Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten

Steckbriefe

DB Netz AG

I.NI-SW-M-K

Steckbriefe

21.09.2022

Inhaltsverzeichnis

Methodik zur Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten **3**
Motivation 3
Vergleichsbereich Mannheim 3
Gesamter Suchraum 5
Auswertungsprozess 7
Ausgangslage der Bewertung und Abschichtung 8
Steckbriefe **16**
Durchgängige Linienvariante L1-M5 16
Durchgängige Linienvariante L2-M5 18
Durchgängige Linienvariante L3-M5 20
Durchgängige Linienvariante L4-M5 22
Durchgängige Linienvariante LR2-M5 24
Durchgängige Linienvariante LR4-M5 26
Durchgängige Linienvariante LR6-M5 28
Durchgängige Linienvariante LR1-M2 30
Durchgängige Linienvariante LR3-M2 32
Durchgängige Linienvariante LR5-M2 34
Durchgängige Linienvariante R1-M2 36
Durchgängige Linienvariante R2-M2 38
Durchgängige Linienvariante R3-M2 40
Durchgängige Linienvariante R4-M2 42
Durchgängige Linienvariante R5-M2 44
Durchgängige Linienvariante R6-M2 46
Durchgängige Linienvariante LR1-M3 48
Durchgängige Linienvariante LR3-M3 50
Durchgängige Linienvariante LR5-M3 52
Durchgängige Linienvariante R1-M3 54
Durchgängige Linienvariante R2-M3 56
Durchgängige Linienvariante R3-M3 58
Durchgängige Linienvariante R4-M3 60
Durchgängige Linienvariante R5-M3 62
Durchgängige Linienvariante R6-M3 64
Durchgängige Linienvariante R1-M6 66
Durchgängige Linienvariante R2-M6[1] 68
Durchgängige Linienvariante R3-M6[1] 70

Durchgängige Linienvariante R4-M6[1] 72
Durchgängige Linienvariante R5-M6[1] 74

Methodik zur Ermittlung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten

Motivation

Ausgangssituation ist, dass nach dem Segmentvergleich aus dem Netz der Linienkorridorsegmente 50 durchgängige Linienvarianten im Korridor Mannheim – Karlsruhe entwickelt wurden. Diese Anzahl ergibt sich durch die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten von sechs möglichen Varianten im Vergleichsbereich Mannheim mit 16 möglichen Varianten im Haupt-Vergleichsbereich südlich von Mannheim (s. Abbildung 1).

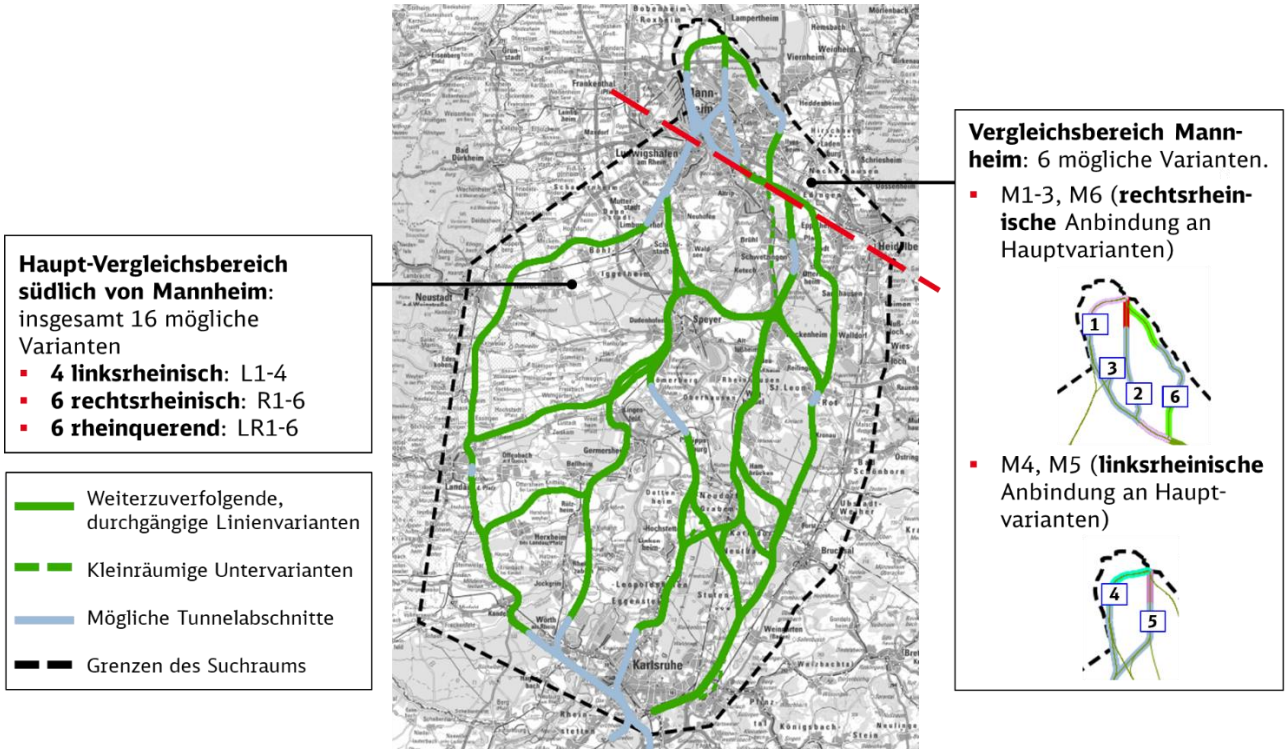


Abbildung 1: Netz der durchgängigen Linienvarianten für zwei zusätzliche Gleise im Korridor Mannheim – Karlsruhe

