



FAQ

KV-Terminal Ulm-Dornstadt

Aufbau und Funktion

Bau und Finanzierung

Planung und Beteiligung

Mensch und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1 Aufbau und Funktion	3
1.1 Wie wird das Terminal durch den Ausbau erweitert?	3
1.2 Wie soll das neue Modul genau aussehen?	3
1.3 Wie viele Container werden nach dem Ausbau pro Tag umgeschlagen?	3
1.4 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?	3
1.5 Warum ist ein zweites Modul notwendig?	3
1.6 Mit wieviel mehr Lkw-Verkehr rechnen Sie?	4
1.7 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?	4
1.8 Wird die Anlage nach dem Ausbau rund um die Uhr betrieben?	4
2 Bau und Finanzierung	5
2.1 Was kostet der Ausbau des KV-Terminals?	5
2.2 Wer bezahlt den Ausbau des KV-Terminals?	5
2.3 Wer baut das zweite Modul?	5
2.4 Wann wird mit dem Bau des zweiten Moduls 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 Ausbau 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
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 Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt?	7
4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden geschaffen?	7
4.5 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?	7
4.6 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte ein?	8
4.7 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten?	8
4.8 Können die Schallschutzwände mit/als PV-Anlage ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?	8
4.9 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden?	8

1 Aufbau und Funktion

1.1 Wie wird das Terminal durch den Ausbau erweitert?

Der Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt wird ausgebaut und erhält ein zweites, automatisiertes Modul. Die Umschlagprozesse im neuen Modul laufen automatisiert innerhalb von festgelegten Bereichen ab. Dabei wird das „Soft Landing“ eingesetzt, was eine Reduzierung des Lärms beim Anheben und Absetzen der Last ermöglicht. Durch die Nutzung sogenannter Fernsteuerstände im neuen Modul werden die Kräne aus dem Bürogebäude mit Videounterstützung gesteuert. Die Slotbuchung für Lkws sorgt zudem für einen effizienteren Ablauf im Terminal. Dabei wird jedem Lkw eine bestimmte Position zugewiesen, damit die einzelnen Umschlagplätze bestmöglich genutzt werden können.

1.2 Wie soll das neue Modul genau aussehen?

Das zweite Modul wird westlich der bestehenden Anlage gebaut. Es enthält folgende Bestandteile:

- 4 Umschlaggleise, ein Reservegleis sowie zwei Vorstellgleise
- 3 Portalkräne
- 5 Abstellspuren für den Lkw-Verkehr sowie je eine Fahr-, Lade- und Rückfahrspur
- 68 Vorstauplätze, um Rückstau auf das öffentliche Straßennetz zu verhindern
- 20 neue Sattelanhängerstellplätze

Derzeit fehlt eine direkte Anbindung an die Bahnstrecke nach Süden Richtung Ulm. Über neue Gleise nördlich der Verladegleise von Modul 2, die sogenannte „Ein-/Ausfahrgruppe“, entsteht eine direkte Anbindung an die Bestandsstrecke Stuttgart-Ulm.

1.3 Wie viele Container werden nach dem Ausbau pro Tag umgeschlagen?

Durch den Ausbau können künftig 300.000 Ladeeinheiten pro Jahr umgeladen werden.

1.4 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?

Das bestehende Modul ist 34,180 m² groß. Nach dem Ausbau wird sich die Gesamtfläche auf 113,790 m² erstrecken.

1.5 Warum ist ein zweites Modul notwendig?

Bis 2030 sagen Prognosen ein jährliches Wachstum von rund drei Prozent im gesamten Güterverkehr voraus. Durch den Klimawandel und die Kapazitätsgrenzen der Autobahnen steigt deshalb die Nachfrage nach kombinierten Transportangeboten. Vor diesem Hintergrund wurde der Ausbau des Terminals Ulm-Dornstadt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen, mit der höchsten Priorität als „vordringlichen Bedarf“.

1.6 Mit wieviel mehr Lkw-Verkehr rechnen Sie?

Derzeit passieren den Umschlagbahnhof im Durchschnitt ca. 850 Lkws pro Tag. Bei Vollausslastung der Anlage wird nach dem Ausbau mit einer Maximalzahl von 1.748 Lkw-Fahrten gerechnet. Bei einer durchschnittlichen Auslastung sind dies täglich ca. 1.400 Lkw-Fahrten.

1.7 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?

Derzeit kommen und verlassen täglich 14 Züge den Umschlagbahnhof. Künftig werden pro Tag 30 Zugfahrten im Bereich des Umschlagbahnhofs für den Umschlagbetrieb durchgeführt.

1.8 Wird die Anlage nach dem Ausbau rund um die Uhr betrieben?

Die Anlage wird für einen 24-Stunden-Betrieb planfestgestellt. Der überwiegende Teil des Umschlags erfolgt allerdings in den Tagstunden von 6:00 bis 22:00 Uhr.

2 Bau und Finanzierung

2.1 Was kostet der Ausbau des KV-Terminals?

Für das KV-Terminal sind ca. 125 Millionen € eingeplant. In den Kosten sind sowohl Planungs- als auch Baukosten enthalten.

