Palaisgarten liegt hier und ist ein bedeutender Treffpunkt für Familien und Studierende, vor allem von der Hochschule für Musik , die auf dem Gelände liegt.

Zwei Fließgewässer prägen den Stadtraum Detmolds. Der Knochenbach, der von Süden aus ins Stadtzentrum fließt und dann zwischen den Wohngebäuden in zum Großteil kanalisierter Form die Stadt Richtung Nord-Westen wieder verlässt und in die Werre mündet, die die Stadt ebenfalls in Ost-West-Richtung durchfließt.

Zur Analyse der wohnortnahen Freiräume sind vor allem die innerstädtischen Plätze und Parks von Bedeutung, da der Großteil der Studierenden in der Kernstadt lebt. Hier hat in Detmold ein überdurchschnittlicher großer Teil der Studierenden angegeben mit der Aufenthaltsqualität der Freiräume unzufrieden zu sein.

Die größten innerstädtischen Freiräume sind der Schlossgarten, der direkt an die Innenstadt grenzt und der Kaiser-Wilhelm-Platz.
Zur Lokalisierung der Räume, die möglicherweise

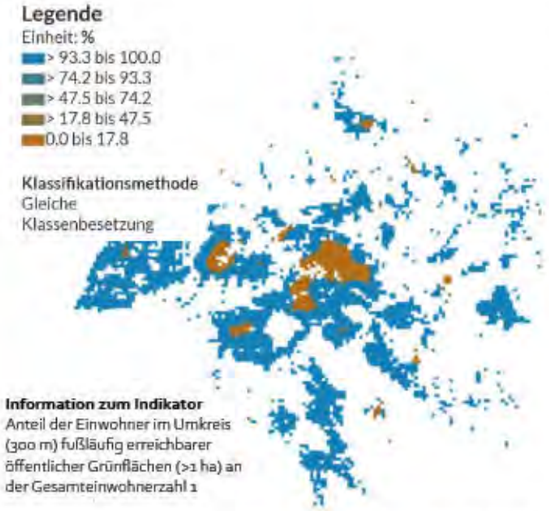


Abb.102: Erreichbarkeit naher städtischer Grünflächen (2013) Detmold| o.M. (GeoBasis-DE / BKG (2020) Bevölkerungsraster Zensus 2011, Statistisches Bundesamt (Destatis))

für eine Aufwertung und Entwicklung zu multifunktionalen Freiräumen und Treffpunkten der Detmolder Studierendenschaft geeignet sein könnten, wurden die verschiedenen Standorte der TH OWL in Detmold und ihre Verbindungen im Stadtraum berücksichtigt. Studierende verschiedener Fachbereiche verteilen sich auf verschiedene Hochschulinfrastrukturen in der Stadt. Außerdem sind die Wohn-Hot-Spots wichtige Indikatoren, wo ein attraktives Freiraumangebot für eine kritische Anzahl Anlieger zur Verfügung steht.

Zentraler Ort der Verbindungen und wohnortnaher Freiraum einer größeren Gruppe Studierender ist der Kaiser-Wilhelm-Platz. Zusätzlich liegt an seiner Raumkante das Studio B des Fachbereichs 1 vom KreativCampus. Dieser historische Ort unterliegt derzeit wenig sozialer Nutzungsformen und hat sich mehrheitlich zu einer Infrastruktur statt einem öffentlichen Grünraum entwickelt. Die qualitative Lage kann genutzt werden um die Erholungs und gesellschaftliche Funktion wieder zu integrieren. Im direkten Bahnhofsumfeld wurde durch das Leibnitzinstitut ein Mangel an wohnortnahen Freiräumen festgestellt (vgl. Abb. 102). Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Kronenplatzes, besteht hier die Möglichkeit, einen multifunktionalen Freiraum für die Studierenden und Nutzer des Knotenpunktes zu etablieren.

In unmittelbarer Nähe zum Campus und den Wohnheimen liegen ebenfalls Flurstücke für eine mögliche Entwicklung vor. Eine grüne Erweiterung des Campus oder der Studierendenwerke könnte hier in Form eines Naherholungsraumes oder OutdoorWorkplace angedacht werden.

Im Umfeld der Sportanlagen liegt auch in Detmold Entwicklungspotenzial vor. Hier können Freizeit und Erholung leicht miteinander realisiert werden.

In den Außenbereichen der Kernstadt ist die Dichte an studentischem Wohnen nicht ganz so groß, hier sind jedoch auch kleinere Grünräume vorhanden, die im Sinne der gesamten Quartiersnachbarschaft funktionell erweitert werden und einen größeren Erholungs- und Freizeit wert liefern können.

Abb.103: Vision „Multifunktionale Freiräume"

Multifunktionale FreiRäume

Vision

Auf Basis der gegebenen Handlungsempfehlungen zur Freiraumentwicklung in Mittelstädten mit Hochschulstandorten können tiefergehende Abwägungs- und Entscheidungsprozesse zur zukünftigen Entwicklung eingeleitet werden.

Im Folgenden werden die Visionen beispielhaft für den Potenzialraum am Kaiser-Wilhelm-Platz in Detmold dargestellt. Für diesen Freiraum liegen bereits Vorentwurfsplanungen des Büros Kortemeier Brokmann vor. Es ist denkbar, diese im Hinblick auf die Multifunktionalität für Studierende zu überprüfen und im Sinne der Handlungsempfehlungen zu ergänzen.

Abb.104: Vision „Parklets"

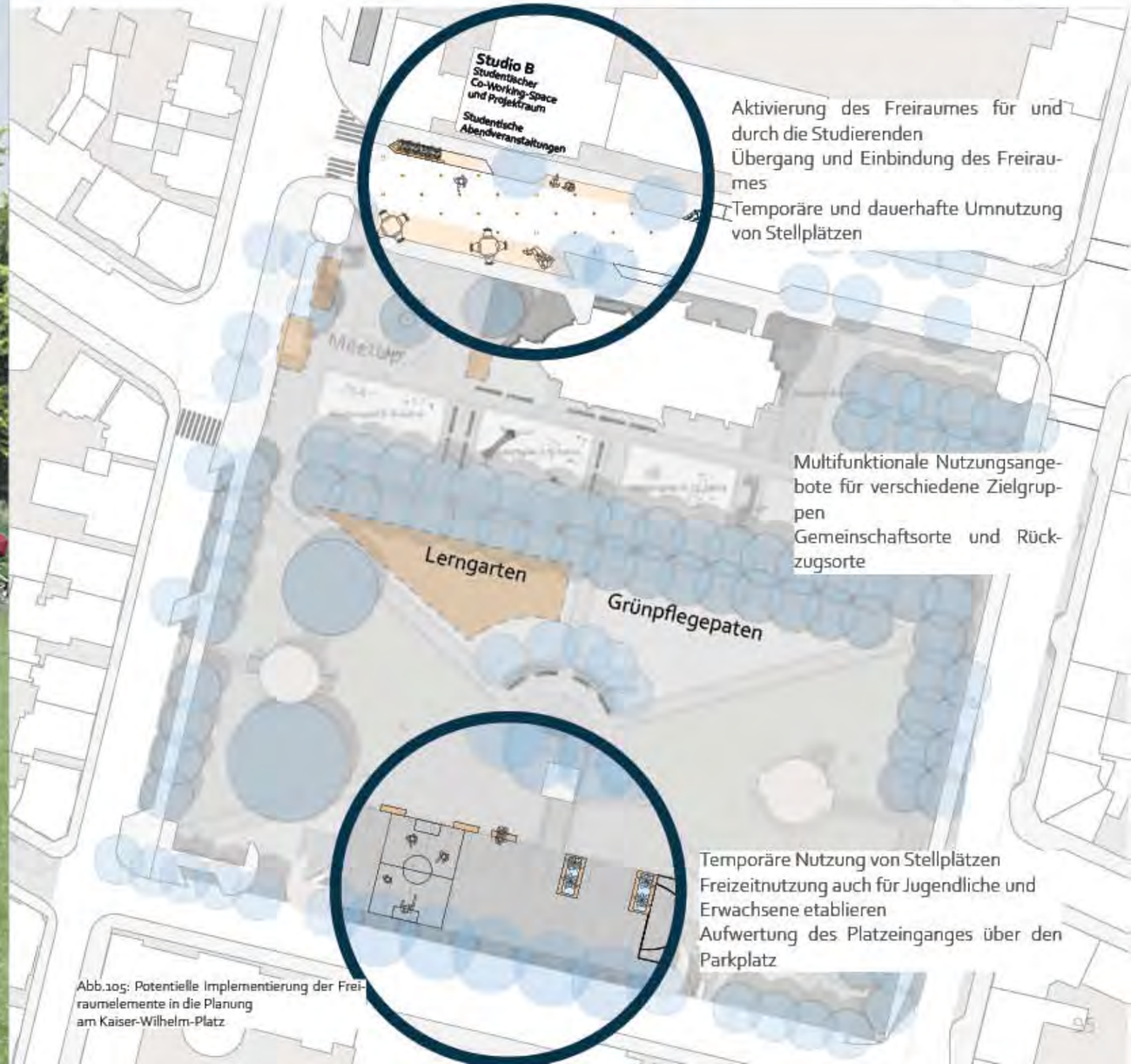


Abb.105: Potentielle Implementierung der Freiraumelemente in die Planung am Kaiser-Wilhelm-Platz

Abb.106: Konzept und Grundgedanken „Multifunktionaler Hochschulcampus"

Abb.107: Vision ProjectPlace

Konzept, Verortung, Visualisierung

Der Campus ist für viele Studierende Dreh- und Angelpunkt im Tagesablauf. Hier wird ein Großteil der Zeit verbracht.

Während die Strukturen für Lehre und Studium selbstverständlich im Mittelpunkt der Entwicklungen stehen, sollten sie vor Ort mit anderen Tätigkeiten in Einklang gebracht werden können. Denn ohne wichtige Infrastrukturen und Orte für sozialen Kontakt, Arbeitsplätze, Verpflegung, Wohnen, Freizeit und eine gute mobile Vernetzung kann auch das Selbststudium und die Lehre nicht in der Qualität und mit der Zufriedenheit ausgeführt werden, wie es angestrebt wird. Diese Elemente, so ist aus der Studie hervorgegangen, sind den Studierenden im Einklang mit ihrem Studium wichtig.

Da das Selbststudium den größten Teil der Zeit einnimmt und Leerzeiten zwischen Vorlesungen oft dafür genutzt werden, sind die Arbeitsbedingungen abseits von Lehrveranstaltung mindestens ebenso wichtig. Viele Studierende wählen den Campus als Arbeitsort, da sie sich hier mehr Kontakt zu Kommilitonen und Lehrenden, Zugriff auf Literatur und eine Trennung vom Wohnraum erhoffen. Jedoch ist sowohl in Detmold als auch in Lemgo ein Mangel an verlässlich zugänglichen Arbeitsplätzen vorhanden. Jede Erweiterungsmöglichkeit für mehr hochwertig ausgestattete Arbeitsplätze sollte überprüft werden. Dabei haben die Studierenden verschiedener Fachbereiche selbstverständlich verschiedene Anforderungen, die berücksichtigt werden müssen. Werkstätten und Labore sind individuell an den Standorten anzupassen und die Kapazitäten zu erweitern. Büroarbeitsplätze mit einer zuverlässigen Internetverbindung, Stromversorgung und Druckmöglichkeit sind unabhängig von den praktischen Tätigkeiten für jeden Studierenden in bestimmten Phasen von Bedeutung. (vgl. Studierendeninterviews)

Bevorzugt wird dort eine ruhige konzentrierte Atmosphäre, jedoch in Gesellschaft von Kommilitonen.
In einigen Studiengängen ist außerdem regelmäßige Gruppenarbeit gefordert. Für diese Zwecke besteht der Wunsch nach Meetingräumen und reservierbaren Gruppenarbeitsplätzen. (vgl. Studierendeninterviews)

Neben dem Selbststudium ist auch die Erwerbstätigkeit ein wichtiges Element im Tagesablauf der Studierenden. Eine Kombination aus Verdienstmöglichkeit und Erfahrungszuwachs im Fachumfeld wird dabei bevorzugt. Um den Kontakt von Studierenden zur freien Wirtschaft weiter zu stärken, sind kooperative Forschungs- und Lehransätze, wie sie am Campus Lemgo vor allem in der Automation und Food Technology bereits gefördert werden, von Bedeutung. Werden hier und auch an den anderen Hochschulstandorten noch mehr Unternehmen

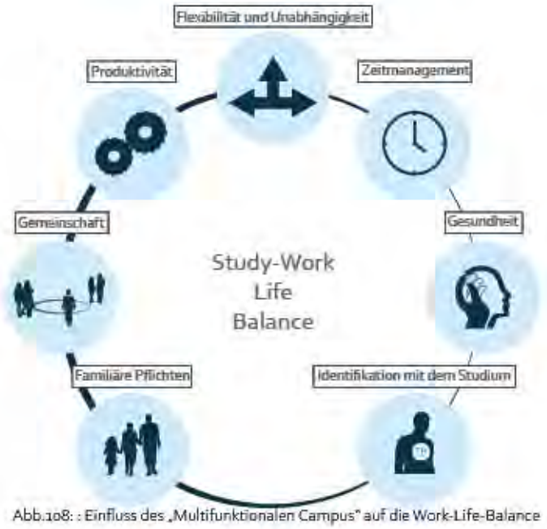


Abb.108: : Einfluss des „Multifunktionalen Campus" auf die Work-Life-Balance

auch aus anderen Branchen eingebunden, erhöhen sich die Chancen für die Studierenden in Campusnähe einer bedeutsamen Erwerbstätigkeit nachgehen zu können. Räume in denen Studierende ihre Fähigkeiten präsentieren und den Unternehmen ihr innovatives Know-How näher bringen können, tragen ebenfalls zur Sichtbarkeit bei.

Um das Arbeitsleben mit den privaten Bedürfnissen vereinen zu können sollte der Campus designierte Flächen für erweiternde Funktionen enthalten. Die bestehenden Freiräume nehmen einen hohen Stellenwert für Pausen und Erholung ein. Aber auch innerhalb der Gebäude tragen klar definierte Erholungszonen zur Arbeitsatmosphäre bei.

Vor allem in den intensiven Arbeitsphasen ist die Erfüllung von Grundbedürfnissen, in kurzer Entfernung vom Campus, ein bedeutendes Qualitätsmerkmal. Wenn bis spät abends und am Wochenende auf dem Campus gearbeitet wird, stellt eine Verpflegungsmöglichkeit eine wichtige Infrastruktur dar.

