



KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

FAQ

Aufbau und Funktion

Bau und Finanzierung

Planung und Beteiligung

Mensch und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1 Aufbau und Funktion	4
1.1 Wie soll das neue KV-Terminal genau aussehen?	4
1.2 Wie viele Ladeeinheiten werden pro Tag im neuen Terminal umgeschlagen?	4
1.3 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?	4
1.4 Wie unterscheidet sich das KV-Terminal vom Containerleerdepot?	4
1.5 Mit wieviel zusätzlichem Lkw-Verkehr rechnen Sie?	4
1.6 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?	4
1.7 Wird die neue Anlage rund um die Uhr betrieben?	4
2 Bau und Finanzierung	5
2.1 Was kostet das KV-Terminal?	5
2.2 Wer bezahlt den Bau des KV-Terminals?	5
2.3 Wer baut das KV-Terminal?	5
2.4 Wann wird mit dem Bau des KV-Terminals begonnen?	5
2.5 Wird auch nachts gebaut?	5
2.6 Welche Einschränkungen wird es für mich als Anwohner:in während der Bauzeit geben (Umleitungen, Streckensperrung...)?	5
3 Planung und Beteiligung	6
3.1 Wer hat die Entscheidung über den Neubau getroffen?	6
3.2 Wann ist mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?	6
3.3 Wo kann ich mich über aktuelle Entwicklungen des Projekts informieren?	6
3.4 Wie wird die Öffentlichkeit in die Planungen eingebunden?	6
3.5 Wie kann ich Einspruch einlegen, wenn ich mit den Planungen nicht einverstanden bin?	6
4 Mensch und Umwelt	7
4.1 Was ist der Mehrwert des Projekts für die Region?	7
4.2 Was haben die Anwohnenden bzw. Bürger:innen davon?	7
4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im bestehenden KV-Terminal Regensburg Ost?	7
4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden im neuen KV-Terminal Regensburg-Burgweinting geschaffen?	7
4.5 Was tun Sie zum Schutz der Zauneidechse?	7
4.6 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?	7
4.7 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenz- und Richtwerte für Lärmimmissionen ein?	8
4.8 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten?	8
4.9 Können die Lärmschutzwände mit Photovoltaik-Kollektoren (PV) ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?	8

4.10 Ist eine Begrünung der Lärmschutzwände möglich?	8
4.11 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden?	9
4.12 Was ist über die Abgasbelastung durch den zusätzlichen Verkehr von ca. bei 700 Lkws pro Tag bekannt? Wie groß ist die Gefahr einer Erkrankung?	9

1 Aufbau und Funktion

1.1 Wie soll das neue KV-Terminal genau aussehen?

Die neue Anlage soll im Jahr Kapazitäten für den Umschlag von ca. 230.000 Ladeeinheiten (u.a. Container, Sattelaufleger und Wechselbrücken) bereitstellen. Das KV-Terminal wird als erweitertes Vollmodul gebaut. Es enthält im Wesentlichen folgende Bestandteile:

- 4 Portalkrane
- 5 Umschlaggleise ausgelegt für Ganzzüge (740 Meter)
- Lade- und Fahrspuren sowie sieben Abstellspuren mit einer Nutzlänge von je 720 Meter
- Direkte Anbindung mit Ein- und Ausfahrt an die Strecke
- Einen Gate-Bereich mit 31 Lkw-Vorstauplätzen und 24 Pkw-Stellplätzen
- 52 Sattelaufleger-Abstellplätze

1.2 Wie viele Ladeeinheiten werden pro Tag im neuen Terminal umgeschlagen?

Aktuell wird von einem Umschlag von max. 1.000 Ladeeinheiten pro Tag ausgegangen.

1.3 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?

Die Fläche des KV-Terminals umfasst ca. 15 Hektar, was ungefähr 20 Fußballfeldern entspricht.

1.4 Wie unterscheidet sich das KV-Terminal vom Leercontainerdepot?

Das Projekt Leercontainerdepot wird von der DB Cargo Tochter DB Intermodal Services GmbH in der Robert-Bosch-Straße als separates Projekt realisiert. Hierbei handelt es sich um eine Einrichtung zur Lagerung, Reinigung und Reparatur von Containern. Diese werden für Kund:innen aus Industrie und Gewerbe auf der Fläche gelagert aber in der Zwischenzeit auch gereinigt und gewartet.

1.5 Mit wieviel zusätzlichem Lkw-Verkehr rechnen Sie?

Am Spitzentag passieren ca. 700 Lkws pro Tag das KV-Terminal (700-mal hin und 700-mal zurück = 1.400 Fahrten).

