



DB / Volker Emersleben

FAQ

FAQ Umschlagbahnhöfe

Aufbau und Funktion

Bau und Finanzierung

Planung und Beteiligung

Mensch und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1 Aufbau und Funktion	3
1.1 Was ist Kombiniertes Verkehr?	3
1.2 Wie funktioniert ein Umschlagbahnhof?	3
2 Bau und Finanzierung	4
2.1 Warum werden neue Umschlagbahnhöfe gebaut?	4
2.2 Nach welchen Kriterien wird der Standort für ein KV-Terminal ausgewählt?	4
2.3 Wer bezahlt den Bau der KV-Terminals?	4
2.4 Wer baut die KV-Terminals?	4
2.5 Wer betreibt die KV-Terminals nach beendetem Bau?	4
3 Planung und Beteiligung	5
3.1 Wer muss das Vorhaben genehmigen?	5
3.2 Wie läuft das Verfahren ab? Und wie kann ich mich daran beteiligen?	5
3.3 Wo kann ich mich über einzelne Projekte in meiner Nähe informieren?	5
4 Mensch und Umwelt	5
4.1 Was machen Sie für den Umweltschutz?	5
4.2 Was unternehmen Sie, um den Lärm beim Bau und Betrieb möglichst gering zu halten?	6
4.3 Welchen Nutzen hat das KV-Terminal für die Region?	6

1 Aufbau und Funktion

1.1 Was ist Kombinierte Verkehr?

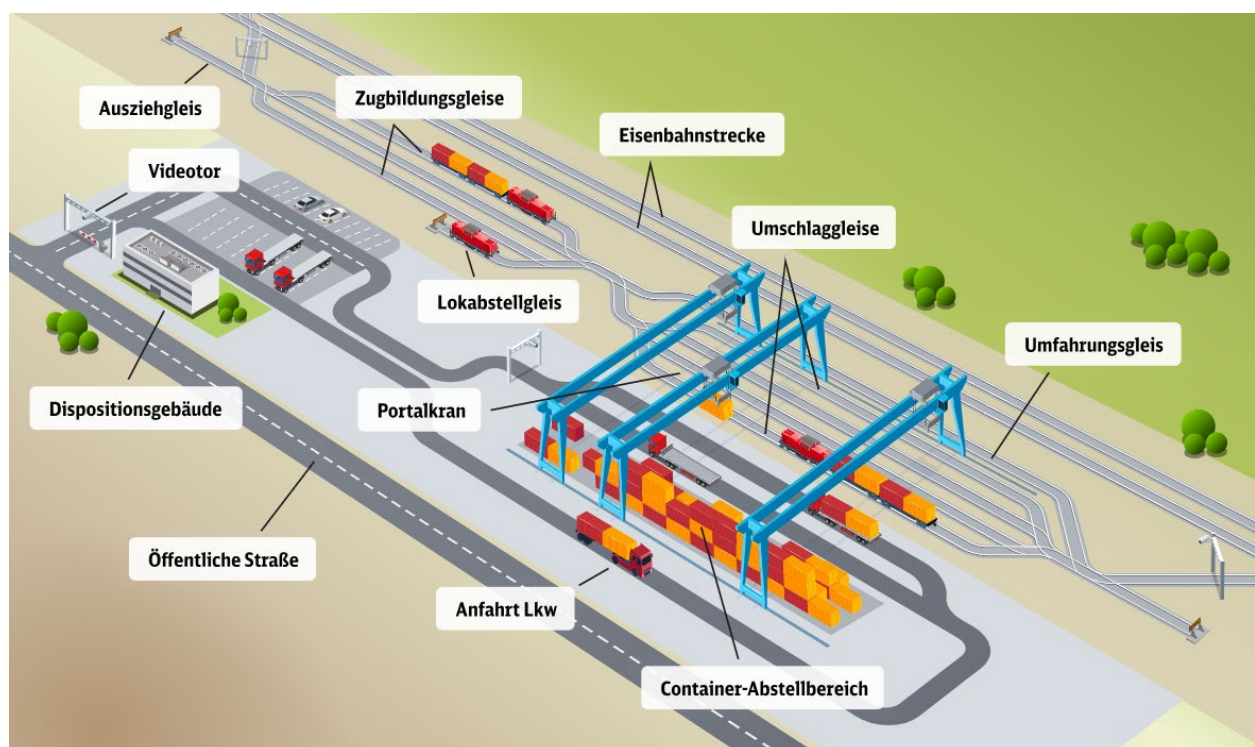
Der Kombinierte Verkehr (KV) ist eine Form des Güterverkehrs, die auf die Verzahnung der unterschiedlichen Verkehrsträger setzt. Wesentliches Merkmal: Die Güter werden auf einer möglichst langen Strecke klimafreundlich, effizient und sicher auf der Schiene (oder dem Wasser) transportiert.

Die Verweildauer auf der Straße ist hingegen möglichst kurz. Lkw bringen in einem Umkreis von rund 50 Kilometern die Ladung lediglich zu einem Umschlagbahnhof oder holen sie von dort ab. Der Transport auf der Straße ermöglicht jedoch die flexible Feinverteilung im Nahbereich und ist ein wichtiges Bindeglied. Verlader und Speditionen erhalten so auch ohne direkten Gleisanschluss einen einfachen Marktzugang zum System Schiene.

