

## Hannover-Lehrte

### 1. Beschreibung des Terminals und der Investitionsmaßnahme

In Hannover-Lehrte entsteht mit Mitteln des Bundes als Pilotprojekt eine neue Schnellumschlaganlage für den kombinierten Verkehr, der sog. Mega-Hub. Der zentral gelegene Eisenbahnknoten Lehrte liegt direkt an der Kreuzung der Ost-West-Verbindung Hannover-Berlin und der Nord-Süd-gehenden Verbindung Hamburg-Frankfurt-München/Basel. Hierüber sind auch alle anderen Regionen, wie z. B. der Rhein-Ruhr-Raum, Mittel- und Ostdeutschland sowie die Pfalz erreichbar.

Die Anlage liegt unmittelbar an der BAB 2 (rd. 2 km Entfernung) und verfügt somit über einen optimalen Straßenanschluss. Sie liegt in einem Güterverkehrszentrum, außerhalb von Wohngebieten, wodurch eine gute Voraussetzung für die weitere Ansiedlung von Fracht- und Transportunternehmen gegeben ist.

#### Standortlage im Großraum Hannover



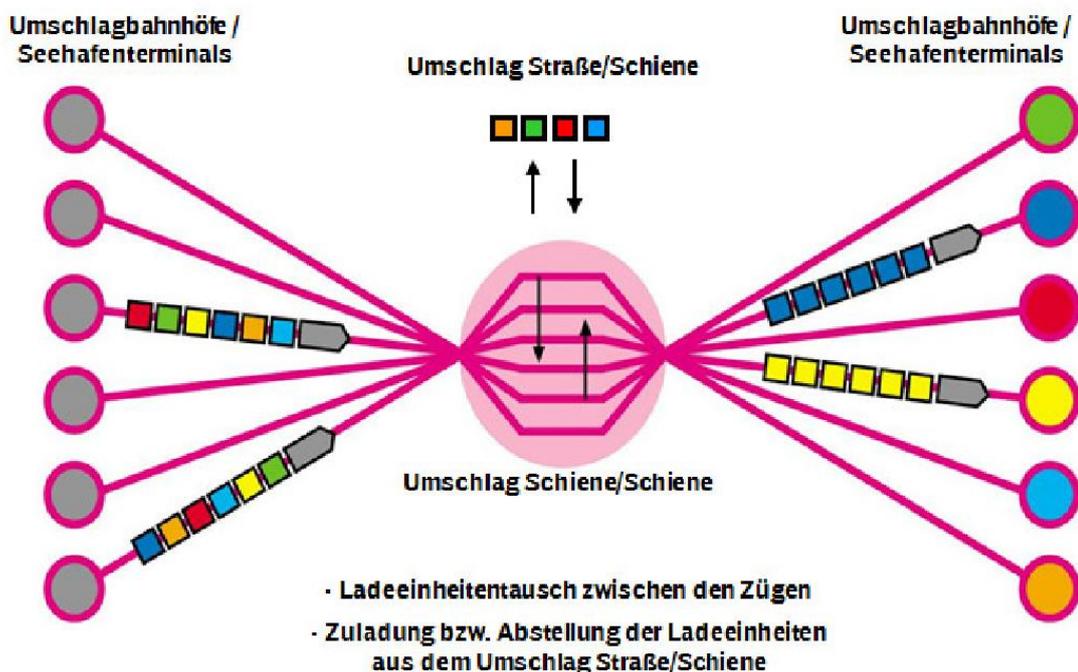
Quelle: DB Netz AG

Der Mega-Hub entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Lehrte. Hier werden sechs jeweils 700 m lange Umschlaggleise gebaut und eine Kranbahn mit drei Portalkranen und 12 Rollwagen errichtet.

