

Studie Elektromobilität in der Region Lüneburg

Ein Verbundprojekt der Landkreise und LEADER-/ILE-Regionen
Kurzbericht vom 25. Mai 2018



Impressum

Im Auftrag von

den LEADER- und ILE-Regionen sowie den Landkreisen der Übergangsregion Lüneburg

Projekträger: Landkreis Osterholz, Osterholzer Str. 23, 27711 Osterholz-Scharmbeck

LEADER:

Achtern-Elbe-Diek, Aller-Leine-Tal, Elbtalaue, Hadler Region, Heideregion Uelzen, Hohe Heide, Kehdingen-Oste, Kulturlandschaften Osterholz, Kulturraum Oberes Örtzetal, Naturparkregion Lüneburger Heide, Vogelpark-Region, Wesermünde Nord, Wesermünde-Süd

ILE:

Börde Oste-Wörpe, GesundRegion Wümme-Wieste-Niederung, Lachte-Lutter-Oker, Moorexpress-Stader Geest, Regionalpark Rosengarten

Beteiligte Landkreise:

Celle, Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen, Verden

Mitwirkende Gremien

Mitglieder der Lenkungsgruppe:

Alexander Stark (LK Harburg), Birte Löhr (IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum), Claus Rehder (ArL Lüneburg), Hanna Fenske (LEADER Naturparkregion Lüneburger Heide), Hendrik Schumacher (LEADER Kulturlandschaften Osterholz), Karin Vesper (LK Verden), Lienhard Varoga (ArL Lüneburg), Michael Petz (IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum und IHK Lüneburg-Wolfsburg), Siegfried Ziegert (LK Osterholz)

Mitglieder des Fachbeirats:

Alexander Stark (LK Harburg), Arne Engelke-Denker (Transferzentrum Elbe-Weser), Bernhard Böden (Power Innovation Stromversorgungstechnik GmbH), Birte Löhr (IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum), Björn Muth (EWE Netz GmbH), Henning Porth (Volksbank Stade-Cuxhaven eG), Markus Schumann (Stadtwerke Uelzen), Michael Petz (IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum und IHK Lüneburg-Wolfsburg), Richard Hanke-Rauschenbach (IfES, Leibniz Universität Hannover), (Siegfried Ziegert (LK Osterholz), Wolfgang Reimann (IAV GmbH)

Projektteam



Peter de Haan, Holger Frantz,
Roberto Bianchetti, Isolde Erny,
Ralph Straumann,
Silvan Rosser, Julian Endres

EBP Deutschland GmbH
Am Hamburger Bahnhof 4
10557 Berlin
Telefon +49 30 120 86 82 0
info@ebp.de
www.ebp.de



the mind of movement

Christian Reuter
Alexander Pesch
Sabine Seidel

PTV Transport Consult GmbH
Zimmerstraße 67, 10117 Berlin
Telefon +49 30 89 71 87 0
berlin@consult.ptvgroup.com
consult.ptvgroup.com/

Druck: 1. Juni 2018, Kurzbericht_E-Mob Region Lüneburg_20180525.docx, Projektnr: 217225.70

Bezug des Schlussberichts

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um die Kurzfassung der Studie Elektromobilität in der Region Lüneburg. Den vollständigen Bericht erhalten Sie über die beteiligten Landkreise sowie LEADER- und ILE-Regionen (siehe Impressum) sowie über die IHK Lüneburg-Wolfsburg und die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum.

Lesehinweis

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Studie die männliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Vorwort

Seit vielen Jahren werden alternative Antriebe als notwendiges Mittel gegen den Klimawandel propagiert. Lange passierte nur etwas in den umliegenden Metropolen, doch langsam werden die Fahrzeuge mit Elektromotoren sichtbarer. Hier und da findet man eigens für E-PKW reservierte Parkplätze. Vereinzelt sieht man Ladesäulen oder es zischt ein verdächtig leises Fahrzeug an einem vorbei – war das nicht ein Elektroauto?

Angeregt vom Kreis der Wirtschaftsförderer, die sich vor allem auch mit dem Innovations- und Technologietransfer beschäftigen, wurde Ende 2016 die Elektromobilität auch in den Fokus der ländlichen Region Lüneburg gerückt. Immer mehr Fragen tauchten auf: Wie viele E-Autos und Ladesäulen gibt es eigentlich? Wie entwickelt sich der Markt und wie muss die Infrastruktur dabei mithalten? Welche Chancen gibt es für die Region? Welche Risiken müssen wir berücksichtigen?

