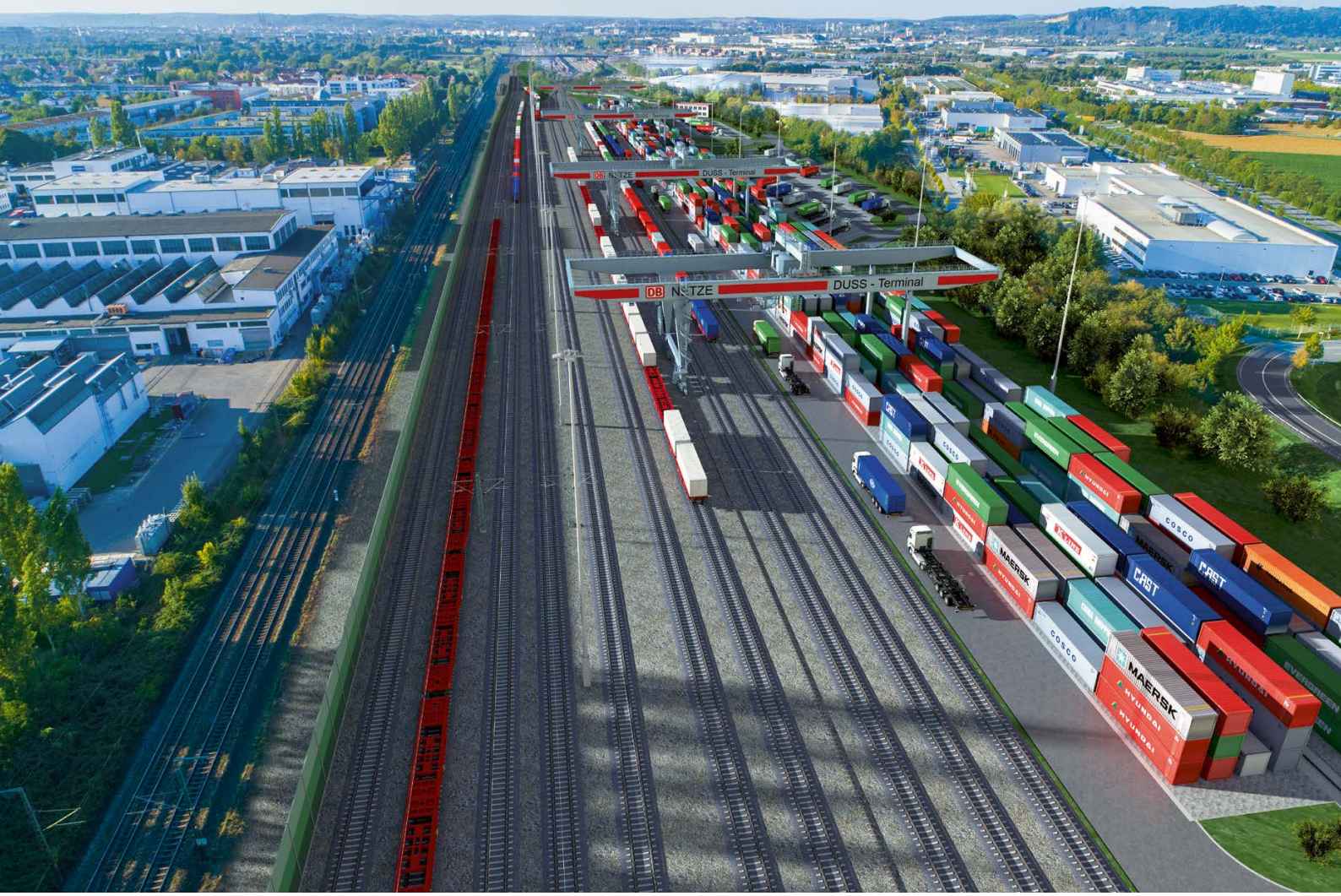


DB NETZE

Neubau KV-Terminal Regensburg-Burgweinting

Umschlagbar gut – am Standort mit Zukunft

Grüne Logistik für nachhaltiges Wachstum

Der Güterverkehr wird bis 2030 nach aktuellen Prognosen um über 38 Prozent gegenüber 2010 wachsen. Diese Steigerung kann nicht allein von den Straßen und Autobahnen bewältigt werden. Die Bundesregierung hat sich daher zum Ziel gesetzt, Verkehre auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern. Damit sollen auch die gesetzten Klimaziele erreicht werden. Die Verzahnung der Verkehrsträger Straße und Schiene findet in sogenannten Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) statt.

