



Vorlagennummer: BV/12404/26
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Vereinbarung zur Erweiterung des Westbahnhofes mit der DB InfraGo AG

Datum: 20.03.2026
Federführung: Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität
Organzuständigkeit: VA

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung	15.06.2026	Ö
Verwaltungsausschuss	16.06.2026	N

Beschlussvorschlag

1. Der Verwaltungsausschuss beschließt gegenüber der DB InfraGO das kommunale Interesse schriftlich zu bestätigen, bei der Baumaßnahme der DB InfraGO zur Erweiterung des Westbahnhofes eine zusätzliche Zuwegung über die Westseite vom Ausgang der herzurichtenden Untertunnelung unter den Gleisen 301 und 302 bis zur Ecke Lünertorstr./Altenbrückerdamm herzustellen und hierfür die entstehenden Kosten für Planungs- und Bauleistungen der Leistungsphasen 1 bis 9 zu übernehmen, die aktuell auf 378.000 Euro geschätzt werden.
2. Der Verwaltungsausschuss beauftragt die Verwaltung, nach Abschluss der Entwurfsplanung der DB InfraGO und einer validen Kostenkalkulation, zur Realisierung mit der DB InfraGO eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zu erarbeiten, welche die konkrete Projektabwicklung, Finanzierungsmodalitäten bis zur unter Ziffer 1 genannten Beteiligungshöhe und spätere Verantwortlichkeiten umfasst.

Sachverhalt

Neben dem Hauptbahnhof auf der Ostseite ist der Westbahnhof Lüneburg ein zentrales Infrastrukturelement im regionalen Schienenverkehr. Im Zuge der anstehenden Generalsanierung der Bahnstrecke im Jahr 2029 – einer umfassenden Erneuerung von Gleisanlagen, Weichenverbindungen, Oberleitungen und Sicherungstechnik – ergibt sich für die Deutsche Bahn die strategische Chance, die Betriebsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Westbahnhofes nachhaltig zu steigern und sich den Entwicklungen der Reaktivierung der Bahnstrecke nach Soltau anzupassen.

Im Rahmen dieser Generalsanierung ist deshalb der Bau eines Kopfgleises am Westbahnhof Lüneburg vorgesehen sowie die Erweiterung der Bahnsteigkapazitäten mit entsprechenden barrierefreien Zugängen und Lärmschutzmaßnahmen. Die Maßnahme soll neben der Abwicklung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs auf der reaktivierten Strecke sicherstellen, dass der Fernverkehr auf der Ostseite des Bahnhofes unabhängig vom Nahverkehr am Westbahnhof geführt werden kann.

Der Westbahnhof Lüneburg verfügt derzeit über eine begrenzte Gleiskapazität, die unter dem wachsenden Verkehrsdruck – insbesondere durch den verdichteten Takt im Regionalverkehr

sowie die zunehmende Bedeutung Lüneburgs als Wohnstandort im Hamburger Umland – zunehmend an seine Grenzen stößt.

Ein betriebliches Defizit besteht in der fehlenden Möglichkeit, Triebfahrzeuge oder Zuggarnituren einzufahren und bereitzustellen, ohne dabei den laufenden Betrieb auf den Hauptgleisen zu beeinträchtigen. Auch bei Baumaßnahmen, Störfällen und Umleitungsverkehren fehlt dieses Bereitstellungsgleis.

Die Generalsanierung von Bahnstrecken verfolgt den Ansatz, umfangreiche Erneuerungsmaßnahmen in einem koordinierten Gesamteingriff zu bündeln, anstatt sie über viele Jahre in Einzelmaßnahmen zu stückeln. Dieses Vorgehen minimiert bauzeitliche Beeinträchtigungen für den Fahrgast und senkt die Gesamtkosten durch synergetische Vergabe und Bauausführung. Der Bau des Kopfgleises soll sich laut Planungen der DB InfraGO in dieses Konzept einfügen.

Als Oberzentrum ist die Hansestadt in besonderem Maße auf eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur angewiesen. Die Dynamik der Metropolregion Hamburg führt auch in Lüneburg zu zunehmender Siedlungsentwicklung und daraus resultierend zu erhöhtem Pendelverkehr, was die Stärkung der Schienenverbindung erfordert.

Politisch und planerisch ist eine Verdichtung des Taktangebots auf der Achse Hamburg–Lüneburg angestrebt. Eine erhöhte Zugfrequenz erfordert zwingend zusätzliche betriebliche Flexibilität an den Endpunkten und Zwischenstationen. Die Erweiterung des Westbahnhofes ist dabei ein essenzieller Baustein, um diese Perspektive zu ermöglichen.