Spätestens ab diesem Punkt wurde klar, dass bei der Betrachtung der Thematik „Elektromobilität für den ländlichen Raum“ in einer so großen Region, mehr Akteure in den Prozess eingebunden werden müssen. Die LEADER- / ILE-Region erwiesen sich dabei als passende Partner, da in ihren Gremien viele lokale Multiplikatoren und Wissensträger schon organisiert und eingebunden sind. So kam es nach einem Treffen der Arbeitsgruppe zu einem Studienauftrag, der die vielen offenen Fragen beantworten und die Grundlage für ein koordiniertes gemeinsames Vorgehen in der Region bieten soll.

Die Aufgabe war mehr als herausfordernd. Möglichst rasch, innerhalb eines Jahres, sollten Ergebnisse unter großer Beteiligung von Vertretern und Akteuren der Region erarbeitet werden. Dabei sollten möglichst viele Fragen beantwortet und praktische Handlungshinweise von bereits erfolgreichen Projekten abgeleitet werden, um die Elektromobilität lokal zu unterstützen.

Diese Studie liegt nun vor. Bei der Bearbeitung ist einerseits klargeworden, dass das Ergebnis kein Kompendium sein wird, dass alle Fragen beantworten kann. Die nationale und internationale Entwicklung in diesem Thema trägt weiterhin noch viele Unbekannte mit sich. Andererseits wurde mit der Studie auch mehr erarbeitet als zunächst erwartet werden konnte. Die Region hat nicht nur mehr über sich selbst, sondern auch über die Technologie und deren möglichen Verlauf erfahren. Zudem wurden, gemeinsame Ziele zum Thema Elektromobilität entwickelt, Handlungsfelder identifiziert und hierzu Maßnahmen entwickelt.

Alle Beteiligten aus der Lenkungsgruppe glauben, dass die Studie genügend „Greifbares“ bietet, um lokal in der eigenen Gemeinde, der eigenen LEADER-/ILE-Region oder im eigenen Landkreis Projekte anzustoßen. Viele Ideen sind auch dazu geeignet, sie – wie diese Studie selbst – gemeinsam für die Region anzugehen. Hierzu wurden in den Workshop bereits die notwendigen Kontakte geknüpft. Nun hoffen wir auf allgemeinen Zuspruch und tatkräftige Unterstützung. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre!

Die Lenkungsgruppe der Studie „Elektromobilität in der Region Lüneburg“

Kurzbericht

Mit der Elektromobilität bricht für den Straßenverkehr die Möglichkeit einer technologischen Zeitenwende an: die Elektrifizierung der Antriebe bietet die Chance, den Energieverbrauch der Mobilität zu senken, die Abhängigkeit vom Öl zugunsten regional erzeugter erneuerbarer Energie zu reduzieren und die lokalen Emissionen zu minimieren. Gerade für den ländlichen Raum bietet die Elektromobilität große Chancen, gesellschaftliche Teilhabe und Erreichbarkeit auch in Zukunft nachhaltig und klimaschonend sicherzustellen. Für den motorisierten Individualverkehr, der vorerst die wichtigste Mobilitätsform im ländlichen Raum bleiben wird, können Elektroautos einen Beitrag zur Umweltverträglichkeit leisten.

Elektromobilität
große Chancen im
ländlichen Raum

In der Region Lüneburg gibt es bislang weder flächendeckende Infrastruktur noch einen strategisch ausgerichteten Plan zu deren Aufbau. Allerdings gehen wichtige Impulse von den Leader- und ILE-Regionen aus. In der aktuellen Integrierten Entwicklungsstrategie als Grundlage für die laufende Förderperiode ist der Ausbau der Elektromobilität im Kontext der Mobilitäts-sicherung im ländlichen Raum sowie der Nutzung regional erzeugter erneuerbarer Energie vielfach genannt. 18 LEADER- und ILE-Regionen haben zusammen mit den 11 Landkreisen der Region Lüneburg diese Studie Elektromobilität erstellen lassen, um eine Übersicht des aktuellen Zustands und der Potenziale zu erhalten, welche sich in der Region bieten. Darauf aufbauend wurde unter Mitwirkung von lokalen Akteuren eine Strategie mit Maßnahmen erarbeitet, um den öffentlichen Raum für die Elektromobilität zu erschließen und die sukzessive Adoption von Elektrofahrzeugen durch verschiedene Nutzergruppen zu fördern.