1.6 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?

Am Spitzentag passieren den Umschlagbahnhof bis zu 14 Eingangs- und 14 Ausgangszüge.

1.7 Wird die neue Anlage rund um die Uhr betrieben?

Die DB beantragt im Planfeststellungsverfahren, dass das Terminal rund um die Uhr das ganze Jahr über betrieben werden darf. Erfahrungsgemäß wird jedoch durchschnittlich nur an 250 Tagen im Jahr umgeschlagen. Auch samstags und sonntags finden wenige Arbeiten im KV-Terminal statt. Grund dafür sind u.a. die Betriebszeiten der Unternehmen bzw. Kunden. Außerdem müssen die vom Bund geförderten Anlagen diskriminierungsfrei für alle Kunden zur Verfügung stehen.

2 Bau und Finanzierung

2.1 Was kostet das KV-Terminal?

Für das KV-Terminal sind ca. 225 Millionen Euro eingeplant. In den Kosten sind sowohl Planungs- als auch Baukosten enthalten.

2.2 Wer bezahlt den Bau des KV-Terminals?

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

2.3 Wer baut das KV-Terminal?

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.

2.4 Wann wird mit dem Bau des KV-Terminals begonnen?

Die ersten Vorabmaßnahmen erfolgen voraussichtlich 2026 in Form von Straßen und Brückenbauarbeiten. Die Bauarbeiten zur Hauptbaumaßnahme bzw. für den Umschlagbereich werden voraussichtlich im Jahr 2027 beginnen.

2.5 Wird auch nachts gebaut?

Der Schutz der Anwohnenden vor Baustellenlärm steht bei der DB an höchster Stelle. Die DB beabsichtigt, Nachtarbeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Ganz vermeiden lässt sich das leider nicht. In Ausnahmen müssen lange im Vorfeld genehmigte Sperrpausen auch nachts genutzt werden, um z.B. den Weichenanschluss des KV-Terminals an das restliche Schienennetz zu bauen.

2.6 Welche Einschränkungen wird es für mich als Anwohner:in während der Bauzeit geben (Umleitungen, Streckensperrung...)?

Die Straßenüberführung Edisonstraße und die Eisenbahnüberführung Hartinger Straße werden zeitgleich gebaut. Dabei ist die Hartinger Straße ausschließlich für Fußgänger:innen und schiebende Radfahrer:innen passierbar. Die Bahnsteige am Haltepunkt Burgweinting sind jederzeit erreichbar. Die wegfallenden Parkplätze des P+R Platzes auf der Ostseite werden auf der Westseite neu errichtet. Auf Grund der noch laufenden Fachplanungen können noch keine detaillierteren Aussagen getroffen werden.

3 Planung und Beteiligung

3.1 Wer hat die Entscheidung über den Neubau getroffen?

Das Vorhaben KV-Terminal Regensburg Burgweinting ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aufgeführt. Somit entspricht die Realisierung der Maßnahme dem politischen Willen des Bundes.

3.2 Wann ist mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?

Der Beginn eines Probetriebes ist für 2029 vorgesehen. Anschließend soll nach einem Hochlaufbetrieb die Aufnahme der Regelverkehre starten. Im Hochlaufbetrieb sollen dann die Zulassungen und die Systemintegrationstests aller innovativen Pilotanwendungen abgeschlossen werden.

3.3 Wo kann ich mich über aktuelle Entwicklungen des Projekts informieren?

Auf der [offiziellen Webseite der Umschlagbahnhöfe](#) erfahren Sie alle wichtigen Informationen über das KV-Terminal Regensburg-Burgweinting. Dort finden Sie auch aktuelle Berichte über Fortschritte beim Bau oder der Planung. Abonnieren Sie auch gern die Infomail des Projekts. Dann werden Sie immer direkt informiert, wenn es Neuigkeiten gibt.

Des Weiteren wurde am Rudolf-Aschenbrenner-Platz in Regensburg-Burgweinting eine Infotafel aufgestellt, welche zweckgerichtete Informationen zum Neubau enthält und in regelmäßigen Abständen durch die DB aktuell gehalten wird.

Sollten sich dennoch weitere Fragen ergeben, steht Ihnen das Projektteam gerne zur Verfügung. Es freut sich über Ihre Nachricht an ubf-regensburg@deutschebahn.com.