Mit der Erweiterung des Westbahnhofes wird auch die Bahnsteiganlage umfassend umgestaltet. Durch die Einrichtung des Kopfgleises entsteht neben dem Bahnsteig am Gebäude des Westbahnhofes ein Mittelbahnsteig zwischen zwei Gleisen, für den eine Zugänglichkeit gewährleistet werden muss. Dies wird durch eine neue barrierefreie rampenartige Zuwegung auf der Fläche des Amtsgartens (in Richtung Bleckeder Landstraße) erfolgen, die im weiteren Verlauf unter dem ersten Gleis hindurchführen wird. Durch eine Treppenanlage und einen Aufzug zwischen den Gleisen wird der barrierefreie Zugang auf die Bahnsteiganlage sichergestellt.

Im Laufe der vergangenen rd. 12 Monate gab es seitens der DB InfraGO mehrere Umplanungen und Varianten, bis zum Jahresübergang 2026 eine vorläufige Planung für die Neugestaltung vorgestellt wurde.

Diese Planung mit der anteiligen Unterführung des ersten Gleises am Westbahnhof ermöglicht es neben der geschilderten barrierefreien Zuwegung über die Fläche am Amtsgarten auch eine weitere Zuwegung zum öffentlichen Raum entstehen zu lassen.

Die erweiterte Bahnsteiganlage wird bis wenige Meter an die Bahnbrücke über die Bleckeder Landstraße/Lünertorstraße heran entstehen. Die Unterführung unter dem ersten Gleis mit der Treppenanlage und dem Aufzug auf die Bahnsteiganlage befindet sich damit in unmittelbarer Nähe zum Einmündungsbereich Lünertorstraße/Altenbrückerdamm. Es könnte für Zugreisende eine deutliche Verkürzung der Wege bedeuten, wenn im Rahmen dieser Erweiterung durch die DB InfraGO auch eine neue Zuwegung von der Lünertorstraße bzw. dem Altenbrückerdamm an den Westbahnhof ermöglicht würde.

Die Wegebeziehung vom Bahnhof über die Lünertorstraße in die Innenstadt bzw. in die Gegenrichtung ist neben der Altenbrückerstraße die Hauptwegeverbindung für Zugreisende und Pendler, werktags ist sie zu den Hauptverkehrszeiten stark durch Radfahrende und Fußgänger frequentiert. Eine Entzerrung durch eine Aufteilung der Ströme von Fußgängern und Radfahrenden mittels einer weiteren Zuwegung des Bahnhofes wäre zu begrüßen, um auch in der nördlichen Bahnhofstraße das Aufkommen zu reduzieren.

In Gesprächen mit der DB InfraGO wurden deshalb Möglichkeiten diskutiert und Planungen erbeten, die neugestaltete Bahnsteiganlage um eine weitere Zuwegungsoption zu erweitern.

Dies könnte nach dem aktuellen Planungsstand der DB InfraGO durch eine Verlängerung der Unterführung unter dem ersten Gleis erfolgen. Die Bahnsteiganlage auf Höhe des Kopfgleises wurde so ausgestaltet, dass ein Durchlass bei der Unterführung zu keiner deutlichen Verlängerung des Bauwerkes führt, sondern lediglich eine Öffnung in Richtung Altenbrückerdamm baulich erforderlich macht. Entstehen könnte damit eine Zugänglichkeit für Fußgänger mit der direkten Erreichbarkeit der Bahnsteige am Westbahnhof oder des weiteren Durchganges auf den Amtsgarten bzw. den Bahnhofsvorplatz. Für Zugreisende der Bahnverbindungen vom Westbahnhof wäre dies eine Wegeverkürzung bis zum Bahnsteig durch die Einsparung des Weges über die Bahnstraße von rd. 250 m.

Die zusätzliche Zuwegung bzw. der Durchlass aus der Unterführung endet auf einem Grundstück der Deutschen Bahn. Die Wallanlagen zu den Gleisanlagen könnten baulich so hergerichtet werden, dass eine rd. 30 Meter barrierefreie Wegeverbindung auf dem Grundstück der Deutschen Bahn hin zur Einmündung Lünertorstraße/Altenbrückerdamm auf Höhe des aktuellen Imbisses entsteht (siehe auch beiliegende Visualisierung). Damit könnte ein attraktivere Wegeverbindung und Umfeldgestaltung erfolgen. Die im Bestand schmalen Gehwege im Bereich der Bahnbrücken würden durch die beschriebene Entzerrung bei den Zufußgehenden im Bahnhofsumfeld eine Entlastung erfahren.

Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, diese einmalige Chance einer erweiterten barrierefreien Zugänglichkeit des Westbahnhofes zu nutzen und die Planung der DB InfraGO um einen entsprechenden Durchlass und eine Zuwegungslösung im Sinne der Hansestadt und der vielen Pendlerinnen und Pendler zu erweitern.

Vor dem Hintergrund der Reaktivierung der Strecke nach Soltau und der sich in Zukunft voraussichtlich verstärkenden Pendelbewegungen zwischen Lüneburg und Hamburg mit einer angestrebten Optimierung der Anbindung Lüneburgs (Taktverdichtung) ist eine bessere und kapazitätserhöhende Zugänglichkeit auch hinsichtlich der Entzerrung zu begrüßen.

Eine Ergänzung der Planung und der baulichen Umsetzung, über den Bedarf der Deutschen Bahn hinaus, würde nach aktuellem Stand der Dinge zusätzliche Kosten in Höhe von 378.000 Euro bedeuten, die aufgrund des kommunalen Interesses von der Hansestadt zu tragen wären und in die Mittelfristige Finanzplanung einzustellen wären.

Um der DB InfraGo eine verlässliche Planung zu ermöglichen, wäre seitens der Hansestadt in diesem Stadium nun zunächst das kommunale Interesse an der o.g. Erweiterung schriftlich zu bestätigen (siehe Anlage Bestellung/Kostenübernahme). Im Rahmen des weiteren Prozesses würde nach Abschluss einer Entwurfsplanung mit einer verlässlichen Kostenschätzung eine Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung zwischen DB InfraGO und Hansestadt Lüneburg zu schließen sein, die noch durch den Verwaltungsausschuss zu beschließen wäre.

Nach aktuellem Arbeitsstand wäre nach der Ausstellung eines sog. Bestellschreibens mit einem Abschluss einer Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung vermutlich im ersten Halbjahr 2027 zu rechnen. Aufgrund dieses komplexen Planungsprozesses, der nicht mit der Haushaltsplanaufstellung übereinstimmt, ist eine Mittelanmeldung für die kommenden Haushaltsjahre bereits jetzt geboten; erste Teilabrechnungen sind ab dem Jahr 2028 zu erwarten.

Klima und Nachhaltigkeit

Ziel	Unterziel	Bewertung			
Nachhaltige Städte und Gemeinden		++	+	-	--
	Klimagerechte und sozialverträgliche Siedlungsplanung (z.B. Nachverdichtung, bezahlbareres Wohnen)		+		
	Förderung klimafreundlicher Bauvorhaben		+		
Mobilität		++	+	-	--
	Sichere Mobilität		+		
	Bezahlbare Mobilität		+		
	Barrierefreie Mobilität	++			
	Stadt der kurzen Wege	++			
	Klimagerechte Verkehrsmittelwahl	++			

(++) deutlich positive Auswirkung, (+) positive Auswirkung, (-) negative Auswirkung, (--) erheblich negative Auswirkung

Finanzielle Auswirkungen: ➤ ja

➤ Freiwillige Aufgabe vertraglich befristet bis: einmaliger Baukostenzuschuss mit Folgekosten hinsichtlich Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht (nach 2030)

Ausgaben / Einnahmen:

Zur Umsetzung der Maßnahme			Aktuelles HH-Jahr	HH-Jahr + 1	HH-Jahr + 2	HH-Jahr + 3	HH-Jahr + 4
Auszahlungen/ Aufwendungen	Investiv	HH-Plan					0
		Lt. Vorlage			100.000		278.000

Finanzielle Mittel sind haushaltsrechtlich gesichert: ➤ nein

Bereitstellung durch Mittelanmeldung in der Finanzplanung 2027 ff. für das HHJ 2030			
Investnummer:	541-NEU Zuwegung Bahnhof Westseite		
Teilhaushalt:	72000INV	Produkt:	541001

Bei einer positiven Beschlussfassung wird der erforderliche Mittelbedarf in Höhe von 378.000 Euro in die Finanzplanung 2027 ff. für das HHJ 2030 angemeldet.

Beschlussfassung vorbehaltlich der kommenden HH-Planung: ➤ ja

Prüfung möglicher Drittmittel ist erfolgt: ➤ nein, Prüfung erfolgt noch

Personelle Auswirkungen / Auswirkungen auf Stellenplan: ➤ nein

Anlage/n

Anlage 1: Anlage 2 Visualisierung (öffentlich)

Anlage 2: Anlage 1 Bestellung_Kostenübernahme_Entwurf (öffentlich)