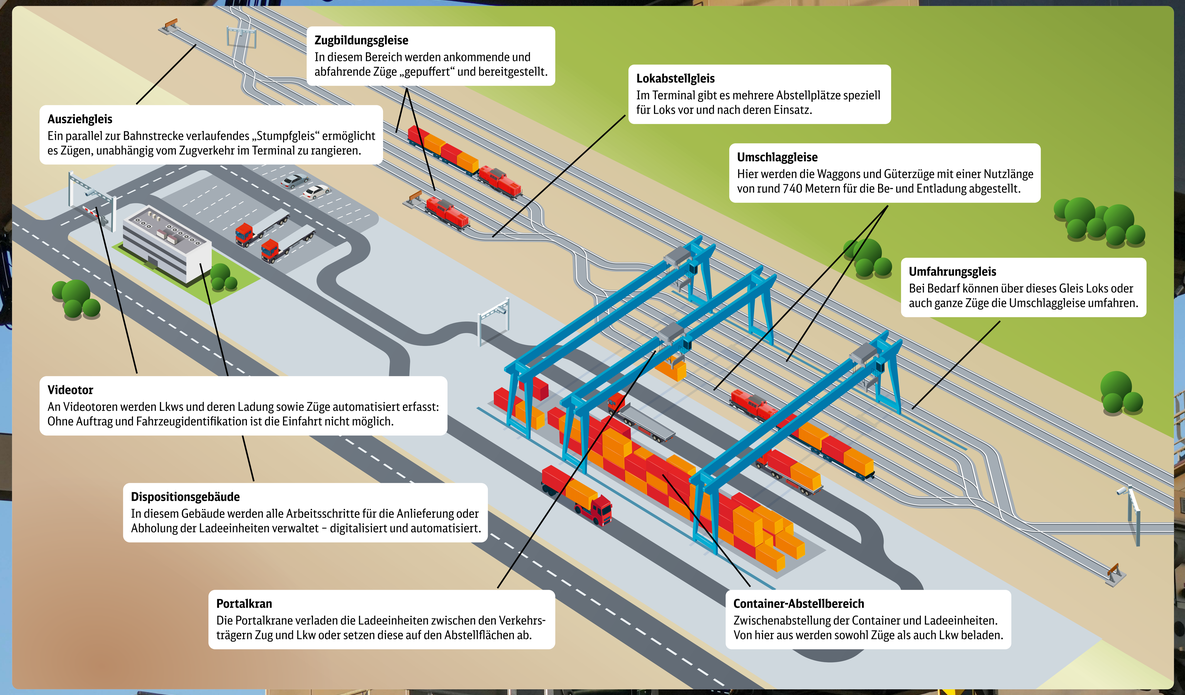
DB NETZE

Kombinierter Verkehr: Von der Straße auf die grüne Schiene

Stärken der Verkehrsträger gezielt nutzen

Für einen effizienteren Güterverkehr verzahnt der Kombinierte Verkehr (KV) unterschiedliche Verkehrsträger: Güter werden auf einer möglichst langen Strecke klimafreundlich 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 KV-Terminal oder holen sie von dort ab.

So verbindet der Kombinierte Verkehr die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger. Der Transport auf der Straße ermöglicht regional eine flexible Verteilung. Unternehmen und Speditionen erhalten damit auch ohne direkten Gleisanschluss einen einfachen Zugang zum System Schiene.



So funktioniert ein Umschlagbahnhof

Die KV-Terminals, auch Umschlag- oder Containerbahnhöfe genannt, sind die Schnittstellen des KV. Hier werden Güter nicht im klassischen Sinne abgesendet oder empfangen, sondern zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene umgeladen. Damit dies reibungslos und schnell funktioniert, erfolgt der Transport in Containern, Wechselbrücken oder Sattelaufliegern (sogenannte Ladeeinheiten).

Nicht die Güter selbst, sondern die Transportbehälter wechseln also mit Hilfe von Krananlagen und teilweise mobilen Umschlaggeräten vom Lkw auf den Güterzug – und umgekehrt. Auch der Wechsel von Ladeeinheiten zwischen zwei Zügen erfolgt im Verladebereich des KV-Terminals.

