

Vega International Car Transport GmbH



Vega International Car Transport GmbH
Niederlassung Wörth am Rhein

Maximilianstraße 16
76744 Wörth am Rhein



Zeltmann
Kfz-Transfer GmbH & Co. KG

Maximiliansstraße 16
76744 Wörth am Rhein

Bebauungsplan „Im Kühgrund“

**im Ortsbezirk Maximiliansau
in Wörth am Rhein**

Bahnanlage Erläuterungsbericht

März 2026



**Schönhofen Beratende Ingenieure
PartGmbH**

**Hertelsbrunnenring 5
67657 Kaiserslautern**

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1 Projektbezeichnung	3
1.2 Auftraggeber /Beteiligte	3
1.3 Anlass der Maßnahme / Zielsetzung	3
2. Grundlagen	4
2.1 Technische und Planerische Grundlagen	4
2.2 Bestandsbeschreibung	4
3. Geplante Maßnahme	5
3.1 Allgemeine Beschreibung	5
3.2 Gleisgeometrie	5
3.3 Oberbau	5
3.4 Unterbau /Erdarbeiten	6
3.5 Entwässerung	6
3.6 Kabel- und Leitungsanlage	6
3.7 Leit- und Sicherungstechnik	6
3.8 Bauzustände / Sperrpausen	7
4. Technische Rahmenbedingungen	8
4.1 Betriebsanforderungen	8
4.2 Umwelt- und Genehmigungsaspekte	8
5 Variantenuntersuchung	9
6. Termine	9
6.1 Termine	9
7. Zusammenfassung	9
8. Anlagen	9

1. ALLGEMEINES

1.1 Projektbezeichnung

Planung eines neuen Reachstacker-Terminals mit Gleisanschluss an das Bahnhofsgleis (Anschlussgleis) Nr.903 zwischen Hbf Wörth und dem Rheinhafen Maximiliansau.

Das Anschlussgleis Nr. 903 bindet an der Weiche Nr. 61 in die DB-Strecke 3443 Winden – Karlsruhe bei Streckenkilometern 14,428 ein.

Bauabschnitt: Errichtung eines Parallelgleises mit Anbindung an das bestehende Bahnhofsneben Gleis 903

1.2 Auftraggeber /Beteiligte

- Auftraggeber: Vega International Car Transport GmbH
- Infrastrukturbetreiber: Hafenbetriebe Rheinland
- Ingenieurbüro: Schönhofen Beratende Ingenieure PartGmbH, Kaiserslautern
- Weiter Beteiligte: Terminalbetreiber: Vega International Car Transport GmbH Zeltmann, Kfz-Transfer GmbH & Co. KG

1.3 Anlass der Maßnahme / Zielsetzung

Es soll ein Terminal mit großer Stellplatzfläche gebaut werden, welches die neuen Fahrzeuge unmittelbar am Herstellungsstandort aufnimmt und ein Verladen auf die Schiene ermöglicht. Der Transportdienstleister rechnet, bei voller Auslastung, künftig mit 2 Zügen pro Tag und möglichen 620 Fahrzeugverladungen pro Woche.

Für eine effiziente logistische Abwicklung ist der **Neubau eines Parallelgleises** zum Bahnhofsneben Gleis Nr.903 (Hafenbahngleis) südöstlich des Mercedes-Werkes erforderlich. Über das neue Verladegleis, mit einer nutzbaren Verladelänge von ca. 500m, können pro Zugfahrt 62 LKW auf die Schiene verfrachtet werden.

Durch den Einsatz zweier **Einfachweichen EW 49-300-1:9** wird das neue Terminalgleis betrieblich optimal an das bestehende Gleisnetz angeschlossen.

Die Terminalfläche wird als vollständig versiegelte Stellplatzfläche ausgebildet. Auf der Flächen-größe von ca. 45.000 m² werden die zu verladenden Fahrzeuge abgestellt. Das Areal muss auch Vorstauffläche ermöglichen und benötigt einen Parkplatzbedarf von ca. 1.000 Fahrzeugen. Das Gelände wird abgezaunt und beleuchtet. Das Terminal selbst wird über das bestehende Stra-ßennetz Maximilianstraße und Kühgrunddamm südlich des Verladeterminals angebunden.

