



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Digitale Informationsveranstaltung vor Offenlage der
Planfeststellungsunterlagen

27.06.2023 | Digitaler Termin

1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. Planrechtsverfahren
6. Planrechtsunterlagen
7. Öffentlichkeitsarbeit



1. **Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes**
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. Planrechtsverfahren
6. Planrechtsunterlagen
7. Öffentlichkeitsarbeit



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Bund fördert Multimodalen Güterverkehr



- Der Güterverkehr wird bis 2030 nach aktuelle Prognosen um über 38 Prozent gegenüber 2010 zunehmen – eine Steigerung, die unsere Straßen und Autobahnen alleine nicht bewältigen können. Alle Verkehrsträger werden hierfür benötigt, und jeder Verkehrsträger muss seine jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen können.
- Es ist daher das **Ziel der Bundesregierung**, die Verkehrsträger besser zu verzahnen und mehr Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern.
- Der **Kombinierte Verkehr** ist ein unverzichtbares und zukunftsträchtiges Mittel, um Transporte – wo immer dies sinnvoll und möglich ist – auf die Schiene zu verlagern.
- Die Verlagerung sorgt dafür, den Schienengüterverkehr attraktiver zu machen und so durch die CO₂-Einsparung zum **Klimaschutz** beizutragen.

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

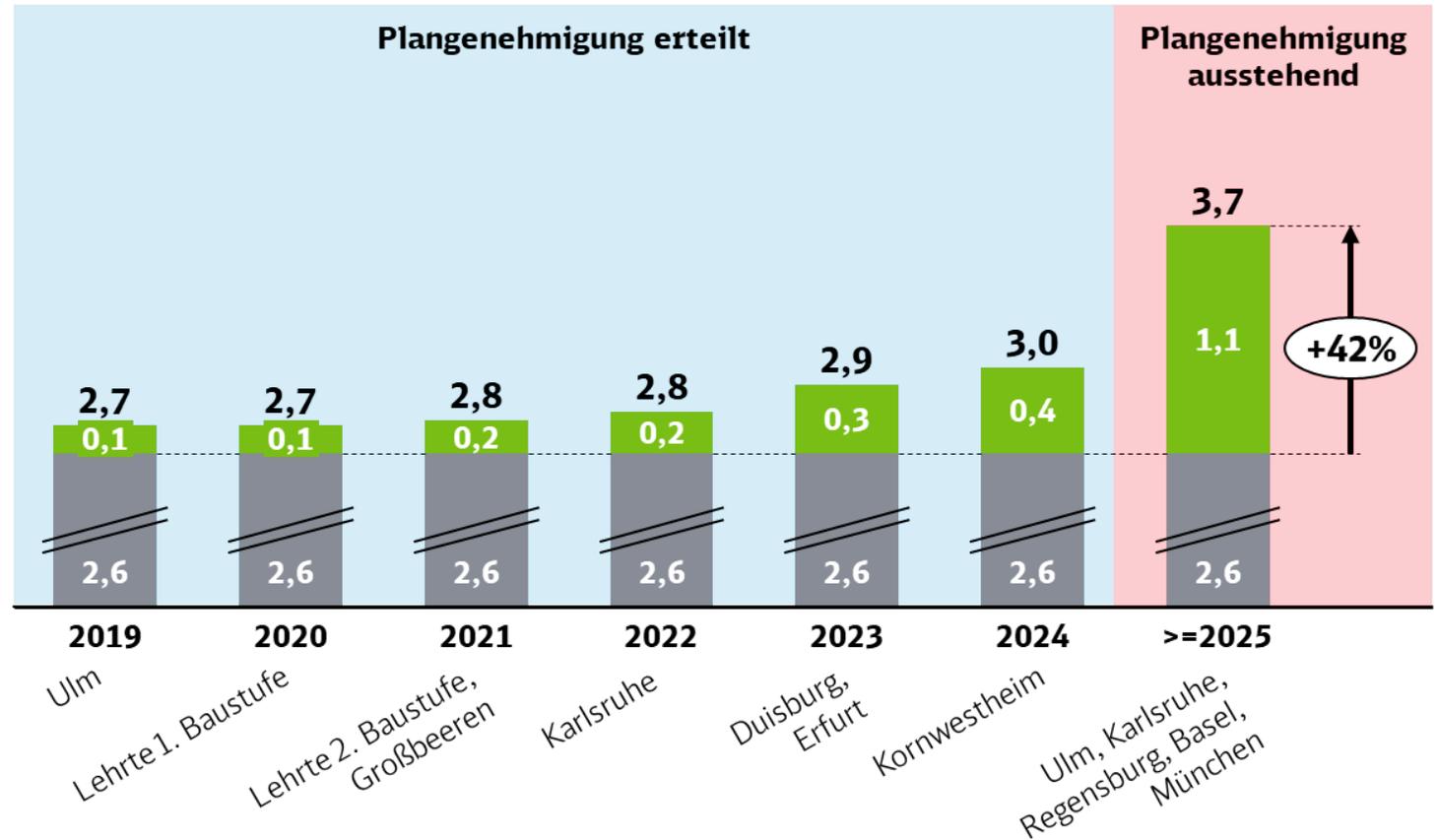
Kapazitätserweiterung um rund 40% im Rahmen des BVWP 2030

Hebel für europäisches Wachstum
Kombinierter Verkehr

Ausbau KV-Terminals



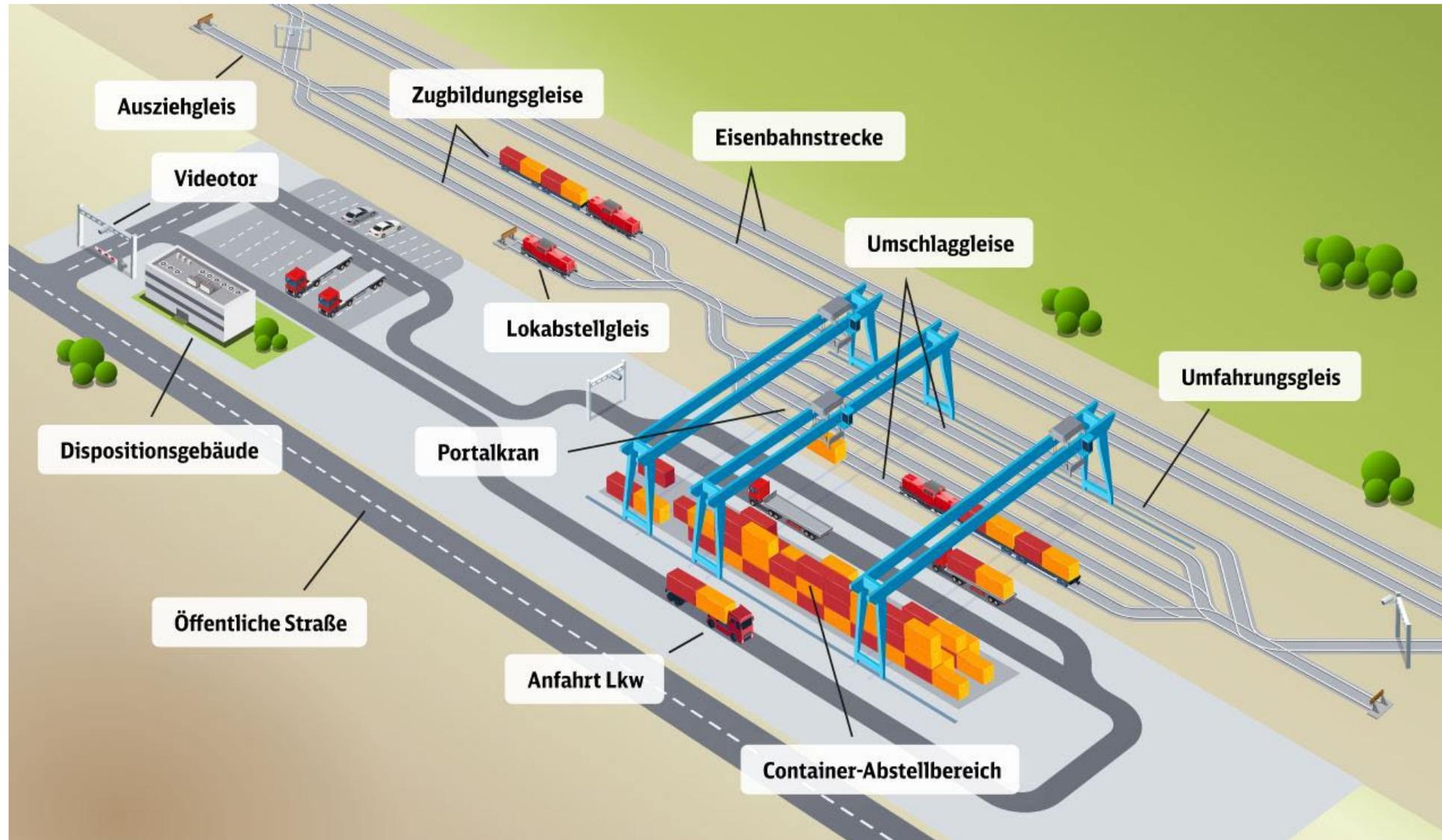
Entwicklung der Umschlagkapazität DUSS [in Mio. Ladeeinheiten]



■ Zusatzkapazität ■ Ist-Kapazität

BVWP - Bundesverkehrswegeplan DUSS - Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße IBN - Inbetriebnahme KV - Kombiniertes Verkehr

Welche Bestandteile hat ein KV-Terminal?



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Notwendigkeit des Projektes ⇒ Bundesverkehrswegeplan



„Das vorliegend geplante Vorhaben ist Teil des im **Bedarfsplan für die Bundesschienenwege** in der Fassung des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3221) unter Abschnitt 1 – Laufende und fest disponierte Vorhaben des **Vordringlichen Bedarfs** unter Nummern 25 und 37 sowie unter Abschnitt 2 – Neue Vorhaben unter Nummer 27. Die Leistungsphasen 1 und 2 wurden im Rahmen der SV45/2017 durchgeführt.“ (EBA)

Die DB Netz AG plant und realisiert den Neubau des Ubf Regensburg-Burgweinting im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

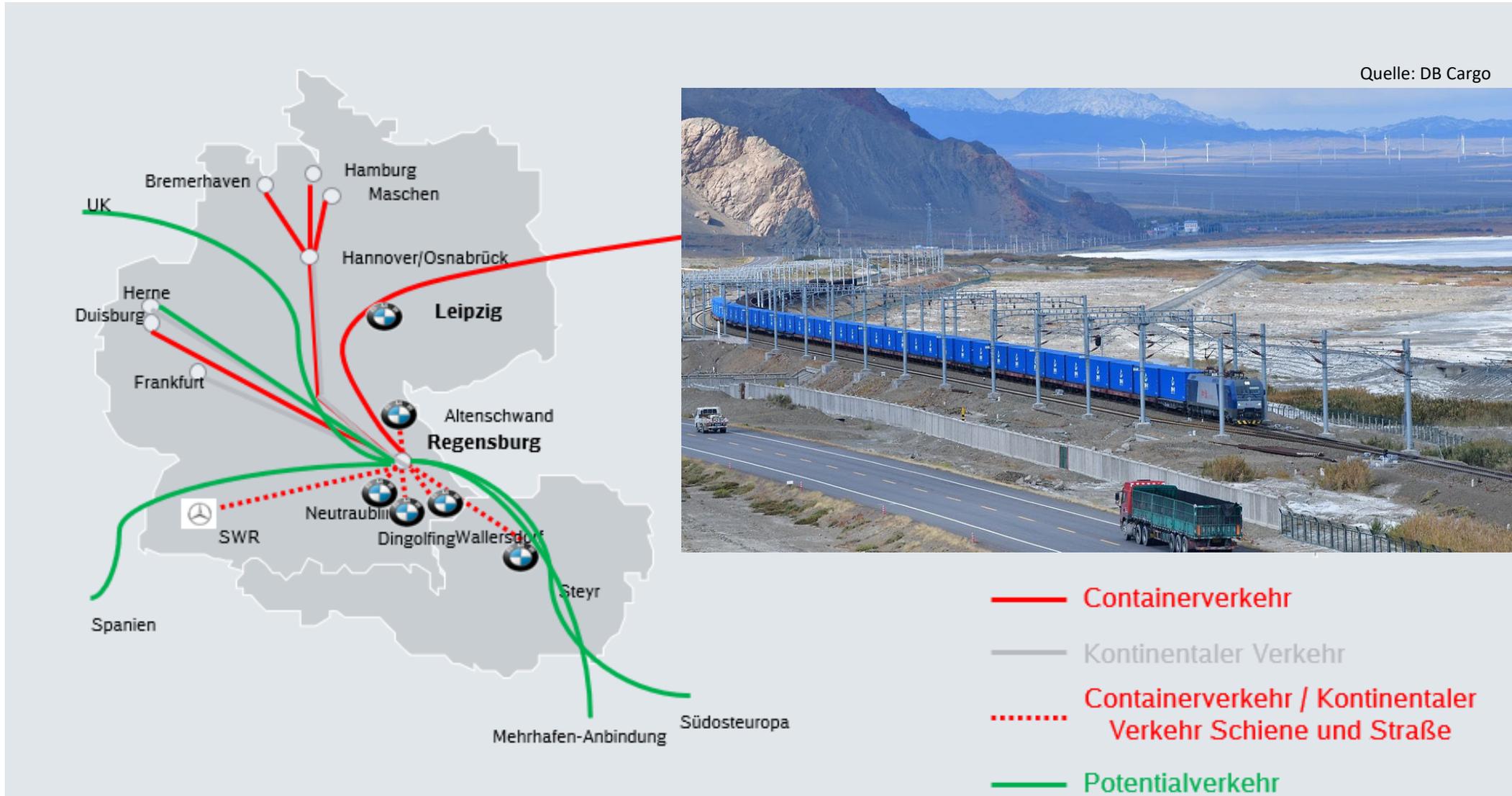
Notwendigkeit des Projektes \Rightarrow Bundesverkehrswegeplan