ⓘ Die DB Netz AG verantwortet Planung und Bau von Anlagen des Kombinierten Verkehrs. Ist das Terminal mit den dazugehörigen Gleisen und Anbindungen fertiggestellt, übernimmt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) als Betreiberin die Anlage.

Foto: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

DB NETZE

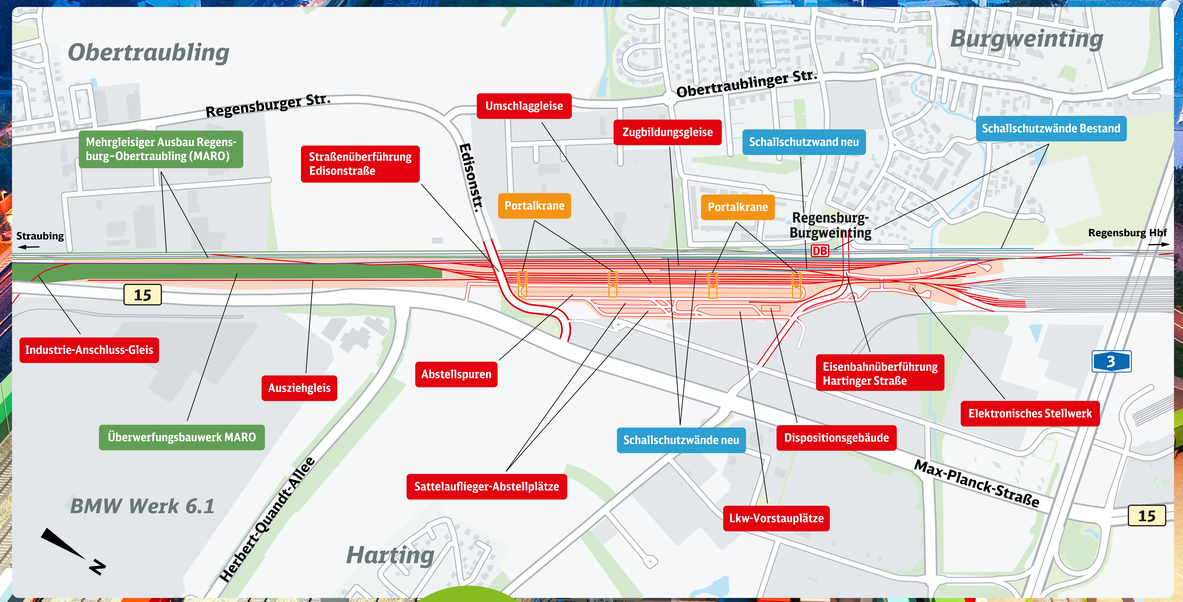
Das neue KV-Terminal: Was wir bauen, wo wir bauen

Neubau von Eisenbahn- und Straßenbrücken

Damit die Edison- 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, samt Wartezeiten an geschlossenen Schranken. Die Querschnittsbreite der Unterführung wird vergrößert, sodass die Straße verbreitert werden kann und zukünftig Begegnungsverkehr möglich ist. Des Weiteren werden Rad- und Fußwege auf beiden Seiten der Unterführung erhöht über Straßenniveau angeordnet. Das macht die Wege sicherer und verringert den Höhenunterschied, den Nutzer:innen auf dem Weg von der einen zur anderen Seite überwinden müssen.

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



Wie ist das neue Terminal ausgestattet?

- 4 Portalkrane
- 5 Umschlaggleise für Ganzzüge (740 m)
- Lade- und Fahrspuren sowie 7 Abstellspuren
- Direkte Anbindung an die Bahnstrecke
- 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.

Entlastung der Straße um rd. 48,7 Mio. Lkw-Kilometer jährlich

Wachsender Wirtschaftsstandort schafft mehr Arbeitsplätze

Schaffung von Umschlagkapazitäten von 230.000 Ladeeinheiten pro Jahr

Einsparung von rd. 36.000 Tonnen CO_2 pro Jahr

Visualisierung: VECTORVISION

DB NETZE

Das neue Terminal im Bau und im Betrieb

Bauphasen und Sperrungen

Ein Güterterminal von der Dimension, wie es in Regensburg-Burgweinting geplant ist, ist eine Mammutaufgabe, sowohl im Bau als auch im Betrieb. Mit vorausschauender Planung können die Auswirkungen auf die Umgebung jedoch auf ein Minimum reduziert werden.

