

DEZERNAT III

Datum:
11.06.2025

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Bericht zu den verkehrlichen Herausforderungen im Jahr 2026 im Stadtgebiet

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	19.06.2025	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

A - Ausgangssituation:

Die Hansestadt Lüneburg nimmt im norddeutschen Raum eine zentrale Rolle als Oberzentrum ein. Mit einer Bevölkerung von fast 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und einer hohen Pendlerquote aus dem Landkreis und aus Hamburg sowie Nachbarlandkreisen ist die Stadt sowohl für ihre Einwohnenden als auch für Menschen aus dem Umland ein bedeutender Arbeits- und Lebensort. Die Nähe zu Hamburg, die direkte Anbindung an das Bahn- und Autobahnnetz sowie die wachsende Bedeutung als attraktiver Wohnort und als Universitätsstadt machen Lüneburg zu einem auch verkehrlich bedeutenden Knotenpunkt für Pendlerinnen und Pendler sowie Touristen gleichermaßen. Die Verkehrsinfrastruktur der Innenstadt kommt angesichts der verkehrlichen Begleiteffekte dieser urbanen Bedeutung in den Hauptverkehrszeiten punktuell in hohe Belastungsbereiche.

Laut dem Statistikportal „Pendleratlas“ kommen täglich 33.665 Personen zu Arbeit, Studium o.Ä. nach Lüneburg. Gleichzeitig verlassen täglich 17.396 Personen die Stadt für ihren Weg zum Arbeitsplatz. 23.206 Personen sind Binnenpendler:innen, d.h. sie wohnen und arbeiten innerhalb der Stadtgrenzen. Durch die Pendlerströme steigt die werktägliche Bevölkerung auf etwa 93.065 Personen und liegt damit deutlich über der Einwohnerzahl (Basisjahr der Erhebung in 2023).

Laut einer Erhebung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen nutzten 2020 über zwei Drittel der Pendler:innen (68 %) das Auto für den Arbeitsweg, während nur 13 % auf Bus und Bahn zurückgriffen. Dies führt regelmäßig zu Verkehrsstaus, insbesondere während der Pendler- bzw. Stoßzeiten.

Aktuelle Zahlen zu den Personen, die mit der Bahn zwischen Hamburg und Lüneburg pendeln, liegen nicht vor. Angesichts der letzten Datenerhebung mit rd. 7.500 Pendler:innen aus Stadt und Landkreis, die aus dem Jahr 2017 stammt, dürfte diese Zahl sich auf diesem Niveau bewegen, ggf. auch leicht angestiegen sein.

Diese Entwicklung stellt die Verkehrsinfrastruktur insgesamt vor Herausforderungen. Die Bahnstrecke von Lüneburg nach Hamburg ist laut Angaben der Deutschen Bahn zu annähernd 150% ausgelastet und bedarf dringend einer infrastrukturellen Entlastung. Das Straßennetz der Hansestadt kommt zu den verkehrlichen Stoßzeiten an die Kapazitätsgrenzen. Teile des Stadtrings werden täglich von bis zu 30.000 Fahrzeugen befahren; die eingesetzte Verkehrstechnik steuert die Lichtsignalanlagen auf den Hauptverkehrsadern der Stadt seit vielen Jahren bereits entsprechend dem verkehrlichen Aufkommen. Punktuelle, deutliche Stausituationen zu den Hauptverkehrszeiten können dadurch jedoch nicht vermieden werden.

Die Verkehrssituation in Lüneburg im Jahr 2026 wird nun noch zusätzlich durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden, darunter Infrastrukturprojekte verschiedener Akteure, Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr und Entwicklungen im Individualverkehr.

Die Hansestadt stellt sich diesen Herausforderungen und wirkt im Rahmen der Möglichkeiten darauf hin, die verkehrlichen Auswirkungen von Baumaßnahmen und verkehrlichen Zusatzbelastungen zu koordinieren und verträglich zu gestalten.