Neben der Nahversorgung zählt auch das hochschulbezogene Wohnangebot zu der Erfüllung der Grundbedürfnisse. Die Wohnheime an den TH-Standorten liegen fast alle in unmittelbarer Nachbarschaft zum Campus (vgl. TH OWL). Für die Bewohner dieser Anlagen ist ein kurzer Weg zwischen den bedeutendsten Orten im Tagesablauf somit gegeben. Die Pendler*innen sind hingegen auch bei optimierter Verkehrsverbindung darauf angewiesen täglich eine signifikante Wegstrecke zurückzulegen. Für intensive Arbeitsphasen sind temporäre Wohnangebote am Campus eine Ergänzung, die die Lebensqualität in Zeiten , die naturgemäß von Stress und Druck geprägt sind, verbessern können.

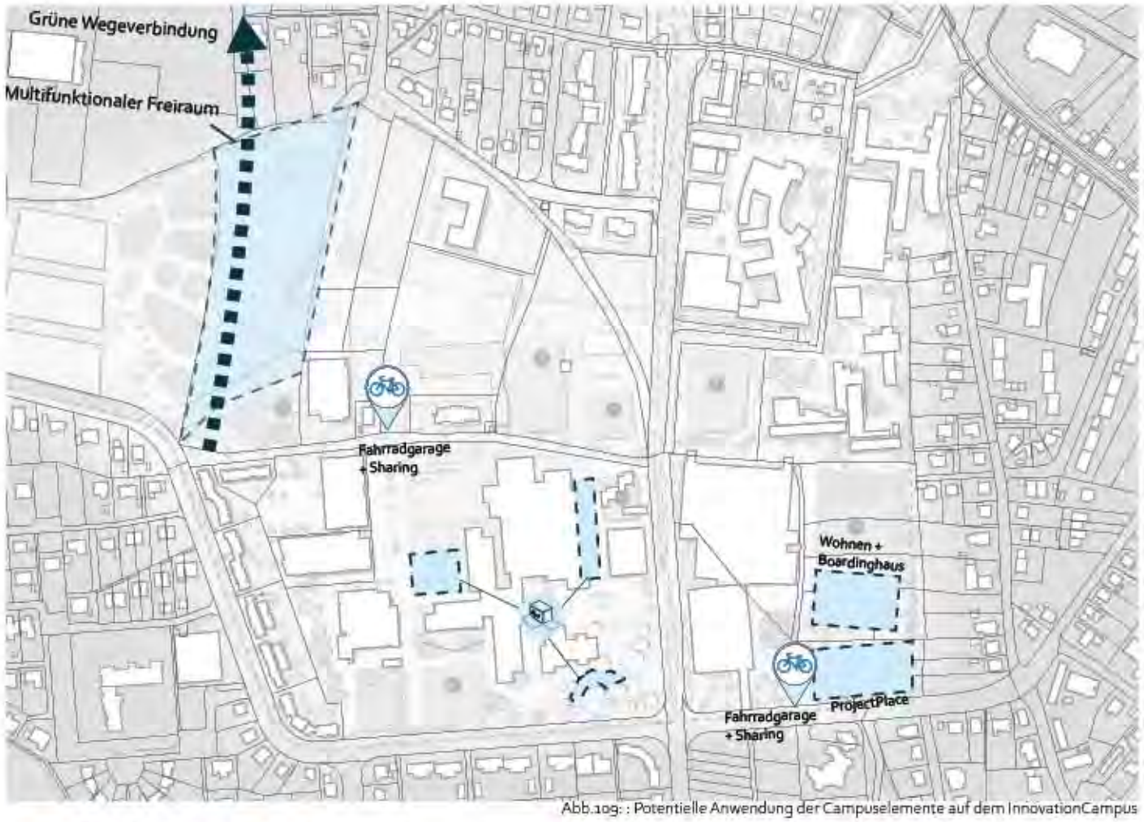


Abb.109: : Potentielle Anwendung der Campuselemente auf dem InnovationCampus

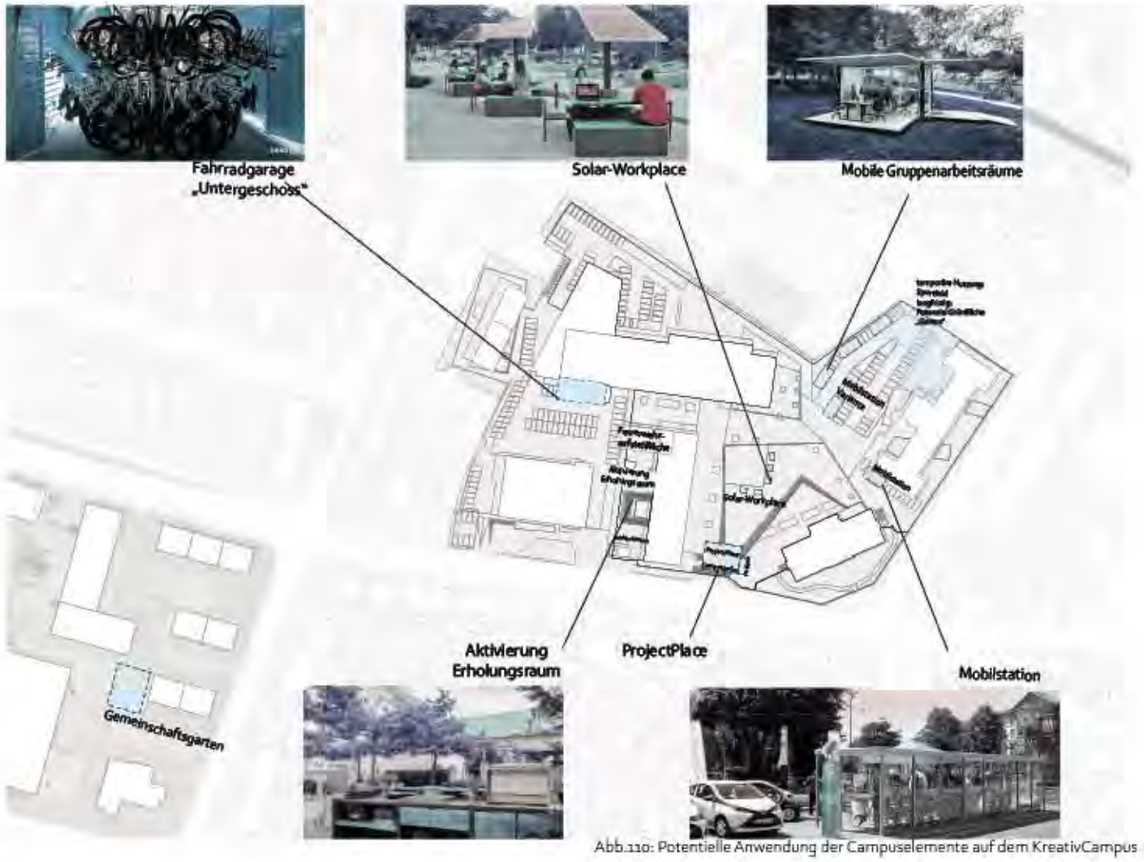


Abb.110: Potentielle Anwendung der Campuselemente auf dem KreativCampus

ProjectPlace

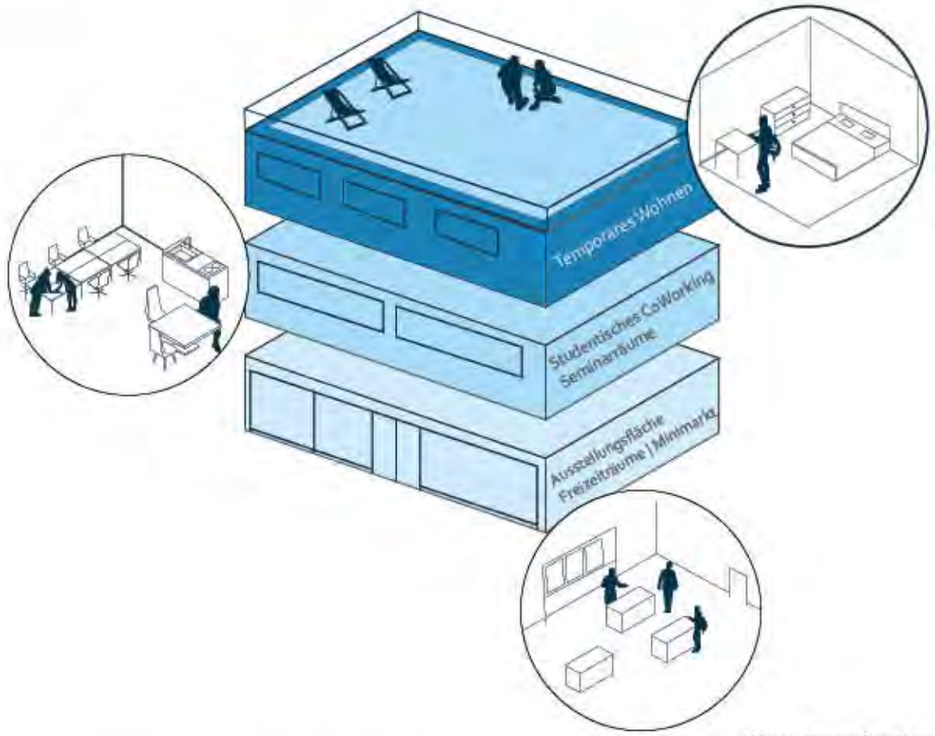


Abb.111: ProjectPlace Schematischer Aufbau

Der ProjectPlace vereint die Bedarfe der Studierenden in einem Gebäude auf dem Campus und ist der Ort für Projektarbeiten und Selbststudium.
Sowohl Arbeitsplätze in CoWorking-Atmosphäre, als auch Gruppenräume für Workshops, Seminare oder Meetings unter Kommilitonen können zur Verfügung gestellt werden. Das Erdgeschoss ist Ort der Kooperation und Präsentation. Eine Dauerausstellung mit studentischen Arbeiten auch außerhalb der Werksschauen der Absolventen, macht die Leistungen der Studierenden sichtbar. Hier kann auch regelmäßig der Kontakt zu potenziellen Arbeitgebern im Rahmen von Veranstaltungen hergestellt werden.

Das Obergeschoss ergänzt eine weitere Funktion. Auf dem Campus kommt nicht die Arbeit in den Wohnraum, sondern der Wohnraum wird am Arbeitsplatz angeboten. Als Ergänzung zu den Studierendenwohnheimen, kann ein temporäres Wohnangebot flexibel bei Bedarf in Anspruch genommen werden. Vor allem pendelnde Studierende können hier in Phasen, in denen ihre Präsenz auf dem Campus besonders wichtig ist, auf ihren Pendelweg verzichten und im Boardinghaus Unterkunft finden. Das Haus bietet private Zimmer zur Kurzzeitmiete und ist mit einer Gemeinschaftsküche ausgestattet. Die Studierenden können also selbst kochen oder das übliche Gastronomieangebot auf dem Campus in Anspruch nehmen. Das Boardinghaus im Sinne eines studentischen Gästehauses auf dem Campus ermöglicht die flexible Anpassung der Wohnsituation an die aktuelle Situation im Studium. Der Wohnort der Wahl bleibt bestehen und die Nähe zur Hochschule kann bei Bedarf gesucht werden. Das Boardinghaus kann, vor allem außerhalb der Prüfungsphasen auch anderen Besuchern der Hochschule als Unterkunft zur Verfügung gestellt werden und außerdem Reallabor der Studierenden des Fachbereich 1 sein (siehe „Von Studierende für Studierende").

Auch Studierende, die akut auf Wohnungssuche sind, (insbesondere internationale Studierende stehen unter Druck schnell eine Wohnung zu finden) können das Boardinghaus als Übergangslösung nutzen.

Die Integration eines Kleinst-Nahversorgers ermöglicht auch die Erfüllung anderer Grundbedürfnisse und macht das Projektgebäude somit zu einem Multifunktionsort, der vor allem in intensiven Projektarbeitszeiten kurze Wege sichert und dennoch Raum für Erholung schafft.

Dieser Raum für Erholung kann sowohl im Erdgeschoss in Form eines Gemeinschafts- oder Hobbyraumes, aber auch auf dem Dach ermöglicht werden. Die Nutzung des Daches erzeugt eine noch größere Flächeneffizienz.

Von Studierenden für Studierende

Bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen für Studierende sollte die Beteiligung der Zielgruppe nicht unterschätzt werden.

Zum einen ist das durch Befragungen und Ideenworkshops möglich. Zum anderen aber auch durch aktives Mitwirken an den vorgesehenen Planungen.

Die TH OWL vereint in ihrem Studienangebot Fachgebiete aus vielen verschiedenen Anwendungsfeldern. Dies kann bei der Planung von baulichen und infrastrukturellen Interventionen, Marketingmaßnahmen oder digitalen Neuerungen genutzt werden.

Die Einbindung von Studierenden in die Gestaltung ihres Lebens- und Studienumfelds kann eine intensivere Identifikation mit der Hochschule erzeugen. Außerdem ermöglicht die Umsetzung in direkter Kooperation mit den Studierenden, dass die Bedarfe der Zielgruppe zu jederzeit präsent sind und berücksichtigt werden.

Ziel der TH sollte es sein, bei zukünftigen Maßnahmen, die auf die Optimierung der Lebens- und Studienbedingungen der Studierenden ausgerichtet sind, die Fachbereiche mit der passenden Expertise aktiv einzubinden und von Beginn bis Ende des Projektes eine studentische Mitarbeit zu gewährleisten. Besonderer Wert sollte dabei auf die tatsächliche Umsetzung studentischer Vorschläge gelegt werden, damit die innovativen Ideen nicht im Entwurfsstadium enden.

Das Konzept zur multifunktionalen Gestaltung öffentlicher Räume im Tagesablauf der Studierenden kann also von den Studierenden selbst mitgetragen werden.

Abb.112: Konzept: Planung von Studierenden für Studierende

OutdoorWork on Campus

Zur kurzfristigen Erweiterung des Arbeitsplatzangebotes bietet sich der hochschuleigene Freiraum an. Über verschiedene Modelle an Outdoor-Arbeitsplätzen können zusätzliche Gruppen- und Einzelarbeitsorte geschaffen werden. Der Aufenthalt im Freien fördert gleichzeitig die Gesundheit.