2025-2026
Bau der Straßen- und Eisenbahnbrücken Edison- und Hartinger Straße; Umverlegung Gleisanschluss BMW

2026-2029
Baumaßnahmen auf dem späteren Terminalgelände

2029
Inbetriebnahme

Die **Edisonstraße** wird – von wenigen kurzzeitigen Sperrungen abgesehen – über eine Hilfsbrücke die gesamte Bauzeit über für den Straßenverkehr offen bleiben.

Die **Hartinger Straße** wird für Fußgänger:innen durchgehend nutzbar sein.

Für den Straßenverkehr muss die Unterführung gesperrt werden, bis das neue Bauwerk fertiggestellt ist.

Alle Sperrungen und Behinderungen im Zuge der Bauarbeiten geben wir frühzeitig u. a. über die Presse und auf unserer Website bekannt: www.umschlagbahnhoefe.de/regensburg

Vom Lkw auf den Zug: das Terminal im Betrieb

Der Umschlagprozess

1 Die Ladung wird im Vorfeld überprüft, ob sie für den sicheren Transport auf der Schiene geeignet ist (keine Beschädigungen).

2 Die Zufahrt zur Krananlage wird automatisch über Durchfahrten durch Videotore mittels Kfz-Kennzeichenerkennung gesteuert.

3 Der Lkw fährt in die Anlage zu dem ihm zugeteilten Abstellplatz ein.

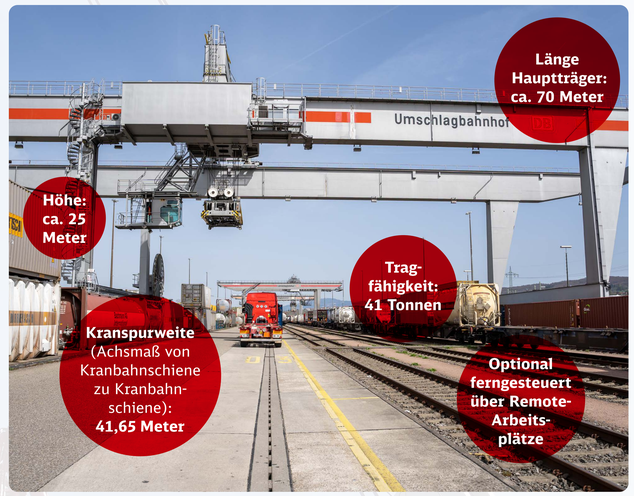
4 Vom Lkw hebt ein Kran die Ladung auf den Zug (Direktumschlag) oder zur Zwischenabstellung auf die Abstellfläche.

5 Die Ausfahrt für den Lkw aus der Anlage wird ebenfalls durch Videotore und Kfz-Kennzeichenerkennung gesteuert.

6 Bevor der beladene Zug abfährt, wird er auf Vollständigkeit geprüft und anschließend freigegeben.

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.



Schwungeinfahrt

Da der Gleisabschnitt unter einem Portalkran nicht mit einer Oberleitung überspannt werden kann, wurden bislang Dieselloks eingesetzt, um Güterzüge am Ladegleis bereitzustellen. Bei einer Schwungeinfahrt wie künftig in Regensburg-Burgweinting ist das nicht mehr notwendig: Der Lokführer nutzt die kinetische „Schwung"-Energie seines Ganzzuges von der Strecke dafür, um die E-Lokomotive am Ladegleis an den nächsten Strom führenden Abschnitt am anderen Ende des Umschlaggleises und damit an die Ausfahrposition zu rollen.

Foto: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

DB NETZE

Schallschutz: Umfassend und wirksam

Grundlagen für den 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.

Diese Faktoren bilden die Grundlage für die Berechnung des notwendigen Schallschutzes:

Schienenbezogener Lärm

- Anzahl der prognostizierten Züge sowie die Zugart
- Geschwindigkeit der Züge
- Entfernung eines Wohngebäudes zum Gleis
- Wirksamkeit aktiver Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwände

Foto: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

Anlagenbezogener Lärm

- Flächenschallquellen (z. B. Katzfahren, Drehen, Heben und Senken, Container absetzen)
- Linienschallquellen (Kranfahren, Zu- und Abfahrt Parkplätze sowie Lkw-Verkehre auf dem Betriebsgelände, Läutewerke)
- Punktschallquellen (Bremsprobeanlagen)
- Gebäude und Immissionsorte

Foto: Deutsche Bahn AG/Oliver Lang

Aus den Ergebnissen der Untersuchung leiten die Gutachter:innen die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ab.