gemeinsame Studie aller LEADER- und ILE-Regionen und Landkreise der Region Lüneburg

Das Thema Elektromobilität ist in der Region Lüneburg bereits angekommen, allerdings auf einem sehr niedrigen Niveau. Die vorhandenen Aktivitäten sind räumlich sehr unterschiedlich ausgeprägt. Sie reichen von der Erwähnung in kommunalen Klimaschutzkonzepten über Bürgerinformationen durch Websites und Informationsveranstaltungen bis hin zu regionalen E-Carsharing-Angeboten sowie touristischen Angeboten. Stand 1.1.2017 waren 575 reine Elektrofahrzeuge in der Region zugelassen. Insgesamt konnten 238 öffentlich zugängliche Ladestationen in der Region identifiziert werden (Stand 12.09.2017). Unter der Annahme, dass jede dieser Ladestationen über zwei Ladepunkte verfügt, stehen für fünf zugelassene E-Fahrzeuge also ca. vier öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Da anzunehmen ist, dass die E-Fahrzeugnutzer größtenteils auch noch über nichtöffentliche Ladepunkte verfügen (zu Hause oder am Arbeitsplatz), herrscht derzeit ein Überangebot an Ladepunkten.

Elektromobilität in der Region Lüneburg

Die Region Lüneburg ist aufgrund ihrer Lage sehr heterogen aber zumeist ländlich geprägt. Die angrenzenden Metropolen (Bremen, Hamburg, Bremerhaven) haben aufgrund ihrer Wirtschaftskraft erheblichen Einfluss auf die Entwicklung. Die Bevölkerung und ihre Aktivitäten verteilen sich somit auf die Randbereiche, aber auch auf Zentren wie Lüneburg, Celle, Uelzen und Rotenburg. Schon aufgrund der längeren Strecken zum Arbeitsplatz ist hier der Pkw das Hauptverkehrsmittel (siehe Abbildung 1). Nur auf Kurzstrecken von bis zu 5 km ist man mit einem nennenswerten Anteil zu Fuß oder

Mobilitätsverhalten in der Region Lüneburg

mit dem Fahrrad unterwegs. Auf Strecken über 20 km wird das Fahrrad fast gar nicht mehr benutzt. Dieses Verhalten zeigt sich in der gesamten Region unabhängig vom Gebietstyp. Auch beim Touristenverkehr ist das Auto mit 75 % Hauptanreisemittel.

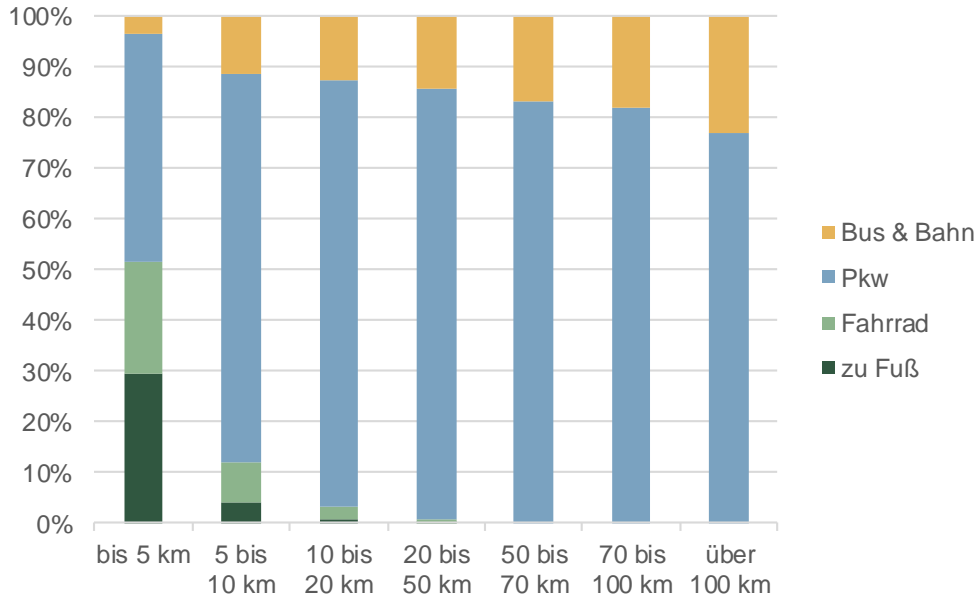


Abbildung 1: Region Lüneburg: Verkehrsmittelwahl Niedersachsen nach MiD (2008)