2. GRUNDLAGEN

2.1 Technische und Planerische Grundlagen

- DB-Richtlinie 813 (Planung von Gleisanlagen)
- DB-Richtlinie 815 (Oberbau)
- DB-Richtlinie 883 (Weichen)
- DB-Richtlinie 800 ff. (Infrastrukturstandards)
- Vermessungsunterlagen (Gleisvermessung 2013, DGM 1×1 m)
- Bestandsunterlagen Bahnhof Wörth, IVL Pläne der DB AG (Stand: 17.03.2026)
- Geografisches Bezugssystem: DB-Ref System, DHHN 2016
- Baugrundgutachten (Büro Peschla & Rochmes, Kaiserslautern, 09/2024)

2.2 Bestandsbeschreibung

Das bestehende Nebengleis Nr. 903 liegt in annähernd gerader Lage mit einer Regelneigung <3,0 ‰.

Auf der südöstlichen Seite befinden sich betrieblich nicht relevante Nebenflächen, sodass das Terminalgleis dort parallel angeordnet werden kann.

Bestehende Kabeltrassen (50 Hz, TK) verlaufen gleisparallel südöstlich des Gleises (903) und müssen, im Rahmen der geplanten Gleisbaumaßnahme, abschnittsweise verlegt und verlängert werden. Die bestehenden Entwässerungsanlagen bestehen aus offenen Mulden seitlich der bestehenden Gleisachse.

3. GEPLANTE MAßNAHME

3.1 Allgemeine Beschreibung

Das neue Terminalgleis (Gleis 903 a) wird parallel zum bestehenden Bahnhofsnebengleis 903 hergestellt. Der Gleisachsenabstand zum Bestandsgleis beträgt aufgrund betrieblicher und verladetechnischer Vorgaben des Terminalbetreibers **6,50 m**.

Die Anbindung erfolgt über **zwei Einfachweichen EW 49 – 300 – 1:9** (Bauart 760/49E1), die das Gleis an Anfang und Ende der Verladezone anbinden.

Im Bereich Anfangsweiche müssen die vorhandenen Gleisradien ($r=290\text{m}$ und $r=310\text{m}$) zu einem Radius $r=300\text{m}$ korrigiert werden. Die Endweiche wird in die vorhandene Zwischengerade zwischen $r=300\text{m}$ und $r=200\text{m}$ eingebaut.

Der **nutzbare Verladebereich** beträgt **ca. 500 m**, gerechnet zwischen den Grenzzeichen im Bereich der Freiladezone.

3.2 Gleisgeometrie

Weichen

- Bauart: **EW 49-300-1:9** (Hersteller: DB-Standard)
- Radius: **R = 300 m**
- Herzstückwinkel: **1:9**
- Einbaulage: Einfachweiche, Linksweiche am Anfang (gedreht eingebaut), Linksweiche am Ende (je nach räumlicher Lage)
- Anschluss an Bestandsgleis in Standardüberhöhung (0 mm, Rangierbereich)

Gleisparameter

- Achsabstand Bestand/Neubau: **6,50 m**
- Gleis liegt vollständig im Streckengradienten zwischen 0,0 ‰ und 3,0 ‰
- Vmax (Betrieb): **< 25 km/h**, Rangiergeschwindigkeit gemäß RIL 813
- Radien im Neubaugleis: überwiegend gerade, am Übergang Bogenradien **> 150 m** zur Anpassung an Weichengeometrie

3.3 Oberbau

- Oberbauform: **Schotteroberbau gemäß RIL 815**
- Schwellen: Betonschwellen B70
- Schienenprofil: 49E1, mit Laschenstößen in der Bauphase, später verschweißt
- Geplanter Schotterplanumaufbau gemäß DB-Standard (Korn 31,5–63 mm)

3.4 Unterbau /Erdarbeiten

- Untergrund gemäß Baugrundgutachten tragfähig ($UL = 45 \text{ MN/m}^2$)
- Einbau einer 30 cm Planumsschutzschicht
- Geländeabtrag zum Neubau des Verladegleises im vorhandenen Böschungsbereich bis in eine Tiefe von ca. 2,50 m.
- Seitliche Geländeabtragungen zur Herstellung des Abstandes

3.5 Entwässerung

- Neubau einer südostseitig verlaufenden Tiefenentwässerung mit **Reinigungsschächten im Abstand von ca. 80 m**.
- Gleisparallel verlaufende Längsdrainageleitung mit Ableitung in das neu zu erstellende Entwässerungssystem im Bereich der Terminalfläche. Über Pumpenstationen wird das anfallende Wasser dem Stauraumkanal (im Terminalgelände) zugeleitet.