1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. Planrechtsverfahren
6. Planrechtsunterlagen
7. Öffentlichkeitsarbeit



Regensburg steigert als wachsende Wirtschaftsregion die Nachfrage nach Umschlagleistungen

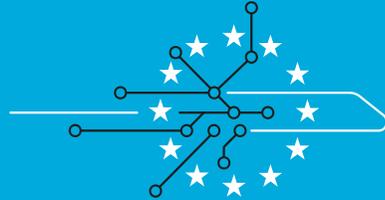


Regensburg benötigt ein neues KV-Terminal

Die bestehende Anlage in Regensburg Ost ist nicht mehr erweiterbar



Hohe und wachsende Nachfrage bedienen



Europaweite Anbindung der Schlüsselindustrien



Erhöhung der Wirtschaftskraft in der Region



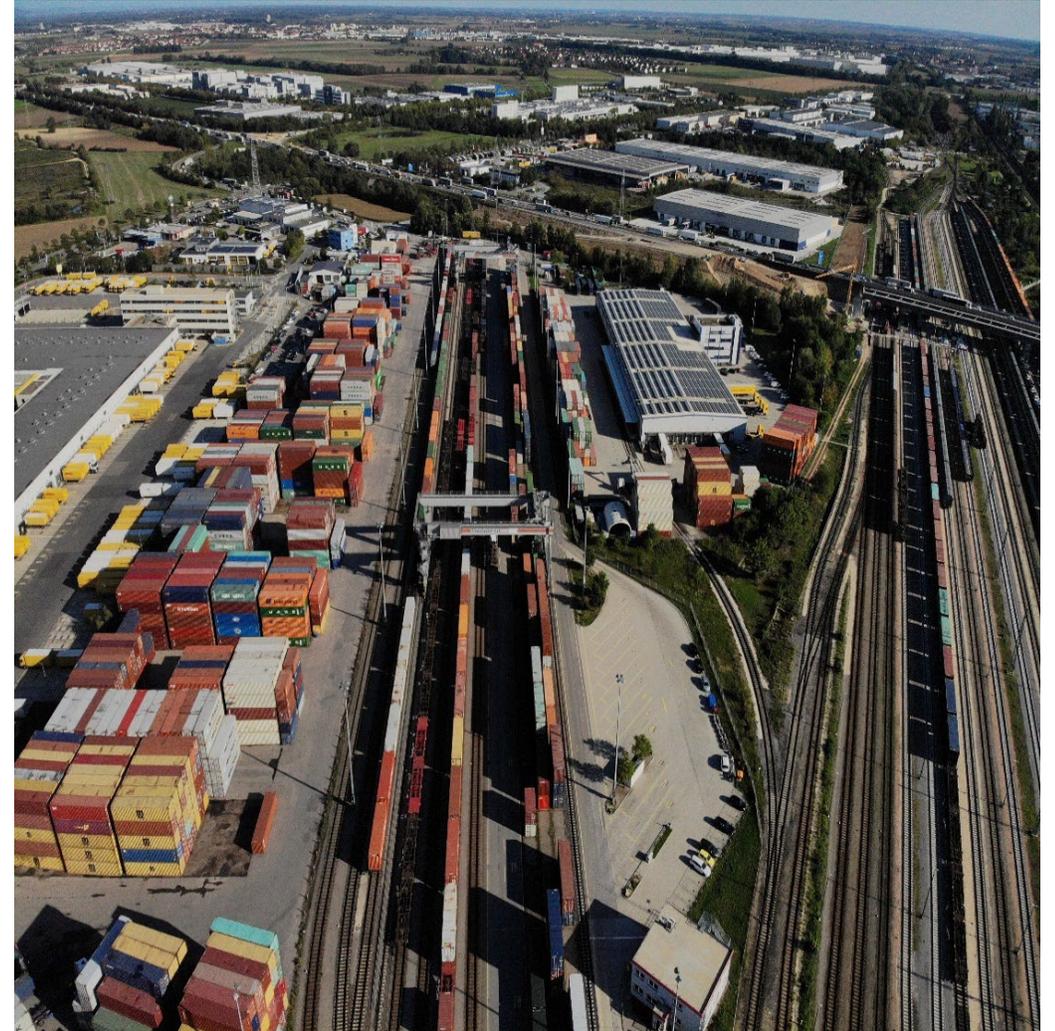
Verkehrsverlagerung auf die Schiene

- Stärkung des Wirtschaftsstandorts
- Bedienung von Kundenanfragen
- Sicherung der Arbeitsplätze u.a. der Automobilindustrie und im Maschinenbau
- Reduzierung des LKW-Verkehrs
- Bessere Verkehrsanbindung Burgweinting
- Sichere und höhenfreie Querung der Eisenbahn in der Hartinger Straße

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Die bestehende Anlage in Regensburg Ost ist nicht mehr erweiterbar

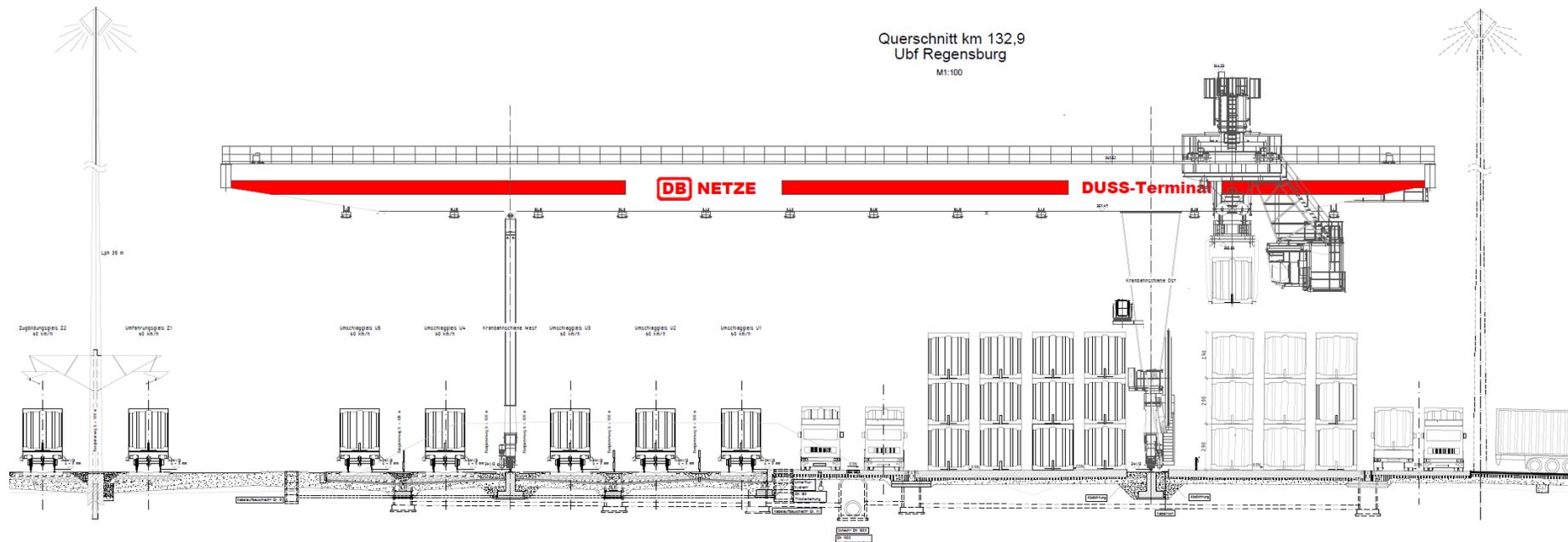
- Der Ubf Regensburg Ost besitzt 4 Umschlaggleise mit je 490 m Länge, 2 Abstellgleise, 3 Abstellspuren und 2 Portalkrane.
- Die Anlage hat die Kapazitäts- und Leistungsgrenze erreicht. Diese Kapazitäten sind nicht mehr ausreichend, um die hohe Nachfrage zu befriedigen.
- Alle seinerzeit geplanten Baustufen für das bestehende Terminal sind abgeschlossen.
- Es sind keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr vorhanden.
- Neues Terminal soll Zusatzkapazitäten am Standort Regensburg generieren.



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Anlagenumfang für 230.000 Ladeinheiten (LE) p.a.

- 4 Portalkrane
- 5 Umschlaggleise ausgelegt für Ganzzüge (740 m)
- Lade- und Fahrspuren sowie 7 Abstellspuren mit einer Nutzlänge von je 720 m
- Direkte Anbindung mit Ein- und Ausfahrt an die Strecke
- Gatebereich mit 31 LKW-Vorstauplätzen und 24 PKW-Stellplätzen



1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. Planrechtsverfahren
6. Planrechtsunterlagen
7. Öffentlichkeitsarbeit



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Standortwahl

Bereits **2015** hat die **Stadt Regensburg** in einem Gutachten Burgweinting als den am besten geeigneten Standort benannt. Diese **Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg** wurden vom LKZ Prien und Fraunhofer IML erstellt.

Die Vorstellung im Stadtrat erfolgte in 10/2015.

Wesentlichen Kriterien eines Umschlagbahnhofs:

- Sehr gute **schienenseitige Anbindung**.
- Kundennahe, verkehrsgünstige **straßenseitige Anbindung**.
- Verfügbarkeit einer ausreichend **großen Fläche**.

Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg

Auftraggeber:



Stadt Regensburg
Amt für Stadtentwicklung
Postfach 11 06 43
D-93019 Regensburg

Tel: 0941 / 507 -1662
Fax: 0941 / 507-1669
E-Mail: stadtentwicklung@regensburg.de
www.regensburg.de

Auftragnehmer:



LKZ Prien GmbH
Joseph-von-Fraunhofer Str. 9
D-83209 Prien am Chiemsee

Tel: 08051 / 901-0
Fax: 08051 / 901-109
E-Mail: K.Fischer@lkzprien.de
www.lkzprien.de



Fraunhofer IML
Joseph-von-Fraunhofer-Str. 2-4
D-44227 Dortmund

Tel: 0231 / 9743-379
Fax: 0231 / 9743-77379
E-Mail: achim.klukas@iml.fraunhofer.de
www.iml.fraunhofer.de

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Standortwahl



Der Standort in **Regensburg-Burgweinting** erfüllt diese Kriterien optimal:

- Lage direkt an der Hauptstrecke 5500 München Hbf – Regensburg Hbf sowie am Skandinavien-Mittelmeer-Korridor (Scan-Med-Korridor) und Rhein-Donau-Korridor
- Straßenseitig ist der gewählte Standort direkt an die Bundesstraße B 15 (100 m Entfernung) sowie die Bundesautobahn BAB A 3 (300 m Entfernung) angebunden.
- Überwiegend eisenbahnbetrieblich genutzte, für Bahnbetrieb gewidmete Fläche gemäß Flächennutzungsplan.