Einen Variantenvergleich i.R. der vertiefenden Planungsraumanalyse, d.h. mit der entsprechenden Tiefenschärfe, wäre bei dieser Menge weder praktikabel noch zielführend. Folglich wird eine weitere Abschichtung erforderlich, um die Zahl der durchgängigen Linienvarianten auf eine handhabbare Anzahl zu reduzieren. Dabei besteht das Ziel, die offensichtlich unvorteilhaften Varianten zurückzustellenen. Grundsätzlich soll eher eine Variante weiterverfolgt als vorschnell zurückgestellt werden. Ferner ist die Bewertung der Varianten nicht als Rangfolge oder als Vorausdeutung in Hinblick auf eine mögliche Vorzugsvariante zu sehen, sondern als Zurückstellungsverfahren.

Vergleichsbereich Mannheim

Ein maßgebender Grund für die hohe Anzahl an Linienvarianten sind die verschiedenen, möglichen Linienkorridorsegmente im Bereich Mannheim, da jede Linienführung südlich von Mannheim mit mindestens zwei dieser Möglichkeiten kombiniert werden kann. Daher wurde in einem ersten Schritt untersucht, ob die Anzahl möglicher Linienführungen im Vergleichsbereich Mannheim reduziert werden kann.

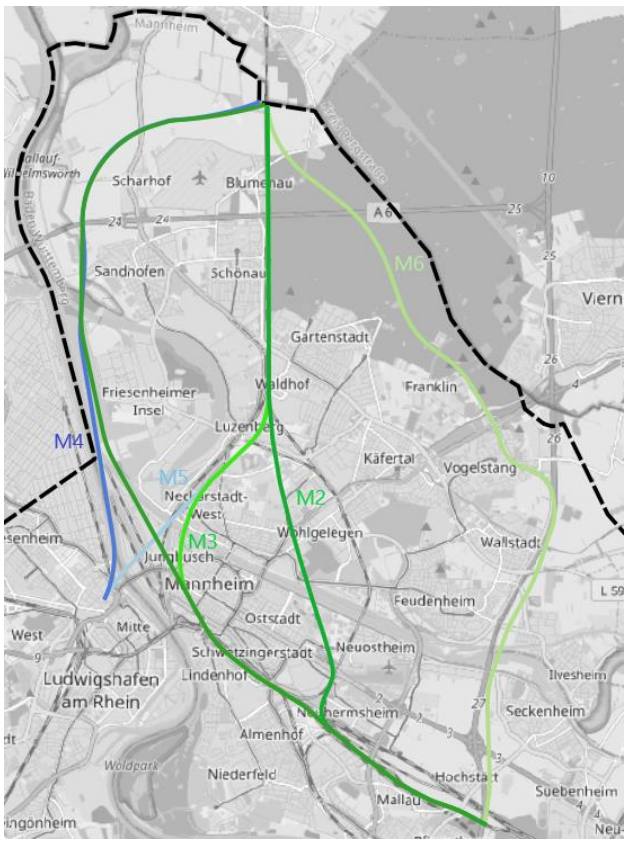


Abbildung 2: Mögliche Linienführungen für 2 zusätzliche Gleise im Vergleichsbereich Mannheim

Dies erfolgt unter der Prämisse, dass keine verkehrlichen Anbindungsmöglichkeiten in Richtung der linken Rheinseite oder des Mannheimer Rangierbahnhofs (Rbf) verloren gehen. Folglich sind die Tunnelvarianten M1 und M3 sowie M4 und M5 miteinander vergleichbar. Die Varianten M1 und M3 schließen in gleicher Weise den Rangierbahnhof (Rbf)-Mannheim von Nordwesten an und erlauben gemäß aktuellem Planungsstand und unter Vernachlässigung der identifizierten Zwangspunkte eine Vollanbindung. Die Varianten M4 und M5 lenken den Verkehr in Richtung Ludwigshafen und stellen somit Transitlösungen für Mannheim dar. Ferner verläuft die Linienführung für M1 und M4 in Rheinnähe und für M3 und M5 in Nähe der westlichen Riedbahn. Die unterirdische Umfahrungsvariante M2 erlaubt nur eine Teilanbindung des Rbf-Mannheim und die weitestgehend oberirdisch verlaufende Variante M6 erlaubt gar keine Anbindung des Rbf-Mannheim. Dementsprechend sind diese Varianten mit keiner der anderen Mannheimer Varianten vergleichbar und werden ohne Vergleich weiterverfolgt. Die Paare vergleichbarer Varianten werden hingegen einander gegenübergestellt, und die jeweils ungünstigere Variante pro Paar wird zurückgestellt.