B – Maßnahmen mit Bezug zum Schienenverkehr

I. Qualitätsoffensive 2026 Bahnstrecke Hamburg–Hannover: Die Deutsche Bahn plant im Rahmen der Qualitätsoffensive 2026 im Sommer 2026 eine zehnwöchige Sperrung der Bahnstrecke Hamburg–Hannover (01.05. – 10.07.26), um Gleise, Weichen und das Stellwerk in Uelzen zu erneuern (siehe hierzu auch Gemeinsame Sitzung der Mobilitätsausschüsse von Hansestadt und Landkreis Lüneburg am 10.03.2025). Dies wird zu erheblichen Einschränkungen für die Pendler:innen im Bahnverkehr führen, der durch Schienenersatzverkehr (SEV) kompensiert werden soll. Die Hansestadt engagiert sich seit vielen Monaten in Abstimmung mit anderen betroffenen Kommunen und Landkreisen für eine optimale Ausgestaltung des SEV und drängt sowohl das Land Niedersachsen als auch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), für die Zeit der Vollsperrung einen kapazitatativ angemessenen, zeitlich attraktiven und komfortablen Ersatzverkehr zu organisieren.

Zu dem Umfang, in dem Bahnpendler:innen auf den MIV ausweichen werden, gibt es keine validen Aussagen. Der von der LNVG beauftragte SEV wird durch den Einsatz von mehrfach stündlich verkehrenden Buslinien auch im Lüneburger Stadtgebiet und im Speziellen am Bahnhofsumfeld aber eine zusätzliche Fahrzeugfrequenz bedeuten.

II. Bahnbrückensanierung Bleckeder Landstraße: Unter Ausnutzung der Sperrzeiten für die Bahnstrecke saniert die Deutsche Bahn die Eisenbahnbrücke über die Bleckeder Landstraße. Dies erfolgt unter Vollsperrung der Bleckeder Landstraße im Bereich der Bahnbrücken in der Zeit vom 01.07.2025 bis voraussichtlich Jahresende 2026.

III. Auslaufen des Streckenvertrags mit Metronom: Im Juni 2026 endet zudem der Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Metronom für das Hansenetz. Ein reibungsloser Übergang zu einem ggf. neuen Betreiber ist entscheidend, um Unterbrechungen im Bahnverkehr zu vermeiden und eine Verlässlichkeit für Pendler:innen zu bieten, die bereits durch die Unterbrechung der Verbindungen deutliche Angebotseinbußen in 2026 vorfinden werden.

C - Tiefbaumaßnahmen Stadt/AGL

Tiefbaumaßnahmen werden in den kommenden Jahren auch im Rahmen der kommunalen Aufgabenwahrnehmung zum verkehrlichen Stadtbild gehören; bedeutsam werden im Jahr 2026 jedoch drei Baumaßnahmen sein, weil sie Haupteinfahrtstraßen betreffen:

I. Dahlenburger Landstraße: Im am 01.07.2025 startenden zweiten Bauabschnitt wird die Dahlenburger Landstraße oberhalb des Pulverwegs, also im Bereich zwischen Am Schwalenberg und Ziegelkamp, jeweils in Teilabschnitten für den Fahrzeugverkehr voll gesperrt. Hintergrund ist zum einen die verkehrliche Erschließung des ehemaligen Lucia-Geländes zwischen der Straße Am Schützenplatz und Pulverweg, das städtebaulich mit Wohnungsbau, Nahversorgung und Hotel entwickelt wird. Zum anderen wird in diesem Zuge das Abwassersystem der AGL ertüchtigt; insbesondere auch zur optimierten Vorsorge von (starken) Regenereignissen. Die Maßnahme wird bis ins Jahr 2027 eine abschnittsweise Vollsperrung der Dahlenburger Landstraße bedeuten, die sich in den einzelnen Bauphasen nach Osten fortbewegt.

II. Bahnbrückensanierung Bleckeder Landstraße: Im Zuge der bereits oben genannten Maßnahme erfolgt auch eine umfangreiche Anpassung des Straßenkörpers inkl. Querschnittserweiterung.

Zu jeder Zeit werden aber zwei Verkehrsachsen aus dem Osten der Stadt in die Innenstadt frei bleiben: die Strecke Bleckeder Landstraße, Pulverweg, Dahlenburger Landstraße sowie die Strecke Theodor-Heuss-Straße, Konrad-Adenauer-Straße und Friedrich-Ebert-Brücke.

In einer Sitzung des Mobilitätsausschusses am 11.03.2025 wurde zu den beiden vorgenannten Maßnahmen berichtet (VO/11755/25), ebenso wie in einer umfassenden Bürgerinformationsveranstaltung am 05.06.2025.

III. Soltauer Straße: Teilweise parallel zu den Maßnahmen an der Dahlenburger Landstraße und der Bleckeder Landstraße wird die Brückensanierung an der Soltauer Straße stattfinden, die spürbare Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Süden der Hansestadt haben wird. Durch die Vollsperrung auf Höhe des Brückenbauwerkes (zwischen Munstermannskamp und Heidkamp) werden die Verkehre auf Munstermannskamp und Uelzener Straße, auf den Oedemer Weg oder die Willy-Brandt-Straße verlagert und von dort (stadteinwärts) auf den Stadtring gelangen.