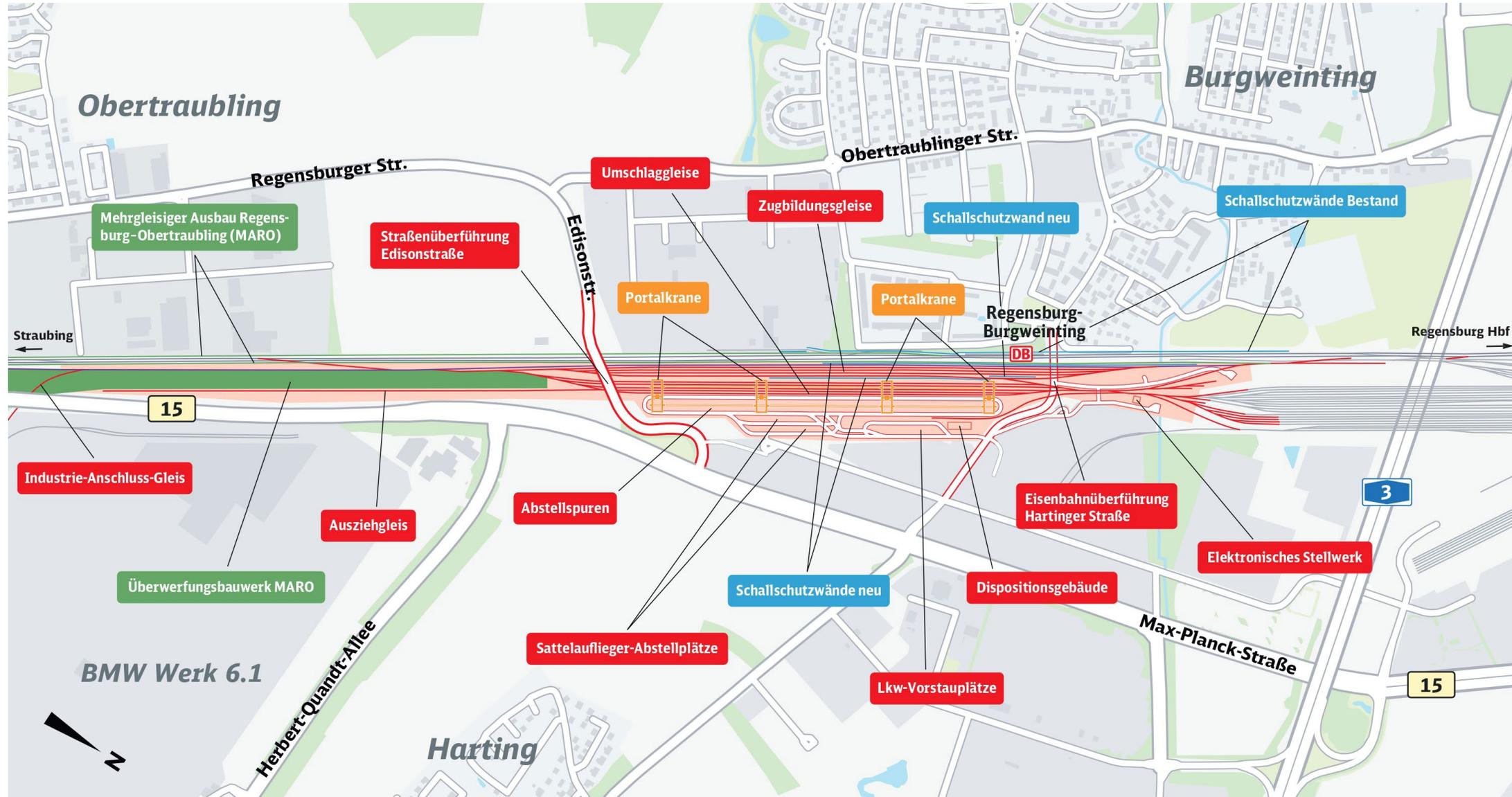
Durch die direkte Lage an den Transeuropäischen Verkehrskorridoren „Rhein – Donau (Rhine – Danube)“ und „Skandinavien – Mittelmeer (Scandinavian – Mediterrane)“ trägt die Maßnahme auch zur Stärkung des Seehafen-Hinterlandverkehrs (SHHV) bei.

Wo soll das neue KV-Terminal gebaut werden?



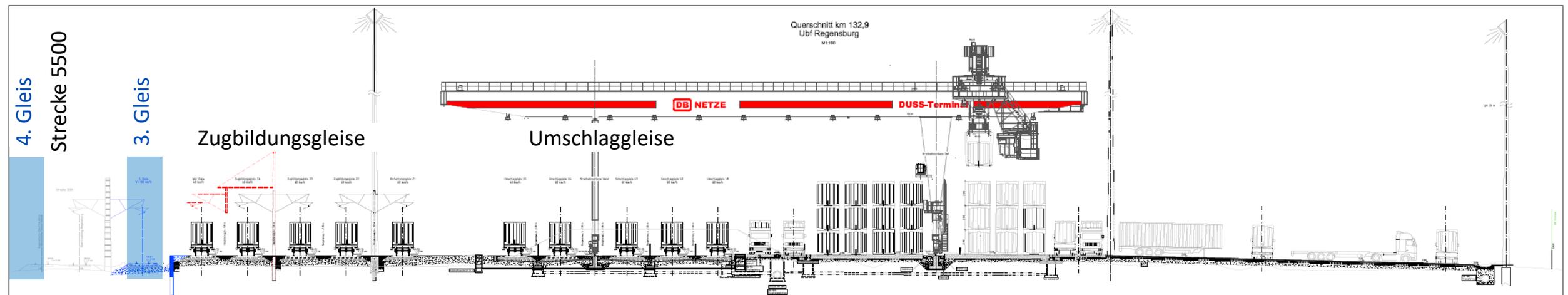
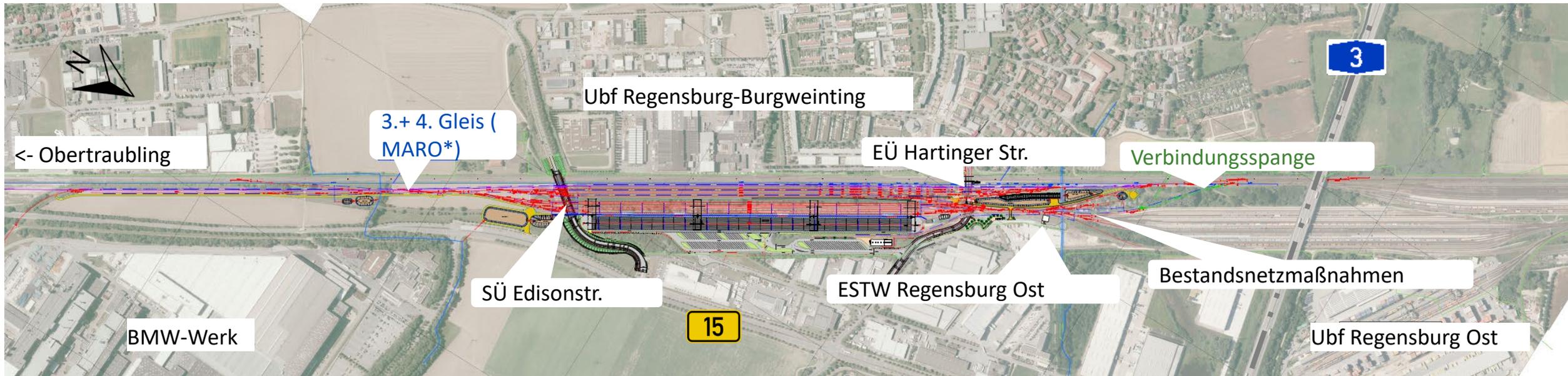
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Übersichtskarte



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Übersichtsluftbildplan und Querschnitt



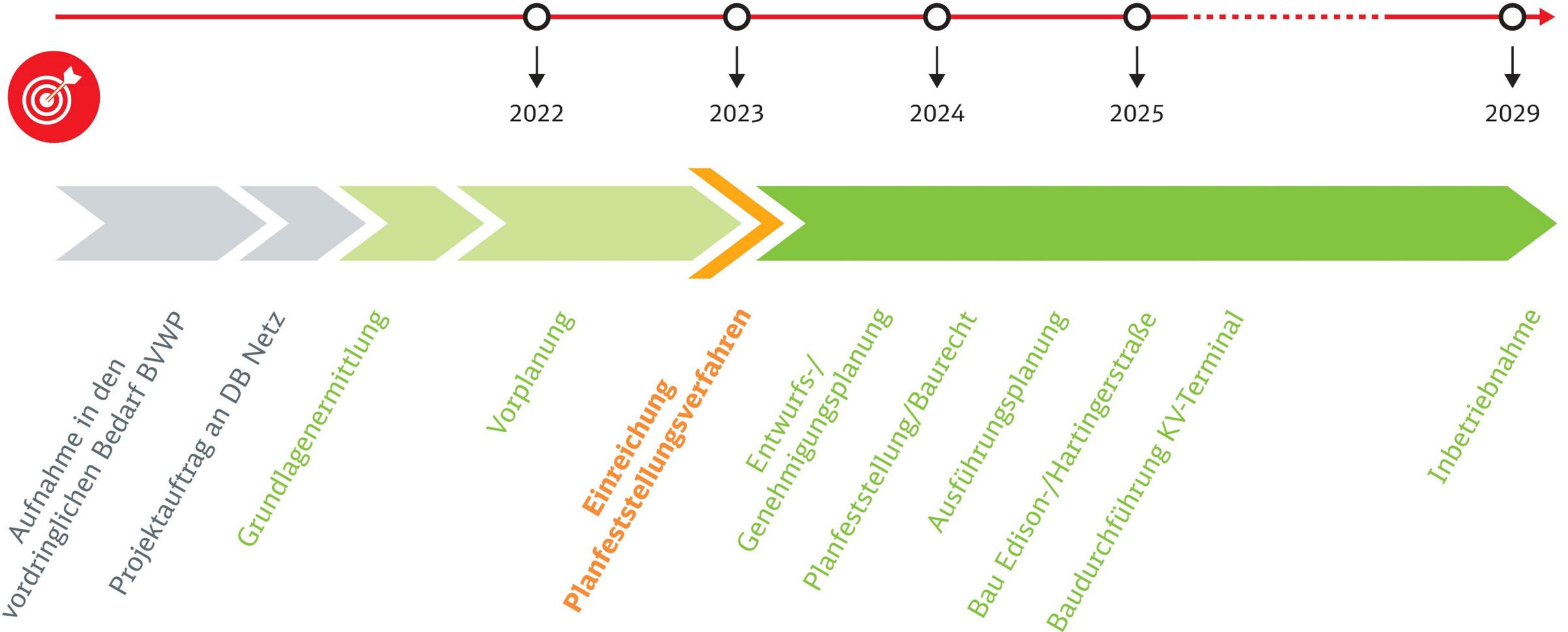
* MARO: Mehrgleisiger Ausbau Regensburg - Obertraubling

1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. **Planungs- und Projektstand**
5. Planrechtsverfahren
6. Planrechtsunterlagen
7. Öffentlichkeitsarbeit



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Projektzeitplan



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planung mit der Methodik Building Information Modeling (BIM)



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

3D-Visualisierung – KV-Terminal – Blickrichtung Nord



1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. **Planrechtsverfahren**
6. Planrechtsunterlagen
7. Öffentlichkeitsarbeit





Raumordnungsgesetz (ROG):

- Bestätigung durch die Regierung der Oberpfalz, dass **kein Raumordnungsverfahren** notwendig ist, liegt vor.



Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) § 18 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung:

- Es handelt sich um ein Planfeststellungsverfahren nach §18 AEG.
- Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Nürnberg.
- Formale Beteiligung der Stadt Regensburg als Träger öffentlicher Belange (TÖB) erfolgt über EBA.
- Informelle Abstimmung fortlaufend zwischen Projekt und Stadt Regensburg.

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Ablauf Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren hat zum Ziel, alle vom Bauvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen und die verschiedenen Interessen auszugleichen.



Die DB Netz AG erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.



Die DB Netz AG reicht den Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein.

Das Verfahren startet, wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und die Vollständigkeit des Antrages bestätigt wird.



Die Anhörsbehörde eröffnet das öffentliche Anhörsverfahren.



Die Unterlagen werden in den Kommunen für die Dauer von ein bis drei Monaten zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Termine der Auslegung werden vorab in den Amtsblättern und weiteren Medien veröffentlicht.



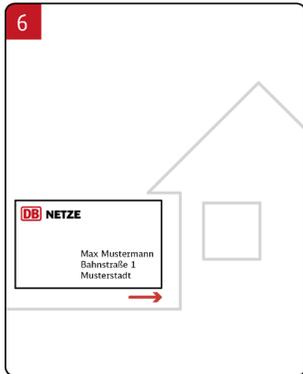
Innerhalb von vier Wochen nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen.

Träger öffentlicher Belange werden durch die Anhörsbehörde zur Stellungnahme in angemessener Frist aufgefordert.

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Ablauf Planfeststellungsverfahren

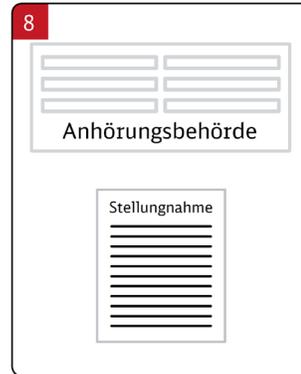
Das Planfeststellungsverfahren hat zum Ziel, alle vom Bauvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen und die verschiedenen Interessen auszugleichen.



Die DB Netz AG beantwortet die Einwendungen und Stellungnahmen.