3.4 Wie wird die Öffentlichkeit in die Planungen eingebunden?

Eine frühe Öffentlichkeitbeteiligung bei neuen Infrastrukturprojekten steht bei der Deutschen Bahn an erster Stelle. Deshalb ist die DB schon Anfang 2022 mit den betroffenen Stakeholdern (Anwohnende, Privateigentümer, lokale Vereine, etc.) ins Gespräch gekommen und hat das Projekt bei Infoveranstaltungen und Exkursionen vorgestellt. Im Juli 2023 hatten Bürger:innen aus der Nachbarschaft zudem die Möglichkeit, sich bei einem Workshop an der Gestaltung der Schallschutzwände zu beteiligen.

3.5 Wie kann ich Einspruch einlegen, wenn ich mit den Planungen nicht einverstanden bin?

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) werden die Unterlagen des Planfeststellungsantrags in der Regel für einen Monat öffentlich ausgelegt. Dann können Privatpersonen und Verbände bis drei Monate lang ihre Einwendungen einreichen. Auch Träger öffentlicher Belange haben drei Monate Zeit, zu den Unterlagen Stellung zu nehmen. Die Deutsche Bahn reagiert auf die Einwendungen und es wird ein Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange abgehalten. Abschließend erfolgt eine Stellungnahme des EBAs. Genauere Informationen zum Planungsprozess lesen Sie [auf der Seite „Planung“](#).

4 Mensch und Umwelt

4.1 Was ist der Mehrwert des Projekts für die Region?

Insgesamt stärkt das erweiterte Angebot an Umschlagleistungen die Wirtschaftskraft des Standorts Regensburg. Die Kundenzufriedenheit aus Industrie und Gewerbe wird durch zuverlässige und kostengünstige Transporte auf der Schiene gesteigert. Das neue Terminal schafft regelmäßige Verbindungen zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, nach Wuppertal, Dortmund, Frankfurt und Mannheim sowie nach Österreich und Italien. Das erhöht die Attraktivität und zieht mehr Kunden an. Indirekt schafft das Projekt durch die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Arbeitsplätze. Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene führt zu einer Entlastung auf der Straße von 48,7 Mio. Lkw-Kilometer. Das schützt die Umwelt und führt zu einer Einsparung von rund 36.000 Tonnen CO₂ pro Jahr.

4.2 Was haben die Anwohnenden bzw. Bürger:innen davon?

Das neue KV-Terminal verkürzt durch seine straßenseitige Anbindung die Wege zum Terminal für Vor- und Nachlauf der Lkws auf der Straße. Dadurch wird der Straßenverkehr im Stadtgebiet verringert. Die DB schafft Arbeitsplätze im Terminal und bei den Dienstleistern für den Terminalbetrieb. Durch den Ausbau der Unterführung Hartingerstraße schafft die DB mehr Platz für Fußgänger:innen und Radverkehr sowie für den ÖPNV, und macht damit die Straßenverkehrssicherer. Darüber hinaus entfallen die Wartezeiten an dem bisherigen Bahnübergang Hartinger Straße.

4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im bestehenden KV-Terminal Regensburg Ost?

Aktuell sind 27 Mitarbeitende im KV-Terminal Regensburg Ost beschäftigt, hinzu kommen weitere Mitarbeitende von DB Services, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dienstleistungsbetrieben.

4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden im neuen KV-Terminal Regensburg-Burgweinting geschaffen?

Die geschätzte Zahl beläuft sich aktuell auf ca. 30 Mitarbeitende ohne DB Services, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dienstleistungsbetriebe.

4.5 Was tun Sie zum Schutz der Zauneidechse?

Das Zauneidechsenvorkommen wird im Projektgebiet auf ca. 1200 Stück geschätzt. Diese werden auf geeignete CEF-Ausgleichsflächen umgesiedelt. CEF steht hierbei für Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality).

4.6 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?

Für den unvermeidbaren Eingriff in die Natur werden direkt vor Ort auf einer Fläche von ca. 14 Hektar für einen ökologischen Ausgleich Grünflächen und Biotop angelegt und damit neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen.

4.7 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenz- und Richtwerte für Lärmimmissionen ein?

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten ist nicht die DB InfraGO AG, sondern die DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße mbH) als Betreiber für die Anlagen verantwortlich. Sie ist Deutschlands größter Terminalbetreiber im Binnenland für intermodale Schiene. Die DUSS ist gesetzlich dazu verpflichtet, die Werte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und der 16. deutschen Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) einzuhalten.

4.8 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten?