In ländlichen Regionen ist der eigene Pkw also nach wie vor auf Platz 1. Bus und Bahn werden häufig nur von Personen genutzt, die keine Alternative haben. Dies trägt auch dazu bei, dass sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) aus der Fläche zurückzieht. Doch viele städtische Trends etablieren sich früher oder später auch auf dem Land. Ein Wandel zu multi- und intermodalem Verkehrsverhalten ist somit auch hier zu erwarten. Unter verkehrsplanerischen Aspekten bietet gerade der ländliche Raum mit unrentablen ÖPNV-Angeboten große Potenziale. Innovative, elektrisch angetriebene Mobilitätsangebote für die „erste bzw. letzte Meile“ im Vor- und Nachlauf zum ÖPNV verringern den Individualverkehr. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen liegt es nahe, multi- und intermodales Verkehrsverhalten und Elektromobilität auch im ländlichen Raum zu fördern:

Intermodale Knotenpunkte

Die technischen Entwicklungen bei den Elektrofahrzeugen, der Batterie- und Speichertechnik sowie bei der Ladetechnik schreiten weiter voran. Viele Automobilhersteller bieten eine Reihe von Modellen an, insbesondere im Klein- und Kompaktwagen-Segment. Ab 2018 werden am Markt mehrere massentaugliche Modelle mit über 300 km reeller Reichweite erhältlich sein. Das Optimum der Reichweite von Pkw wird vermutlich bei 400 bis 500 km liegen. Elektrisch angetriebene leichte Nutzfahrzeuge bieten ein großes Potenzial, insbesondere in der Citylogistik mit wenig täglicher Fahrleistung aber vielen Stops. Mit dem StreetScooter und dem eCanter sind in Europa bereits zwei Modelle für dieses Segment auf dem Markt verfügbar. Vollelektrisch betriebene Lastwagen sind hingegen noch in der Test- bzw. der Studienphase. Teil- oder vollelektrisch betriebene Busse sind heute schon in vielen deutschen Städten im operationellen Einsatz. In der Regel werden sie aber noch immer als Testbetrieb deklariert, um Erfahrungen mit den Bussen und der

Technischen Entwicklungen

Ladetechnik zu sammeln. Die Vielzahl der Testbetriebe und die erfolgreiche Einbindung in die betrieblichen Abläufe zeigt aber, dass der Betrieb von Elektrobussen im ÖPNV-Netz grundsätzlich möglich ist.

Bei den Nutzer- und Zielgruppen der Elektromobilität wird unterschieden in Privatpersonen, Unternehmen und Betriebe allgemein, Handwerks- und Logistikbetriebe mit gut planbaren, kurzen Touren, Dienstleister, Handel, allgemeine und touristische Personenbeförderungsunternehmen sowie Behörden und öffentliche Einrichtungen. Mehr als 90 % aller Fahrten sind maximal 50 km lang. Gut ein Viertel aller Fahrten entfallen auf den Arbeitsweg und sonstige Dienstfahrten und die Aufenthaltsdauer am Arbeitsplatz liegt mit mehr als 50 % bei über 8 Stunden. Damit stellt das Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz mit geringeren Leistungen einen zentralen Punkt dar. Fahrten zu Einkaufs- oder Freizeitzielen stellen zusammen mit über 60 % einen weiteren wichtigen Faktor dar. Die Aufenthaltsdauer ist hier aber entsprechend kürzer. Insbesondere bei Einkaufszielen liegt die Standzeit von mehr als der Hälfte aller Besucher unter einer Stunde, was eher für den Einsatz von Schnellladestationen (*fast charging*) spricht. An Freizeitzielen halten sich über 80 % der Besucher länger als eine Stunde auf, ein Drittel sogar über drei Stunden. An solchen Zielen erscheint ebenfalls ein schnelles Laden mit höheren Leistungen und Smartcharging-Systemen zur zeitlich parallelen oder seriellen Verteilung des Ladestroms auf mehrere Fahrzeuge sinnvoll.