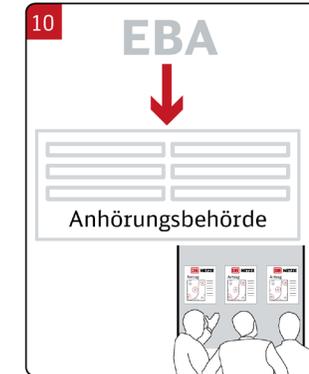
Die Anhörungsbehörde prüft die Einwendungen und lädt die Einwender, Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange und die DB Netz AG zum Erörterungstermin ein.



Die Anhörungsbehörde erstellt eine abschließende Stellungnahme.



Das EBA prüft als Planfeststellungsbehörde alle Sachverhalte und führt bei kritischen Themen, für die im Erörterungstermin kein abschließendes Einverständnis erreicht wurde, eine Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen durch.



Das EBA erlässt den Planfeststellungsbeschluss.

Die Unterlagen werden zugestellt und bei der jeweiligen Kommune ausgelegt.

1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. Planrechtsverfahren
6. **Planrechtsunterlagen**
7. Öffentlichkeitsarbeit



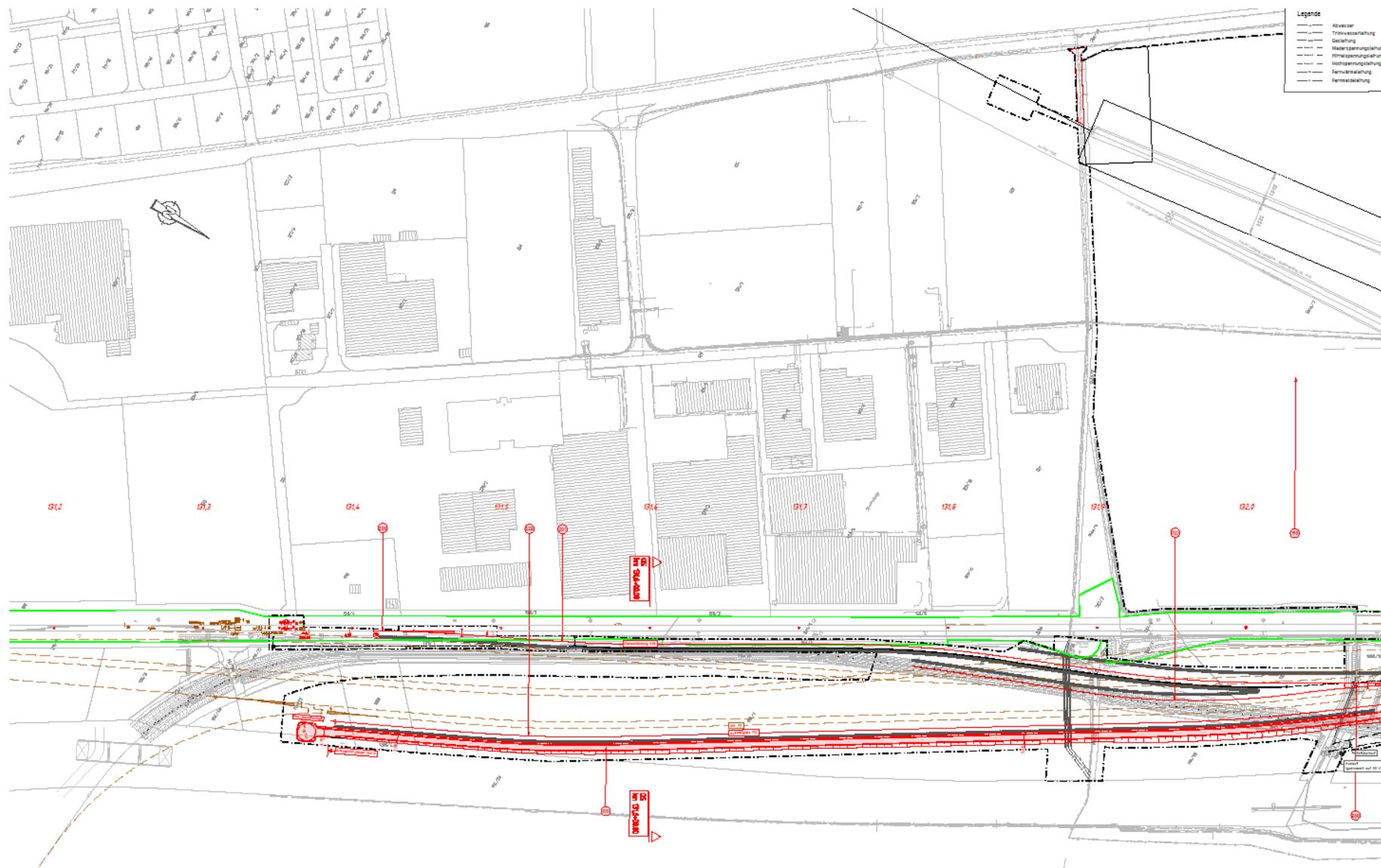
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Inhaltsübersicht

Register	Bezeichnung	Register	Bezeichnung
1	Erlaeuterungsbericht	17	Artenschutz
2	Uebersichtskarten	18	Fauna-Flora-Habitat (FFH) Vertraeglichkeit
3	Lageplaene	19	Schall und Erschuetterungen
4	Bauwerksverzeichnis	20	Wassertechnische Unterlagen
5	Grunderwerbsplaene	21	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie
6	Grunderwerbsverzeichnis	22	Spartenplaene
7	Bauwerksplaene	23	Lichttechnische Untersuchung
8	Bahnuebergaenge	24	Verkehrsuntersuchung Knoten
9	Hoehenplaene	25	Transportprogramm
10	Querschnitte	26	Luftschadstofftechnische Untersuchung
11	Baustelleneinrichtung- und ErschlieÙung	27	Sicherheitskonzept, Brandschutzkonzept (BSK)
12	Kabel- und Leitungen	28	Elektromagn. Verträglichkeitsuntersuchung (EMVU)
13	Spurplanskizzen	29	Baugrundgutachten
14	Trassierungslageplaene	30	Standortauswahl Stadt Regensburg
15	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Bericht	31	Umverlegung Freileitung Bayernwerk Netz GmbH
16	Landschaftspflegerischer Begleitplan		

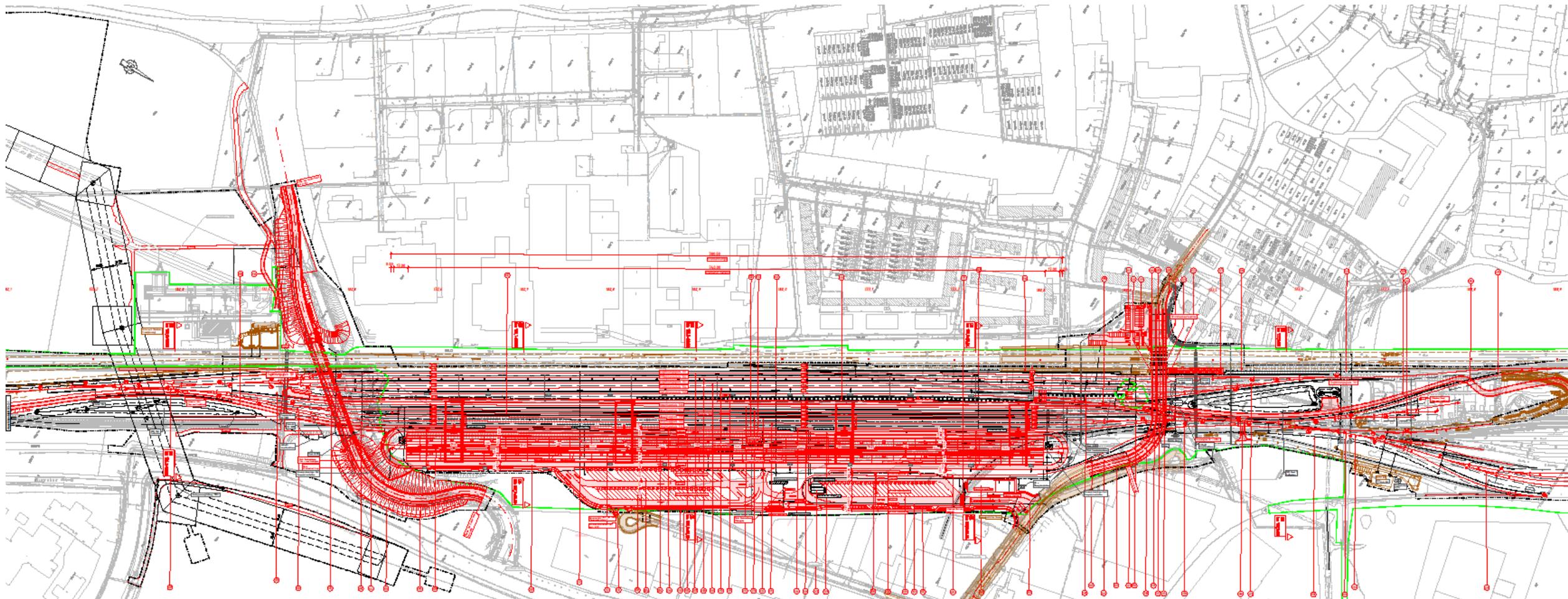
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Lageplan Verkehrsanlagen (VA) Süd



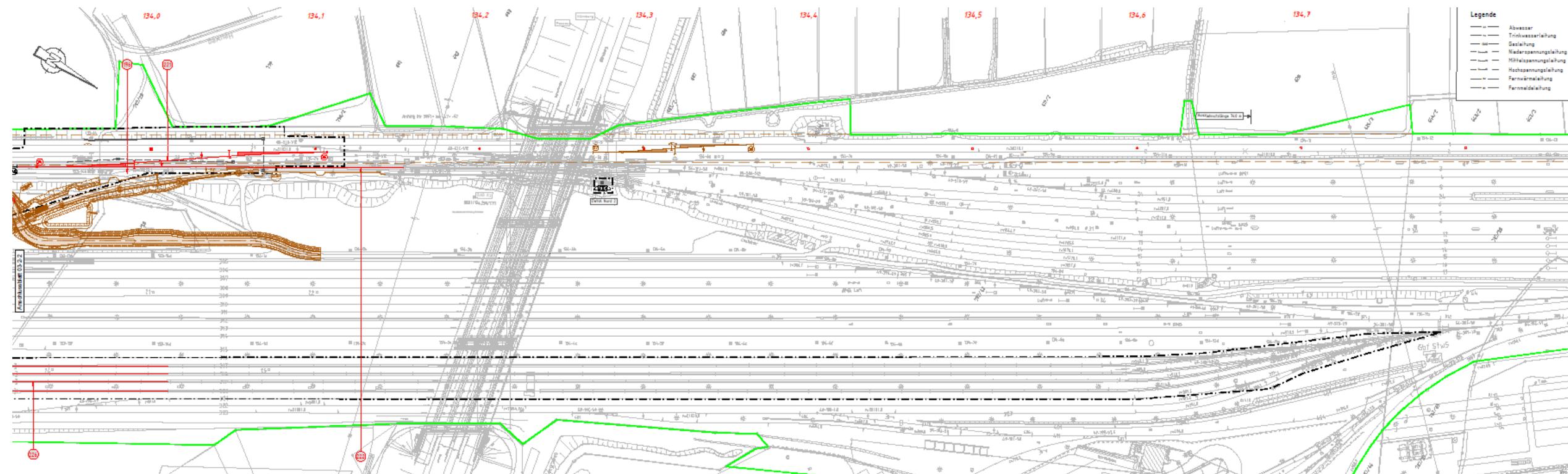
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Lageplan Verkehrsanlagen (VA) Mitte



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

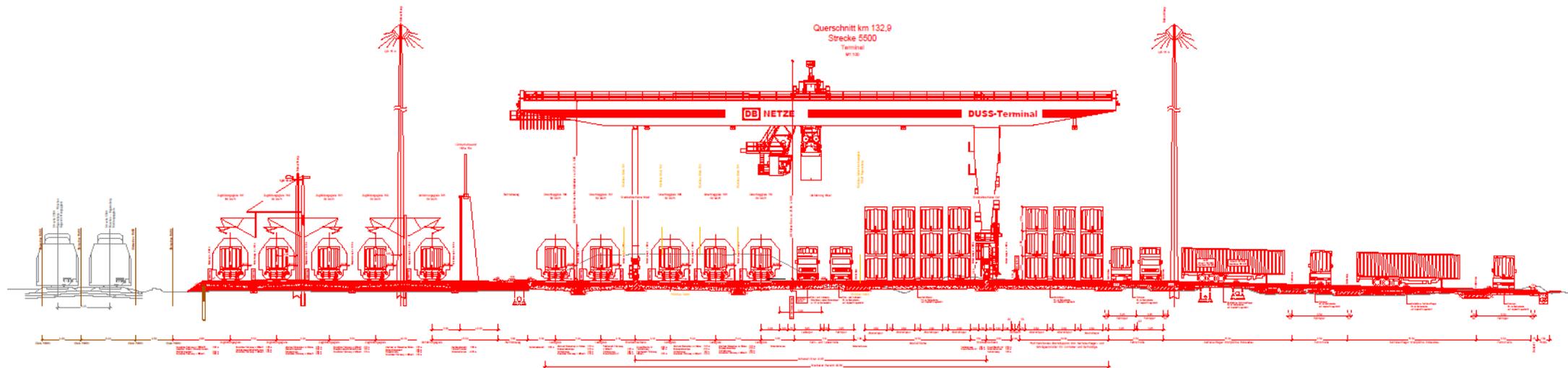
Planrechtsunterlagen – Lageplan Verkehrsanlagen (VA) Nord