Die mobilen Arbeitsplätze in Form von Containerbüros und einfachen Arbeitstischen mit Stromversorgung lassen sich bei Bedarf flexibel entfernen, um beispielsweise Platz für Veranstaltungen zu schaffen. So kann das Gebäudemanagement der Hochschule flexibel auf die aktuelle Situation reagieren und die Studierenden profitieren von zusätzlichen Räumen für ihr Selbststudium.

Die angedachte Containerlösung aus dem Referenzbeispiel fügen sich durch ihre offene Ausführung in den Raum ein und integrieren sich statt auszugrenzen.

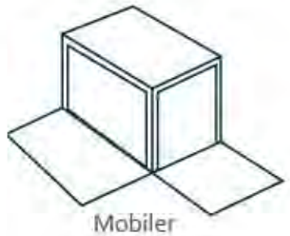
Zur Umsetzung der Intervention können die Studierenden sowohl die technische Hintergrundplanung, als auch die Gestaltung der Container übernehmen und beeinflussen.

Wichtige Ausstattungsmerkmale sind in jedem Fall die Stromversorgung möglichst durch Solarenergie und der Schutz vor klimatischen Einflüssen.

Für die Gruppenmeeting-Container soll eine Reservierung möglich sein, um verlässliche Arbeitsplatzstrukturen auf dem Campus weiter zu etablieren.

Benefits

- Schutz vor klimatischen Einflüssen
- Gruppenraum
- Reservierung möglich
- Temporäre Installation möglich



Mobilstation

Der Campus ist, vor allem für die Studierenden vor Ort, der Dreh- und Angelpunkt ihres Alltags. Aus diesem Grund sollte hier auch das entsprechende Angebot zur Erreichbarkeit anderer Orte des täglichen Bedarfs der Studierenden vorhanden sein.

Eine Mobilstation, mit einem auf die Bedarfe der Studierenden abgestimmten Angebot, ermöglicht eine Vernetzung in der Kommune und im Umland.

Dabei ist ein multimodales Angebot anzustreben und die Studierendenschaft mittels intelligentem Marketing auf die sinnvolle Anwendung unterschiedlicher Verkehrsmodi für unterschiedliche Wege zu sensibilisieren. Die gezeigte Vision der Mobilstation vereint die Mobilitätsziele mit alltäglichen Servicefunktionen und den zukünftigen Entwicklungspotenzialen der Einzelhandelslogistik.

Um die angebotene Mobilitätsinfrastruktur auch effektiv nutzen zu können, sollte innerhalb der Hochschulkommunen und zwischen den drei Standorten ein Netz entwickelt werden, das eine Kombination der Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen erlaubt und die Sharing-Angebote nicht auf einen Standort fixiert, sondern

Abb.113: Konzept Mobilstation am Campus

flexibel verschieben lässt. Da das Verkehrsverhalten der Studierenden etwas durchmischter ist, als bei der sonstigen arbeitenden Bevölkerung, ist zu erwarten, dass sich etwas weniger Ballungen der Verkehrsmittel an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten ergeben. Dennoch ist ein aktives Monitoring und Management der Verkehrsmittel notwendig.

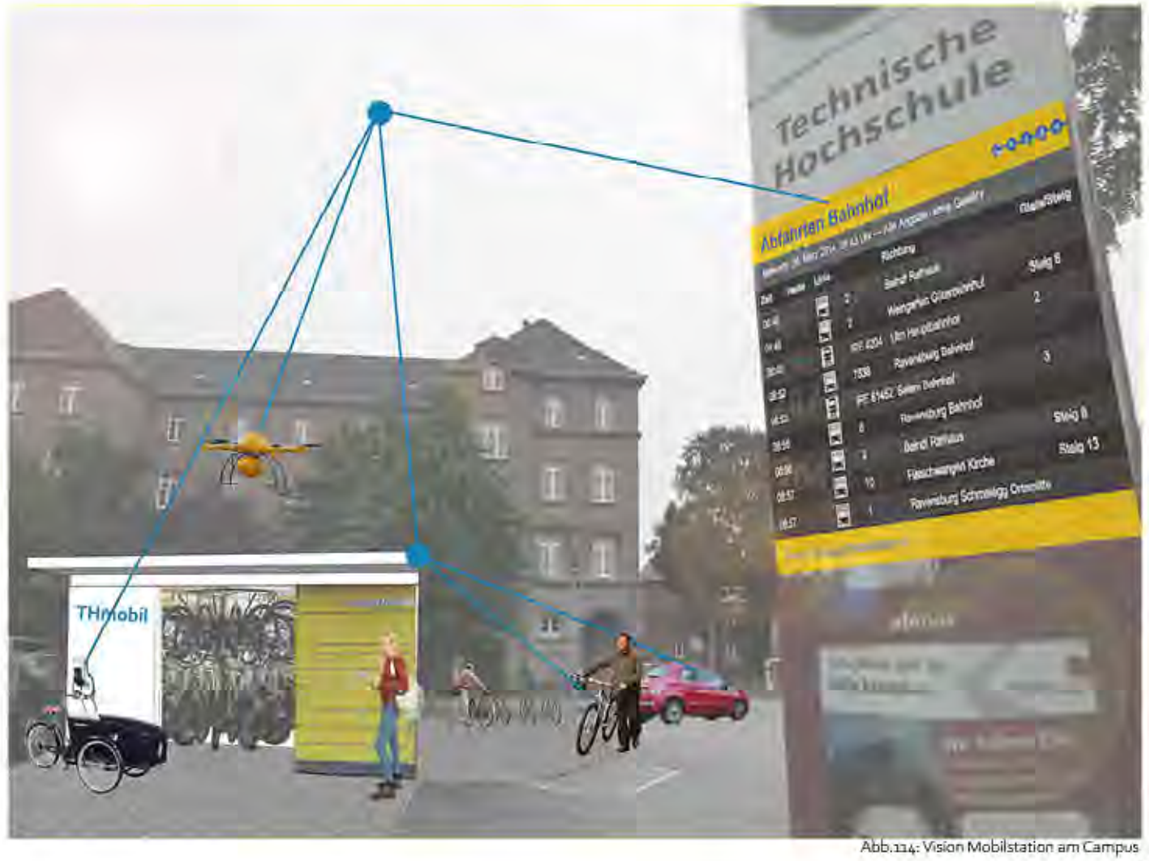


Abb.114: Vision Mobilstation am Campus

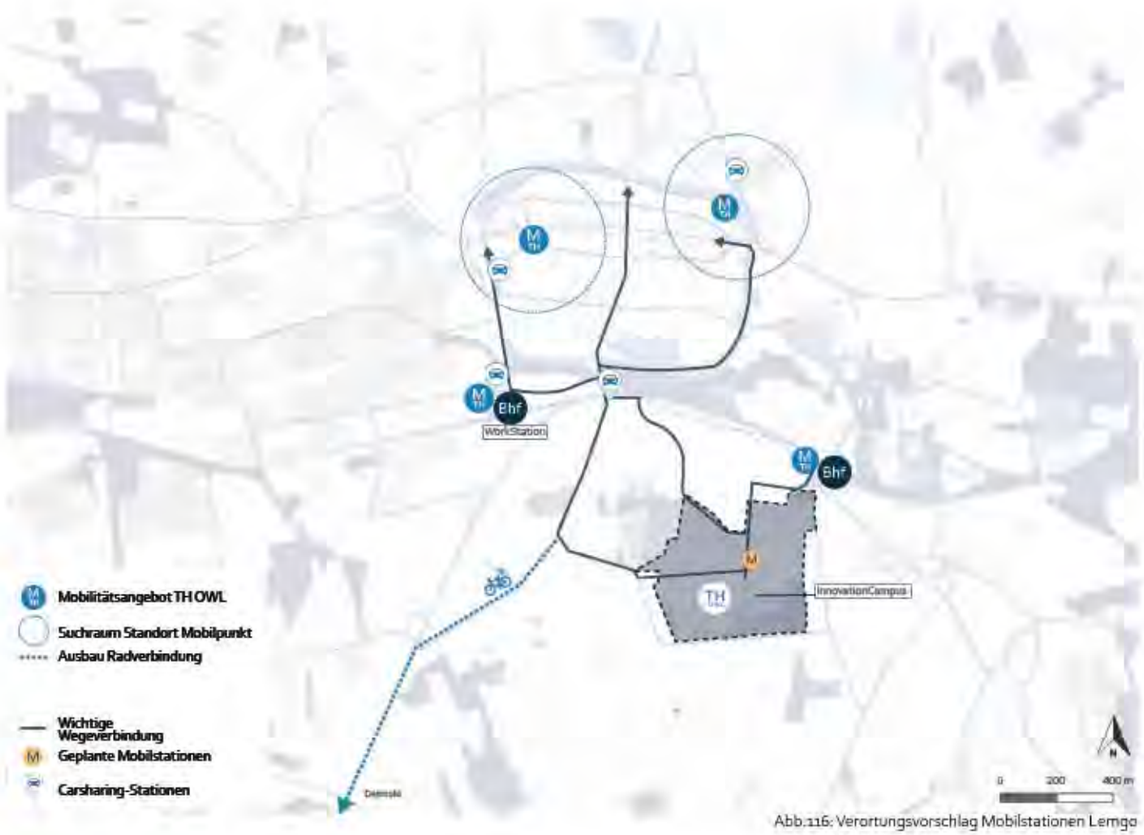


Abb.116: Verortungsvorschlag Mobilstationen Lemgo

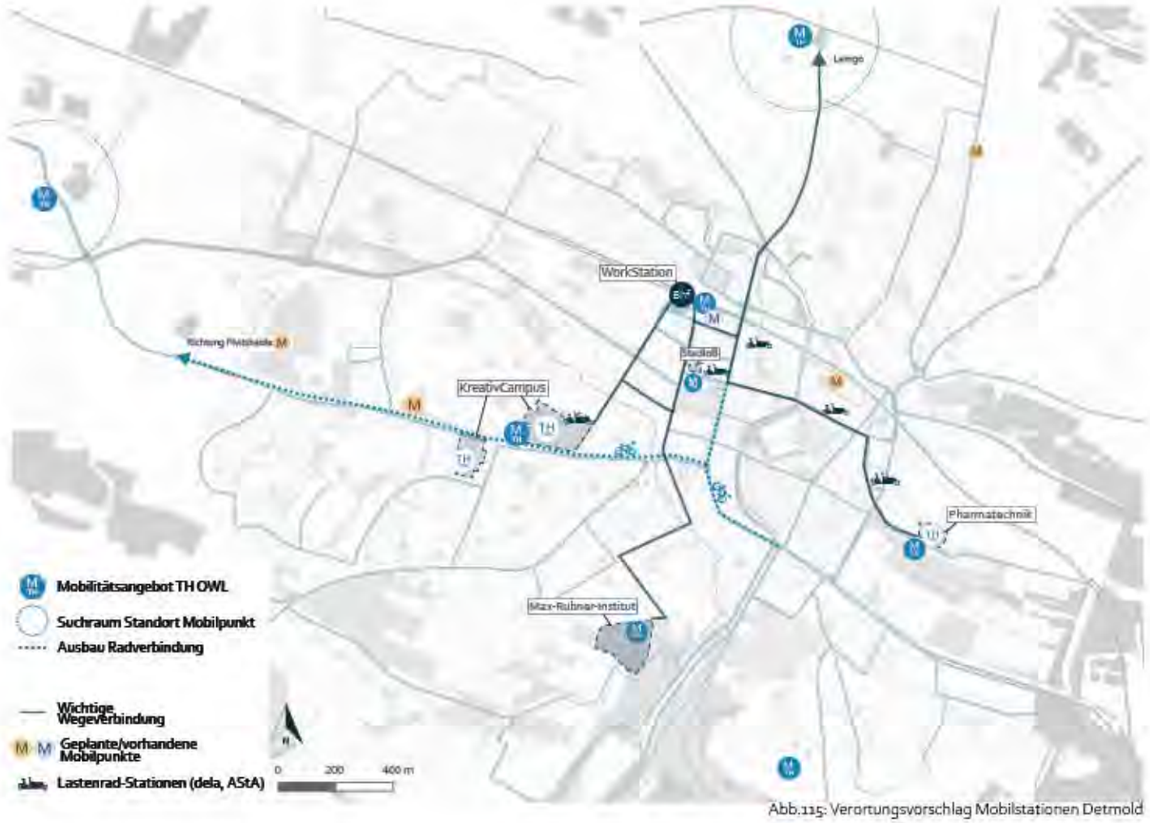


Abb.115: Verortungsvorschlag Mobilstationen Detmold

Standortvorschläge

Lemgo | Für die Stadt Lemgo wurde bereits die gute fußläufige Erschließung deutlich gemacht. Zusätzlich bietet die Stadt bereits vier Car-Sharing-Punkte in der Innenstadt an, an denen stationsgebunden Autos geliehen werden können (vgl. Stadtwerke Lemgo 2017). Am Hochschulcampus ist bereits eine Mobilstation als Teil des neuen „Campus Parken" vorgesehen. Um die Vernetzung in der Stadt weiter zu verbessern, sollten im Zusammenhang mit der Mobilstation am Campus und dem bestehenden CampusRad-Service weitere Mobilpunkte in der Stadt etabliert werden, an denen mindestens die Leihfahrräder zurückgegeben werden können. Voraussetzung für ein solches stationsbasiertes aber vernetztes System ist, das die Fahrzeuge selbstständig entliehen und entsperrt werden können. Orte zur Verstärkung des Mobilitätsangebotes in Lemgo könnten die beiden Bahnhöfe und der Eingang zur Innenstadt an der westlichen und östlichen Seite der Mittelstraße sein. Die vorhandenen Car-Sharing-Punkte und die Mobilpunkte der TH sollten in dem Verfahren zusammengelegt werden.

Detmold | Auch in Detmold sollte die effiziente Anbindung der Studierenden über ihren Campus an die gesamte Stadt und bis nach Lemgo oder Höxter erzielt werden. Am Detmolder KreativCampus besteht derzeit häufig ein großer Parkplatzmangel. Diesem und dem Trend, dass die Studierenden für einen großen Teil ihrer Wege das Auto wählen, soll auch in Detmold mit einer Mobilstation begegnet werden. Um die Studierenden gut an die einzelnen Hochschulstandorte und das übergeordnete Verkehrsnetz anzubinden, werden die Standorte entsprechend vorgeschlagen (vgl. Abb.115).

Am Bahnhof besteht durch die Fahrradabstellanlage mit E-Bike-Verleih und Car-Sharing bereits ein Angebot eines Mobilpunktes, der vier Verkehrsmittel verknüpft. Das TH-orientierte Fahrrad-Angebot sollte ergänzt werden.