Vgl. Unterlage 18.1 Entwässerung

3.6 Kabel- und Leitungsanlage

- Verlegung der TK- und 50-Hz-Kabel in neuem Kabelkanal Größe II
- Herstellung zweier Kabelquerungen mittels KRB DN125
- Umbau und Neubau Kabelkanal im Bereich der Weichenantriebe

3.7 Leit- und Sicherungstechnik

Da das Terminalgleis im Rangierbereich liegt, sind keine neuen Signale erforderlich.

Die Weichen werden durch ortsbediente Weichenantriebe mit Riegel gesichert. Eine Einbindung in das örtliche Stellwerk erfolgt über Rückmeldekontakte.

Als Schutz gegen unberechtigte Fahrten aus dem Gleisanschluss in das Streckengleis ist im Gleisanschluss der Einbau einer Gleissperre vorgesehen. Die Andienung des Terminalgleises soll als Sperrfahrt vom Bahnhof Wörth/Rhein aus erfolgen.

Die beiden neuen Ein- und Ausbindeweichen in Bahn- km 0,464 und - km 1,167 erhalten eine Ortsbedieneinrichtung und sind mit jeweils einem Weichenschloss auszurüsten (Verschluss in Richtung Streckengleis). Zwischen den Anschlussweichen im Streckengleis und der ortsbedienten Gleissperre im Gleisanschluss ist eine Schlüsselabhängigkeit mit Schlüsselsperre herzustellen. Die Schlüsselsperre ist im Stellwerk des Bahnhofes Wörth einzurichten. Daher ist eine fernbediente Schlüsselsperre mit Freigabe vom Stellwerk des Bahnhofes Wörth/Rhein erforderlich. Hierzu ist vom Bahnhof Wörth/Rhein bis zu den beiden Anschlussstellen eine entsprechende Kabelverbindung herzustellen. Die Kabeltiefbauplanung erfolgt im Rahmen dieses Projektes.

3.8 Bauzustände / Sperrpausen

- Sperrpausenbedarf: zwei Sperrpausen von jeweils ca. **24 Stunden** zum Einbau der Weichen
- Erstellung des Parallelgleises überwiegend unter Betrieb möglich
- Bauzustandsgerechte Anpassung der Kabel- und Entwässerungssysteme
- Bauzeit ca. 12 Monate

4. TECHNISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

4.1 Betriebsanforderungen

- Nutzlänge Verladebereich: **500 m**
- Regelbetrieb: Rangieren ($V_{\max} \leq 25 \text{ km/h}$)
- Zugbelastung: Achslast bis 22,5 t
- Lichtraumprofil: G2 gemäß DB-Standard
- Abstand der Verladeanlage zum Gleis nach betrieblichen Vorgaben

4.2 Umwelt- und Genehmigungsaspekte

- Es findet keine Beanspruchung von Natura 2000-Flächen statt und es sind keine Beeinträchtigungen der schutzgebietsbezogenen Erhaltungsziele zu erwarten. Der Bahndamm ist durch einen dichten Gehölzgürtel von dem westlich gelegenen Schutzgebiet abgeschildert (VSG-6816-402 "Hördter Rheinaue inklusive Kahnbusch und Oberscherpfer Wald"). Der Abstand zum Schutzgebiet beträgt >30,0 m.
- Staub- und Schallschutz gemäß LBauO einzuhalten
- Verwendung sauberen Schotters gemäß TL Schotter-StB

5 VARIANTENUNTERSUCHUNG

Es wurden zwei Varianten betrachtet:

V1 – Parallelgleis mit EW 49-300-1:9 (gewählte Variante):

- optimale betriebliche Anbindung
- ausreichende Nutzlänge
- geringe Eingriffe in Bestand

V2 – Parallelgleis mit Außenbogen Weichenverbindung:

- keine ausreichende Parallelführung möglich
- höhere Kosten

Die Variante 1 wurde eindeutig als wirtschaftlich und technisch sinnvollste Lösung bewertet.