So verbindet der Kombinierte Verkehr in idealer Weise die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger.

1.2 Wie funktioniert ein Umschlagbahnhof?

Die Umschlagbahnhöfe, auch KV-Terminals oder Containerbahnhöfe genannt, bilden die bimalen Schnittstellen des Kombinierten Verkehrs (KV) zwischen Schiene und Straße. Hier werden Güter nicht im klassischen Sinne abgesendet oder empfangen, sondern zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße umgeladen. Damit dies reibungslos und schnell funktionieren kann, erfolgt der Transport aller im KV zugelassenen Ladeeinheiten wie zum Beispiel Containern, Wechselbrücken oder Sattelauflegern. Nicht die Güter selbst, sondern die Transportbehälter wechseln also mit Hilfe von Portalkrananlagen und teilweise mobilen Umschlaggeräten (Reachstacker) vom Lkw auf den Güterzug – oder umgekehrt. Auch der Wechsel von Ladeeinheiten zwischen zwei Zügen erfolgt im Umschlagbereich des Umschlagbahnhofs.



Aufbau eines KV-Terminals

2 Bau und Finanzierung

2.1 Warum werden neue Umschlagbahnhöfe gebaut?

Bis 2030 sagen Prognosen ein jährliches Wachstum von rund 30 Prozent im gesamten Güterverkehr voraus. Ein Anstieg, der von Deutschlands Straßen und Autobahnen allein nicht bewältigt werden kann. Politisch gewollt und gesetzlich vorgegeben ist daher, die Verkehrsträger besser zu verzahnen und mehr Verkehr auf Schienen und Wasserstraßen zu verlagern. An vielen Standorten haben die KV-Terminals ihre Kapazitäts- und Leistungsgrenzen erreicht und können die hohe Nachfrage nicht mehr befriedigen. Deshalb plant die DB InfraGO AG den Bau neuer bzw. die Erweiterung bestehender Anlagen des Kombinierten Verkehrs.

2.2 Nach welchen Kriterien wird der Standort für ein KV-Terminal ausgewählt?

Ein KV-Terminal muss wirtschaftlich betrieben werden und dabei selbstverständlich den größtmöglichen Schutz der Anwohnenden gewährleisten sowie Eingriffe in Natur und Umwelt minimieren. Dafür sind folgende Voraussetzungen für den Standort notwendig:

Eine sehr gute schienenseitige Anbindung:

So können Güterzüge von den Hauptstrecken ohne Umwege und aufwendige Rangierfahrten direkt in das Terminal ein- und ausfahren, wo der Umschlag stattfindet. Lkw gelangen auf direktem Wege ohne Durchfahrten durch Stadt- oder Wohngebiete von den Industrie- und Gewerbestandorten zum Terminal und umgekehrt. Dieser sogenannte Vor- und Nachlauf des Gütertransports auf der Straße wird möglichst geringgehalten.

Verfügbarkeit einer ausreichend großen Fläche:

Auf dieser müssen die erforderlichen Bestandteile des Terminals untergebracht werden – d.h. nicht nur Umschlaggleise und -geräte, sondern auch Parkplätze für Lkw, betriebliche Einrichtungen wie das Dispositionsgebäude, Anlagen zum Schutz von Grundwasser und Boden.

2.3 Wer bezahlt den Bau der KV-Terminals?

Der größte Anteil wird auf der Grundlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), also durch Mittel der Bundesrepublik Deutschland, finanziert. Ein weiterer Finanzierer ist die Deutsche Bahn AG mit eigenen Mitteln.

2.4 Wer baut die KV-Terminals?

Die DB InfraGO AG als Infrastrukturunternehmen realisiert den Bau und wird gleichzeitig Anlageneigentümer zusammen mit der DB Energie GmbH. Die Baudurchführung der einzelnen Maßnahmen wird in öffentlichen Ausschreibungsverfahren vornehmlich an mittelständische Unternehmen mit entsprechenden Qualifikationen vergeben.

2.5 Wer betreibt die KV-Terminals nach beendetem Bau?

Ist ein Umschlagbahnhof fertiggestellt, ist die DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße mbH) als Betreiber für die Anlagen verantwortlich. Sie ist Deutschlands größter Terminalbetreiber im Binnenland für intermodale Schiene. Die Unternehmenszentrale hat ihren Sitz in Bodenheim (bei Mainz). Die DUSS betreibt, plant und baut Umschlagterminals und eine Verladeanlage der "Rollenden Landstraße" (RoLa) an der Schnittstelle der Verkehrsträger.