Die Brückensanierung beginnt noch im Sommer 2025 und wird voraussichtlich im 1. Halbjahr 2026 abgeschlossen sein.

Im Schatten dieser Maßnahme erfolgt eine Verstärkung des Stromnetzes zwischen dem Umspannwerk Rettmer und dem Avacon-Standort Lindenstraße. Die Maßnahme soll im Bohrverfahren durchgeführt werden, bedingt im Baubereich aber halbseitige Sperrungen. Die Maßnahme soll mit witterungsbedingten Unterbrechungen zwischen Sommer 2025 und Sommer 2026 umgesetzt werden.

D – Tiefbaumaßnahmen Dritter

I. Artlenburger Landstraße: Einfluss auf das städtische Verkehrsgeschehen wird zum Jahresbeginn 2026 unter Umständen noch die Vollsperrung der B 209 am Ortsausgang von Adendorf Richtung Brietlingen haben. Dort führt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine Grunderneuerung durch, deren Bauende zum Jahresübergang zu erwarten ist. Die Artlenburger Landstraße führt grds. bis zu 18.000 Fahrzeuge täglich aus Norden in das Stadtgebiet (VEP 2013). Ein Teil dieser Fahrzeuge stammt aus dem Bereich nördlich von Adendorf und wird somit über Ausweichstrecken in Richtung Stadtgebiet oder B4/A39 fahren und damit vermutlich die Frequenz über Bardowick und Scharnebeck/Erbstorf anheben.

II. Ausbau der A39: Die Autobahn GmbH ist durch den Planfeststellungsbeschluss aus Dezember 2024 in die Lage versetzt, mit dem Bau der A39 beginnen zu können. Nach aktuellem Kenntnisstand der Verwaltung werden die ersten Maßnahmen ab Sommer 2025 noch keine verkehrlichen Einschränkungen bedeuten. Die ersten bautechnischen Tätigkeiten werden hiernach an der Ilmenauquerung, im Bereich Bilmer Berg und an Brückenbauwerken, wie z.B. an der Radwegebrücke im Lüneer Holz erwartet. Die Hansestadt ist aktuell in Terminabstimmung mit der Autobahn GmbH, um rechtzeitig vor den ersten Maßnahmen eine detaillierte Vorstellung der aktuellen Planungen von der Autobahn GmbH zu erhalten.

III. Infrastrukturbezogene Maßnahmen der Versorgung: Die infrastrukturellen Maßnahmen im Bereich der Energiewende, insb. Wärme und Strom, haben ebenfalls Einfluss auf die Verkehrssituation in Lüneburg, weil sie regelmäßig im oder direkt am öffentlichen Verkehrsraum stattfinden müssen. Der Ausbau von Elektromobilität und der zunehmende Einsatz von Wärmepumpen erfordert eine stetige Aufwertung des Stromnetzes und die Erhöhung der Leistungskapazitäten. Dies erfolgt sowohl durch den Bau zusätzlicher Leitungstrassen als auch durch zusätzliche Transformations- und Umspannstationen. Ein intelligentes Stromnetz, wie es die Avacon in Lüneburg als Modellregion für SmartEnergy umsetzt, unterstützt die Energiewende, bedingt aber auch Baumaßnahmen mit verkehrlichen Beeinträchtigungen.

Für die kommenden Jahre wird auch der Ausbau der Fernwärmeversorgung im Stadtbild durch verschiedene Baumaßnahmen sichtbar werden. Die städtische kommunale Wärmeplanung sieht im Stadtgebiet deutliche Potentiale für einen Ausbau der Fernwärme, die mit den Planungen der Avacon Natur GmbH zu großen Teilen übereinstimmen. Durch den Umstieg auf erneuerbare Energien wird neben den Ausbaugebieten aber auch in Bestandsgebieten eine Vielzahl an zusätzlichen Anschlussmaßnahmen zu erwarten sein. Diese werden regelmäßig zu Teil- oder Vollsperrungen von Verkehrswegen führen, weil das Verlegen von Fernwärmeleitungen nicht in Bohrverfahren möglich ist und somit eine offene Bauweise erfordert.