6. TERMINE

6.1 Termine

- Planungsabschluss: Q1/2026
- vsl. Baubeginn: Q1/2027
- vsl. Fertigstellung: Q4/2027

7. ZUSAMMENFASSUNG

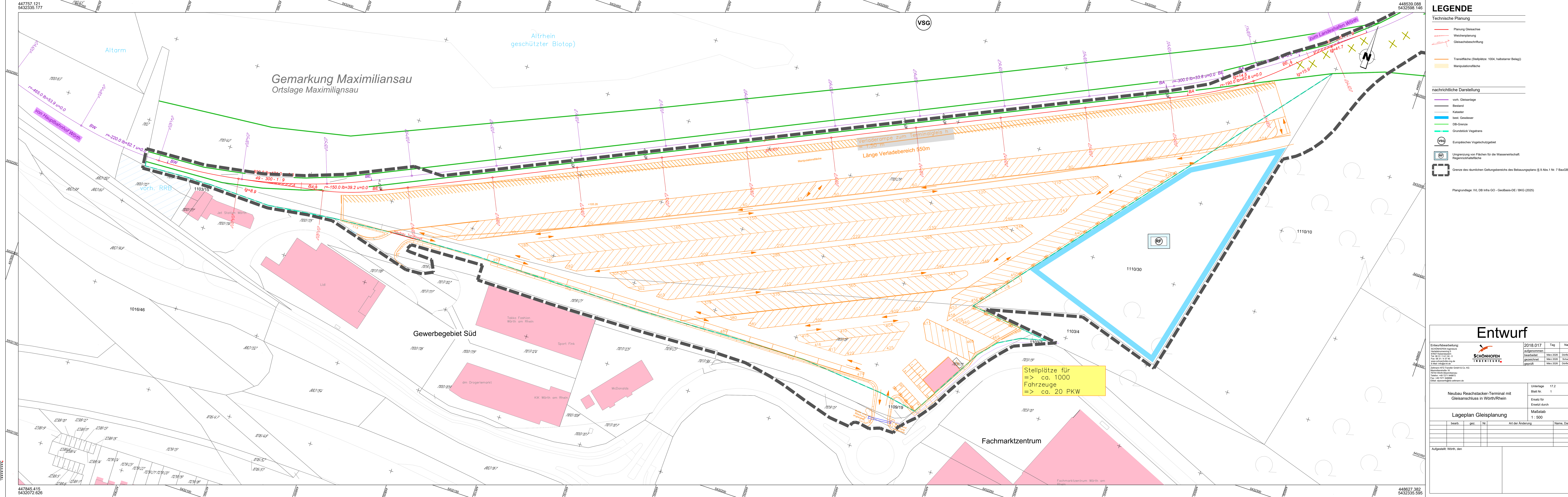
Mit dem Neubau des Terminalgleises 903 a wird ein 500 m langes Verladegleis geschaffen, das über zwei Einfachweichen EW 49-300-1:9 an das bestehende Nebengleis angebunden wird.

Die betriebliche Leistungsfähigkeit des Terminals wird deutlich erhöht, ohne wesentliche Umbauten an der Bestandsinfrastruktur vorzunehmen.

Durch die klare geometrische Struktur (Achsabstand 6,50 m) und rangiergerechte Auslegung ist ein effizienter Umschlag von Wagenladungen und Ganzzügen gewährleistet.

8. ANLAGEN

- Gleislageplan 1:500, (Unterlage 17.2)



LEGENDE

Technische Planung

Planung Gleisachse

Weichenplanung

Gleisachsbeschriftung

Transitfläche (Steilplätze: 1004, halbstanor Beleg)

Manipulationsfläche

nachrichtliche Darstellung

vorh. Gleisanlage

Bestand

Kataster

best. Gewässer

DB-Grenze

Grundstück Vegetrans

VSG

Europäisches Vogelschutzgebiet

RF

Umgrenzung von Flächen für die Wasserwirtschaft: RegenerückhalteflächeGrenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs.1 Nr. 7 BauGB)

Plangrundlage: IVL DB Infra GO - GeoBasis-DE / BKG (2025)

Entwurf

Entwurfsbearbeitung:
SCHÖNHOFEN Ingenieure
Hauptberufsweg 3
67657 Kallert
Tel: 06 31 3 13 1 10
Fax: 06 31 3 13 1 10
www.schoenhofen-ingenieure.de
E-Mail: info@schonhofen.de

2018.017
aufgenommen
bearbeitet
gezeichnet
geprüft

Tag
Name
März 2026
Dörflinger
März 2026
Schäfer
März 2026
Dörflinger

Unterlage
Blatt Nr.
1

Ersetzt für
Ersetzt durch

Maßstab
1 : 500

Neubau Reachstacker-Terminal mit
Gleisanschluss in Wörth/Rhein

Lageplan Gleisplanung

	bearb.	gez.	Nr.	Art der Änderung	Name, Datum

Aufgestellt: Wörth, den

