

Konzepterstellung zur Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum im Landkreis Helmstedt

Florian Rehr | Ariana Khesravi | 14.07.2020 | Landkreis Helmstedt



Agenda

1. Zielstellung
2. Methodik
3. Auswahl an Ergebnissen
4. Trendprognose in der ländlichen Mobilität
5. Entwicklungserfordernisse
6. Weitere offene Handlungsfelder
7. Fragen



Zielstellung

Sicherung individueller Mobilität der Menschen

Stärkung der Innovationsfähigkeit
des Mobilitätssektors

Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität im
Landkreis Helmstedt

Attraktivitätssteigerung des Landkreises hinsichtlich der Mobilität

Verbesserte Anbindung des ländlichen
Raumes an urbane Zentren

Prüfung nachhaltiger Mobilitätssystemen



Methodik



Was kann der Landkreis Helmstedt heute tun, um die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?

Grundlagenebene

Bedarfsermittlung
Potentialkatalog
Mängelkatalog

Gesellschaftliche
Bedürfnisse

Mobilitätsverhalten

Soziostruktur

Werte

Digitalisierung

Akzeptanz

Demografischer
Wandel

Nutzungsmuster

Auswirkungen

MaaS

Technologien

Vorhandene
Mobilitätssysteme

Infrastruktur

Wechselwirkungen

Dienstleistungen

Wohnpreise

Arbeitsraum

Innovationen

Zielebene

Zukunftsszenarien
Maßnahmenkatalog
Entwicklungskonzept

Heute

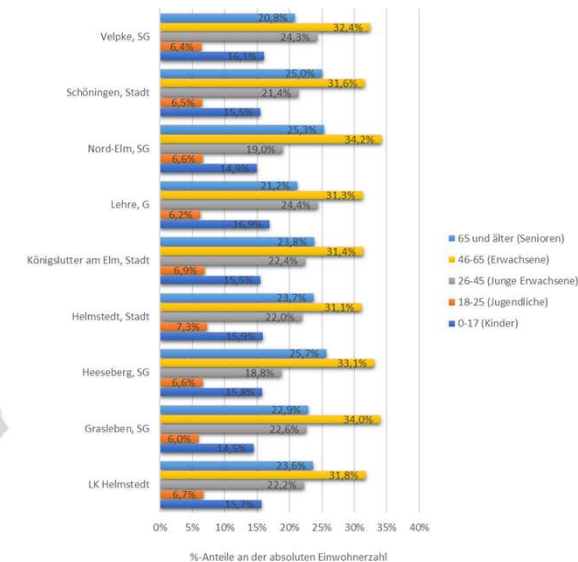
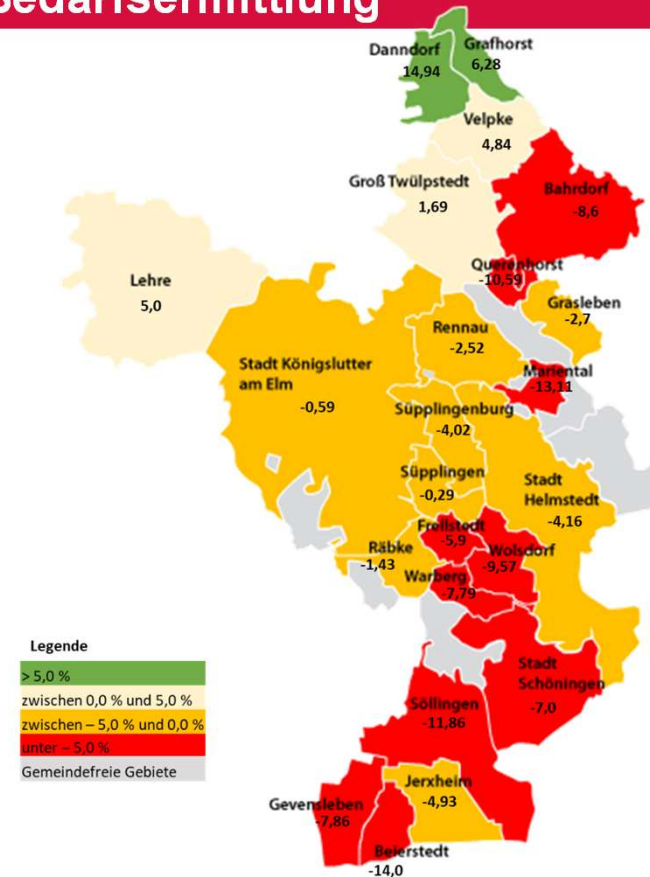
Zukunft