Die Region Regensburg ist ein starker und international vernetzter Wirtschaftsstandort. Ihr weiterer Erfolg und ihr Wachstum sind abhängig von zuverlässigen, effizienten und umweltfreundlichen Transportwegen. Wichtige Arbeitgeber in Stadt und Region sind unter anderem die

Automobilindustrie sowie der Maschinenbau. Als Wachstumsbranchen steigern sie die Nachfrage nach klimafreundlichem Gütertransport. Damit wächst der Bedarf an Terminals, in denen Güter von der Straße auf die Schiene und umgekehrt umgeschlagen werden. Und dies am Standort Regensburg um rund 10 Prozent jährlich.

Die Stadt Regensburg hat eine „Studie zu den Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs in der Region Regensburg“* in Auftrag gegeben. Das zukünftige Wachstum im Kombinierten Verkehr ist nur dann möglich, wenn auch die entsprechende Infrastruktur – unter anderem die Umschlaganlagen – im Stadtgebiet ausgebaut werden. Das bestehende KV-Terminal Regensburg-Ost stößt bereits jetzt an seine Leistungsgrenzen und kann nicht mehr erweitert werden. Daher planen wir den Bau eines neuen Terminals. An einem neuen Standort etwas weiter südlich in Burgweinting können dann die dringend benötigten Zusatzkapazitäten bereitgestellt werden.

* Quelle: www.regensburg.de/fm/121/studie-umschlaganlagen-des-kombinierten-verkehrs.pdf

Die Verkehrsverlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene führt zu einer Entlastung der Straße von rund **48,7 Millionen Lkw-Kilometern** pro Jahr.

Mit dem Neubau eines Terminals am Standort Burgweinting wird eine Umschlagkapazität von **230.000 Ladeeinheiten** pro Jahr geschaffen.

Das schützt die Umwelt und spart rund **36.000 Tonnen CO_2** pro Jahr ein.

Standort Regensburg-Burgweinting

Die Prüfung mehrerer Standorte für ein neues KV-Terminal hat ergeben: Die größtenteils DB-eigenen Flächen in Burgweinting erfüllen alle wesentlichen Kriterien, die für den effizienten Betrieb eines Umschlagbahnhofs nötig sind:

Ausreichend große Flächen, die bereits heute überwiegend von der Bahn genutzt werden.

Straßenanschlüsse in unmittelbarer Nähe (B 15 und A 3).

Direkter Anschluss an die gut ausgebaute Bahnstrecke München–Regensburg.

Unmittelbare Nähe zu wichtigen Unternehmenskunden.

Damit können auch so genannte Ganzzüge mit 740 Metern Länge ohne vorherige Zugteilung und aufwändige Rangierfahrten be- und entladen werden.

Dadurch Reduzierung notwendiger Straßentransporte und weniger verkehrliche Belastung für die umliegenden Stadtgebiete.

Das neue Terminal im Überblick

4 Portalkrane

5 Umschlaggleise für Ganzzüge (740 m)

Direkte Anbindung an die Bahnstrecke

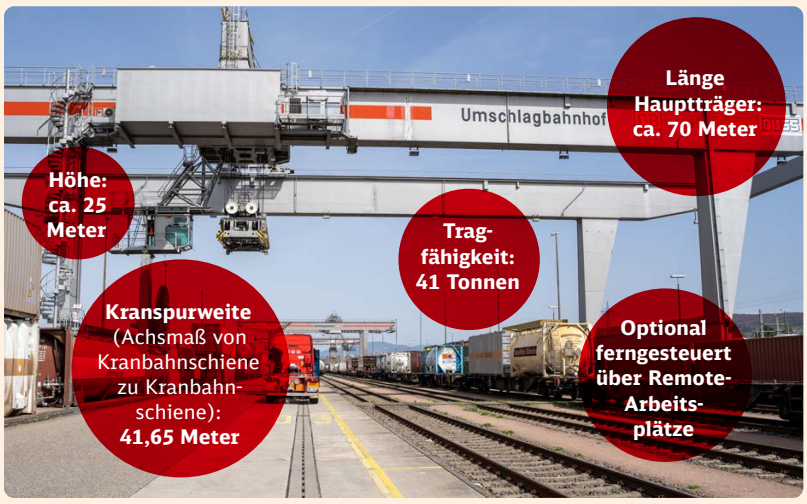
Lade- und Fahrspuren sowie 7 Abstellspuren

27 Lkw-Vorstauplätze, 24 Pkw-Stellplätze, 52 Sattelauflieger-Abstellplätze

Das neue Terminal ist beidseitig an die Bahnstrecke angebunden. Züge können von Norden ein- und nach Süden ausfahren und umgekehrt – ein großer Vorteil im Betriebsablauf.