Höxter | Vor allem für den Standort Höxter ist ein breites Mobilitätsangebot für die Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Hochschule von Bedeutung. Da der Weg durch die vorhandene Topografie zu Fuß und mit dem Fahrrad mit körperlichen Anstrengungen verbunden ist und im Schnitt 21 Minuten zu Fuß dauert, wird von den Studierenden die bestehende Busverbindung bevorzugt. Die Fahrtdauer mit dem Bus beträgt nur bei einer der beiden Verbindungen, die jeweils einmal in der Stunde die Strecke bedienen eine deutliche Verringerung gegenüber dem Fußweg.

Bei Implementierung eines ergänzenden Mobilitätsangebotes seitens der Hochschule, ist in jedem Fall ein Sharing-Angebot für E-Fahrräder am Bahnhof und an der Hochschule mit einzubeziehen. Für weitere Mobilpunkte im Stadtraum von Höxter ist eine weiterreichende Analyse der Wohnstandorte und genutzten Infrastrukturen der Studierenden notwendig. Die Zahlen der zugrunde liegenden Studie sind für dieses Thema nicht ausreichend belastbar.

Für alle drei Hochschulstandorte gilt, dass die Attraktivität der Sharing-Angebote immer von der Organisation, Bekanntheit, Verfügbarkeit und der lokalen Infrastruktur abhängig ist. Dementsprechend sind die Mobilstationen im Idealfall zentral auf dem Campus und im Blickfeld der meisten Studierenden zu installieren. Gemeinsam mit einer guten Werbekampagne und der Beteiligung der Studierenden, kann das Angebot etabliert und so zu mehr Lebensqualität am Hochschulstandort führen.

Sowohl in Detmold als auch in Lemgo bestehen auf gewissen Strecken Schwierigkeiten für Radfahrende. Die Meistgenannten aus der Online-Umfrage sind bereits mit einem Handlungsbedarf markiert worden. Hier besteht weiterer Analysebedarf zugunsten der Radfahrenden. Zu der relevanten Infrastruktur gehören neben den Radwegen auch die Radabstellanlagen. Für Studierende und Mitarbeiter, die ein eigenes Fahrrad nutzen, hat die witterungs- und diebstahlgeschützte Unterbringung ihres Fahrrades eine große Bedeutung. In Lemgo und Detmold konnten bedeutende Mängel in der Ausstattung des Campus mit entsprechenden Radabstellanlagen festgestellt werden.

Für zukünftige Planungen sind ausreichend Abstellanlagen einzubeziehen. Diese sind bestenfalls dezentral auf dem Campus zu platzieren, um eine möglichst große Sichtbarkeit und kurze Wege zu erreichen.

Steckbrief Multifunktionaler Campus

Handlungsfeld: Studierbedingungen
Ziel: Vereinbarkeit von privaten und studentischen Bedarfen an einem zentralen Ort des täglichen Alltags
Herleitung: Zeitlich längster Aufenthaltsort im Daily Urban System, Ort der sozialen Kontakte und des Selbststudiums
Akteure:
- TH OWL
- Kommune
- Studierendenwerk
- Privatwirtschaft
- Verkehrsdienstleister

Finanzierung: Städtebauförderung
Umsetzungszeitraum:
erste Interventionen: kurzfristig
Planerische Sicherung und Umsetzung: langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** Flexible räumliche und zeitlicher Vereinbarkeit von Privatleben und Arbeitsleben
- **Politisch:** Steigerung der Attraktivität der Hochschule gegenüber anderen größeren Kommunen
- **Ökonomisch:** Einbindung von lokalen Betrieben
- **Sozial:** Zugang zu wichtigen Infrastrukturen für Studierende und Anwohner
- **Technisch:** Anwendung innovativer Lösungen zu Mobilität und Arbeit
- **Ökologisch:** Multifunktionalität verkürzt die Wege, die im Alltag zurückgelegt werden müssen
- **Rechtlich:** ggf. baurechtliche Einschränkungen

Steckbrief ProjectPlace

Handlungsfeld: Studierbedingungen | Stadtraum
Ziel: Arbeitsplätze schaffen, Soziale Treffpunkte und Erholung am Campus, Temporäre Wohnformen, Repräsentation der Studierenden
Herleitung: Trennung von Wohnen und Arbeiten, Studentische Kultur, Lange Wege für Pendler*innen, flexible Wohnsituation
Akteure:
- TH OWL
- Studierende
- Kommune (DT | LG | HX)
- Studierendenwerk

Finanzierung: Städtebauförderung
Umsetzungszeitraum: langfristig

Benefits
- **Work-Life-Balance:** studentische Arbeitsplätze, flexible Wohnsituation, sozialer Kontakt, verlässliche Orte für das Selbststudium
- **Politisch:** Attraktivitätssteigerung der Hochschule durch besondere Infrastruktur für Studierende
- **Ökonomisch:** Kontaktstelle zwischen Studierenden und freier Wirtschaft, Unternehmen profitieren von innovativen Ideen der Studierenden
- **Sozial:** Diskriminierungsfreie Bereitstellung gut ausgestatteter Arbeitsplätze ohne Bevorzugung anderer
- **Technisch:** Umsetzung des Stands der Technik (Digitalisierung)
- **Ökologisch:** effiziente Flächennutzung
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen, ggf. muss zunächst Baurecht am geplanten Standort geschaffen werden

Steckbrief THmobil

Handlungsfeld: Mobilität | Studierbedingungen
Ziel: gute Vernetzung innerhalb des Hochschulstandortes, Verzicht auf private PKW, Bekanntmachung der vorhandenen Angebote
Herleitung: häufige Nutzung des Autos für Alltagswege, wenig bestehende alternative Mobilitätsangebote bekannt
Akteure:
- TH OWL
- Lokaler Verkehrsbetrieb
- Kommune
- Mobilitätsdienstleister aus der Privatwirtschaft

Finanzierung: Land NRW (z.B. Regionale)
Umsetzungszeitraum: kurzfristig - Überarbeitung und sichtbar machen des bestehenden Sharing-Angebotes
Langfristig- Aufbau einer Mobilstation

Benefits
- **Work-Life-Balance:** zeitlich und räumlich flexible Mobilität, gesundheitsfördernde Mobilitätsarten
- **Politisch:** Förderung multimodalen Verkehrsverhaltens
- **Ökonomisch:** Steigerung der generellen Nachfrage und Interesses bei Sharing-Anbietern
- **Sozial:** Zugang zu vielfältiger Mobilität ohne dass eigener Besitz nötig ist
- **Technisch:** Einsatz moderner Technik und Förderung von Zukunftstechnologien, wie z.B. Drohnen
- **Ökologisch:** Förderung emissionsarmer Mobilität
- **Rechtlich:** keine Einschränkungen

Wohnumfeld

Weitere Ansätze zur Verbesserung der Work-Life-Balance

Dezentrale Lernorte

Um den Studierenden die Möglichkeit getrennter Wohn- und Arbeitsräume zu geben, ohne dass dafür lange Wege in Kauf genommen werden müssen, ist die Einrichtung dezentraler Lernorte oder Co-Working-Spaces auch im Stadtgebiet eine mögliche Maßnahme.

Dabei sind zwei mögliche Herangehensweisen darzustellen.

1. Reaktivierung von Leerstand

Die Innenstädte vieler Mittelstädte leiden heutzutage unter einem steigenden Leerstandsanteil. Urbanisierungs und Zentralisierungsprozesse, sowie die Anziehungskraft großer Einkaufszentren an den Stadträndern tragen dazu bei. Die nicht genutzten Ladenlokale und Gewerbeflächen können einer Zwischennutzung zugeführt werden bis ein dauerhafter Nachmieter gefunden werden kann. Diese Zwischennutzung kann durch Studierende der Hochschule übernommen werden. So lassen sich Treffpunkte und Arbeitsräume für Studierende in unmittelbarer Nähe zu ihren Wohnstandorten in der Innenstadt bieten und gleichzeitig wichtige Flächen wiederbeleben. Außerdem kann so ein langfristiger Leerstand und damit einhergehender Verfall vermieden werden. Bei sehr aktiver Nutzung kommen die studentischen Co-Working-Spaces auch als langfristige Nutzung in Frage. Ein vergleichbarer Ort ist das Studio B in Detmold am Kaiser-Wilhelm-Platz. Vor allem in Lemgo, das eine erhöhte Leerstandsquote aufweist (vgl. Alte Hansestadt Lemgo 2019), besteht ein Entwicklungspotenzial für die dezentralen Orte. Verschiedene Raumtypen und Gebäude ermöglichen außerdem eine vielfältige Nutzung und lassen die Studierenden in der Stadt sichtbar werden. In dem Zusammenhang bieten die studentischen Arbeitsorte auch Möglichkeiten der Kooperation und Kontakte mit anderen Fachbereichen oder Hochschulexternen.

Ein häufiger Kritikpunkt an der Lage des Studio B ist die fehlende studentische Verpflegungsmöglichkeit, sodass viele Studierende lieber zu Hause oder am Hochschulcampus mit vorhandener Mensa arbeiten.

2. Studiercafés

Um diesem Bedarf entgegenzukommen und dem studentischen Leben und sozialen Treffpunkten aktiv mehr Raum zu geben, sollte neben dem Campus auch die zentrale Innenstadt und das Wohnumfeld als studentischer Ort in den Fokus gerückt werden. Ein gastronomisches Angebot, das Raum für Kommunikation, aber auch ruhiges Arbeiten in entspannter Atmosphäre bietet, kann sowohl auf dem Campus als auch in der Innenstadt attraktiv für die Studierenden sein.

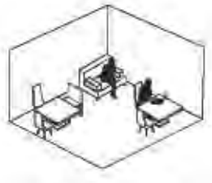
Gemeinschaftsräume im Wohnumfeld

Ein Großteil der Studierendenwohnheime liegt in Detmold und Lemgo in unmittelbarer Nachbarschaft zum Campus. Dennoch fehlt den meisten ihrer Bewohner die Gemeinschaft im Zusammenhang mit ihrer Wohnform. Gemeinschaftsräume an den Wohnheimen können Raum für dieses Bedürfnis schaffen. Nach Angaben des Studierendenwerks Bielefeld ist in den meisten bestehenden Wohnheimen eine Einrichtung von Arbeitsräumen möglich. Die bestehenden Gemeinschaftsräume werden nach Angaben der Ansprechpartnerin jedoch wenig genutzt. Diese Angabe widerspricht den klaren Ergebnissen für mehr Gemeinschaft aus der Umfrage „Studis in OWL".

In Detmold oder Lemgo sind bisher keine Gemeinschaftsräume vorhanden. Über temporäre Einrichtungen auf den Freiflächen könnte ein Angebot zunächst getestet werden. Sehr wichtig ist jedoch eine entsprechende Ausstattung, damit auch tatsächliche Nutzungsanreize vorhanden sind. Die Studierenden wünschen sich vor allem eine gemeinschaftliche Gartennutzung oder Raum für Kommunikation und kreative Tätigkeiten.

Die Einrichtung eines Hobbyraumes, inklusive Werkzeugen oder einer Kocheinrichtung im Freiraum der Wohnheime, sind mögliche Optionen, mit geringem baulichen Aufwand Gemeinschaftsnutzungen anzubieten. Die Studierenden sollten in die konkrete Ausgestaltung mit einbezogen werden. Nach einer temporären Testphase kann eine Evaluation der Nutzungen zeigen, ob das Angebot ausgebaut wird.

Ausstellung


Studiercafé

Werkstatt

Co-Working

Abb. 117: Nutzungsmöglichkeiten Studentische Gemeinschaftsorte

LetzteMeile-Mobilität
Konzept

Ziel
Neben den übergeordneten ÖPNV-Verbindungen, die die Studierenden aus der gesamten Region mit den Hochschulstandorten verbinden, spielt genauso die lokale Mobilität eine wichtige Rolle bei der Lebensqualität. Um die Nutzung des ÖPNV wirklich effektiv zu machen, darf der Blick auf die „Letzte Meile" nicht vergessen werden.

Im Schnitt 140 m Luftlinie sind die Studierenden der TH OWL zur nächsten Bushaltestelle entfernt. Als fußläufig akzeptable Entfernung wird bei Bushaltestellen 600 m und bei Bahnhöfen 1.200m angenommen (vgl. Pütz & Schönfelder 2018: S. 1) Und schon bei 250-300m, die bis zur Haltestelle zurückgelegt werden müssen, wählt nur noch die Hälfte der Personen den ÖPNV. (vgl. SRL 2000: S.1)

Zum nächsten Bahnhof sind es bei den Studierenden der TH OWL im Schnitt 1.600 km Luftlinie. Diese Entfernungen und unzureichende lokale ÖPNV-Anbindungen sind häufig der Grund, weshalb Personen dann doch den gesamten Weg mit dem PKW zurücklegen. Dieser Entwicklung soll zugunsten der Menschen, der Umwelt und des Stadtbildes entgegengewirkt werden, indem praktikable Alternativen für diese letzte Meile zur Verfügung gestellt werden. Die Haltestellendichte ist in Ballungsräumen und Städten deutlich höher. Dort