2.2 Wer bezahlt den Ausbau 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 zweite Modul?

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 zweiten Moduls begonnen?

Der Baubeginn ist für Anfang 2025 angedacht.

2.5 Wird auch nachts gebaut?

Der Schutz der Anwohnenden vor Baustellenlärm steht bei der Bahn 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 an das restliche Netz zu bauen.

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

Verkehrstechnische Maßnahmen sind nicht vorgesehen. Einzig der Wanderweg durch den Durchlass wird gesperrt. Zusätzlich werden während der Bauzeit die planfestgestellten Betriebswege zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen temporär eingeschränkt.

3 Planung und Beteiligung

3.1 Wer hat die Entscheidung über den Ausbau getroffen?

Der Ausbau des KV-Terminals Ulm-Dornstadt ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 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?

Die Gesamtinbetriebnahme ist für 2028 vorgesehen.

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 Ulm-Dornstadt. Dort finden Sie auch aktuelle Berichte über Fortschritte beim Bau oder der Planung.

Sollten sich dennoch weitere Fragen ergeben, steht Ihnen das Projektteam gerne zur Verfügung. Es freut sich über Ihre Nachricht an ulm-dornstadt@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. Dafür waren auch Informationsveranstaltungen vor Ort geplant. Diese durften aufgrund der Auflagen während der Corona-Pandemie jedoch nicht durchgeführt werden. Deshalb fand im Januar 2021 stattdessen ein Online-Informationsabend statt, bei dem Fragen zu den geplanten Bauarbeiten beantwortet wurden.

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. Die Frist für das Einreichen von Einwendungen zum Projekt KV-Terminal Ulm-Dornstadt ist bereits Ende September 2023 abgelaufen.

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 Ulm. Die Kundenzufriedenheit aus Industrie und Gewerbe wird durch zuverlässige und kostengünstige Transporte auf der Schiene gesteigert. Zudem wird durch neue Vorstauplätze Rückstau auf das öffentliche Straßennetz vermieden und die direkte Anbindung an die A8 entlastet die umliegenden Straßen. Aktuell müssen Güterzüge, die den Umschlagbahnhof aus oder in Richtung Ulm nutzen wollen, am Bahnhof in Beimerstetten rangieren. Durch die neue Direktanbindung an die Bestandsstrecke Stuttgart-Ulm wird dieser zukünftig deutlich entlastet, was zusätzlich eine Verringerung der Schallimmissionen bedeutet.

Außerdem kann der Ausbau des Umschlagbahnhofs durch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße zur Schiene etwa 100.000 Tonnen CO² jährlich einsparen – und trägt damit zum Erreichen der seitens der EU geplanten Klimaschutzziele bei.

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

Die Anwohnenden profitieren durch die Entlastung des Straßennetzes in den Ortschaften Dornstadt, Beimerstetten und Jungingen und des Bahnhofs in Beimerstetten. Der Ausbau schafft Arbeitsplätze im Terminal und bei den Dienstleistern für den Terminalbetrieb. Außerdem werden durch die positiven Effekte des Ausbaus in der Region nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern auch viele neue entstehen.

4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im Umschlagbahnhof Ulm-Dornstadt?

Aktuell wird der Umschlagbahnhof von 35 Mitarbeitenden betrieben.

4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden geschaffen?

Für den neu ausgebauten Umschlagbahnhof sind 45 Arbeitsplätze geplant.

4.5 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?

Die Deutsche Bahn hat für den Schutz und Erhalt von Natur und Umwelt ein umfangreiches Maßnahmenpaket vorgesehen. Dieses beginnt bei den vorbereitenden Planungen mit der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die von unabhängigen Gutachter:innen erstellt wurde. Sie untersucht die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden, Klima, Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter. Die UVS bildet die Grundlage für die Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP), die dann auch Teil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Für den unvermeidbaren Eingriff in die Natur wird für einen ökologischen Ausgleich gesorgt. Dafür werden zum Beispiel 13.700 m² Ackerfläche neuaufgeforstet und dadurch neuer Lebensraum für Tiere und Pflanzen geschaffen. Etwa 2 km südöstlich des Umschlagbahnhofs befinden sich am Rand eines Waldgebietes Grünlandflächen, die aufgeforstet werden sollen. Die artenarmen Wiesen sind von drei Seiten bereits von Wald umgeben, nur westlich grenzt eine Wiese mit Obstbäumen sowie Ackerland an. Auf diesen Wiesenflächen soll ein standortgerechter Buchenwald entstehen. Die betroffenen Flächen befinden sich auf den Flurstücken 1596/2 Jungingen und 1596/3 Jungingen.

4.6 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte 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. der deutschen Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) einzuhalten.

4.7 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 Geräuschkürzung vor.

4.8 Können die Schallschutzwände mit/als PV-Anlage ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?

Derzeit gibt es keine Lärmschutzwand-Systeme mit integrierter Photovoltaik-Nutzung (PV). Es bestehen hohe Anforderungen der Eisenbahnsicherheit an die Statik. Die technische Befestigung der PV-Module muss 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.

4.9 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.