Natürlich wird der Mega-Hub zunächst auch wie eine normale KV-Anlage im Schiene-Straße Umschlag funktionieren und als Anlage für den Großraum Hannover fungieren. Jedoch sollen hier einkommende Züge aus mehreren, auch unterschiedlichen Relationen auseinanderge-

men und dann nach ihren Zielorten gebündelt, neu auf Güterzüge verteilt werden (sog. Schiene-Schiene Umschlag). Statt Güterwagen zu rangieren und so Güterzüge neu zusammenzustellen, werden im Mega-Hub die eingehenden Ladeeinheiten (z. B. Container) durch Kräne auf andere Wagen umgeschlagen und dann zu den Zielrelationen gefahren. Dadurch entfällt das zeitaufwendige Rangieren der Wagen.

### Schiene-Schiene-Umschlag in Hannover-Lehrte



Quelle: DB Netz AG

Herzstück der Anlage ist eine vollautomatische Sortieranlage mit zwölf selbstfahrenden batteriebetriebenen Transportfahrzeugen, die den Transport der entladenen Behälter zum Zielwagen übernehmen. Dort wird der Behälter wieder vom Kran aufgenommen und auf den Zug gesetzt. Die Kapazität der Pilotanlage wird in der derzeitigen Konzeption von der DUSS auf rd. 210.000 LE geschätzt.

Zwischen 2024 und 2027 soll die Anlage um drei Kräne und um 6 weitere Rollwagen erweitert werden. Darüber hinaus sollen Abstellflächen und drei zusätzliche Ein- und Ausfahrgleise gebaut werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme werden auf rd. 30 Mio. € geschätzt. Die Kapazität der Anlage wird dadurch um weitere 90.000 LE erhöht. Aktuelle in der Planung berücksichtigte Prognosen gehen von einem Umschlag von 269.000 LE in 2025 aus.

Mit der voraussichtlichen Inbetriebnahme von Lehrte in 2019 wird die Anlage der DUSS in Hannover-Linden geschlossen.

## 2. Vor- und Nachlaufverkehre im kombinierten Verkehr

Keine Karte

## 3. Kapazitätssituation im Einzugsbereich in 2030 in LE (ohne Schiene-Schiene-Umschlag in Lehrte)\*

	Umschlag 2030	Gleis-bzw. Flächenkapazität	Krankapazität	Kap. Überschuss(+) / Defizit (-)
DUSS Hannover-Lehrte*	44.448	210.000	150.000	105.552
Hannover-Leinetor	39.320	XXXX	XXXX	XXXX
Hannover-Nordhafen	48.542	XXXX	XXXX	XXXX
<b>Engerer Einzugsbereich</b>	<b>132.310</b>	<b>320.000</b>	<b>300.000</b>	<b>127.690</b>
RegioPort Minden	60.938	XXXX	XXXX	XXXX
Salzgitter	642	XXXX	XXXX	XXXX
Wolfsburg	27.168	XXXX	XXXX	XXXX
Fallersleben	12.600	XXXX	XXXX	XXXX
Braunschweig	83.580	XXXX	XXXX	XXXX
<b>Weiterer Einzugsbereich</b>	<b>184.928</b>	<b>283.000</b>	<b>330.000</b>	<b>53.072</b>

\*) ohne einen weiteren Ausbau in Hannover-Lehrte

Quelle: TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## 4. Wesentliche Bewertungsdaten einer Kapazitätserhöhung in Hannover-Lehrte

Keine Tabelle vorhanden

## 5. Nutzen-Kosten-Ergebnis eines Ausbaus des DUSS Terminals in Hannover-Lehrte

Keine Tabelle vorhanden

## 6. Empfehlungen

Für die weitere Ausbaustufe am Standort Lehrte ist keine abschließende Bewertung möglich. Zum einen sind aktuell keine sichtbaren Engpässe aus der direkten Nachfragesituation des Einzugsgebietes erkennbar, zum anderen liegen keine ausreichenden Erfahrungen für den geplanten Schiene-Schiene-Umschlag vor. Es wird empfohlen, die Aufnahme des Probebetriebs abzuwarten, mehr Informationen zu sammeln und die Bewertung zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen. Die Maßnahme ist für das Jahr 2024 und später vorgesehen. Bis dahin sollten Daten für die Umsetzung einer Bewertung gesammelt werden.