DB InfraGO

Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe
Variante LR6

Übersicht

Verlauf

Die Variante LR6 umfasst einen Tunnel, der von Mannheim/Ludwigshafen kommend zwischen Rheingönheim und Limburgerhof endet.

Ab dort verläuft die Linie LR6 oberirdisch in westlicher Bündelung entlang der B9. Auf Höhe von Waldsee wechselt die LR6 auf die Ostseite der B9, um nördlich von Speyer in Richtung Osten abzubiegen und dem Verlauf der Bundesautobahn A61 weiter über den Rhein nach Hockenheim zu folgen.

Nördlich von Hockenheim verläuft die Linie in Tunnellage, um Richtung Südosten abzubiegen und nordöstlich von Hockenheim dem weiteren Verlauf der A6 auf der südlichen Seite zu folgen. Ab hier ist der Streckenverlauf der LR6 identisch mit der R5.

Folglich biegt die LR6 vor dem Walldorfer Kreuz nach Süden ab, quert bei St. Leon-Rot die A5, um in östlicher Bündelung mit der A5 weiter Richtung Süden zu verlaufen.

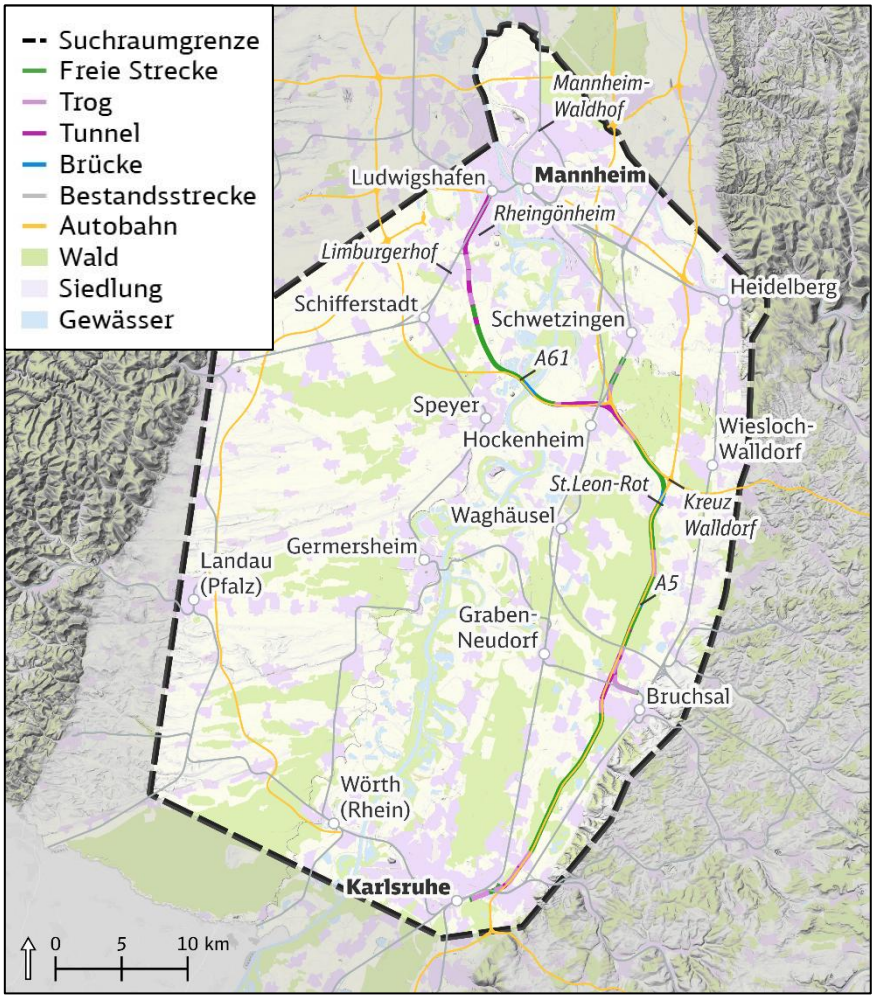
Auf der Höhe von Bruchsal quert die Linie die A5, um am südlichen Ende von Karlsdorf parallel zur A5 weiter nach Karlsruhe zu führen. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.