Die Verwaltung steht zu diesem Zweck in einem engen und intensiven Austausch mit der Avacon Natur GmbH, um deren strategische Planungen mit Verwaltung und ggf. anderen Akteuren abzustimmen und auch operative, aktuelle Maßnahmen ggf. miteinander zu verknüpfen. Ziel ist es dabei, Zeitfenster gemeinsam zu nutzen und Synergien durch kombinierte Baumaßnahmen zu heben sowie verkehrliche Einschränkungen im Stadtgebiet durch eine Koordination von Maßnahmen zu reduzieren. Ein Beispiel dieser Abstimmung ist die Maßnahme der AVACON Netz GmbH, die im Schatten der Brückensanierung an der **Soltauer Straße** für einen Teilabschnitt die Netzverstärkung zwischen dem Umspannwerk Rettmer zum Firmen-Standort an der Lindenstraße vornimmt (s.o.).

E – straßengebundener ÖPNV: Übernahme des Busbetriebs durch die MOIN:

Zum 1. Januar 2026 übernimmt die neue Mobilitätsinfrastruktur und -betriebsgesellschaft des Landkreises Lüneburg, die MOIN, den Busbetrieb im Landkreis Lüneburg. Ab dem 01.01.2026 werden verschiedene Verkehrsunternehmen die Fahrdienstleistungen im Kreis- und Stadtgebiet übernehmen. Geplant sind neben Linienänderungen auch ein erhöhter Takt im Stadtgebiet, der Einsatz von E-Bussen und die Einführung von Nachtbussen am Wochenende. Ein reibungsloser Übergang des ÖPNV durch die neuen Verkehrsunternehmen und eine Etablierung im Jahr 2026 ist eine Herausforderung der MOIN, die durch eine angespannte Verkehrssituation beeinflusst sein kann. Die Abstimmungsprozesse zwischen MOIN, Landkreis und Hansestadt werden bereits jetzt im Rahmen von aufzustellenden Umleitungskonzepten (z.B. für das Bahnhofsumfeld) eingeplant.

F – Handlungsfelder Hansestadt

Aus den o.g. Maßnahmen sind für die Hansestadt im wesentlichen folgende Handlungsfelder abzuleiten:

- **Baustellenkoordination:** Enger Austausch zwischen den Akteuren von infrastrukturellen Baumaßnahmen auf strategischer und operativer Ebene
- **Monitoring der Bahnprojekte:** Engmaschige Begleitung der Qualitätsoffensive 2026 und des möglichen Betreiberwechsels SPNV, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.
- **Monitoring des Schienenersatzverkehrs:** Laufende Beobachtung und ggf. Datenerhebung im Ersatzverkehr und ggf. Einforderung von Leistungsanpassungen ggü. der LNVG
- **Förderung des ÖPNV:** Unterstützung bei dem Umstieg des ÖPNV in 2026 und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch z.B. engere Taktung und Linienoptimierungen sowie Reduzierung von Leerfahrten
- **Unterstützung des Radverkehrs:** Beschleunigte Umsetzung der NUMP-Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
- **Flankierende Maßnahmen der Hansestadt:** Kommunikationsstrategie zur Information über verkehrliche Einschränkungen, Beratung über Mobilitätsangebote und laufende Überprüfung von möglichen verkehrlichen Entlastungsmaßnahmen
- **Integration von Verkehrsträgern:** Förderung der Vernetzung von ÖPNV, Bahn und Radverkehr für eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie.

Fazit

Die Verkehrssituation in Lüneburg wird im Jahr 2026 durch eine Kombination aus Infrastrukturprojekten, Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr und Entwicklungen im Individualverkehr geprägt sein. Eine proaktive Planung und enge Zusammenarbeit der Akteure und die Information politischer Gremien und der Öffentlichkeit sind entscheidend, um auch in 2026 eine nachhaltige und effiziente Mobilität in der Region zu gewährleisten.

Die Verwaltung bereitet sich intensiv auf die oben aufgeführten Herausforderungen vor und wird unter Berücksichtigung finanzieller und personeller Ressourcen auch flankierende Maßnahmen zur Entlastung der Verkehrsteilnehmer bedarfsgerecht in Erwägung ziehen. Über die Entwicklungen wird insbes. dem Mobilitätsausschuss weiterhin berichtet.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

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

7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		
Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.			

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

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

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

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

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

- ☐ Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - ☐ Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- ☐ Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage:

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Teilhaushalt / Kostenstelle:

Produkt / Kostenträger:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

03 - Steuerung und Service

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr

Bereich 35 - Mobilität

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Fachbereich 7 - Tiefbau und Grün