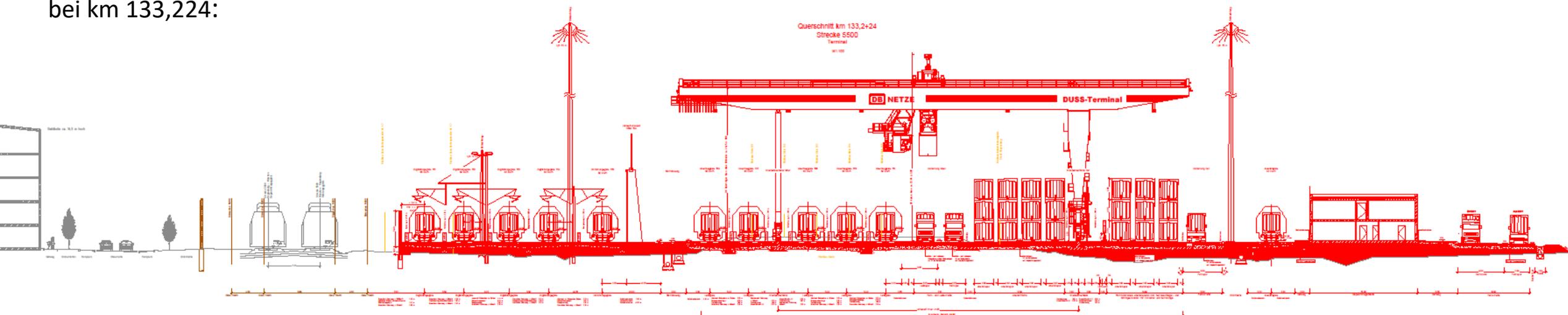
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Querschnitt durch KV-Terminal

bei km 132,900:



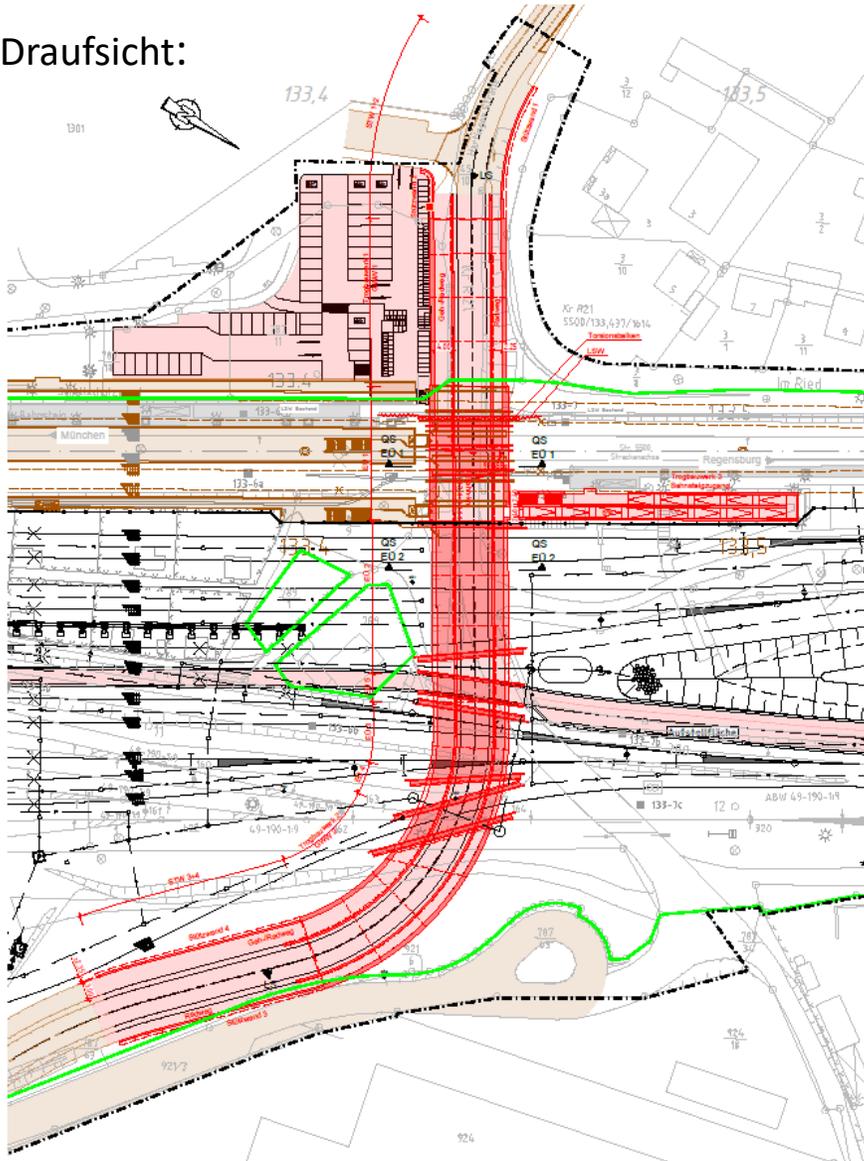
bei km 133,224:



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Eisenbahnüberführung (EÜ) Hartinger Straße

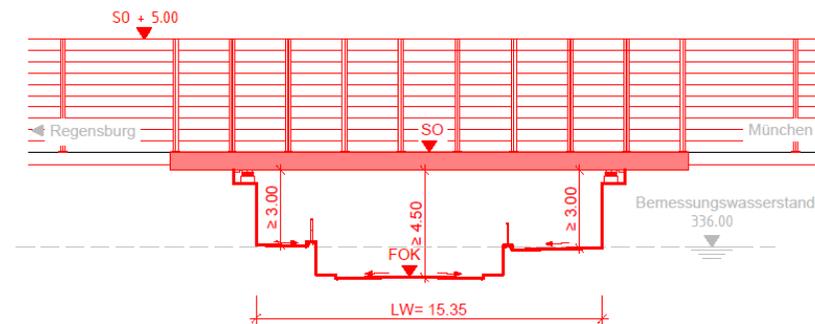
Draufsicht:



- Vorhandene EÜ ist abgängig und muss erneuert werden.
- Umbau Richtung Osten veranlasst durch Gleisanbindung KV-Terminal.
- Höhengleicher Bahnübergang (BÜ) wird als Gefahrenstelle und Hindernis für Verkehrsteilnehmer beseitigt.
- Um eine mögliche Weiterführung der Stadtbahn in Richtung Neutraubling gewährleisten zu können, hat die Stadt Regensburg gegenüber der DB Netz AG das Verlangen für einen auf 15,35 m erweiterten Querschnitt ausgesprochen.

- ✓ Gleisquerung wird sicherer und komfortabler für Fußgänger:innen, Radfahrende, PKW und Busse
- ✓ Wartezeiten am Bahnübergang entfallen

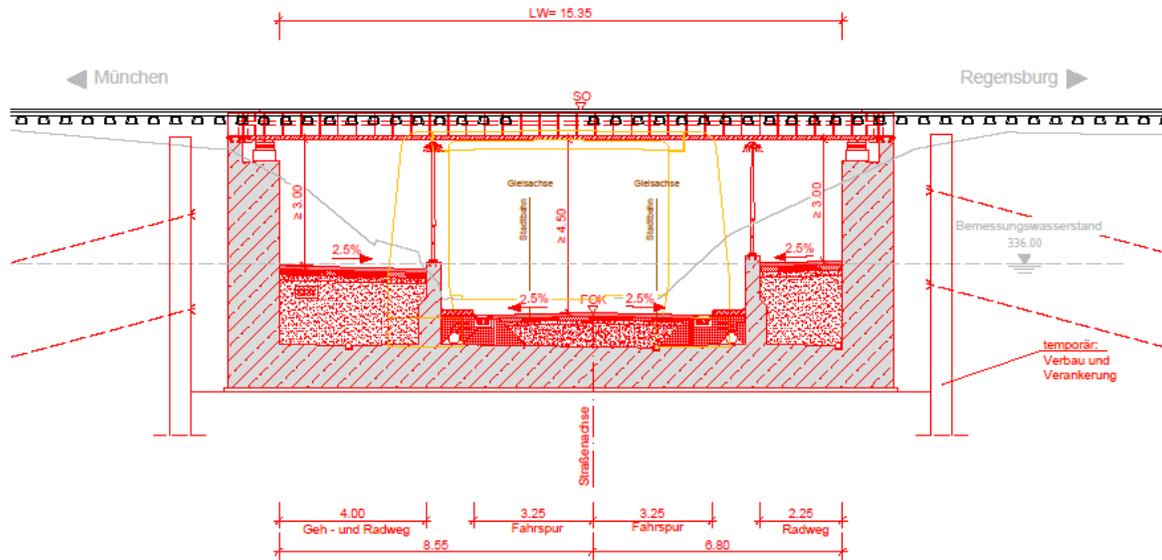
Ansicht von Westen:



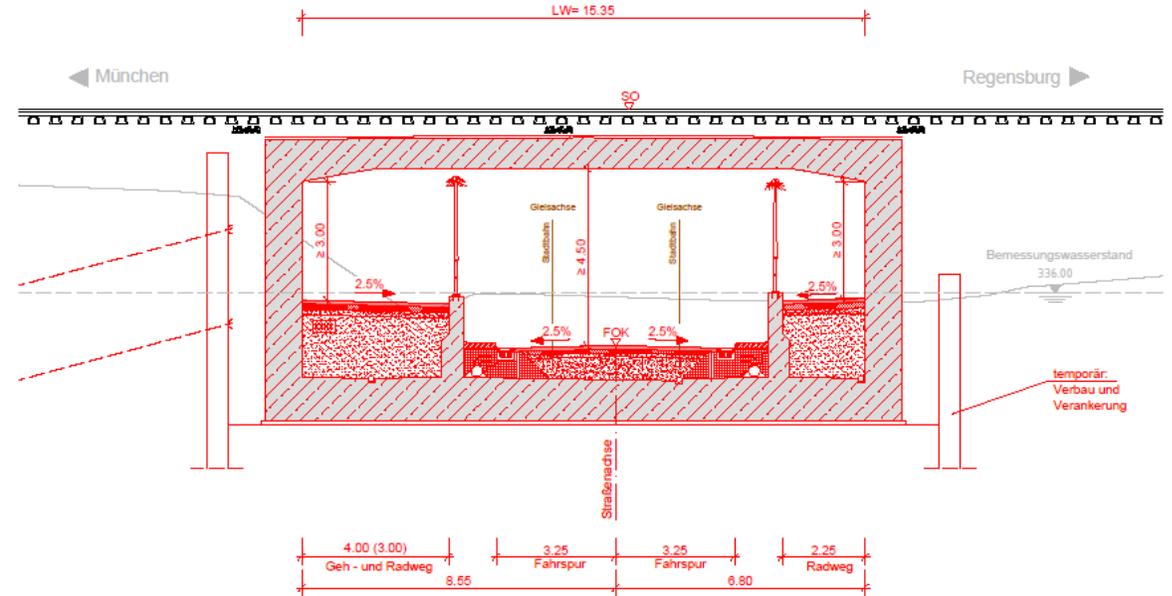
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Eisenbahnüberführung (EÜ) Hartinger Straße

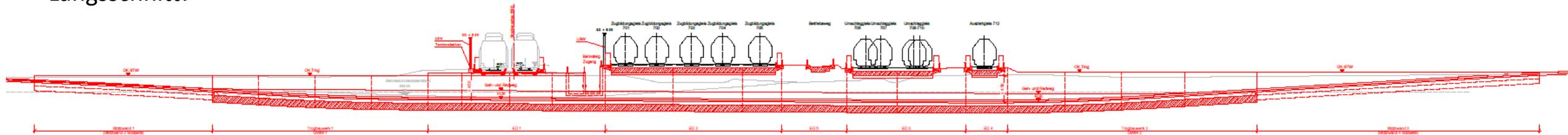
Regelquerschnitt Dickblechbrücke – EÜ 1:



Regelquerschnitt Stahlbetonbrücke – EÜ 2 bis EÜ 5:

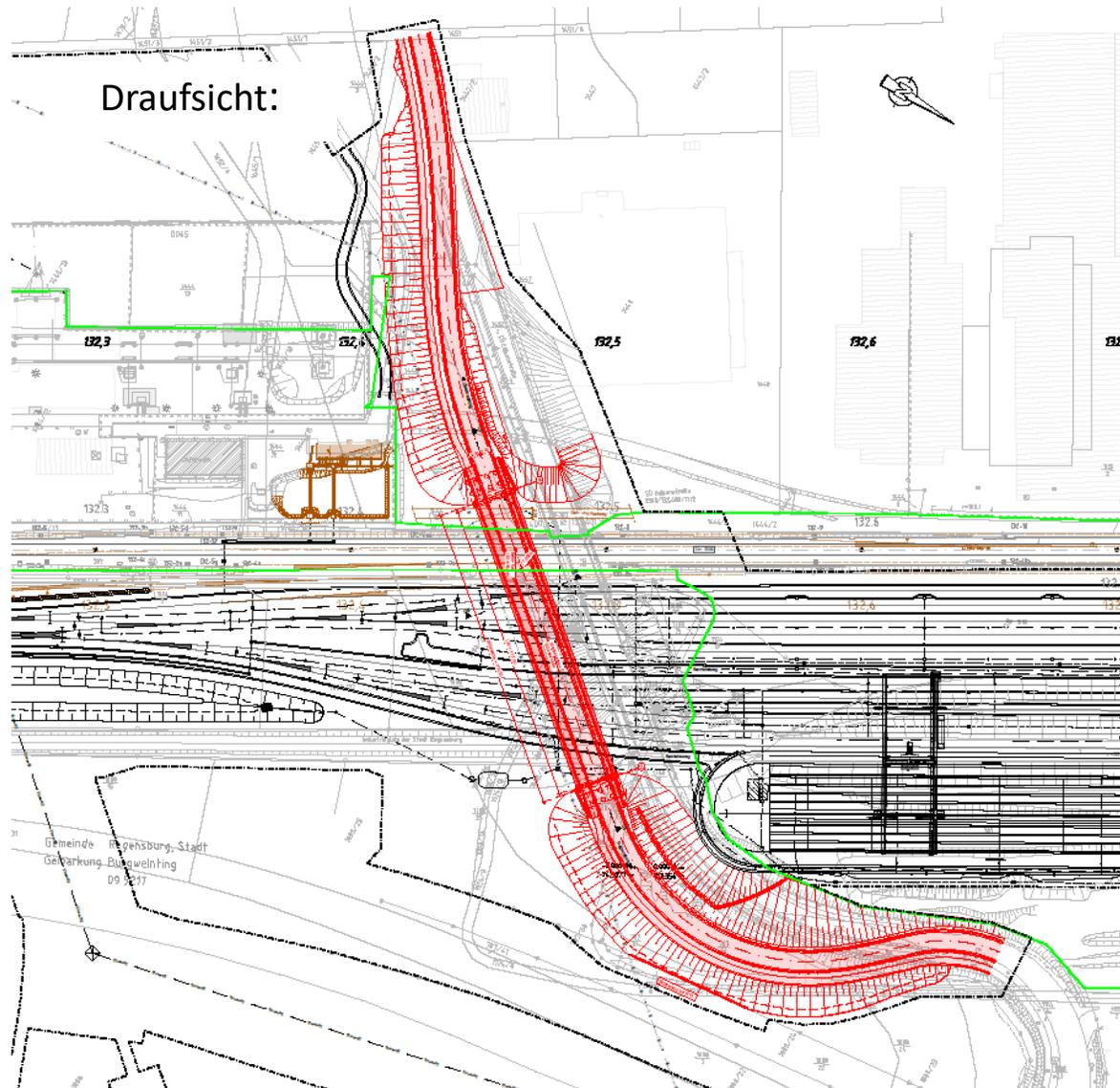


Längsschnitt:



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Straßenüberführung (SÜ) Edisonstraße

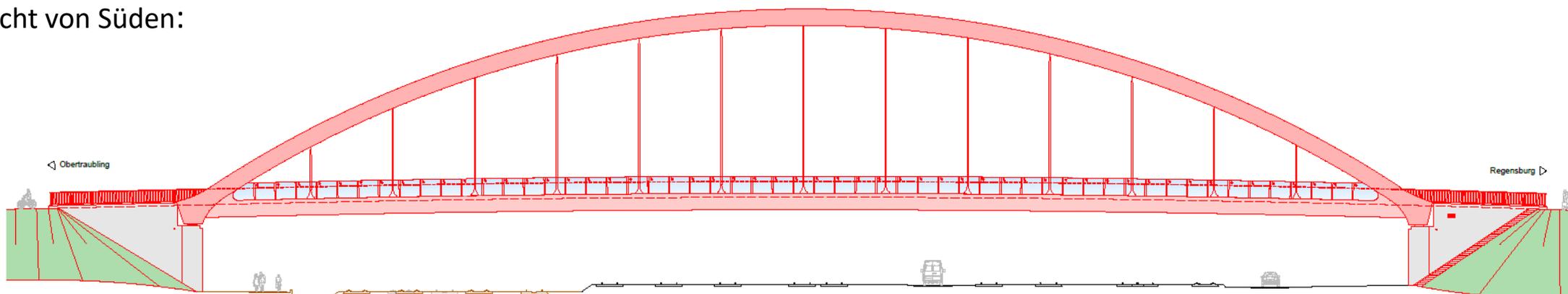


- Um Platz für die südliche Gleisgruppe des KV-Terminals zu schaffen, müssen die beiden bestehenden Rahmenbauwerke sowie der dazwischen liegende Damm zurückgebaut und durch eine Brücke mit entsprechender Spannweite ersetzt werden.
- Die Stadt Regensburg hat gegenüber der DB Netz AG das Verlangen ausgesprochen, die Spannweite der SÜ Edisonstraße so weit zu vergrößern, dass der lichte Raum für eine zukünftige Hauptradroute ausreichend ist.
- Der Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehr wird während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten.
- Der heutige Regelquerschnitt (Fahrspuren, Geh- und Radweg) wird beibehalten.

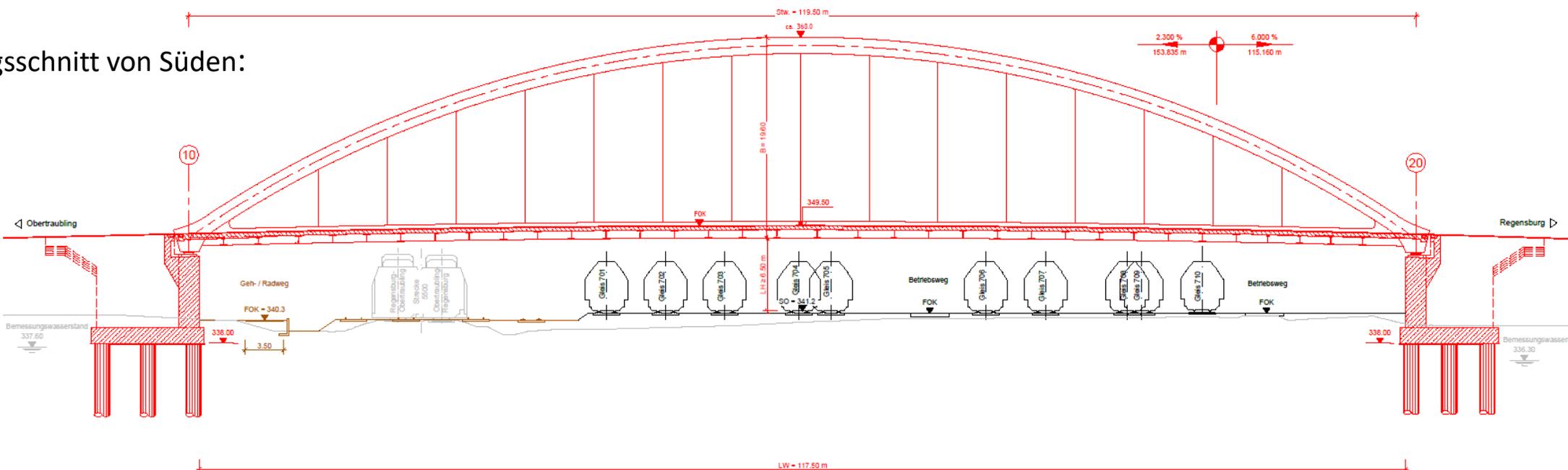
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Straßenüberführung (SÜ) Edisonstraße

Ansicht von Süden:

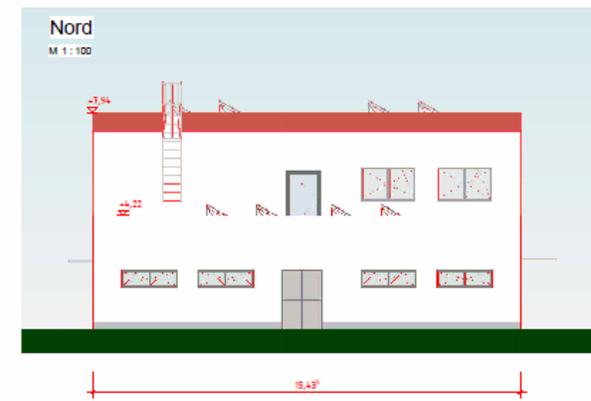
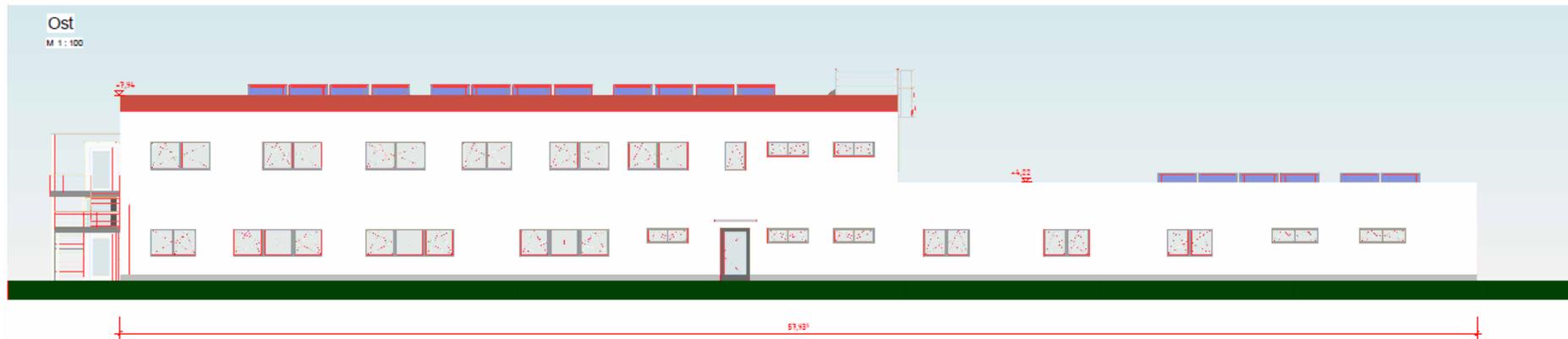
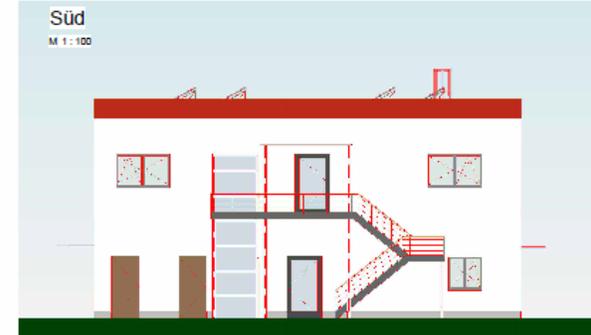


Längsschnitt von Süden:



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Ansichten Dispositionsgebäude