Ladeverhalten
 Nutzergruppen der
 Elektromobilität

Wie Abbildung 2 darstellt, wird in der Region Lüneburg im Jahre 2035 der Anteil der Elektrofahrzeuge am Neuwagenmarkt voraussichtlich zwischen 22 % (BAU) und 58 % (CFM), im mittleren TFM-Szenario bei 37 % liegen. Die Unterschiede zwischen den Landkreisen sind nicht groß. Aber in metropolnahen und städtischeren Landkreisen startet die Wachstumsphase früher und die maximale Wachstumsrate ist höher als in ländlich geprägten Landkreisen.

Marktdurchdringung
 Elektrofahrzeuge in der
 Region

Elektromobilitätsszenarien Lüneburg

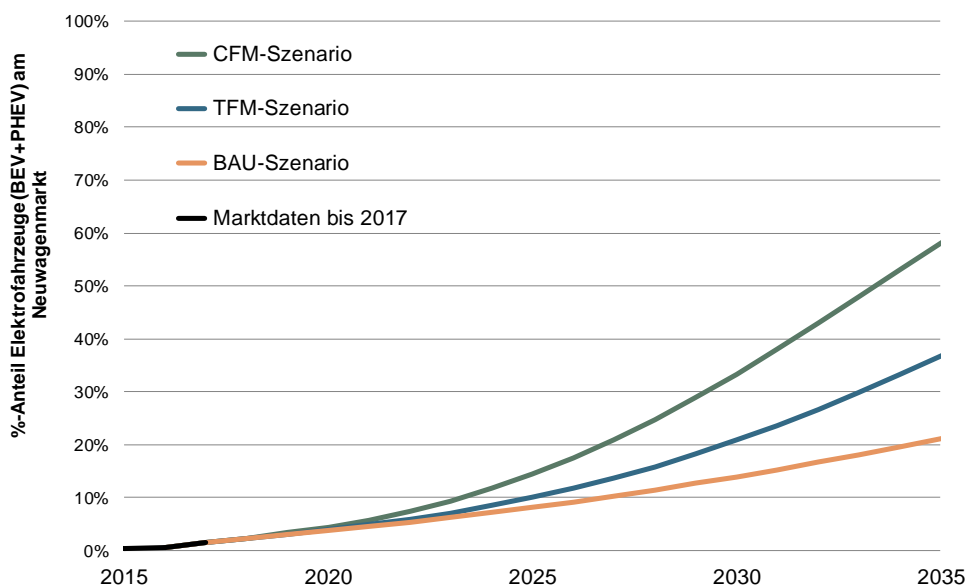


Abbildung 2: Marktdurchdringung der Elektrofahrzeuge in der Region Lüneburg bis 2035 je Szenario BAU (Business As Usual), TFM (Technology-Focused Mobility), CFM (Climate-Forced Mobility)

Der Gesamtbestand an Elektrofahrzeugen in der Region Lüneburg im Jahr 2035 bewegt sich je nach Szenario zwischen 113.000 (BAU) und 264.000 (CFM). Für das Szenario TFM sind ca. 170.000 Elektrofahrzeuge zu erwarten.

Gesamtbestand
 Elektrofahrzeuge in
 der Region Lüne-
 burg

Beim Laden wird unterschieden zwischen *home charging*, *workplace charging*, *POI charging* und *fast charging*. *POI* und *fast charging* sind dadurch gekennzeichnet, dass mit höheren Leistungen geladen wird (*POI*: 11 bis 50 kW; *fast charging*: bis zu 150 kW und mehr) als beim *home* und beim *workplace charging* (3.7 bis 22 kW). Im Jahr 2035 ist mit ca. 35 Mio. (Szenario BAU) bis zu 64 Mio. (Szenario CFM) Ladevorgängen in der Region zu rechnen.