3 Planung und Beteiligung

3.1 Wer muss das Vorhaben genehmigen?

Neue KV-Terminals oder die wesentliche Änderung bestehender Anlagen dürfen nur realisiert werden, wenn der aus Zeichnungen, Berechnungen und Erläuterungen bestehende „Plan“ vorher „festgestellt“ wurde. Die zuständige Behörde für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens ist das Eisenbahnbundesamt (EBA). Das EBA ist verantwortlich für die Prüfung der Unterlagen, welche die DB InfraGO AG als Antragstellerin einreicht. Es beteiligt die Träger öffentlicher Belange förmlich am Verfahren und hört die Belange derjenigen an, die ihre Einwendungen zum Projekt fristgerecht bei ihr einreichen. Nach Prüfung der Einwendungen und ggf. Erörterung der Belange erteilt das EBA dann den Beschluss über den Antrag auf Planfeststellung. Bei einem positiven Entscheid entspricht das einer Baugenehmigung.

3.2 Wie läuft das Verfahren ab? Und wie kann ich mich daran beteiligen?

Die DB InfraGO AG erstellt zunächst die Unterlagen zu den Planfeststellungsanträgen und reicht diese beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Nach Prüfung der Unterlagen durch das EBA werden diese öffentlich ausgelegt. Einwendungen von Privatpersonen, Verbänden und Vereinen sowie Trägern öffentlicher Belange können innerhalb bestimmter Fristen beim EBA eingereicht werden. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens werden Einwendungen von Betroffenen sowie Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TöB) geprüft. Die Behörde entscheidet, ob ein Erörterungstermin notwendig ist, um alle Einwendungen und Stellungnahmen ausführlich zu besprechen. Über die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumten Einwendungen entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss.

3.3 Wo kann ich mich über einzelne Projekte in meiner Nähe informieren?

Auf der [offiziellen Webseite](#) der Umschlagbahnhöfe können Sie alle wichtigen Informationen über aktuell laufende oder geplante Projekte nachlesen. Dort finden Sie auch aktuelle Berichte über Fortschritte beim Bau oder der Planung. Die Projektteams der DB laden außerdem immer wieder zu verschiedenen Dialogformaten ein, um die Bevölkerung an der Planung zu beteiligen und sie auf dem Laufenden zu halten. So gibt es beispielsweise vereinzelt die Möglichkeit, die Schallschutzwände des KV-Terminals mitzugestalten.

4 Mensch und Umwelt

4.1 Was machen Sie für den Umweltschutz?

Wir nutzen überwiegend Flächen, die sich größtenteils im Eigentum der Deutschen Bahn befinden und bereits heute teilweise eisenbahnbetrieblich genutzt werden. Gemäß Flächennutzungsplan sind solche 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) sowie durch geeignete Rückhalteanlagen. Ziel ist es, möglichst viel unbelastete Niederschlagswässer vor Ort versickern zu lassen.

Die Vegetation und dort lebende Tierarten schützen wir durch eine verantwortungsvolle Planung, indem wir Eingriffe vermeiden oder ausgleichen. Im Rahmen der vorbereitenden Planun-

gen führen unabhängige Gutachter:innen Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) durch. Dabei werden die Auswirkungen der Bauarbeiten auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter untersucht. Die UVS bildet die Grundlage für die Landschaftspflegerische Begleitplanung. In dieser werden alle Arbeiten dokumentiert und mit den Umweltbehörden abgestimmt.

Unvermeidbare Eingriffe in Flora und Fauna werden möglichst vor Ort ausgeglichen und kompensiert, so dass das Mikroklima sich weiter entwickeln kann.

4.2 Was unternehmen Sie, um den Lärm beim Bau und Betrieb möglichst gering zu halten?

Grundsatz beim Bau von Schienenwegen ist es, keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorzurufen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Unabhängige Gutachter:innen errechnen in einer schalltechnischen Untersuchung die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf die Schallimmissionswerte – also wie viel Lärm bei den umliegenden Gebäuden ankommt. Für KV-Terminals ist die Quelle des Lärms ausschlaggebend. Bei ein- und ausfahrenden Zügen oder Rangierfahrten sowie dem sogenannten Kurvenquietschen gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV*. Lärmbelastungen durch den Betrieb der Anlage, zum Beispiel durch die Lkw-Fahrten oder Lautsprecherdurchsagen, fallen unter die TA Lärm**. Nicht nur im späteren Betrieb, sondern schon beim Bau achten wir auf den Schutz der Umgebung: Es werden emissionsarme Baumaschinen und Verfahren eingesetzt. Dazu werden für lärmintensive Bauarbeiten schallgedämpfte Maschinen eingesetzt oder bei staubigen Arbeiten entsprechende Absaugungen vorgesehen. In der Regel werden während der Baudurchführung Baulärmsachverständige eingesetzt, die die Maßnahmen begleiten und Ansprechpartner für die Anwohnenden sind.

* 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

** Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)

4.3 Welchen Nutzen hat das KV-Terminal für die Region?

Durch die Erweiterung und den Neubau von KV-Terminals werden die Straßen vom Lkw-Verkehr entlastet, weil mehr Güter klimafreundlich auf der Schiene transportiert werden. Dadurch können jährlich tausende Tonnen CO² eingespart werden. Davon profitieren Menschen, Umwelt und Klima. Insgesamt stärkt das erweiterte Angebot an Umschlagleistungen die Wirtschaftskraft der Region und schafft direkt und indirekt neue Arbeitsplätze.