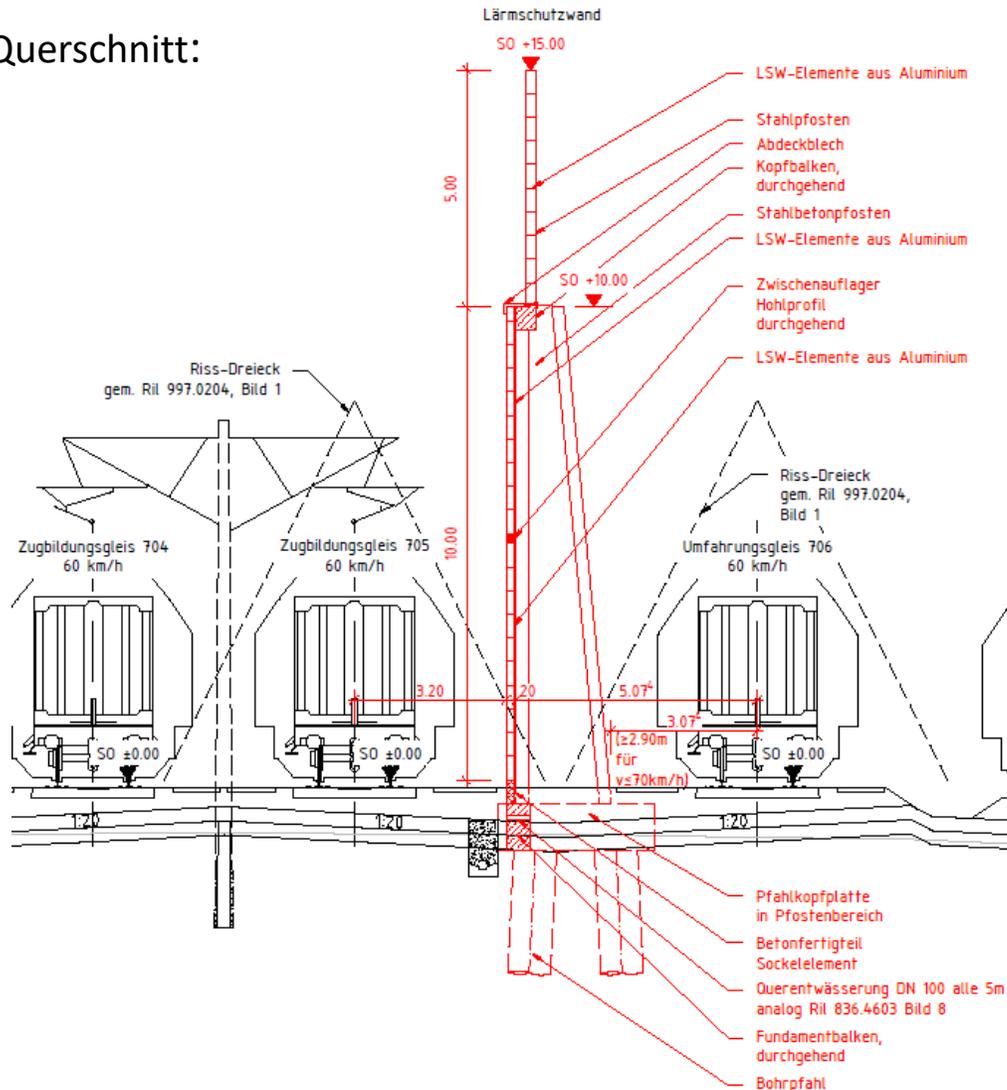


Das Dispositionsgebäude hat eine Grundfläche von ca. 58 m x 15,5 m und ist ca. 8 m hoch.

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Lärmschutzwand (LSW), Höhe 15 m (Länge ca. 570 m) zur Minimierung der Schallimmissionen durch das KV-Terminal

Querschnitt:

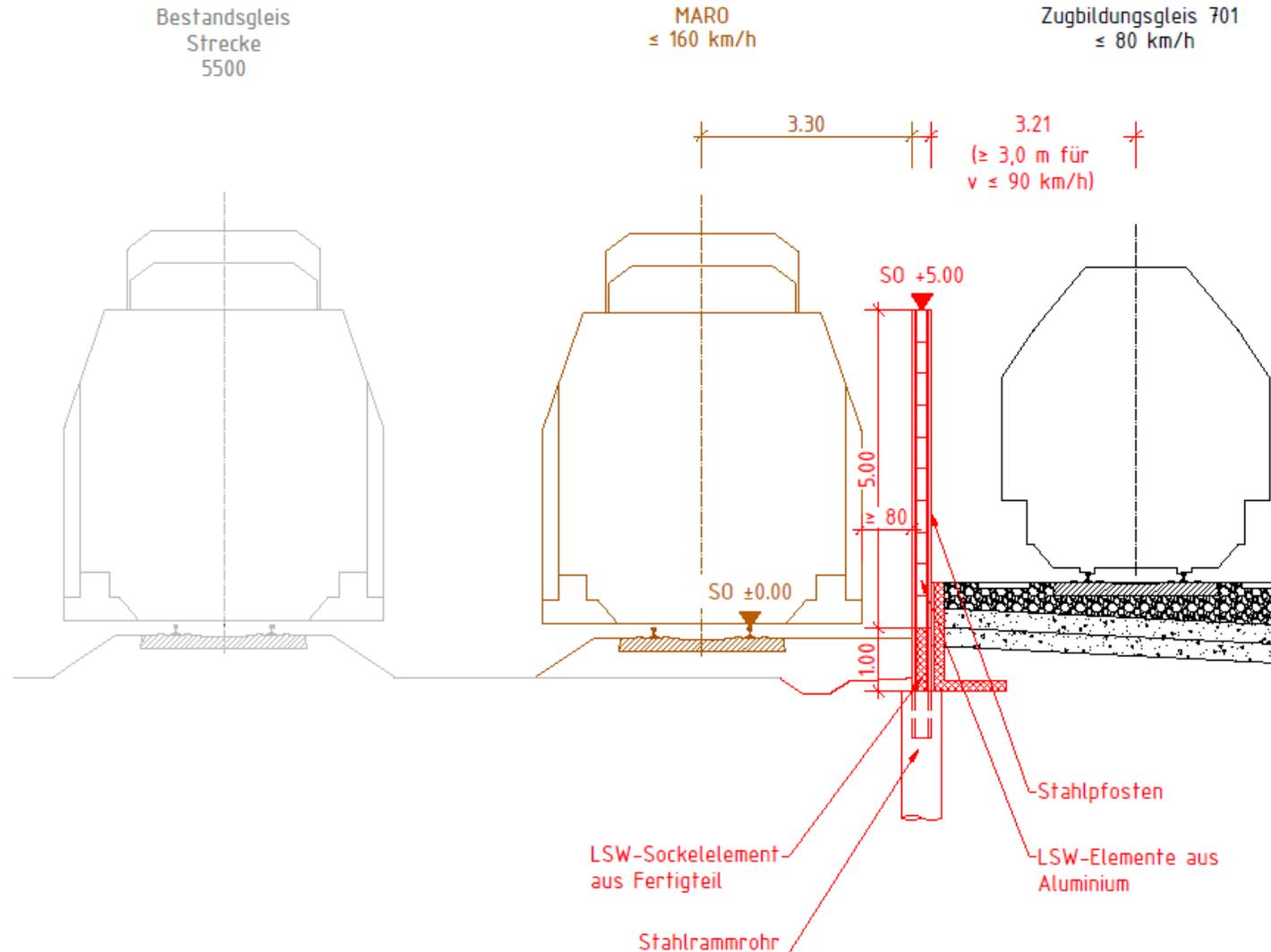


Zum Vergleich: Höhe Walhalla 15,5 m

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Lärmschutzwand (LSW), Höhe 5 m (Länge ca. 790 m)
zur Minimierung der Schallimmissionen durch Züge

Querschnitt:



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Lichttechnische Untersuchung

- Die Lichtmissionen der Anlage werden bis auf das absolut notwendige Minimum reduziert. Das geschieht durch den Einsatz von moderner LED-Technologie sowie einer Beleuchtungsplanung entsprechend der anerkannten Regeln der Technik.
- Lärmschutzwand schattet KV-Terminal nach Westen zusätzlich ab.
- Die Anwohnenden werden durch Optimierung der Lichttechnik nicht geblendet.
- Die Anlockwirkung auf wirbellose Tiere wird durch spezielle Lichtfarben minimiert.

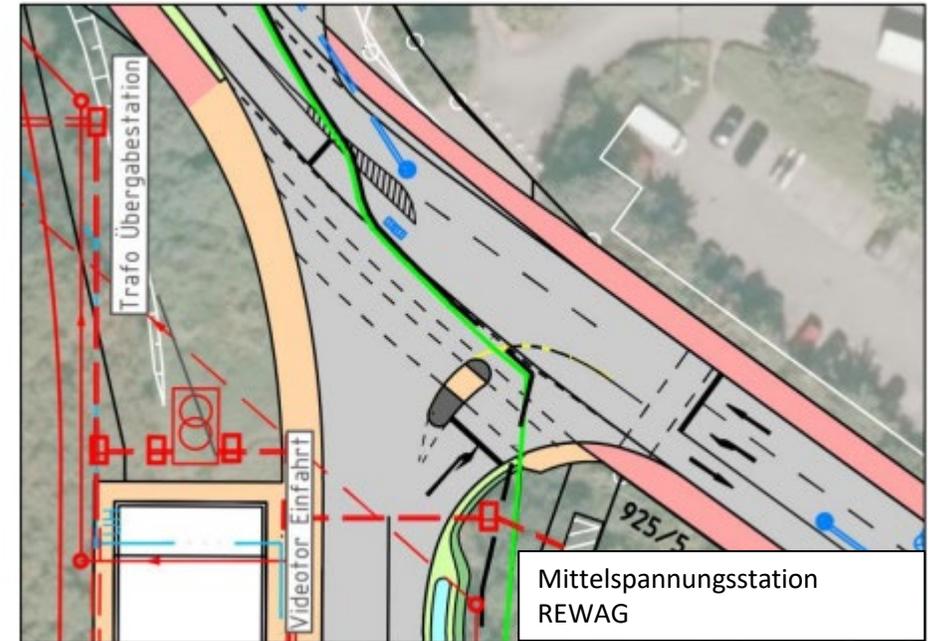


Beispielfoto eines Nachts beleuchteten KV-Terminals mit LED

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Verkehrliche Erschließung

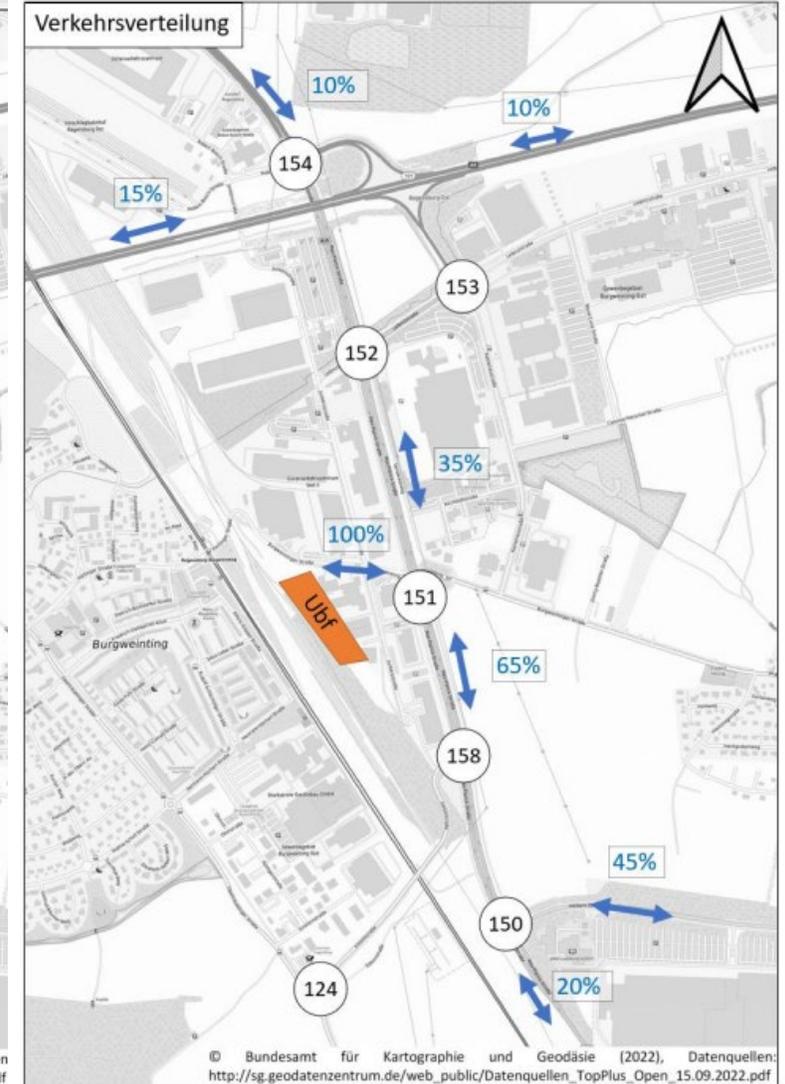
- Durch die mit dem KV-Terminal verbundene Kapazitätserhöhung können die Verlagerungen von ca. 100.000 Ladeeinheiten (LE) bzw. **99.000 LKW-Fahrten pro Jahr** vermieden werden. Dies führt zu einer Entlastung auf der Straße von 48,7 Mio. LKW-km. Mit der Maßnahme können somit 15,1 Mio. Liter Diesel und rund **36.000 t CO₂ pro Jahr** eingespart werden.
- Die **Terminalzufahrt liegt an der Burgweintinger Straße**. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt von und zur Max-Planck-Straße/B 15. Dies wird durch eine entsprechende Beschilderung sowie durch die bauliche Ausgestaltung der Anbindung des Ubf an die Burgweintinger Straße sichergestellt. Schleichverkehr durch Burgweinting, z.B. über die Hartinger Straße, kann dadurch ausgeschlossen werden.
- Im Gate-Bereich werden **31 LKW-Parkplätze** angeordnet, um Rückstauungen beim Check-In im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden.