Auswahl an Ergebnissen

Bedarfsermittlung

- Mobilitätsbedarfe für wachsende und schrumpfende Gemeinden sind unterschiedlich ausgeprägt
- Prognose: Anstieg des Durchschnittsalters führt zu mehr bedarfsgerechter Mobilität
- Hoher Anteil junger Familien in der SG Velpke und Gemeinde Lehre
- Hoher Anteil an Senioren im Südkreis
- Hoher Bedarf nach flexiblen Systemen zur Anbindung an Hauptverkehrsachsen in der Fläche



Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Helmstedt von 2010 -2019
© LSN Tabelle A100001G



Auswahl an Ergebnissen

Mobilitäts- und Nutzerverhalten

- Hoher MIV-Anteil (68 %), Geringer ÖPNV-Anteil (8 %), Fuß- und Radverkehrsanteil (24 %)
- Starke Pendelverkehre (Saldo -14.278)
- 65 % Auspendler (davon 54 % nach WOB, 21 % nach BS, 4% nach WF)
- 44,1 % Einpendler (davon 32 % aus dem LK Börde, 12 % aus BS, 11 % aus WF)
- Ø ÖPNV-Auslastung: ca. 15 % – 30 % (KVG, Stand 2015)
- ÖPNV: Starke Schülerverkehre und starker Berufsverkehr in der SG Velpke



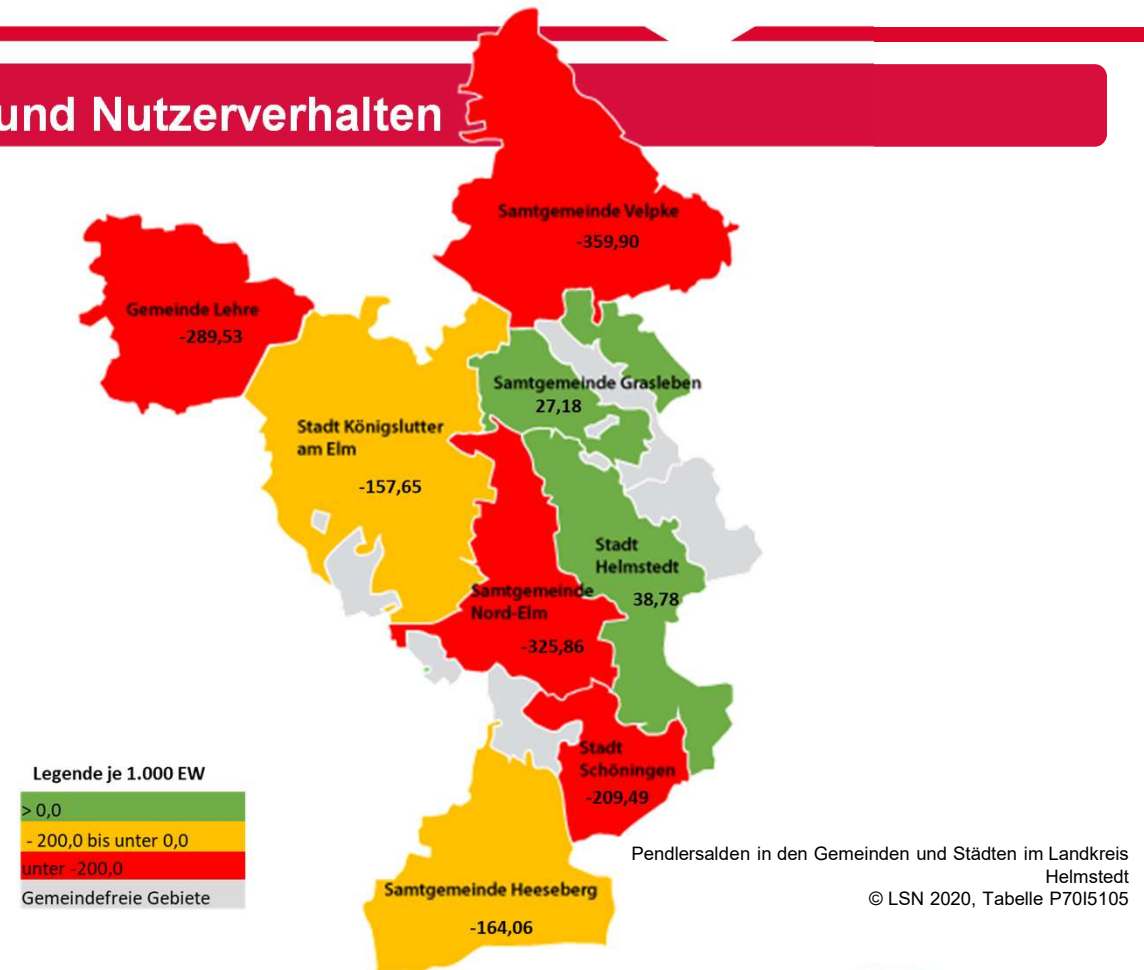
Ein- und Auspendler im Landkreis Helmstedt, Stand 30.06.2019
© BfA 2019, Pendleratlas



