



Stadt Würth am Rhein

Bebauungsplan „Im Kühgrund“

im Ortsbezirk Maximiliansau

- Vorhabenbezogener Bebauungsplan -

Vorhaben- und Erschließungsplan

gemäß § 12 BauGB

Stadt Würth am Rhein
Bauverwaltung

SCHÖNHOFEN INGENIEURE
-Ökologische Planung-
Kaiserslautern
Bearbeiter:
M. Haag

Stand: Vorentwurf
April 2026

INHALTSVERZEICHNIS

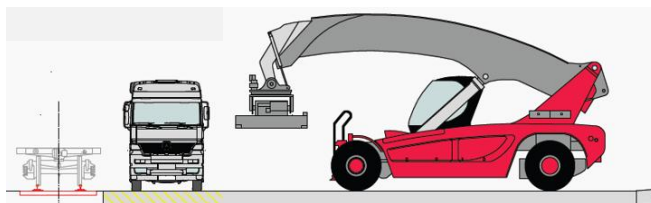
1.	Anlass und Ziel der Planung	4
2.	Beschreibung des Vorhabens	5
3.	Erschließung.....	6
4.	Grünordnung und Umweltbelange.....	7
5.	Durchführung und Kosten.....	7
6.	Zeitplan.....	7

1. Anlass und Ziel der Planung

Der Vorhaben- und Erschließungsplan dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Terminals als Lkw-Verladestation als „Sonstiges Sondergebiet: Verladeterminal“ gemäß § 11 BauNVO.

Ziel ist die Schaffung eines Großparkplatzes durch Umnutzung einer vormaligen Gewerbebrache. Der Umschlagplatz dient der logistischen Abwicklung neu produzierter Lkw-Zugmaschinen. Wesentlicher Bestandteil der Planung ist der Neubau eines Terminalgleises, der den Abtransport der Lkw-Zugmaschinen ermöglicht.

Planungsziel ist daher die Entwicklung einer Fläche zur Errichtung eines leistungsfähigen Terminals mit Gleisanbindung zur Verlagerung der produzierten LKWs von der Straße auf die Schiene zum Weitertransport. Die künftige Terminalfläche dient zur Aufnahme und dem Umschlag von ca. 1.000 Fahrzeugen.



Quelle: Schönhofen Ingenieure

Mit einem speziellen Kran-Träger-System (*Reachstacker*) werden die Fahrzeuge auf die Schiene verladen.



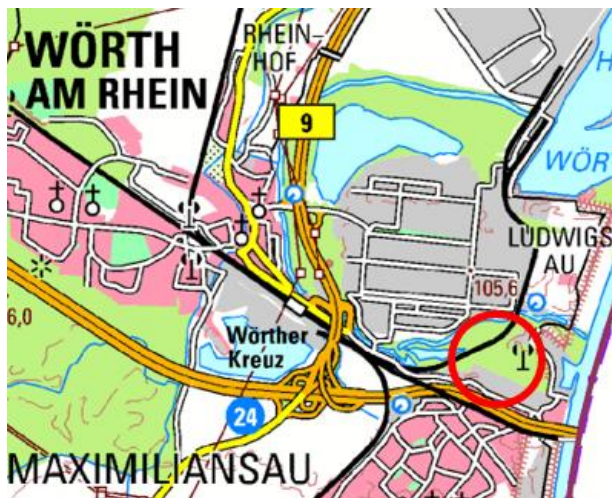
Quelle: VegaTrans

Mit einer Ladelänge von über 14,0 m kann ein Güterwagen der Schiene jeweils 2 Lkw-Zugmaschinen aufnehmen. Bei einem Terminalgleis von 500 m Länge können damit 62 Lkw auf die Schiene verfrachtet werden.

Im Mercedes-Benz-Werk werden jährlich ca. 25.000 Schwerverkehrsfahrzeuge hergestellt und in Zwischenlagern abgestellt. Hinzu kommen weitere Schwerverkehrsfahrten durch Zulieferer. Mit dem geplanten Terminal reduzieren sich insbesondere die Verkehre in der Maximilianstraße, da hierüber aktuell das Zwischenlager im Bereich des Wohngebiets Maximiliansau angefahren wird.

Die Besonderheit des Vorhabens „Neubau Terminal“ ist, dass der länderübergreifende Abtransport der Fahrzeuge über die Schiene abgewickelt wird.

Durch die Realisierung des Bahnterminals, das künftig auch als Zwischenlager dient, können jährlich ca. 1.400.000 Fahrzeugkilometer und damit ca. 585 Tonnen CO₂ eingespart werden.



(Quelle: LANIS; ergänzt durch Schönhofen Ingenieure)

Das gesamte Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 6,8 ha.

2. Beschreibung des Vorhabens

Geplant ist die Herstellung eines ebenerdigen Großparkplatzes mit 985 Stellplätzen für Lkw-Zugmaschinen.

Die Terminalfläche wird aufgrund ihrer Beanspruchungen in zwei Bereiche untergliedert:

- Manipulationsfläche

Hier fährt und rangiert der Reachstacker und be- und entlädt Fahrzeuge. Als Absturzsicherung für den Reachstacker schließt die Manipulationsfläche mit einer Aufkantung zum Verladegleis ab. Die Manipulationsfläche wird mit einer Breite von $B=22,00\text{m}$ und parallel zum neuen Gleis ausgeführt und erhält einen Betonbelag.