Schallschutzwände – das Mittel der Wahl

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 Krane, Lkw-Fahrten oder Lautsprecherdurchsagen, fallen unter die TA Lärm**.

Als Ergebnis unseres Schallgutachtens planen wir:

- Am westlichen Rand des Terminalgeländes, neben den Zugbildungsgleisen eine Schallschutzwand mit **5 Metern Höhe und rund 875 Metern Länge**
- Im Bereich der Portalkrane eine weitere Lärmschutzwand mit einer **Höhe von etwa 14,5 Metern und einer Länge von 450 Metern**
- Minimierung der Lärmemissionen im Betrieb durch **moderne, leise Portalkrane**
- Deutlich **weniger Rangierfahrten** durch die Behandlung von 740 Meter langen Ganzzügen „am Stück“

* 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

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

Foto: Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus

DB NETZE

Umwelt-, Natur- und Artenschutz

Lebensräume schützen

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. Für den Neubau des Umschlagbahnhofs benötigt die Deutsche Bahn zusätzliche Flächen während und nach dem Bau. Dort, wo Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft nicht vermieden werden können, kompensieren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den Eingriff.

Foto: Walter Dutz

Die Umwelt im Blick

Schon im Zuge der Vorplanung wurde eine **faunistische Planungsraumanalyse** durchgeführt. Dabei werden Daten aus unterschiedlichen Quellen recherchiert und ausgewertet. Aus den vorliegenden Informationen wird ein Spektrum „planungsrelevanter“ Artengruppen erstellt, also von Arten, die besonders geschützt sind. Ihr Bestand und Lebensraum werden bei den weiteren Planungen im Detail untersucht.

Ergänzend wurde im vorläufigen Untersuchungsraum eine flächendeckende **Detailbiotopkartierung** durchgeführt, um einen Überblick über die vorhandenen wertgebenden Biotopbestände zu erhalten. Es erfolgte eine Reihe von Artkartierungen, unter anderem eine Brutvogel- und Fledermauskartierung sowie eine Erhebung der Reptilienbestände.

Wie auf vielen Bahnflächen gibt es in Burgweinting eine beachtliche Population von geschützten Zauneidechsen. Zudem wurden bereits wertvolle Brutvogelarten gesichtet. Auf andere bedrohte Tierarten wie Haselmaus, Schlingnatter oder Nachtkerzenschwärmer gibt es bislang keine Hinweise.

Bluthänfling

Foto: Vogelfotograf/Shutterstock

Zunächst geht es darum, die zu erwartenden Eingriffe in die Lebensräume zu bilanzieren, sie möglichst zu vermeiden, zu minimieren und gegebenenfalls auszugleichen. Das kann zum Beispiel eine Umplanung bezüglich der Lage von Baustelleneinrichtungsflächen bedeuten. Als mögliche Ausgleichsflächen könnten Flächen am nahegelegenen Umspannwerk dienen – all dies wird sich in den kommenden Monaten konkretisieren.

Für die Umwelt

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.

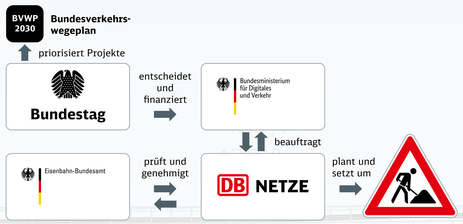
Foto: Fotolia/Knippser

DB NETZE

Planung und Beteiligung

Im Auftrag des Bundes

Das neue KV-Terminal ist Teil der sogenannten „Schienenwege des Bundes“. Dementsprechend hat der Deutsche Bundestag mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz 2016 die gesetzliche Grundlage für den Neubau gelegt. Das Projekt ist im Gesetz als „vordringlicher Bedarf“ gekennzeichnet.