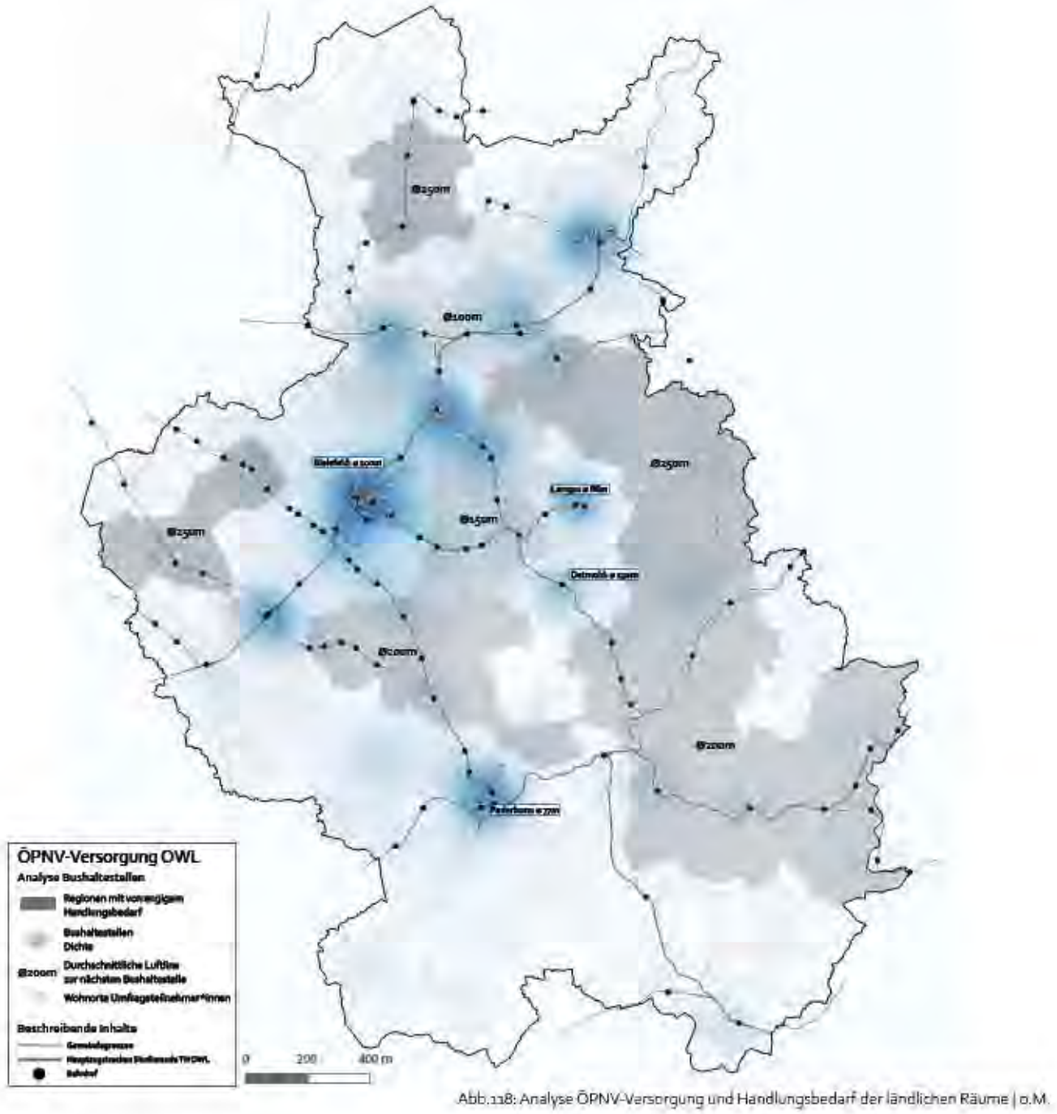


Abb.118: Analyse ÖPNV-Versorgung und Handlungsbedarf der ländlichen Räume | o.M.

ist somit auch der durchschnittliche Weg, der zu diesen zurückgelegt werden muss, geringer. Der größte Handlungsbedarf besteht deshalb in der Versorgung der eher ländlichen Räume (vgl. Abb. 118).

Regionen mit vorrangigem Bedarf
Um die Gebiete in Ostwestfalen-Lippe zu ermitteln, die besonderen Handlungsbedarf bei der Bewältigung der „Letzten Meile" für Studierende haben, wurden die Haltestellendichte, sowie die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle anhand der Studienteilnehmer ermittelt. Außerhalb der Ballungsräume sind vor allem die westlichen Kommunen des Kreises Minden-Lübbecke, der nordwestliche Kreis Gütersloh und der östliche Kreis Lippe mit durchschnittlichen Entfernungen von über 250m zur nächsten Bushaltestelle aufgefallen. Für einige Gebiete kann aufgrund fehlender Daten von Studierenden keine Aussage getroffen werden. Außerdem können anhand der Studie Tendenzen herausgestellt werden, aus welchen Gebieten, die meisten Studierenden mit dem Auto zur Hochschule oder anderen Zielen in ihrem Alltag fahren. (vgl. Abb. 47)

Handlungsempfehlung
Alternative Mobilitätsmodi für die letzte Meile gibt es bereits und die zukünftigen Entwicklungen der Mobilitätsangebote bergen das Potenzial, diese um weitere effiziente Modelle zu ergänzen. Die folgenden Modelle sollten im kommunalen Mobilitätsmanagement berücksichtigt werden:

1. Shared-Mobility

Die Verkehrsknotenpunkte sollen in allen Regionen, wie bereits beschrieben, ein breites Angebot alternativer Verkehrsmittel bieten. Damit diese sich auch für die Bewältigung des Weges von und zur Haltestelle eignen, müssen One-Way-Lösungen entwickelt werden, die es den Nutzern möglich machen, ein Fahrrad, Auto oder anderes genutztes Verkehrsmittel an einem Sammelpunkt in der Nähe ihres Wohnortes abzustellen. Um dieses Ziel zu ermöglichen, ist ein Netz an Mobilstationen in der betreffenden Region zu errichten, dass die Ausleihe und Rückgabe von Verkehrsmitteln an unterschiedlichen Stationen erlaubt. Eine Alternative bilden sogenannte „Free-Floating-Systeme", bei denen das Fahrzeug auf einem beliebigen Stellplatz abgestellt werden kann und via App vom nächsten Nutzer lokalisiert werden kann. Dieses Modell wird in Bielefeld, Paderborn und Detmold bereits mit Electro-Scootern und Rollern angeboten. Ein Nachteil an diesen Sharing-Modellen, der vor allem im ländlichen Raum starke Auswirkungen hat, ist die Bildung von Schwerpunkten, an denen sich die Fahrzeuge zu bestimmten Tageszeiten sammeln und die fehlenden Nutzer, die sie im Laufe des Tages wieder im Stadtgebiet verteilen. Oft sammeln sich die Autos an einem Bahnhof oder Stadtzentrum, wenn die Mehrzahl der Pendler*innen morgens den Arbeitsweg zurückgelegt hat und abends an den Stadträndern und der Peripherie. Dadurch stehen sie im Laufe des Tages an den anderen Orten kaum zur Verfügung. Gerade Studierende, deren Lehrveranstaltungen nicht konsequent am Vormittag beginnen, benötigen jedoch ein verlässliches Angebot. On-Demand-Angebote, wie zum Beispiel ehrenamtlich organisierte Bürgerbusse oder Anruf-Sammeltaxis, die nachfrageorientiert virtuelle Haltestellen bedienen lassen sich ähnlich flexibel an den Tagesablauf anpassen und haben zudem den Vorteil, dass möglichst viele Personen mit einem Fahrzeug transportiert werden können.

2. Mitfahrgelegenheiten App | Marketing

Diesen wirtschaftlichen Vorteil bieten auch Mitfahrerbörsen, die es bereits in verschiedenen Ausführungen gibt. Dazu gehören professionelle Anbieter, aber auch die Mitfahrerbörse des AStA an der TH OWL. Diese Angebote werden für Fahrten über größere Distanzen bereits aktiv genutzt, sie sind aber auch eine Möglichkeit, um die Wege von und zu Bus- und Bahnhaltestellen kostengünstig und flexibel zurückzulegen. Hier ist eine Verbesserung in der Zugänglichkeit des Angebotes und vor allem intensives Marketing gefordert.

Dazu sollten die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden. Die Mitfahrerbörse der Technischen Hochschule könnte im App-Format deutlich spontaner genutzt werden und ist nicht von der Anwesenheit an der Hochschule abhängig. Außerdem generiert eine App meist mehr Aufmerksamkeit und kann viele Funktionen erfüllen. (siehe Aktionsraum Digitalisierung)

3. Integration in Ticket

Die genannten Sharing- und On-Demand-Angebote bedeuten zurzeit in fast jedem Fall einen Aufpreis für die Nutzer zusätzlich zu ihrem normalen ÖPNV-Ticket.

Für die Studierenden, die durch das Semesterticket alle etablierten Regionalverkehre in NRW nutzen können und außerdem über einen beschränkten finanziellen Rahmen verfügen, kann dies ein Hinderungsgrund sein, alternative Mobilitätsangebote in Kombination mit dem ÖPNV zu nutzen. Eine Integration der Angebote in den Preis des Semestertickets durch eine faire überschaubare Erhöhung des Preises, kann die Deckung der Kosten sichern und eher Zuspruch durch die Studierenden finden. Die Nutzung von Anruf-Sammel-Taxis (Anruf-Linien-Taxis sind bereits in den meisten Kommunen für Studierende kostenlos), Bürgerbussen und der Erlass der Grundgebühr bei Sharing-Angeboten für Studierende könnten von dieser Integration eingenommen werden.

Die drei beschriebenen Konzepte zur Optimierung der Wegeverbindungen auf der letzten Meile sind im Zusammenhang mit der Work-Life-Balance der Studierenden als Maßnahmen zur Zeitersparnis und Flexibilisierung der Mobilität zu werten.

Digitalisierung | THOWLonline

Konzept

Bei Betrachtung der voranstehenden räumlichen Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Work-Life-Balance der Studierenden in OWL wird der Einfluss der Entgrenzung im Alltagsleben deutlich. Nahezu jeder öffentliche, aber auch der private Raum bietet sich für bestimmte Personengruppen an, multifunktional genutzt zu werden. Die Grenzen, in denen sich gewisse Tätigkeiten bisher abgespielt haben, wurden gesprengt. Einen großen Beitrag dazu leistet die Digitalisierung. Dass sich die vorher festdefinierten Zeiträume für Arbeitsleben und Privatleben auflösen, ist ein neuartiger Trend. Begonnen hat das in der allgemeinen Arbeitswelt, als Arbeitsprozesse, die bis dato von der Industriegesellschaft geprägt waren, flexibilisierten und Grenzen verwischt wurden. (vgl. Henninger & Papouscheck, 2006) Neben der Industrie 4.0 entsteht mit zunehmender Digitalisierung und Globalisierung auch das Arbeiten 4.0. Die digitale Verfügbarkeit von Daten zu jeder Zeit an jedem Ort und die ergänzende digitale Kommunikation machen ortsunabhängige Tätigkeiten einfacher.

Neben der globalen Bedeutung von Digitalisierung kann sie aber auch auf der regionalen und lokalen Ebene die Möglichkeiten der Ortsunabhängigkeit, Flexibilität und Vereinbarung mehrerer Tätigkeiten fördern.

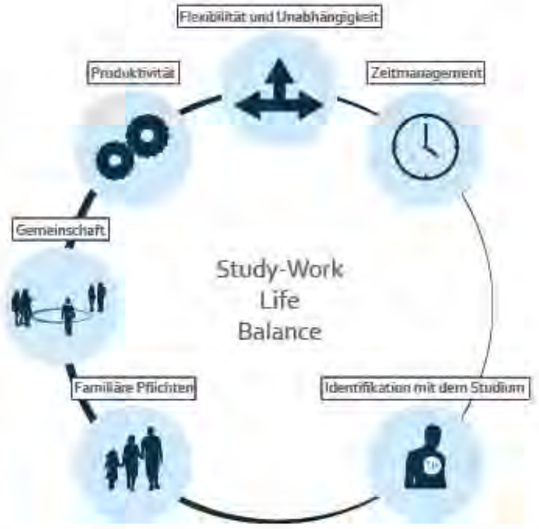


Abb.119: Einfluss der „Digitalisierung" auf die Work-Life-Balance

Entgrenzung kann sowohl Chance als auch Risiko sein. Den Studierenden der TH OWL digitalen Zugang zu verschiedenen Infrastrukturen zu geben soll hilfreiche Strukturen niedrigschwelliger machen und gleiche Chancen für alle unabhängig von ihrem Aufenthaltsort generieren.

Die TH OWL sollte vornehmlich die folgenden drei Bereiche in den Fokus nehmen, um die Bewältigung des Alltags und die effiziente Zeitnutzung für die Studierenden zu optimieren:

Teildigitalisierte Lehre

Die aktuelle Covid19-Pandemie hat das Sommersemester 2020 von Anfang an unter grundlegend veränderten Umständen stattfinden lassen. Die Digitalisierung der Lehre, die in den letzten Jahren Schritt für Schritt angegangen wurde, musste an allen Schulen und Hochschulen des Landes innerhalb kürzester Zeit ausgebaut und für möglichst alle Lernenden und Lehrenden praktikabel und effektiv gestaltet werden. Die Umfrage zur Corona-Situation an der TH OWL Anfang April 2020 ergab, dass ca. 50% der Studierenden von dem fehlenden Kontakt zu Kommilitonen*innen und Lehrenden im Rahmen der digitalen Lehre belastet sind (vgl. Ries 2020) Auch in den Interviews im Rahmen der Studie dieser Bachelorarbeit hat die Mehrheit der Interviewten eine Weiterverfolgung der digitalen Lehre abgelehnt und bevorzugt eine Rückkehr zur Präsenzlehre. Fünf von sieben Interviewten hat die Frage zwar pro Präsenzlehre beantwortet, gleichzeitig aber das Potenzial einer Mischform und die Vorteile, die sie darin sehen zur Geltung gebracht. Auch in den freien Kommentarbereichen der Online-Umfrage spalten sich die Meinungen zur digitalen Lehre. Es wird aber deutlich, dass die Studierenden die freie Ortswahl, die sich dadurch aktuell ergibt, schätzen lernen.

Mit Blick auf die Zukunft empfiehlt sich, die etablierten Strukturen beizubehalten und zu pflegen. Der digitale Zugang zu Daten und die Kommunikationskanäle werden auch im Präsenzbetrieb weiterhin ihre Vorteile geltend machen. Außerdem kann mit Blick auf den einfachen Vorlesungsbetrieb abseits von praktisch orientierten Lehrveranstaltungen, die Mischform auf einfache und verträgliche Weise umgesetzt werden.

Die Vorlesungen werden mit Aufhebung der Maßnahmen wieder in den Räumlichkeiten der Hochschule stattfinden und die Studierenden und Lehrenden vor Ort in Kontakt treten. Die aktuell von den meisten Lehrenden praktizierte Aufzeichnung der Vorlesungen und online Bereitstellung kann jedoch, wenn die Strukturen einmal etabliert sind, ohne größeren Mehraufwand fortgesetzt werden.

Die teildigitalisierte Lehre ermöglicht flexibles unabhängiges Arbeiten für das Studium, eine konfliktärmere Vereinbarkeit von familiären Pflichten oder Nebenerwerbstätigkeit mit dem Studium, ein entspannteres Zeitmanagement, barriere- und diskriminierungsfreien Zugang zum Studium und Hochschulinfrastrukturen und hält gleichzeitig die Möglichkeit offen, den persönlichen Kontakt am Hochschulcampus zu suchen, der von vielen vermisst wird.

Die digitale Lehre ermöglicht und fördert eine freie Wahl des Arbeitsortes auch über Hochschulcampus und Privatwohnung hinaus.