Auswahl an Ergebnissen

Mobilitäts- und Nutzerverhalten

- Hoher MIV-Anteil (68 %), Geringer ÖPNV-Anteil (8 %), Fuß- und Radverkehrsanteil (24 %)
- Starke Pendelverkehre (Saldo -14.278)
- 65 % Auspendler (davon 54 % nach WOB, 21 % nach BS, 4% nach WF)
- 44,1 % Einpendler (davon 32 % aus dem LK Börde, 12 % aus BS, 11 % aus WF)
- Ø ÖPNV-Auslastung: ca. 15 % – 30 % (KVG, Stand 2015)
- ÖPNV: Starke Schülerverkehre und starker Berufsverkehr aus der SG Velpke nach WOB



Auswahl an Ergebnissen

Chancen im Landkreis

- Positive Wanderungssalden
- Günstige Miet- und Immobilienpreise im Vergleich zu den urbanen Zentren (bis zu 59 % günstiger)
- Angebot an vielfältigen touristischen Aktivitäten
- Diverse Mobilitätsprojekte im Landkreis Helmstedt und der Region Braunschweig
- Positive Akzeptanz des Schienenersatzverkehrs im Südkreis

Herausforderungen im Landkreis

- Rückläufige Bevölkerungsentwicklung (bis zu 22 %)
- Diverse Mobilitätsbedarfe nach Wegzweck nicht attraktiv bedient
- Starker Fokus auf die Pkw-Nutzung aufgrund fehlender Alternativen
- Geringe Nutzung des ÖPNV in der Fläche
- Mangelhafte Anbindung touristischer Aktivitäten
- Mangelhafte Datengrundlage zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens in den einzelnen Gemeinden



Auswahl an Ergebnissen

Überprüfung der Anbindung Lehre als Pendlerhaltepunkt

- Anbindung an den RE50 im Rahmen des Ausbaus der Weddeler Schleife
- Etablierung von P&R zur Förderung intermodaler Wegketten

Bedarfsgerechter Tourismushuttleverkehr

- Bündelung aller Tourismusorte
- Anbindung an Hauptverkehrsknotenpunkte (z.B. Zuganbindung Bhf. Helmstedt – Schöningen)



Differenzierte Betrachtung der ÖPNV-Achsen

- Unterscheiden nach Haupt- und Zubringerachsen
- Kombination des klassischen Linienverkehrs mit flexiblen und digitalen Bedienkonzepten in der Fläche

Anbindung ländlicher Raum an urbane Zentren

- Einführung von flexiblen und innovativen Mobilitätsformen
- Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen



Auswahl an Ergebnissen

Anbieten von Mobilitätsdienstleistungen

- Flexible Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen
- Verknüpfung und individuelle Nutzung intermodaler Wegketten (z.B. EcoBus)

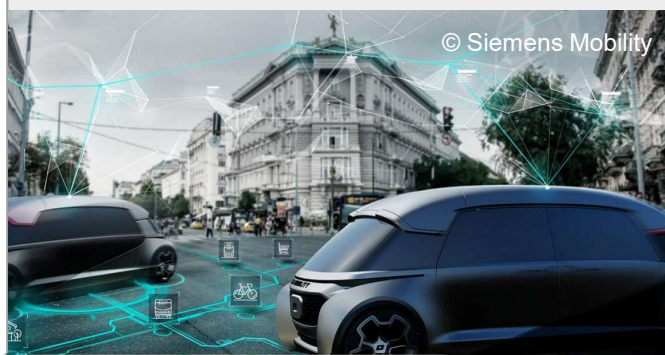
CO2-freier ÖPNV

- Einführung von Elektromobilität für Strecken mit geringer Reichweite
- Einführung der Wasserstofftechnologie für Strecken mit hoher Reichweite



Trendprognosen in der ländlichen Mobilität

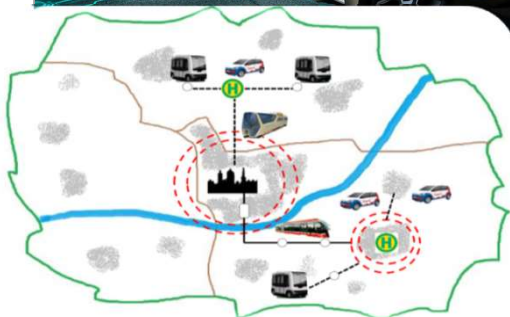
Autonomes Fahren & Konnektivität



Mobility as a service



Elektromobilität



© Stadtwerke Osnabrück AG

**VISION
HELMSTEDT**
Energien bündeln für die Region

© IAV B.USnow

© EcoBus Projekt

© Hyzon Motors

Entwicklungserfordernisse

Bedeutende Rolle des Pkw berücksichtigen

Multimodalität und Verknüpfungen der Mobilitätsoptionen fördern

Flexible Bedienformen stärken

Barrierefreie Infrastruktur zur Unterstützung der Multimodalität und des Fußverkehrs schaffen