Die grauen Riesen

Die vier hochmodernen Portalkrane bilden das Herzstück des neuen Terminals. Sie sorgen dafür, dass die tonnenschweren Container vom Güterwagen auf den Lkw oder die Abstellflächen kommen – oder umgekehrt.



Neubau von Eisenbahn- und Straßenbrücken

Damit die **Edisonstraße und die Hartinger Straße** auch die neuen Gleisanlagen kreuzen können, werden die Straßen- bzw. Eisenbahnbrücken neu gebaut.

Die neue Straßenunterführung an der **Hartinger Straße** wird länger als bisher und reicht bis östlich der Burgweintinger Straße. Der dortige Bahnübergang kann also entfallen, es kommt zu keinen Wartezeiten mehr. Die Straße wird verbreitert, so dass es künftig für jede Fahrtrichtung eine eigene Fahrspur gibt. Rad- und Fußwege auf beiden Seiten der Unterführung werden erhöht über Straßenniveau angeordnet, was die Verkehrssicherheit erhöht.

Die beiden Straßenbrücken, auf denen die **Edisonstraße** heute die Gleise überquert, werden durch eine neue Stabbogenbrücke auf der Südseite der bestehenden Straßenbrücken ersetzt. Während der Bauzeit wird sichergestellt, dass der Verkehr fast die gesamte Zeit über fließen kann.

Für den Schutz der Anwohnenden gegen Lärm planen wir:

- Am westlichen Rand des Terminalgeländes, neben den Zugbildungsgleisen, eine Schallschutzwand mit 5 Metern Höhe und ca. 788 Metern Länge
- Im Bereich der Portalkrane eine weitere Lärmschutzwand mit einer Höhe von 15 Metern und einer Länge von ca. 568 Metern
- Minimierung der Lärmemissionen im Betrieb durch moderne, leise Portalkrane
- Deutlich weniger Rangierfahrten durch die Behandlung von 740 Meter langen Ganzzügen „am Stück“

Bleiben Sie informiert!
Aktuelle Informationen, Beeinträchtigungen im Zuge der Bauarbeiten und vieles mehr geben wir über unseren Newsletter bekannt: **www.umschlag-bahnhoefe.de/infomail-rbw.html**

Mensch & Umwelt

Schallschutz

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.

* 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
** Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)

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.

Schallschutzwände wie hier in Schleswig-Holstein schützen effektiv vor Schienen- und Anlagenlärm

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.**

LED-Technologie sorgt für **weniger Lichtemissionen** der Anlage.

Von der Idee zur Realisierung

Das Planfeststellungsverfahren

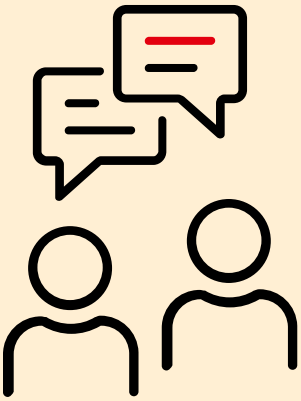
Für das neue KV-Terminal ist gemäß einer Entscheidung der Regierung der Oberpfalz kein Raumordnungsverfahren nötig. Im Oktober 2022 haben wir die Unterlagen für das formelle Genehmigungsverfahren, das sogenannte Planfeststellungsverfahren (PFV), beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht.

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

Geplanter Projektverlauf

Ende 2022	Mitte 2023	vsl. Ende 2024	Ende 2024	2029
Einreichung der finalen Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren	Offenlage, Anhörungsverfahren und Bürgerdialog	Vorliegen Baurecht	Baubeginn	Geplante Inbetriebnahme

Unser Dialogangebot



Digital:

Am **27. Juni 2023** findet unsere digitale Infoveranstaltung statt. Schalten Sie sich ein und seien Sie live mit dabei – mehr Infos dazu finden Sie auf der Webseite.

Analog:

Kommen Sie zu unserem
„Gestaltungsworkshop neue Schallschutzwände“
in Regensburg-Burgweinting am **17. Juli 2023.**

Hier können Sie die neue Schallschutzwand mitgestalten.
Anmeldungen unter:
www.umschlagbahnhoefe.de/termine.html

Besuchen Sie unsere Projektwebseite für aktuelle Meldungen und weitere Informationen
www.umschlagbahnhoefe.de/regensburg.html

Impressum

DB Netz AG
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main
www.umschlagbahnhoefe.de

Fotos:
VECTORVISION (Titel),
Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (S. 2),
Daryoush Djavadi (S. 4),
DB Netz AG (S. 6),
Fotolia/Knippser (S. 7)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Mai 2023