TH OWLonline

Neben der Lehre und den Plattformen, auf denen sie digital unterstützt werden kann, können moderne digitale Möglichkeiten auch bei der Hochschulorganisation und der Vernetzung unter den Angehörigen der Hochschule eingesetzt werden. Eine hochschuleigene App schafft einen virtuellen Gemeinschaftsraum. Informa-

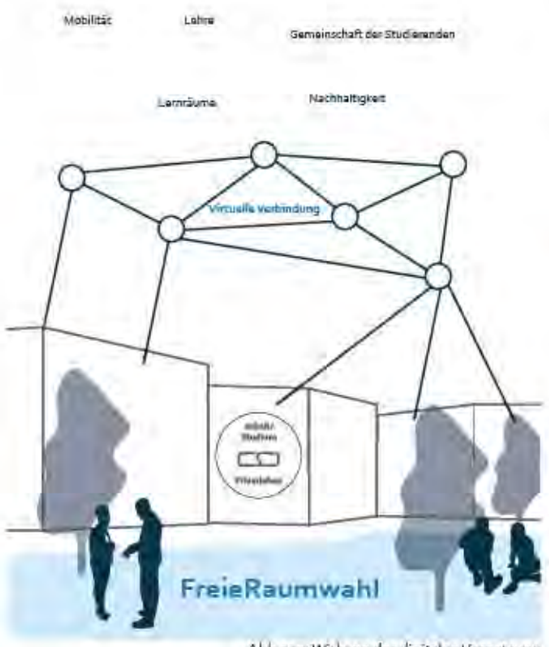


Abb.120: Wirkung der digitalen Vernetzung

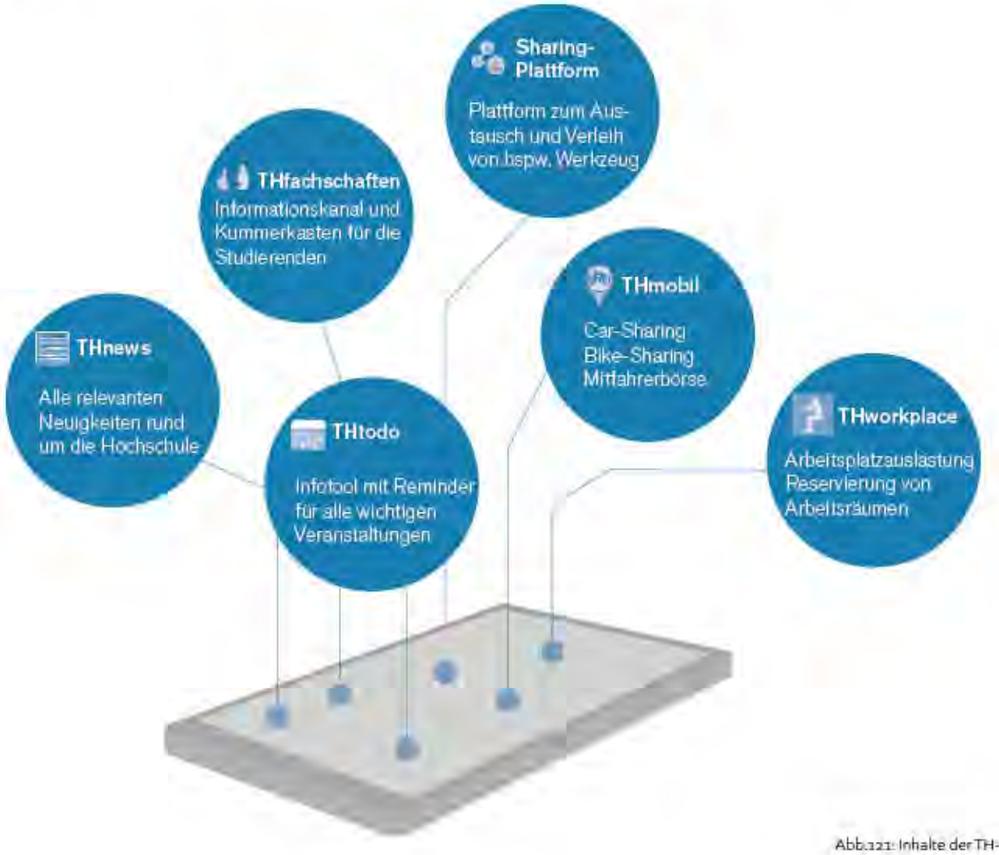


Abb.121: Inhalte der TH-OWL-App

tionen zum aktuellen hochschulpolitischen Geschehen, Veranstaltungen, Ankündigungen der Gremien und studentischen Vertretungen und alle anderen zu kommunizierenden Informationen werden an einem Ort gesammelt und für einen mobilen Zugang übersichtlich dargestellt. Auch Kommunikationskanäle könnten integriert werden. Als besondere Funktionen können jedoch vor allem die folgenden einen Mehrwert zur Work-Life-Balance leisten:

Digitale Hochschulräume

Um die multifunktionalen Räume, an denen Orte des gemeinschaftlichen und einzelnen Arbeitens geschaffen werden, sichtbar und niedrigschwellig zugänglich zu machen, kann ein digitalisierter Zugriff ergänzt werden. Sowohl Gruppencontainer in Freiräumen und auf dem Campus als auch Werkstattplätze oder Teile des Seminarraumangebots können mit zeitlich begrenzter Reservieroption angeboten werden. Damit die Reservierung keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand nach sich zieht und die Durchführung möglichst schnell und ohne Hemmnisse durchgeführt werden kann, wird eine entsprechende Funktion in der TH-App integriert.

Die Reservierung stellt sicher, dass bei Ankunft an der Hochschule keine Zeit für die Suche nach einem geeigneten Arbeitsraum verwendet werden muss und ermöglicht Planungssicherheit für größere Gruppen. Außerdem stehen die besonderen Arbeitsplätze so während eines Semesters vielen verschiedenen Personen zu Verfügung und können möglichst effizient ausgelastet werden.

Neben den besonderen zu reservierenden Arbeitsbereichen bleiben selbstverständlich immer noch die offenen Hochschulbereiche, wie Bibliothek, Mensa oder offene Seminarbereiche, die von den Studierenden für das Selbststudium in der Hochschule genutzt werden können. Vielen fehlt ein verlässlicher Zugang zu Arbeitsplätzen und die Suche nach einem geeigneten Raum fällt als Störung im Alltag auf. Mit Hilfe der App oder einer Webanwendung auf der Internetseite der Hochschule kann ein Tool eingeführt werden, mit dem die Auslastung der Lern-, Arbeits-, Labor- und Werkstatträume eingesehen werden kann. Ein solches Angebot für Gruppen- und Einzelarbeitsplätze gibt es bereits an der Universität Kassel, den sogenannten „Seatfinder". (vgl. Abb. 122) Durch die Anzahl an eingewählten Geräten in das Hochschulnetzwerk kann abgeschätzt werden, wie viele Studierende den Arbeitsraum gerade nutzen und ein Trend berechnet werden.

Ziel der Maßnahme ist auch hier, eine aufwändige Suche nach einem unbelegten Arbeitsplatz zu ersparen und an Tagen mit besonders starker Auslastung den Studierenden schon von zu Hause die Möglichkeit zu geben, über die Wahl ihres Arbeitsortes nachzudenken, sodass gegebenenfalls eine Alternative im Wohnumfeld oder die eigene Wohnung gewählt wird.

Digitale Mobilität

Abseits der Arbeitsplatzorganisation sind digitale Anwendungen auch im Mobilitätssektor ein wichtiges Element, um die vorhandenen Strukturen mit wenig Aufwand zugänglich zu machen. In Lemgo gibt es bereits das CampusRad (vgl. TH OWLa) , auch der AStA in Detmold verleiht ein Lastenrad (vgl. Webauftritt AStA Detmold) an allen drei Standorten kann ein Transporter gemietet werden und die Mitfahrerbörse hat in Detmold ihren Platz am schwarzen Brett. Diese internen Mobilitätsangebote sind vielversprechende Ansätze, um den Studierenden am Hochschulstandort eine möglichst flexible Fortbewegung innerhalb der Städte zu ermöglichen. Gerade Sharing-Konzepte sind für Pendler*innen interessant, die kein eigenes Verkehrsmittel am Standort zur Verfügung haben, sich aber zu Orten außerhalb des Campus oder zum nächsten Verkehrsknotenpunkt bewegen möchten. Die Studierenden, die am Hochschulstandort wohnen, verfügen zum Großteil über ein eigenes Fahrrad, viele auch über ein Auto. Sowohl ein Lastenrad als auch ein Auto im Sharing-System kann auch für sie interessant sein, um auf den kostenintensiven Besitz eines eigenen Autos verzichten zu können.

Die vorhandenen Sharing-Angebote scheinen noch vergleichsweise unbekannt zu sein und das Nutzungspotenzial ist nicht vollständig ausgeschöpft. (vgl. Studierendeninterviews) Am bekanntesten ist der Transporter. Neben der sichtbaren Platzierung auf dem Campus als Mobilstation, können die Sharing-Angebote auch digital einfacher zugänglich gemacht werden, indem sie via App gemietet, entsperrt und wieder abgegeben werden können. So wird die scheinbare Barriere, die bei einer persönlichen Ausleihe, auch aufgrund beschränkter Öffnungszeiten, vorhanden ist, verringert. Ist die App weit unter den Studierenden verbreitet, ist das Angebot zu jeder Zeit sichtbar.

Neben den Mobilitätsinfrastrukturen, die konkret durch die Hochschule und Kooperationspartnerbereit gestellt werden können, kann die Studierendenschaft selbst ein Teil des Angebotes werden. Mitfahrerbörsen an allen drei Hochschulstandorten können die Studierenden vernetzen und effiziente Lösungen für Teile des Hochschulweges erzeugen. Um die aktuelle Lösung am schwarzen Brett zu ergänzen kann die Börse ebenfalls in digitaler Form in der App integriert werden. Der Vorteil neben der erhöhten Sichtbarkeit liegt in der Spontaneität. Ein Mitfahrangebot kann auch bei einer spontanen Planänderung noch inseriert werden. Niemand muss sich weit im Voraus festlegen, wenn es nicht möglich ist und bei akuten Ausfällen anderer Verkehrsmittel kann sich spontan eine Alternative ergeben. Dabei beschränkt sich das Angebot nicht auf die Hochschulstandorte, sondern kann gegebenenfalls auch auf der letzten Meile der Pendler*innen interessant werden, die in ein und derselben Kommune wohnen. Die TH-Mitfahrerbörse in dieser Form ist vergleichbar mit Angeboten wie dem Unternehmen BlaBla-Car, ist jedoch ein niedrigschwelligeres Angebot, bei dem die Personengruppe, die sich miteinander vernetzt, für jeden klar einschätzbar ist und dadurch möglicherweise eher Hemmungen, das Angebot zu nutzen, fallen.

Die Integration von Mobilitätsservices in das digitale Angebot der Hochschule erweitert die Bekanntheit der vorhandenen Strukturen und macht sie zugänglicher. Eine vernetztes Angebot alternativer Mobilitätsarten ermöglicht den Studierenden sich flexibel in ihrer Komme zu den Orten von Interesse zu bewegen und spontan auf Ereignisse reagieren zu können. Durch die digitale Mitfahrerbörse werden außerdem Personen, in Kontakt gebracht.

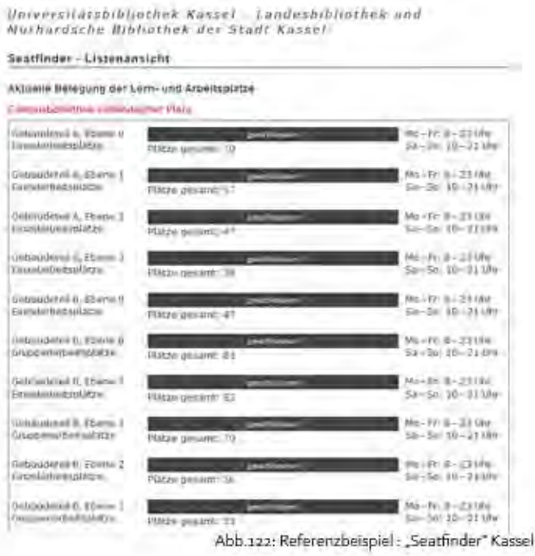


Abb.122: Referenzbeispiel : „Seatfinder" Kassel

Abb.123: Akteursbeziehungen THmobil

Abb.124: Aufbau TH-OWL-App beispielhaft

Fazit und Zusammenfassung

Leitbild Multifunktionalität und Zeiteffizienz

Die multifunktionale Nutzung der öffentlichen und privaten Räume im Tagesablauf erlaubt eine größtmögliche Flexibilität und Vereinbarkeit der Lebenssphären Arbeit, Studium und Privatleben.

Jedoch ist eine Überlastung des Wohnraums mit Funktionen aller Domänen zu vermeiden und wirkt sich negativ auf die Work-Life-Balance aus.

Abschließend können also die Wichtigsten der anfangs aufgestellten Leitfragen beantwortet werden:

- **Wie kann den Studierenden eine Bleibeperspektive in der Region geschaffen werden?**

Die entwickelten Handlungsempfehlungen eröffnen den Akteuren aus Stadtverwaltung, Hochschule und Privatwirtschaft vielfältige Anwendungsmöglichkeiten, um der Zielgruppe der Studierenden ein attraktives Lebensumfeld zu bieten. Der Großteil der Empfehlungen hat außerdem positive Effekte auf die Lebensbedingungen der gesamten Stadtgesellschaft. Mit dem Wissen in einer Region oder Kommune optimale Bedingungen für eine ausgeglichene Work-Life-Balance vorzufinden, erhöht sich das Potenzial, dass die Studierenden auch nach ihrem Studium der Region erhalten bleiben. Die Kommunen können mit einer offenen Haltung gegenüber dieser Strategie also ihre eigene Entwicklung beeinflussen.

- **Multifunktionalität/Entgrenzung der Arbeitsorte - Chance oder Stressfaktor?**

Einem signifikanten Teil der Studierenden ist eine räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten sehr wichtig. Gleichzeitig wird ein ortsunabhängigeres Arbeitsverhalten verfolgt. Die Vorgehensweise Multifunktionalität in den öffentlichen Räumen des Daily Urban Systems zu verankern, verfolgt also eine Kompromissstrategie, die zu dem größten Mehrwert führt. Die multifunktionalen Räume implizieren keine Nutzungsforderung oder alternativlose Tätigkeit, sondern sie laden ein, die Wahl immer wieder neu zu treffen.