- Verkehrsfläche

Für die Aufnahme der fabrikneuen LKW werden 985 Stellplätze nebst zugehörigen Fahrgassen vorgehalten. Auf dieser sind die Fahrgassen und Stellplätze durch eine entsprechende Markierung vorgesehen. Die Stellplätze haben eine Breite von $B=3,25\text{ m}$ mit einer Stellplatztiefe von $14,00\text{ m}$. So können in den Stellplätzen zwei Zugmaschinen oder ein Trailer aufgestellt werden. Die Oberfläche der Stellplätze und Fahrgassen wird als halbstarrer Belag ausgeführt. Die Bauweise mit Spezialbindemittel (NovoCrete) stabilisiert den vorbelasteten Boden und verhindert so ein Auswaschen möglicher vorhandener Schadstoffe.

Die Anlage umfasst zudem:

- Ein Betriebsgebäude mit angeschlossener Werkstatt
- Eine Trafostation
- 20 Pkw-Stellplätze für Mitarbeiter
- Ein- und Ausfahrtsbereiche mit Schrankenanlagen
- Eine Zaunanlage
- Beleuchtungsanlagen
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Das Gebäude (28 m x 10,56 m) wird am südöstlichen Rand orientiert und hat mit 2 Vollgeschossen eine maximale Gesamthöhe von 7,30 m. Das Flachdach erhält zudem eine extensive Begrünung in Kombination mit Photovoltaik.

3. Erschließung

Das Terminal selbst wird über das bestehende Straßennetz Maximilianstraße, Kühgrunddamm und DLW-Straße südlich des Verladeterminals angebunden. Die Anlieferung der Lkw-Zugmaschinen (aus dem Daimler Werk u.a.) erfolgt damit über die kürzeste Verbindung im öffentlichen Straßennetz mit definierten Ein- und Ausfahrtsbereichen am Terminalgelände.

Für die Anlieferung der Lkw in das Terminal-Gelände erfolgt ein zusätzlicher Ast an den Kreisel der „DLW-Straße“. Die Ausfahrt der Fahrzeuge erfolgt mit der weiter westlich positionierten Anbindung an die Straße „Kühgrunddamm“. Zu- und Abfahrt sind damit räumlich voneinander getrennt und diesbezüglich erfolgt keine Beeinflussungen auf dem Gelände des Bahnterminals. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung für Wohngebiete findet nicht statt, da dieser Streckenabschnitt außerhalb bebauter Wohnbereiche liegt.

Für eine effiziente logistische Abwicklung ist zudem der Neubau einer Gleisandienung erforderlich. Parallel zum bestehenden Industriegleis, das der Anbindung der Hafenbetriebe dient, wird südlich ein neues Verladegleis, das ausschließlich für VEGA-Tätigkeiten dient, errichtet. Das Verladegleis wird mit zwei Weichen in das Industriegleis eingebunden und hat mit den Übergangsbereichen eine Gesamtlänge von ca. 600 m. Die Transportzüge werden nur auf Anforderung beigestellt und kommen über den Bahnhof Wörth in das betriebseigene Terminalgleis.

Die technische Erschließung umfasst:

- Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung
- Schmutz- und Regenwasserentsorgung über das bestehende Kanalnetz
- Strom- und Telekommunikationsversorgung durch örtliche Versorger

4. Grünordnung und Umweltbelange

Zur Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft werden Maßnahmen festgelegt:

- Erhaltung von Gehölzbeständen: Bahnböschung westlich der Gleisanlagen, Feuchtwald geprägten Bereiche am östlichen Rand, Gehölzgürtel am Südrand
- Erhaltung / Entwicklung von Grünflächen im Plangebiet
- Versickerung von gereinigtem Niederschlagswasser (östliches Waldgebiet)
- Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vor Baubeginn und während der Bauzeit für verschiedene Tierarten / -gruppen (Reptilien, Heuschrecken, Amphibien, Fledermäuse, Wasservögel)

Zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft werden umfangreiche Maßnahmen festgelegt, die überwiegend planextern erfolgen.

- Die nicht im Geltungsbereich umsetzbare Flächenkompensation (Schutzgut Boden, Biotope) wird im Naturraum umgesetzt.
- Die Kompensation der naturschutzfachlichen Ersatzfläche sowie die Umsiedlung von Tierarten erfolgt im betroffenen Landkreis Germersheim sowie einer Fläche im Bereich Südliche Weinstraße.

5. Durchführung und Kosten

Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt durch den Vorhabenträger „Vega International Car-Transport & Logistic-Trading GmbH“.

Dieser verpflichtet sich, alle Kosten für Planung, Erschließung und Ausgleichsmaßnahmen zu übernehmen.

Die Durchführung wird mittels einem Durchführungsvertrag mit der Stadt Wörth geregelt.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme werden nach Kostenschätzung auf 23,5 Mio. EUR beziffert.

6. Zeitplan

Der Baubeginn ist für 2027 geplant.