Fakten und Besonderheiten

Neubaustrecke LR6[1]: Min.: 66,9 km — 73,8 km — Max.: 74,3 km (gering – hoch)

Bündelungsanteil[2]: Min.: 55 % — 91 % — Max.: 97 % (gering – hoch)

Tunnellänge: Min.: 8,5 km — 21,0 km — Max.: 26,4 km (gering – hoch)



[1] Zwischen Ludwigshafen und Karlsruhe Güterbahnhof
[2] Parallellage zu bestehenden Bahnstrecken & Autobahnen, bezogen auf oberirdische Abschnitte, Anbindekurven nicht berücksichtigt

Bewertung

Raumordnung

- Sehr geringe Betroffenheit von bestehenden Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächen
- Höchste Betroffenheit aller Varianten von Vorranggebieten für den Grundwasserschutz (bei Waldstadt-Schifferstadt)
- Ungünstige Gesamteinstufung bei mehreren Raumordnungsbelangen (insb. Vorranggebiete Wald und Forstwirtschaft sowie Vorranggebiet (VRG) Naturschutz, Landschaftspflege sowie VRG Windenergie (nördlich von Speyer)

Umwelt

- Negative Bewertungen der einzelnen Schutzgüter überwiegen (u.a. Menschen, Tiere/Pflanzen), sehr ungünstige Bewertung bei den Schutzgütern Wasser und Luft/Klima
- Vergleichsweise geringe Betroffenheiten durch Auswirkungen Schall
- Höchster Flächeneingriff in Naturschutzgebiete und FFH-Gebiete
- Höchste Betroffenheit von Wasserschutzgebieten (WSG) Zone II (im Fall WSG Kurpfalz bei Schwetzingen, Zulassungsrisiko!)
- Höchste Betroffenheit von Überschwemmungsgebieten
- Sehr hohe klimarelevante Auswirkungen (Lebenszyklusemissionen und Klimaschutzwald)

Verkehr/Wirtschaft/Technik

- Ziel der Engpassauflösung kann nicht vollumfänglich erreicht werden
- Längste und damit am schlechtesten bewertete Laufweglänge
- Überdurchschnittlich hohe Kosten
- Sehr geringer Nutzen-Kosten-Wert aufgrund fehlender Anbindungsmöglichkeit Rbf und hoher Kosten
- Weder Teilinbetriebnahme Wiesental (Molzau)–Karlsruhe noch Mannheim-Ziehbrunnen–Karlsruhe möglich
- Bietet aufgrund isolierter Lage nur wenig bahnseitige Umfahrungsmöglichkeiten

Die LR6 im Variantenvergleich

Gesamtbeurteilung Vorzugswürdigkeit je Zielsystem	LR4-M5	LR6-M5	R1-M2/M3	R2-M2/M3	R3-M2/M3	R4-M2/M3	R5-M2/M3	R6-M2/M3
Raumordnung	*		*	(✓)*	*	✓	(✓)	
Umwelt		**			(✓)	(✓)	✓	(✓)
Verkehr/ Wirtschaftlichkeit				✓	✓	✓		
		Fokus						

✓ vorzugswürdig (✓) bedingt vorzugswürdig

* Risiko für die Überwindung von Zielverstößen
** Genehmigungsrisiko auf Zulassungsebene gem. Wasserrechtlicher Ersteinschätzung

Impressum

Herausgeber:
DB InfraGO AG
NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe
Gutschstraße 6
76137 Karlsruhe
info@mannheim-karlsruhe.de
www.mannheim-karlsruhe.de

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand November 2025