Ladestationstypen

In Abbildung 3 ist der jeweilige Anteil der Ladearten am Gesamtstromverbrauch aller Ladevorgänge im Jahr 2035 für die Region Lüneburg dargestellt. Der größte Anteil an Ladevorgängen wird in der Zukunft zuhause stattfinden, der geringste Anteil an *fast charging*-Stationen.

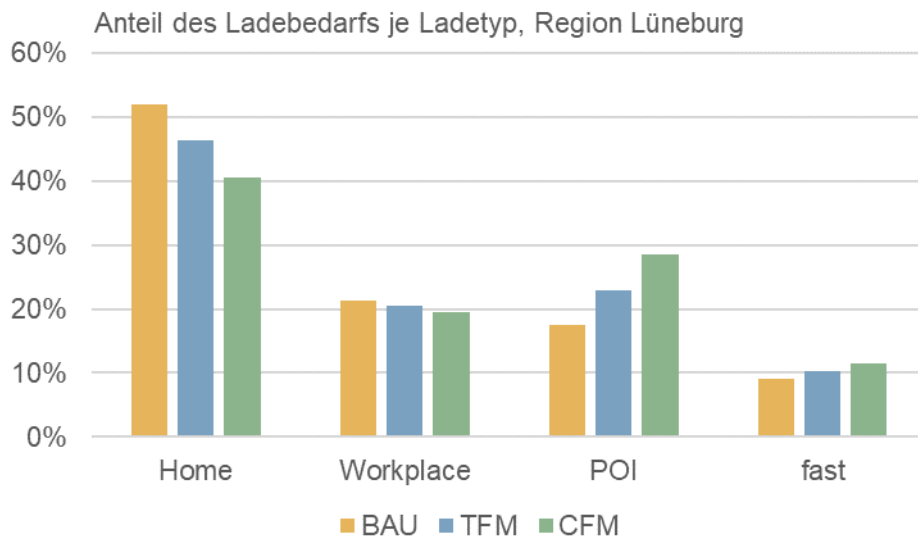


Abbildung 3: Anteile der Ladearten am Gesamtstromverbrauch aller Ladevorgänge im Jahre 2035 in der Region Lüneburg, abhängig vom Prognoseszenario (BAU: Business As Usual; TFM: Technology-Focused Mobility, CFM: Climate-Forced Mobility)

Im Jahr 2035 liegt die Stromnachfrage der Elektromobilität in der Region Lüneburg zwischen ca. 270 und 550 GWh. Für eine nachhaltige Elektromobilität sollte diese Strommenge durch erneuerbare Energie gedeckt werden. Der bereits heute in der Region Lüneburg aus erneuerbaren Energien produzierte Strom übersteigt den jährlichen Ladebedarf der Elektromobilität 2035 um ein Vielfaches (erneuerbare Stromproduktion 2015: ca. 9.400 GWh). Da diese Strommenge heute schon für andere Nutzungen zur Verfügung steht, ist ein Zubau der erneuerbaren Stromproduktion auch in Zukunft weiterhin notwendig, insbesondere auch deshalb, weil der Energiebedarf der Elektromobilität auch nach 2035 noch stark steigen wird.

Erneuerbare Ener-
 gieproduktion muss
 zugebaut werden,
 um den künftigen
 Ladebedarf nach-
 haltig abzudecken.

Die Elektromobilität wird in der Zukunft die bereits heute und insbesondere im Winter vorhandenen Lastspitzen der Stromnachfrage verstärken. Die Verteilnetze werden in Zukunft daraufhin ausgebaut und abgestimmt werden

Lastspitzen werden
 durch die Elektro-
 mobilität verstärkt

müssen. Die Digitalisierung bietet für die leistungsschwachen und damit langsamen Ladearten *home charging* und *workplace charging* die Möglichkeit von zeitversetztem bzw. smartem Laden. Es ist stark anzunehmen, dass zukünftig die Strompreise zum Laden sehr stark variieren werden zwischen günstigem Langsamladen und teurem Schnellladen.

Die Chancen und Risiken, die sich durch die Elektromobilität ergeben, sind ebenso vielfältig wie komplex. Als größte Chancen kann man die Reduktion der Klimagas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen, die Reduktion des Endenergieverbrauchs, die Flexibilität und Integration von dezentral erzeugten erneuerbaren Energien und die Minderung der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen neben weiteren nennen.