Zeitplan

Mitte 2022 – Infomarkt für die Öffentlichkeit

Ende 2022 – Einreichung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren

Mitte 2025 – Baubeginn

2029 – Geplante Inbetriebnahme

So läuft das Planfeststellungsverfahren ab

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

Für unser Projekt in Burgweinting sind drei voneinander getrennte Planfeststellungsabschnitte (PFA) mit jeweils eigenen Verfahren nötig:

- PFA 1: Edisonstraße
- PFA 2: Hartinger Straße
- PFA 3: KV-Terminal

Für jeden Abschnitt werden eigene Unterlagen eingereicht. Nach Abwägung durch die zuständige Planrechtsbehörde erfolgen für die Planfeststellungsabschnitte die entsprechenden Beteiligungsverfahren.

Die DB Netz AG erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag.

Die DB Netz AG reicht den Antrag beim EBA ein.

Das Verfahren startet, wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und der Antrag vollständig ist.

Das EBA als zuständige Anhörungsbehörde eröffnet das Anhörungsverfahren.

Die Unterlagen werden in den Kommunen während eines Monats für jeden einsehbar ausgelegt.*

Während der Offenlage und innerhalb von einem Monat nach Ende der Offenlage können Privatpersonen ihre Einwände einreichen.

Innerhalb von drei Monaten nach Ende der Offenlage können Träger öffentlicher Belange (TöB) Stellung nehmen.

Die DB Netz AG erwidert die Einwendungen und Stellungnahmen schriftlich. Diese Erwiderungen erhalten die Einwender:innen rechtzeitig vor dem Erörterungstermin.

Das EBA prüft die Einwendungen und lädt die Einwender:innen, Fachbehörden, TöB und die DB Netz AG zum Erörterungstermin* ein.

Das EBA erstellt seine abschließende Stellungnahme zum Anhörungsverfahren.

Das EBA prüft alle Sachverhalte.

Das EBA erlässt den Planfeststellungsbeschluss.

Die Unterlagen werden den Kommunen zugestellt und offengelegt.*

* Das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) sorgt während der Corona-Pandemie dafür, dass die öffentliche Beteiligung bei Infrastrukturvorhaben digital erfolgen kann, sodass Projekte nicht verzögert werden. Dies gilt bis Ende 2022 auch für alle Bekanntmachungen (Offenlagen und Terminankündigungen).

Unser Dialogangebot

Im Planfeststellungsverfahren ist die Offenlage der Planung und die formelle Beteiligung der Öffentlichkeit gesetzlich vorgeschrieben. Wir möchten Sie durch unsere Informationsangebote frühzeitig und umfassend darauf vorbereiten:

- Besuchen Sie **unsere Projektwebsite** für Aktuelles und Hintergründe zum Projekt: **www.umschlagbahnhoefe.de/regensburg**
- Bei Fragen zum Projekt **schreiben Sie uns** jederzeit gerne eine E-Mail an **ubf-regensburg@deutschebahn.com.**
- Begleiten Sie uns bei einem **Besuch des bestehenden KV-Terminals Regensburg-Ost** am Mittwoch, 6. Juli, von 13 bis 15 Uhr.
- Kommen Sie zu einer **Bürgersprechstunde** und tauschen Sie sich mit unseren Projektmitarbeiter:innen aus.

Informationen und Anmeldung unter:
www.umschlagbahnhoefe.de/regensburg

Per E-Mail an:
ubf-regensburg@deutschebahn.com

DB NETZE

Weitere Bahnprojekte in und um Regensburg

Übersicht der Projekte

Elektrifizierung Marktredwitz–Regensburg

⟶ Der Streckenabschnitt Marktredwitz–Regensburg ist 136 Kilometer lang und zweigleisig. Er ist Teil des sogenannten Ostkorridors. Zu den geplanten Baumaßnahmen gehören unter anderem die Elektrifizierung der gesamten Strecke von Marktredwitz bis nach Regensburg.

Ausbau Regensburg–Obertraubling

⟶ Der Streckenabschnitt Regensburg–Obertraubling ist rund 8 Kilometer lang, zweigleisig und bereits elektrifiziert. Er ist Teil des sogenannten Ostkorridors. Geplant ist der Bau von zusätzlichen Gleisen zwischen Regensburg und Obertraubling.

ⓘ Mehr zu beiden Projekten unter **www.bahnausbau-nordostbayern.de**

Neubau Containerdepot Regensburg

⟶ Die DB Cargo baut in Regensburg ein neues Depot für Leer-Container in der Nähe des Ostbahnhofs.

ⓘ Mehr Informationen unter **www.containerdepot-regensburg.de**