- **Wie kann räumliche und zeitliche Flexibilität im Alltag erreicht werden und trotzdem Erholungsraum gesichert werden?**

Die Multifunktionalität der Räume ermöglicht die größtmögliche freie Wahl an Tätigkeiten. Außerdem sorgt eine effizientere Nutzung der Zeit am Ende auch für mehr frei verfügbare Zeit, die der Erholung und privaten Interessen gewidmet werden kann.

- **Wie kann die Vereinbarkeit von Studium, Arbeit und Privatleben in der Region gestärkt werden?**

Wenn die räumlichen Umstände den Handlungsspielraum in der Gestaltung der verfügbaren Zeit nur noch geringfügig einschränken, kann das Verhältnis der Lebensdomänen zu einem erweiterten Teil selbst bestimmt werden.

- **Welche Rolle kann und soll Digitalisierung dabei spielen?**

Die Digitalisierung ist ein Stellrad, das vor allem Flexibilität im Alltag und Ortsunabhängigkeit massiv unterstützt. Der Einsatz digitaler Methoden sollte jederzeit berücksichtigt, jedoch nicht als Allheilmittel wahrgenommen werden, da der lebendige echte Raum, immer Eigenschaften besitzen wird, die der virtuelle Raum nicht ersetzen kann.

Literaturverzeichnis

Alte Hansestadt Lemgo (2019): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2018. Lemgo.

Amiani, S., Schwamb, N. & Hammer, V. (2011): Studentische Lebensqualität und Lebensstile. Wiesbaden: VS Research

Auerbach RP, Mortier P, Bruffaerts R,et al: WHO World Mental Health Surveys International College Student Project: Prevalence and distribution of mental disorders. Journal of Abnormal Psychology 2018; 127 (7): 623–38 IN: Deutsches Ärzteblatt Heft 3, 2019

Becker, P. (2012): Work-Life Balance: Einflussfaktoren – Auswirkungen – Handlungsempfehlungen. Heidelberg.

BEG (2009): Wir verstehen Bahnhof. Duisburg.

Belwe, K.(2007): Entgrenzung von Arbeit und Leben. Bpb. URL: https://www.bpb.de/apuz/30284/entgrenzung-von-arbeit-und-leben (Abruf: 20.06.2020)

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2005): Work Life Balance. Berlin.

Bundesverband Car-Sharing (o.J.): Bis zu einer Fahrleistung von 10.000 Kilometern ist CarSharing auf jeden Fall günstiger. URL: https://www.carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometern-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger (Abruf: 01.06.2020)

Burfeind, S. (2017): Warum in Zukunft der Innenraum entscheidend ist. Wirtschaftswoche URL: https://www.wiwo.de/technologie/mobilitaet/selbstfahrende-autos-warum-in-zukunft-der-innenraum-entscheidend-ist/20649886.html (Abruf: 09.06.2020)

Campus OWL (o.J.): Campus OWL. URL: https://www.campus-owl.eu/ (Abruf: 05.06.2020)

DB (o.J.): Bahnhofsuche. URL: https://www.bahnhof.de/service/search/bahnhof-de/3464932?query= (Abruf: 08.06.2020)

DB (2020): DB startet Coworking-Angebote an Bahnhöfen. Berlin. URL: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-startet-Coworking-Angebote-an-Bahnhoefen-4936328 (Abruf: 19.06.2020)

Deuer, E., (2013): Work life Balance in Ausbildung und Studium. In: Bundesinstitut für Berufsbildung: BWP – Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis, Heft 1/2013. S. 36

Bolte, M. (2019): Der Grüne OWL-Bahnhofcheck. URL: https://www.gruene-owl.de/bahnhofcheck/ (Abruf: 21.06.2020)

Gascon, M., Triguero-Mas, M., Martínez, M., Dadvand, D., Forns, J., Plasència, A. & Nieuwenhuijsen, M. (2015): Mental Health Benefits of Long-Term Exposure to Residential Green and Blue Spaces: A Systematic Review. In: International Journal of Environmental Research and Public Health. 2015, 12, 4354-4379

Gehl, J. (2011): Life Between Buildings. Using Public Space. Washington DC: Island Press

Gehl, J. (2015): Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin: jovis

Grobe, T., Steinmann, S., Szecsenyi, J.: Arztreport 2018 Schriftenreihe zur Gesundheitsanalyse. Band 7. Berlin: BARMER

Haunschild, A. (2013): Work, Life, Balance – Ein kritischer Blick auf die Debatte zum Verhältnis von Arbeit und Leben. In: Bundesinstitut für Berufsbildung: BWP – Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis, Heft 1/2013, S. 8-12.

Henckel, D.; Kramer, C. (Hrsg.) (2019): Zeitgerechte Stadt – Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis. Hannover. Forschungsberichte der ARL 09.

Henckel, D. & Weber, C. (2019): Zeiteffizienz und Transparenz. In: Henckel, D. & Kramer, C. (2019): Zeitgerechte Stadt – Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis. Hannover. Forschungsberichte der ARL 09.

Henninger, A., Papouschek, U. (2006): Entgrenzte Erwerbsarbeit als Chance oder Risiko?. BJfS 16, 189–209. URL: https://doi.org/10.1007/s11609-006-0016-2 (Abruf: 22.04.2020)

Innovation Campus Lemgo (o.J.): Vernetzung entlang der Innovationskette Bildung - Forschung - Wirtschaft zu Industrie 4.0. URL: https://www.icl-owl.de/starke-argumente/ (Abruf: 25.05.2020)

Kalliath, Thomas & Brough, Paula. (2008). Work-Life Balance: A review of the meaning of the balance construct. In: Journal of Management & Organization. 14. 10.5172/jmo.837.14.3.323.

Kumpf, A. & Schmölz M. (2017): Macht uns die Natur glücklich und gesund? In: WPU GmbH: Grünraumvisionen für den urbanen Raum 2030+. Wien: Klima- und Energiefonds

KVG Lippe (2017): Multimodales Verkehrskonzept. URL: https://www.urbanland-owl.de/projekte/die-neue-mobilitaet/multimodales-verkehrssystem-lippe/ (Abruf: 26.05.2020)

Läpple, D. (2007): Urbane Milieus für wissensbasierte Ökonomie. Zukunft der Standortentwicklung. Tagung. Castrop-Rauxel. URL: https://zfbt.de/veroeffentlichungen/zukunft-der-standortentwicklung/dokumente/DieterLaepple-urbanemilieus.pdf (Abruf: 16.04.2020)

Leibnitz-Institut für ökologische Raumentwicklung (2013): iÖR-Monitor. URL: https://monitor.ioer.de/?raeumliche_gliederung=gebiete&opacity=0.8&zoom=6&lat=51.3237465847438 5&lng=10.458984375000002&glaettung=0& (Abruf: 18.06.2020)

Lewis, S., & Beauregard, T. A. (2018). The meanings of work-life balance: A cultural perspective. In R. Johnson, W. Shen, & K. M. Shockley (Eds.), The Cambridge handbook of the global work-family interface (pp. 720-732). Cambridge: Cambridge University Press.

Liedmann, B. (2018): E-Mobilität wird ausgebaut. WestfalenBlatt. URL: https://www.westfalen-blatt.de/OWL/Kreis-Paderborn/Altenbeken/3492774-NPH-will-weitere-vier-Stationen-im-kommenden-Jahr-errichten-E-Mobilitaet-wird-ausgebaut (Abruf: 05.06.2020)

Maas, J., et al. (2009): Morbidity is related to a green living environment, In: Journal of Epidemiological Community Health 63, 2009

Martinez, Ordu, Della Sala, & McFarlane (2013): Striving to Obtain a School-Work-Life Balance: The Full-Time Doctoral Student. In: International Journal of Doctoral Studies. Volume 8. S. 44

Meyer, R., Müller, J. (2013): „Arbeiten – Lernen – Leben in der Wissensarbeit – Das Projekt ALLWiss". In: Bundesinstitut für Berufsbildung: BWP – Berufsbildung in Wissenschaft und Praxis, Heft 1/2013. S. 24.

Middendorff, E., Apolinarski, B., Becker, K., Bornkessel, P., Brandt, T., Heißenberg, S. & Poskowsky, J. (2017): Die wirt¬schaftliche und soziale Lage der Studierenden in Deutschland 2016. 21. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks – durchgeführt vom Deutschen Zentrum für Hochschul- und Wissenschaftsforschung. Berlin: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).

Middendorff, E., Poskowsky, J., Becker, K. (2015): Formen der Stresskompensation und Leistungssteigerung bei Studierenden. Wiederholungsbefragung des HISBUS-Panels zu Verbreitung und Mustern studienbezogenen Substanzkonsums (Forum Hochschule 4|2015). Hannover: DZHW.

Mortsiefer, H. (2020): Zugige Bahnsteige, kaputte Toiletten. IN: Tagesspiegel. Berlin. URL:https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/bahnhoefe-der-deutschen-bahn-zugige-bahnsteige-kaputte-toiletten/25759650.html

NWL & DB (2019): Pressekonferenz zu den Bahnhofsmodernisierungen in Ostwestfalen-Lippe.

OECD (o.J.): Better Life Index – Work-Life-Balance. URL: http://www.oecdbetterlifeindex.org/topics/work-life-balance (Abruf: 22.04.2020)

Pütz, T. & Schönfelder, S. (2018): Verkehrsbild Deutschland. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.)

Ries, T. (2020): Umfrage zur Corona-Situation an der TH OWL. Technische Hochschule OWL

Rittel K, Bredow L, Wanka E R, Hokema D, Schuppe G, Wilke T, Nowak D, Heiland S (2014). Grün, natürlich, gesund: Die Potenziale multifunktionaler städtischer Räume. Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.), BfN Skripten 371, 178 Seiten, Bonn

Schirmer, H. (2017). Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in Nordrhein-Westfalen 2016. Regionalauswertung der 21. Sozialerhebung des DSW durchgeführt vom DZHW für die Arbeitsgemeinschaft Studierendenwerke NRW. Bochum: Arbeitsgemeinschaft Studierendenwerke Nordrhein-Westfalen.

Schumann, W. (2019): Studierende in der Krise. URL: https://www.forschung-und-lehre.de/management/studierende-in-der-krise-1484/ (Abruf:20.06:2020)

Søholt, H., Gustafsson, O. & Nilsson, M. (o.J.): Transit Hubs as Meetingplaces in Skåne. Kopenhagen: Gehl.

SRL (2000): Zu Fuß zur Haltestelle. In: Fußnote 2. URL: https://www.srl.de/dateien/dokumente/de/FNOTE02.pdf (Abruf: 30.05.2020)

Stadtbus Lemgo (o.J.): Stadtbus fahren und kostenlos surfen. URL: https://www.stadtbus-lemgo.de/index.php?article_id=19 (Abruf: 29.05.2020)

Stadtwerke Lemgo (2017): Carsharing in Lemgo: Mobilität leicht gemacht. URL: https://www.stadtwerke-lemgo.de/fileadmin/user_upload/06_Dienstleistungen/Docs/Carsharing-App2Drive-Stadtwerke-Lemgo.pdf (Abruf: 15.06.2020)

Stock C., Krämer A. (2002) „Wie gesund leben Studierende? - Schlussfolgerungen für eine gesundheitsfördernde Hochschule". In: Badura B., Litsch M., Vetter C. (eds) Fehlzeiten-Report 2001. Fehlzeiten-Report, vol 2001. Springer, Berlin, Heidelberg

Studierendenwerk Bielefeld (2018): Befragung zur Wohnzufriedenheit. Bielefeld.

Technische Hochschule OWL (o.J.): Wohnen während des Studiums. URL: https://www.th-owl.de/studium/studienstart/wohnen-in-owl/ (Abruf: 04.05.2020)

Technische Hochschule OWL (a): Campusleben. URL: https://www.th-owl.de/hochschule/profil/campusleben/#tab-c60256-1 (18.06.2020)

Thöne, M. (2019): Halbstunden-Takt kommt. Westfalen Blatt. URL: https://www.westfalen-blatt.de/OWL/Kreis-Hoexter/Hoexter/3992559-Zusaetzliche-Zuege-auf-der-Eggebahn-sollen-ab-Ende-2020-rollen-Halbstunden-Takt-kommt (Abruf: 29.05.2020)

Trends der Zukunft (2018): Arbeiten 4.0 - Herausforderungen zur Entgrenzung der Arbeitsleistung. URL: https://www.trendsderzukunft.de/arbeiten-4-0-herausforderungen-zur-entgrenzung-der-arbeitsleistung/ (Abruf: 16.04.2020)

Umbuzoo (o.J.): Studis in OWL. URL: https://www.umbuzoo.de/q/StudisOWL/de/ (Abruf: 07.04.2020)

Umweltbundesamt (o.J.): Bus und Bahn fahren. URL: https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/bus-bahn-fahren#unsere-tipps (Abruf: 01.06.2020)

VDV Die Verkehrsunternehmen (o.J.): Mobi-Wissen Verkehrsknoten. URL: https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Verkehrsknoten (Abruf: 25.05.2020)

Vogel, B., Willige, J., Grützmacher, J., Sudheimer, S. (2019): Orte des Selbststudiums 2018. Hannover: HIS-Institut für Hochschulentwicklung e.V.

VVOWL (o.J.): Barrierefreiheit an Bahnstationen. URL: https://www.vvowl.de/de/service/barrierefreiheit-an-bahnstationen.php (Abruf: 29.05.2020)

Wank, J., Willige, J., Heine, C. (2009): Wohnen im Studium. Ergebnisse einer Online-Befragung im März und April 2009 im Auftrag des Deutschen Studentenwerkes. Hannover: HIS.

Watson, B. & McMinn, M.(2015): A Closer Look at Student Housing. GenslerOn.

Zukunftsinstitut (2018.): Megatrend Dossier. URL: https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/megatrends-und-ihre-wirkung/ (Abruf:18.06.2020)

Zukunftsnetz Mobilität NRW (o.J.): On-Demand-Verkehre. URL: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/neues-kurzgesagt-zu-demand-verkehr (Abruf: 25.05.2020)

Abbildungsverzeichnis

Titelbild - Leonie Weinbrenner
Logo - eigene Darstellung

S.7
Abb.1: - eigene Darstellung

S.10
Abb.2: - eigene Darstellung

S.11
Abb.3: - eigene Darstellung

S.12
Abb.4: - eigene Darstellung

S.13
Abb.5: - eigene Darstellung; Hintrgrundkarte: OpenStreetMap

S.16
Abb.6: - eigene Darstellung

S.17
Abb.7: - eigene Darstellung, Informationen zu Mobilstationen: Interview Zukunftsnetz NRW; Liedmann 2018

S.18
Abb.8: Logo der Umfrage - Leonie Weinbrenner
Abb.8a: Ausschnitt aus der Online-Umfrage - Umbuzoo (o.J.)