Chancen

Als größtes Risiko der Elektromobilität für die Region Lüneburg sind die zusätzliche Belastung und damit die mögliche Überlastung des Stromnetzes durch zu viele gleichzeitig stattfindende Ladevorgänge zu sehen. Um diesem Risiko zu begegnen, sind ein Zubau von erneuerbarer Energie und ein notwendiger Ausbau der Verteilnetze notwendig. Zudem besteht das Risiko, dass ein größerer Bedarf an Ausgleichsenergie durch die Elektromobilität ausgelöst wird, und dadurch die Stromkosten generell steigen werden. Außerdem ist das Risiko negativer Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum als hoch zu bewerten, denn mit der Transformation vom heutigen Verbrennungsmotor zum Elektromotor können Arbeitsplätze in der Region verloren gehen (Autoteilelieferer, Kfz-Werkstätten).

Risiken

Förderung und Ausbau der Elektromobilität in der Region stehen im Einklang mit verschiedenen regionalen und bundesweiten Zielen, wie zum Beispiel die Erhöhung der Energie- und Ressourceneffizienz, die Reduktion der bestehenden Umweltbelastungen und gleichzeitig die Steigerung der Biodiversität sowie die Erhöhung des Umweltbewusstseins in Wirtschaft und Bevölkerung. Ebenso unterstützt die Elektromobilität im Allgemeinen die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Gemeinden in der Region.

Synergien mit bestehenden Zielen

Einen Beitrag zur Erreichung weiterer Ziele kann die Elektromobilität nur dann leisten, wenn auch geeignete Maßnahmen umgesetzt werden. Hierbei sind beispielsweise die schnelle, bequeme und umweltfreundliche Erreichbarkeit der Region, eine gute ÖPNV-Anbindung an die Großstädte Hamburg, Bremen und Hannover durch Bereitstellung bedarfsgerechter und intelligenter ÖPNV- und weiterer Mobilitätsangebote, die Verringerung des CO₂-Ausstoßes, die Erhöhung der Integration dezentraler erneuerbarer Energien, die generelle Reduzierung des Flächenverbrauchs, die sinnvolle Bereitstellung mobiler Infrastrukturen, die Förderung des Tourismus als Impulsgeber und Leistungsanbieter regionaler Attraktivität sowie die Vermeidung von Fehlinvestitionen bei Stromnetzen zu nennen.

Synergien in Kombination mit geeigneten Maßnahmen

Es bestehen durchaus Zielkonflikte zwischen der Förderung von Elektromobilität und dem Ziel, den ÖPNV- und Langsamverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Studien zeigen, dass die Elektromobilität einerseits zu mehr Verkehr führt bzw. führen kann und gleichzeitig bei den Nutzern das Gefühl mitfährt, mit Elektrofahrzeugen generell nachhaltig und umweltschonend unterwegs zu sein. Deshalb kann es passieren, dass E-Fahrzeugnut-

Zielkonflikte der Elektromobilität mit anderen Zielen

zer seltener den ÖPNV und Langsamverkehrsmittel nutzen. Weiterhin besteht ein Zielkonflikt zwischen der Elektromobilität und dem generellen Ziel der Bundesregierung, den Gesamtstromverbrauch zu reduzieren.

Strategie

Die Region Lüneburg sieht in der Schlüsseltechnologie Elektromobilität einen wichtigen Beitrag, um auch in Zukunft attraktiv für ihre Bevölkerung und den Wirtschaftsraum zu sein. Durch eine schnelle Verbreitung der Elektromobilität innerhalb der Region möchte sie einen relevanten Beitrag zur Energiewende leisten und gleichzeitig die lokalen Emissionen des Verkehrs reduzieren. Dabei soll die Region Lüneburg auch in Zukunft für Ihre Bewohner und Besucher gut erreichbar bleiben.