Anlagen des KV-Terminals verursachen Lärmimmissionen durch Verkehr und Betrieb. Um die gesetzlich geforderten Werte einzuhalten, werden verschiedene technische und konstruktive Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen insbesondere die Abschottung von Motoren und die Errichtung von Schallschutzwänden. Unabhängige Gutachter:innen errechnen die Auswirkungen der geplanten Bauvorhaben auf die Schallimmissionswerte, also den verursachten Lärm. Außerdem geben sie die erforderlichen Maßnahmen zur Geräuschminderung vor. Speziell beim Aufsetzen der Ladeeinheiten werden alle Krananlagen mit einer Soft-Landing Funktion ausgerüstet, welche die Geräuschimmission in erheblichem Maße reduziert.

4.9 Können die Lärmschutzwände mit Photovoltaik-Kollektoren (PV) ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?

Die Idee, Lärmschutzwände mittels Photovoltaik-Kollektoren (PV) für die Energiewende nutzbar zu machen, ist naheliegend und grundsätzlich möglich. Allerdings gibt es derzeit keine Lärmschutzwand-Systeme mit integrierter Photovoltaik-Nutzung, da die aktuell für einen sicheren Eisenbahnbetrieb zugelassenen Lärmschutzwand-Systeme (Pfosten, Elemente) verschiedener Hersteller allesamt ohne PV-Kollektoren zugelassen worden und deshalb aus folgenden Gründen nicht geeignet sind:

Nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen hohe Anforderungen der Eisenbahnsicherheit an die Statik. Außerdem muss die technische Befestigung der PV-Module der hohen dynamischen Beanspruchung durch die Druck-Sog-Wirkung der vorbeifahrenden Züge standhalten. Die Installation darf außerdem keine negativen akustischen Auswirkungen auf die Lärmschutzmaßnahme als solche nach sich ziehen. Auch ein nachträgliches Anbringen von PV-Kollektoren ist nicht zulässig, da hierdurch die Zulassung der Lärmschutzwände erlischt.

Derzeit unbeantwortet sind neben Fragen der Betriebssicherheit auch Fragen nach der Wirtschaftlichkeit PV-betriebener Lärmschutzsysteme sowie entsprechende Vermarktungskonzepte für den gewonnenen Strom. Aus diesen Gründen konnten sich Lärmschutzwand-Systeme mit integrierter Photovoltaik-Nutzung entlang von Bahnstrecken bisher nicht durchsetzen. Die DB beobachtet den Markt sowie die weitere technologische Entwicklung.

4.10 Ist eine Begrünung der Lärmschutzwände möglich?

Die Idee, Lärmschutzwände durch Begrünung optisch ansprechender zu gestalten, ist derzeit aus folgenden Gründen nicht umsetzbar: Aus bahnbetrieblichen Erfordernissen ist keine Begrünung möglich, da jederzeit eine freie Sicht auf beide Seiten der Lärmschutzwände gewährleistet sein muss, um die Schallschutzwände inspizieren zu können. Des Weiteren könnten Pflanzen in Modul- und Dehnungsfugen klettern und diese beschädigen. Analog zu den oben genannten PV-

Kollektoren gibt es derzeit keine begrünten Lärmschutzwände, die die hohen Sicherheits-Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes erfüllen und von diesem entsprechend zugelassen sind.

4.11 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden?

Das Entwässerungssystem im Umschlagbereich ist nach den Anforderungen der Bundesanlagenverordnung für wassergefährdende Stoffe (AwSV) auszuführen. Dabei wird das Versickerungswasser oder auch mögliche Leckagen in einem nach unten abgedichtetem Entwässerungssystem gesammelt und abgeführt. Zusätzlich ist eine Leckagewanne auf der Anlage vorhanden, um beschädigte Container aufzunehmen.

4.12 Was ist über die Abgasbelastung durch den zusätzlichen Verkehr von ca. bei 700 Lkws pro Tag bekannt? Wie groß ist die Gefahr einer Erkrankung?

Die lufthygienische Untersuchung hat die luftschadstoffbedingten Auswirkungen, die durch das Vorhaben hervorgerufen werden, ermittelt. Dabei konnte festgestellt werden, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub in der umliegenden Nachbarschaft unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung zuverlässig eingehalten werden. Die aktuell in Deutschland gültige Beurteilungsgrundlage für Lufthygiene (39. BImSchV) legt Immissionsgrenzwerte für Schadstoffkomponenten fest, bei dessen Überschreitung eine Beeinträchtigung der Gesundheit zu erwarten ist. Derartige Überschreitungen treten in der unmittelbaren Nachbarschaft jedoch nicht auf.