Potentiale des Radverkehrs ausschöpfen

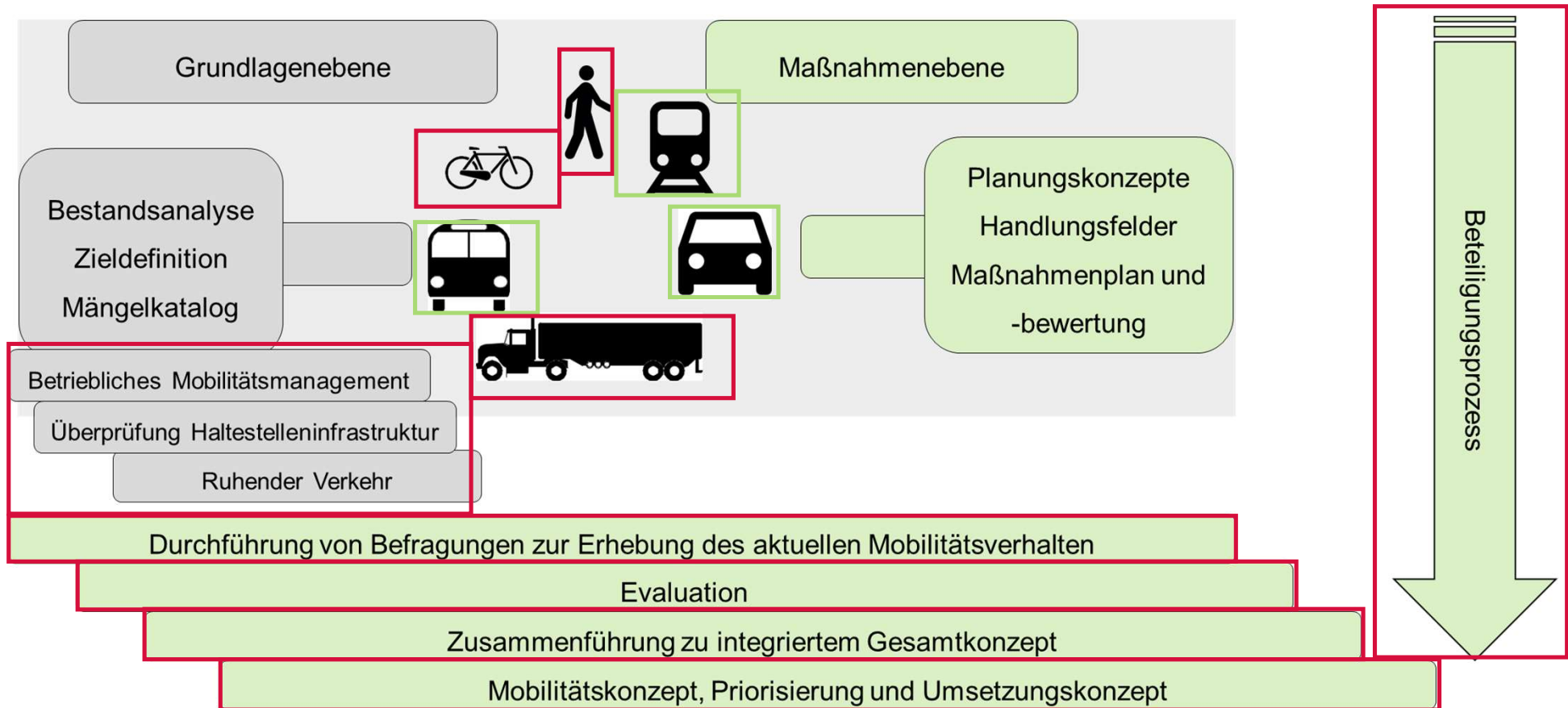
Tourismus als Chance der Mobilitätssicherung verstehen und nutzen

Flächendeckende Kommunikation und umfassende Beteiligungsprozesse

Sicherung der Finanzierung



Weitere offene Handlungsfelder





Fragen?





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kontakt

Florian Rehr (Geschäftsführer)
Ariana Khesravi (Projektassistentin)

ITS mobility GmbH
Hermann-Blenk-Straße 18
D-38108 Braunschweig
Germany

Tel: +49 531 231721-26
Fax: +49 531 231721-19

Email: florian.rehr@its-mobility.de
Email: ariana.khesravi@its-mobility.de
Web: www.its-mobility.de



Copyright:
Picture Credits: www.fotolia.com,
Dreamstime.com, Depositphotos.com