Strategie Elektromobilität Region Lüneburg

Neben diesen allgemeinen Zielen werden drei Oberziele definiert:

Oberziel 1: Übergang gestalten

Die Region Lüneburg will den integrierten Übergang zur Elektromobilität als ein Teil der zukünftigen Mobilität aktiv gestalten. Sie möchte einerseits Wissensgrundlagen schaffen und bereitstellen und andererseits notwendige Rahmenbedingungen auf politischer Ebene schaffen. Zudem sollen die Bevölkerung, die Wirtschaftsteilnehmer und die Umsetzungsakteure gleichermaßen sensibilisiert werden für die Chancen und Risiken, die mit der Elektromobilität verbunden sind. Mit geeigneten Förderungen können Geschäftsmodelle unterstützt und auf den Weg gebracht werden, um die sich bietenden Chancen der Elektromobilität in der Region Lüneburg zu nutzen. Der notwendige Ausbau von Stromnetzen und Erneuerbarer Energie wird von politischer Seite in geeigneten Gremien mitgestaltet.

Entwicklung mitgestalten

Oberziel 2: Wirtschaftsraum stärken

Die wirtschaftlichen Chancen, welche mit dem Übergang von der heutigen Mobilität zur Elektromobilität verbunden sind, sollen in der Region genutzt werden. Mit neuen Geschäftsmodellen, die im Zusammenhang mit der Elektromobilität stehen, soll die Region Lüneburg auch in der Zukunft wirtschaftlich fit und innovativ bleiben. Das betrifft einerseits die Automobilzulieferungsbranche und die Energiebranche als solche, aber auch die öffentliche und private Personenbeförderung, den Tourismus und das regionale Gewerbe.

Wirtschaftsraum stärken

Oberziel 3: Mobilität

Die Region Lüneburg will eine bezahlbare Mobilität im ländlichen Raum auch in Zukunft mit nachhaltigen Methoden sicherstellen. Deshalb soll eine abgestimmte, flächendeckende und bedarfsangepasste öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorhanden sein, denn sie bildet den Nährboden für eine elektromobile Zukunft der Region. Zudem möchte die Region die Entwicklung von intelligenten, intermodalen Mobilitätsstationen für den Personen-, aber auch für den Güterverkehr unterstützen und fördern und insbesondere mit Elektromobilitätsangeboten verknüpfen.

Mobilitätsoptionen unterstützen und fördern

Um diese Oberziele zu erreichen wurden Handlungsfelder benannt, die mit entsprechenden Handlungsoptionen untersetzt sind und die teilweise bereits mit lokalen Akteuren zu konkreten, umsetzungsorientierten Maßnahmen ausgearbeitet wurden. Diese Handlungsfelder heißen:

— Wirtschaft
— Ladeinfrastruktur
— Vorbildfunktion
— Dienstleister
— Energie und Netze
— Mobilität



Handlungsfelder

Mit Hilfe der in Tabelle 1 aufgelisteten Maßnahmen soll die Verbreitung der Elektromobilität in der Region schneller vorangetrieben werden. Die damit verbundenen Effekte leisten einen wichtigen Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende und tragen gleichzeitig dazu bei, die Emissionen des Verkehrs vor Ort zu reduzieren. Schließlich soll die Region Lüneburg auch in Zukunft für Ihre Bewohner und Besucher gut erreichbar und gleichzeitig attraktiv bleiben.

Maßnahmen

Nr.	Maßnahme
W1	Technikfolgenabschätzung
W2	Koordinationsstelle für E-Mobilität in der Region Lüneburg schaffen
W3	Identifikation und Implementierung neuer Geschäftsmodelle
EN1	Kombi-Produkte von EVU/ÖPNV mit kommunaler Förderung
EN2	Harmonisierung von Netzausbau & Ladeinfrastruktur
LIS1	Schulungen für Architekten, Planer und Bauämter
LIS2	Identifikation von POI-Standorten
LIS3	Förderung von Ladestationen (Unternehmen/öffentlicher Bereich)
DL1	E-Mobilität für Unternehmen
DL2	Umstellung der Stadtlogistik
MOB1	Ausbau der Radwegenetze für E-Bikes
MOB2	Mobilitätszentrale
MOB3	Öffentliche Flotten mit E-Carsharing
MOB4	Aktive Beratungsangebote für lokale Akteure
VB1	Mobilitätstage
VB2	Beschaffungsgenossenschaften für E-Fahrzeuge
VB3	Lieferservice elektrifizieren
VB4	Info-Kampagne zu E-Mobilität

Tabelle 1: Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in der Region Lüneburg. Der Farbcode referenziert auf das jeweilige Handlungsfeld, siehe Grafik oben.