S.21
Abb. 9: - eigene Darstellung
Abb. 10: - eigene Darstellung
Abb. 11: - eigene Darstellung
Abb. 12: - eigene Darstellung
Abb. 13: - eigene Darstellung

S.22
Abb. 14: - eigene Darstellung

S.23
Abb. 15: - eigene Darstellung
Abb. 16: - eigene Darstellung

S.24
Abb. 17: - eigene Darstellung
Abb. 18: - eigene Darstellung
Abb. 19: - eigene Darstellung
Abb. 20: - eigene Darstellung
Abb. 21: - eigene Darstellung

S.25
Abb. 22: - eigene Darstellung
Abb. 23: - eigene Darstellung
Abb. 24: - eigene Darstellung

S.26
Abb. 25: - eigene Darstellung

S.27
Abb. 26: - eigene Darstellung
Abb. 27: - eigene Darstellung

S.29
Abb. 28: - eigene Darstellung

S.30
Abb. 29: - eigene Darstellung
Abb. 30: - eigene Darstellung

S.31
Abb. 31: - eigene Darstellung
Abb. 32: - eigene Darstellung
Abb. 33: - eigene Darstellung

S.32
Abb. 34: - eigene Darstellung
Abb. 35: - eigene Darstellung.
Abb. 36: - eigene Darstellung

S.33
Abb. 37: - eigene Darstellung
Abb. 38: - eigene Darstellung

S.34
Abb. 39: - eigene Darstellung

S.35
Abb. 40: - eigene Darstellung

S.36
Abb. 41: - eigene Darstellung

Abb. 42: - eigene Darstellung

S.39
Abb. 43: - eigene Darstellung
Abb. 44: - eigene Darstellung

S.40
Abb. 45: - eigene Darstellung

S.41
Abb. 46: - eigene Darstellung

S.42
Abb. 47: - eigene Darstellung
Abb.: 48: - eigene Darstellung

S.43
Abb. 49: - eigene Darstellung
Abb. 50: - eigene Darstellung

S.44
Abb. 51: - eigene Darstellung

S.48
Abb. 52: - eigene Darstellung

S.49
Abb. 53: - eigene Darstellung; Luftbild Geobasis NRW

S.50
Abb. 54: - eigene Darstellung

S.50/51
Abb. 55: - eigene Darstellung

S.52
Abb. 56: - eigene Darstellung

S.53
Abb. 57: - eigene Darstellung

S.54
Abb. 58: - eigene Darstellung, Luftbild Geobasis NRW

S.55
Abb. 59 + 60: - eigene Darstellung, Luftbild Geobasis NRW

S.56
Abb. 61: - eigene Darstellung

S.57
Abb. 62: - eigene Darstellung
Abb. 63: - eigene Darstellung

S.60
Abb. 64: - eigene Darstellung

S.62
Abb. 65: - eigene Darstellung in Anlehnung an Gehl Architects - Transit Hubs as Meeting Points in Region Skane

S.63
Abb. 66: - eigene Darstellung in Anlehnung an Gehl Architect: Søholt, Gustafsson, Nilsson o.j.

S.64/65
Abb. 67: - eigene Darstellung unter Verwendung der folgenden Bilder:
Bahnhof Detmold: Nele Rodenberg;
Co-Working-Space: Simone Schnell (2018) URL: https://business-user.de/arbeitswelt/coworking-spaces-das-pro-und-kontra-flexibler-buerogemeinschaften/ (Abruf: 19.06.2020);
Kiosk Bahnhof Detmold: Thorsten S. (2015): URL: https://de.foursquare.com/v/jan-schmidt-kiosk-im-bahnhof/508a67b9e4b0ba328fcd8deb) (Abruf: 19.06.2020);
Mr-Cut-out.com

S.67

Abb. 68: - eigene Darstellung
Abb. 69: Vision WorkStation - eigene Darstellung unter Verwendung des folgenden Bildmaterials:
Mr-Cut-Out.com, textures.com
Zug: flickr.com, Lizenz: CC BY-NC-SA 2.0, Foto: Andre Pronk;
Mobiliar: BAR SARL URL: https://baer.fr/ub_fr/index.php/mobilier-de-reunion-4chaises-1table-assise-tissu-noir-panneau-gris-clair.html (Abruf: 05.06.2020);
Abfahrtsbildschirm: Travelnews (2017) URL: https://www.travelnews.ch/flug/6886-das-lufthansa-monopoly-und-die-kuenftigen-flugpreise.html (Abruf: 05.06.2020)

S.68
Abb. 70: - eigene Darstellung

S.69
Abb. 71: - eigene Darstellung

S.70
Abb. 72: - eigene Darstellung

S.71
Abb. 73: - eigene Darstellung
Abb. 74: Vision CampusSatellit - eigene Darstellung unter Verwendung von Bildmaterial von:
Mr-Cut-Out.com, textures.com
Bürogebäude: Bette GmbH & Co. KG, Lizenz: CC BY 1.0. URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d9/Betteunternehmen_690x427.png (Abruf: 17.06.2020)
Universität Ulm, Lizenz: CC BY 3.0. URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/81/Kiz_Uni_Ulm_Bibliotheks-Zentrale.jpg (Abruf: 17.06.2020)
Co-Working-Spaces: Frings Informatic Solutions GmbH URL: https://www.frings-informatic.de/index.php?id=32&L=1 (Abruf: 17.06.2020);
Netzwerk der klinischen Monitore und CRAs e.V URL: https://cra-net.org/2018/11/04/die-agenda-fuer-unsere-fortbildung-am-17-november-2018-in-leipzig/ (Abruf: 17.06.2020);
SpaceBase (2016) URL: https://blog.zukunft-personal.com/de/2016/01/20/warum-co-working-spaces-auf-dem-vormarsch-sind/ (Abruf: 17.06.2020);
Anno611, Lizenz: CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Coworking#/media/File:Toong_Coworking_Space_in_Hanoi.jpg
FabLab OWL - Detmold URL: https://www.facebook.com/pg/fablab.dt/photos/ (Abruf: 17.06.2020)
Café: flickr.com, Lizenz: CC BY 2.0 URL: https://www.flickr.com/photos/haldanemartin/4270880536 1 (Abruf: 17.06.2020)
Zug: vippng URL: https://www.vippng.com/preview/hwiJRwo_we-are-rail-movement-planner-a-brazilian-company/ (Abruf: 17.06.2020)
Ersti-Party: TH OWL

S.73
Abb. 75: - eigene Darstellung

S.74
Abb. 76: - eigene Darstellung

S.75
Abb. 77: - eigene Darstellung
Abb. 78: - eigene Darstellung

S.76
Abb. 79: - eigene Darstellung

S.77
Abb. 80: - eigene Darstellung

S.76/77

Abb. 81: Vision „Multifunktionale Verkehrsmittel - Arbeitsabteil" - eigene Darstellung unter Verwendung von Bildmaterial von
Textures.com,Mr-cut-out.com
Eurobahn Clic, Lizenz: CC-BY-SA-3.0 & GDFL 1.2+ URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0e/Eurobahn_ET407_Nienburg_1801141257.jpg (Abruf: 17.06.2020)
Landschaft: The Amerikaner, Wikimedia Commons, Lizenz: CC BY-SA 4.0, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en
Sitze: Lizenz: CCo 1.0, https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.de

S.78
Abb. 82: - eigene Darstellung

S.80
Abb. 83: Erreichbarkeit naher städtischer Grünflächen © GeoBasis-DE / BKG (2020)

S.81
Abb. 84: - eigene Darstellung

S.82
Abb. 85: - eigene Darstellung

S.83
Abb. 86: - eigene Darstellung

S.85
Abb. 87: Vision Grünverbindungen Campus Lemgo - eigene Darstellung unter Verwendung von Bildmaterial von Mr-Cut-Out.com
Container: Courtesy / L.L.Bean, Industrious, Fotograf: Whitney J. Fox (2018) URL: https://www.mainebiz.biz/article/llbean-pop-up-for-outdoor-coworking-space-launches-in-nyc (Abruf: 12.06.2020)

S.86
Abb. 88: The Bruntwood Field Office. Bruntwood (2016) URL: https://www.shedworking.co.uk/2016/07/bruntwood-field-office-future-of.html (Abruf: 12.06.2020)
Abb. 89: Courtesy / L.L.Bean, Industrious, Fotograf: Whitney J. Fox (2018) URL: https://www.mainebiz.biz/article/llbean-pop-up-for-outdoor-coworking-space-launches-in-nyc (Abruf: 12.06.2020)
Abb. 90: Outdoor Living Room - Fossil Creek Pools URL: https://fossilcreekpools.com/newbraunfels-custom-pool-builderspring-branch/outdoor-living/# (Abruf: 12.06.2020)

S.87
Abb. 91: - eigene Darstellung
Abb. 92: - eigene Darstellung

S.88
Abb. 93: - eigene Darstellung
Abb. 94: - eigene Darstellung

S.89
Abb. 95: - eigene Darstellung

S.90
Abb. 96: - eigene Darstellung
Abb. 97: - eigene Darstellung

S.91
Abb. 98: - eigene Darstellung
Abb. 99: - eigene Darstellung

S.92
Abb. 100: - eigene Darstellung
Abb. 101: - eigene Darstellung

S.93
Abb.102: Erreichbarkeit naher städtischer Grünflächen (2013) Detmold| o.M.
© GeoBasis-DE / BKG (2020) Bevölkerungsraster Zensus 2011, Statistisches Bundesamt (Destatis)

S.94
Abb.103: Vision „Multifunktionale Freiräume" - eigene Darstellung unter Verwendung von Bildmaterial von Mr-Cut-Out.com, textures.com, Skalgubbar.se
Container: Courtesy / L.L.Bean, Industrious, Fotograf: Whitney J. Fox (2018)
Basketballkorb: Sport Thieme URL: https://www.sport-thieme.de/Teamsport/Basketball/Basketballanlagen/art=1162019 (Abruf: 19.06.2020)

S.95
Abb.104: Vision „Parklets" eigene Darstellung unter Verwendung von Bildmaterial von Mr-Cut-Out.com, Textures.com
Parklets: Mark Hogan, Lizenz: CC-BY-2.0, https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
Socialmedianews (2018) URL: https://ivanovo.sm-news.ru/varlkortamov-privyel-niderlandskiy-primer-pereustroyst-va-parkovochnykh-mest-v-mini-parki/ (Abruf: 02.07.2019)
Abb.105: Lageplan: Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten (2017) URL: https://www.kortemeier-brokmann.de/projekte/freiraumplanung/parkanlagen/kaiser-wilhelm-platz (Abruf: 19.06.2020)
ergänzt durch eigene Darstellung

S.96
Abb.106: - eigene Darstellung
Abb.107: Vision ProjectPlace - eigene Darstellung unter Verwendung von Bildmaterial von mr-cut-out.com, textures.com
Container: Courtesy / L.L.Bean, Industrious, Fotograf: Whitney J. Fox (2018)
Co-Working: SpaceBase (2016) URL: https://blog.zukunft-personal.com/de/2016/01/20/warum-co-working-spaces-auf-dem-vormarsch-sind/ (Abruf: 17.06.2020)
Gruppenräume: Loimo, Lizenz: CC BY-SA 3.0 DE, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/deed.de
Planzeichnung: Bloddy 666, Lizenz: CC BY-SA 3.0, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.de, URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6a/Kurbelwelle.png (Abruf: 21.06.2020)

S.97
Abb.108: : - eigene Darstellung

S.98
Abb.109: : - Lageplan Innovation Campus Lemgo e.V. URL: https://www.icl-owl.de/fileadmin/Ansiedlung/Imagefly-er_Lemgo.pdf
ergänzt durch eigene Darstellung
Abb.110: : - eigene Darstellung mit Verwendung von Bildmaterial von:
Lageplan Kreativ Campus: TH OWL URL: https://www.urbanland-owl.de/projekte/der-neue-mittelstand/kreativcampus-detmold/ (Abruf: 13.06.2020)
Referenz Fahrrad-Garage: Neko URL: https://www.neko-europe.com/university-bike-sharing-programme/ (Abruf: 16.06.2020)
Outdoor WorkSpace: TheConnectable.com URL: https://gosunbolt.com/workstations/ (Abruf: 12.06.2020)
Container: Courtesy / L.L.Bean, Industrious, Fotograf: Whitney J. Fox (2018) URL: https://www.mainebiz.biz/article/llbean-pop-up-for-outdoor-coworking-space-launches-in-nyc (Abruf: 12.06.2020)
OutdoorKüche: Oehler Outdoorkitchen URL: https://www.gardelino.de/oehler-outdoorkitchen (Abruf: 16.06.2020)
Mobilstation: Ruhrbahn GmbH URL: https://www.dialog.ruhr-konferenz.nrw/ruhr/de/flexPrjList/52285/project/27 (Abruf: 20.06.2020)

S.99
Abb.111: - eigene Darstellung

S. 100
Abb.112: - eigene Darstellung

S.101
Abb.113: - eigene Darstellung
Abb.114: Vision Mobilstation am Campus Verwendung von Bildmaterial von mr-cut-out.com
Drohne: Ingo Wagner/dpa URL: https://www.wlz-online.de/panorama/paketdrohne-juist-macht-winter-schlaf-5471787.html (Abruf: 20.06.2020)
Abfahrtstafel: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH URL: https://www.bodo.de/fahrinfo/mobile-auskunft-app/abfahrtsmonitor-desktop-grossbildschirm.html (Abruf: 20.06.2020)
Lastenrad: E-Bikes4you URL: https://www.e-bikes4you.com/at/johnny-loco-e-cargo-cruiser.html (Abruf: 20.06.2020)

S.102
Abb.115: - eigene Darstellung

S.103
Abb.116:- eigene Darstellung

S.105
Abb.117: - eigene Darstellung

S.106
Abb.118: - eigene Darstellung

S.108
Abb.119: - eigene Darstellung
Abb.120: - eigene Darstellung

S.109
Abb.121:- eigene Darstellung

S.110
Abb.122: Referenzbeispiel : „Seatfinder" Kassel - Universität Kassel URL: https://www.uni-kassel.de/ub/index.php?id=39101

S.111
Abb.123: - eigene Darstellung
Abb.124: - eigene Darstellung unter Vewendung von
Luftbild: Geobasis NRW
Logo: Technische Hochschule OWL