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Verkehrsgutachten mit Knotenuntersuchung

- Stundenfeine Ganglinie des zukünftigen, prognostizierten LKW-Aufkommens am Ubf: jeweils ca. 700 LKW pro Tag als Quell- und Zielverkehr (Endausbau) sowie maximale Baustellen-Verkehre jeweils 100 ankommende und abfahrende LKW pro Tag sind eingeflossen.
- In der Spitzenstunde sollen im Endausbau ca. 75 LKW das KV-Terminal anfahren.
- Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der Neuverkehr des Ubf zu den Spitzenstunden der Straßenverkehrsknoten nur einen geringen Anteil ausmacht.



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Planrechtsunterlagen – Umweltplanung

Wie werden Natur und Umwelt geschützt?



Bei allen Bauprojekten gilt ein verantwortungsvoller Umgang mit Natur und Umwelt. Verschiedene Umweltvorschriften geben den rechtlichen Rahmen für die Planer:innen vor, insbesondere das Bundesnaturschutzgesetz, das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung und der Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamts. Auf europäischer Ebene gelten die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie sowie die EU-Richtlinie zum Vogelschutz.

Zunächst geht es darum, die zu erwartenden Eingriffe in die Lebensräume zu bilanzieren, sie möglichst zu vermeiden, zu minimieren und gegebenenfalls auszugleichen.

Schon seit Beginn der Planungen haben wir die Umwelt, den Natur- und Artenschutz fest im Blick: Bislang wurden im Zuge der Vorplanung eine faunistische Planraumanalyse durchgeführt und eine Reihe von Artkartierungen vorgenommen. Damit wurde ein Spektrum von Arten wie zum Beispiel der Zauneidechse ermittelt, die besonders geschützt sind. Ergänzend haben wir flächendeckende Detailbiotopkartierungen durchgeführt.



Zauneidechsen



Wir nutzen überwiegend **Flächen, die sich größtenteils im Eigentum der Deutschen Bahn befinden** und bereits heute teilweise eisenbahnbetrieblich genutzt werden. Gemäß Flächennutzungsplan sind die Flächen für den Eisenbahnbetrieb gewidmet.



Wasser und Boden schützen wir durch eine Abdichtung des Umschlagbereichs gemäß der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV).



Die Vegetation und dort lebende Tierarten schützen wir durch eine verantwortungsvolle Planung, indem wir **Eingriffe vermeiden oder ausgleichen**.

1. Projektveranlassung und Notwendigkeit des Projektes
2. Zielsetzung/Aufgabenstellung
3. Standortwahl
4. Planungs- und Projektstand
5. Planrechtsverfahren
6. Planrechtsunterlagen
7. **Öffentlichkeitsarbeit**



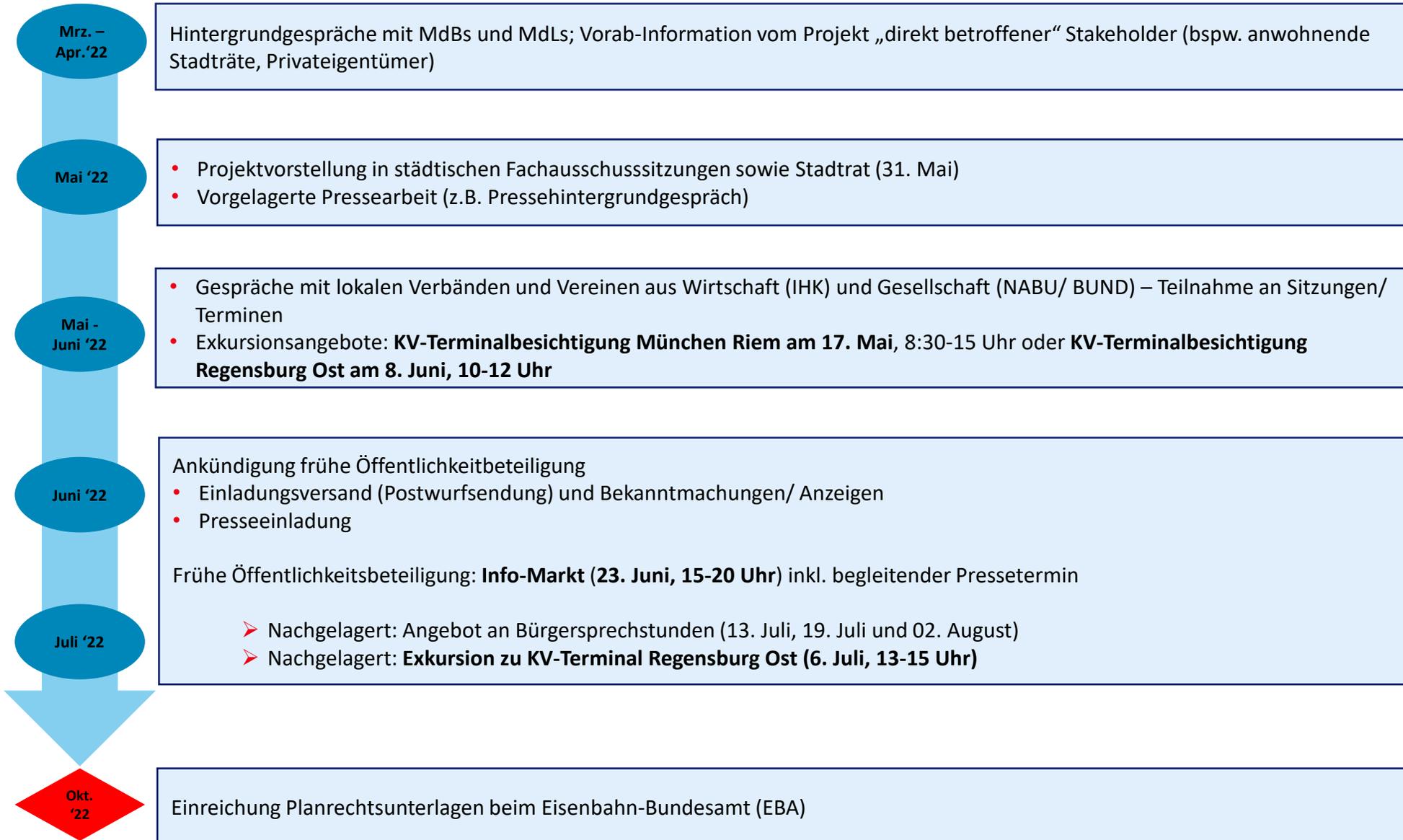
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Dialog zwischen Öffentlichkeit und Projekt

- Frühzeitige Einbindung und enge Abstimmung mit der Stadt Regensburg sowie weiteren Trägern öffentlicher Belangen (TöBs).
- Offene und transparente Projektkommunikation sowie Dialog auf Augenhöhe.
- Verschiedene Kanäle für den Kontakt zum Projekt:
 - Eigene Webseite: www.umschlagbahnhoefe.de
 - Projekt-Email: ubf-regensburg@deutschebahn.com
 - Regelmäßige Anwohnenden-Informationen
 - Anmeldung zur Info-Mail
 - Abgestimmte Pressearbeit

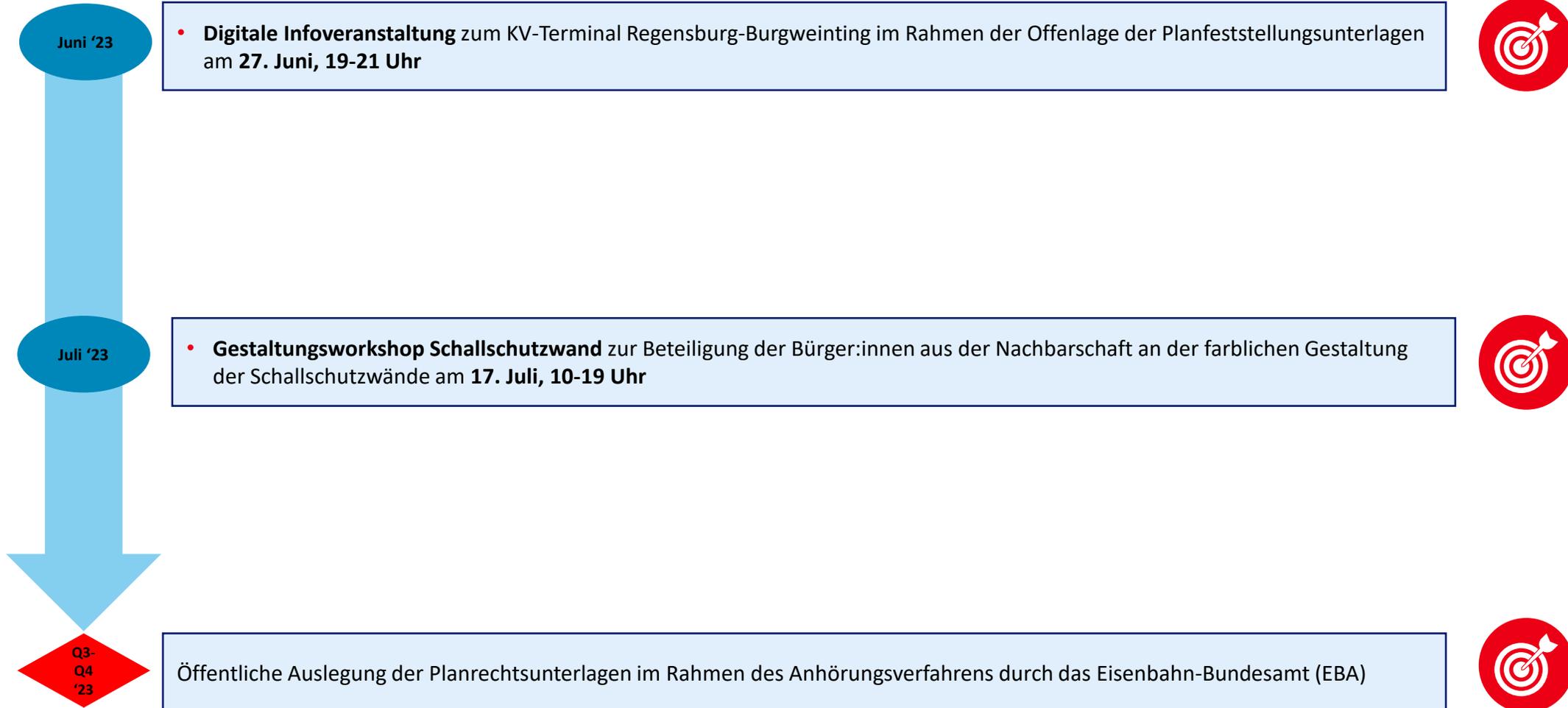
Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

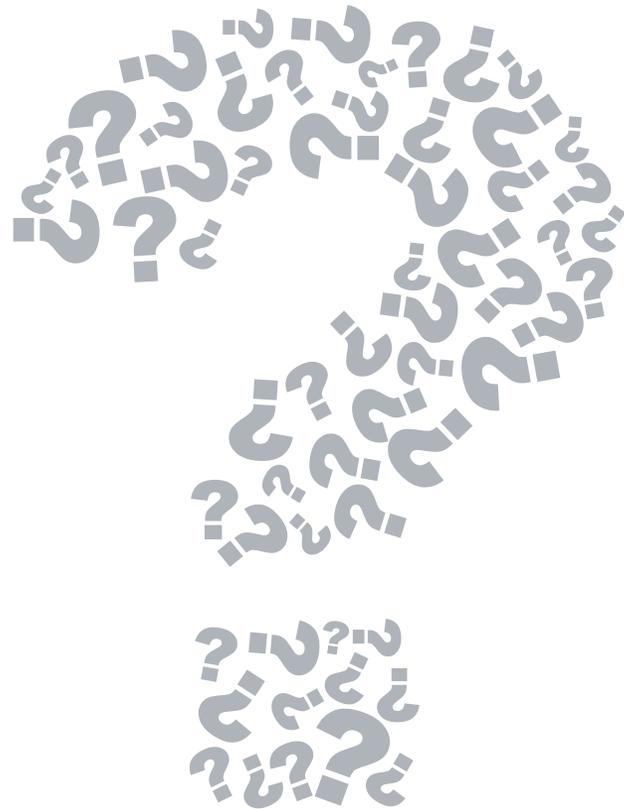
Öffentlichkeitsarbeit



Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Öffentlichkeitsarbeit





- Offene Punkte
- Fragen
- ...



Vielen Dank

für Ihr Interesse und
für Ihre Teilnahme