Für den Vergleich wurden Umwelteinflüsse, die Streckenlängen der Varianten und ihre Tunnelanteile verglichen. Die quantitativen Aspekte wurden stets als prozentuale Abweichung vom jeweilig besseren Fall betrachtet. Die Ergebnisse sind in Abbildung aufgeführt.

Anbindungen	**an Mannheim Rbf von Nordwesten**		**linksrheinisch an Hauptvarianten**	
Variante	**M1**	**M3**	**M4**	**M5**
Umwelt	ungünstig	günstig	ungünstig	günstig
Streckenlänge (in %)	45	0	41	0
Tunnel (in %)	26	0	19	0
Ergebnis	**zurückzu-stellen**	**weiterzuver-folgen**	**zurückzu-stellen**	**weiterzuver-folgen**

Abbildung 3: Vergleichende Betrachtung Mannheim

Im Rahmen der umweltfachlichen Untersuchung wurde eine Ersteinschätzung folgender Punkte durchgeführt:

- Größere Inanspruchnahme von Flächen, z.B. durch längeren oberirdischen Streckenverlauf und Überwerfungsbauwerke
- Inanspruchnahme von Schutzgebieten, insbesondere Naturschutzgebiete

Die in Rheinnähe verlaufenden Varianten M1 und M4 sind jeweils offensichtlich ungünstiger als die in Nähe der westlichen Riedbahn verlaufenden Varianten M3 und M5. Folglich werden im Vergleichsbereich Mannheim insgesamt die Varianten M2, M3, M5 und M6 weiterverfolgt. Damit werden in Kombination mit den Hauptvarianten südlich von Mannheim insgesamt 16 Lösungsmöglichkeiten zurückgestellt.

Außerdem haben vertiefte technische Untersuchungen ergeben, dass im Bereich Mannheim Friedrichsfeld Süd durch den Kurvenradius ein Abzweig der Variante M6 technisch nicht machbar ist.

Damit gibt es keinen Anschluss der Variante M6 zu der Variante R6. Ferner ist aufgrund des Kurvenradius im Bereich nördlich von Hockenheim ein Abzweig der verlängerten Variante M6 (gestrichelte Linie in Abbildung 1) zu den Varianten LR1, LR3 und LR5 technisch nicht möglich. Folglich werden 4 weitere Lösungsmöglichkeiten zurückgestellt.

Gesamter Suchraum

Die Bewertung der nach der Untersuchung im Vergleichsbereich Mannheim weiterverfolgten, durchgängigen Linienvarianten erfolgt im gesamten Suchraum anhand von 5 Kriterien, welche sich auf die Zielsysteme „**Umwelt“, „Raumordnung“** und „**Verkehr/Wirtschaft“** beziehen. Alle Kriterien fließen gleichwertig in die Bewertung mit ein. Es gibt **kein** Einzelkriterium aufgrund dessen eine durchgängige Linienvariante zurückgestellt werden würde.

Vier der fünf Kriterien werden entlang der Linienverläufe erfasst. Die Erfassung erfolgt über den gesamten Suchraum in gleicher Weise. Ihre Bewertung und ihr Vergleich erfolgt anhand von Abweichungen der Ausprägung für eine Variantene zum „best case“ des jeweiligen Kriteriums (z.B.: der Unterschied der Streckenlänge einer Variante im Vergleich zur kürzesten Linienführung).

Eine Ausnahme stellt das Kriterium „**Mögliche verkehrliche Anbindungen“** dar. Bei diesem wird eine gewichtete Summe der potenziellen Anbindungen einer Variante betrachtet. Grundsätzlich gilt hier, je mehr Anbindungsmöglichkeiten je Linienvariante bestehen, desto höher sind die betriebliche Flexibilität und die kapazitative Entlastung der Bestandsinfrastruktur. Im Zusammenspiel mit der Bestandsinfrastruktur und dem Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr ergibt sich eine unterschiedliche Relevanz je verkehrlicher Anbindungsmöglichkeit. Da die Hauptverkehrsströme in Nord-Süd-Richtung verlaufen, liegt der Fokus auf einer engpassfreien Verbindung zwischen den Anbindungen an die NBS Frankfurt – Mannheim und der ABS/NBS Karlsruhe – Basel.

Die Bewertung für jedes Kriterium erfolgt mittels einer Skala “ungünstig, neutral, günstig“. Die Kriterien sind nachfolgend aufgelistet.

Zielsysteme „Umwelt“ und „Raumordnung“

Die Durchfahrungslängen der Raumwiderstandsklassen (RWK) IV und V bilden die Zielsysteme „Umwelt“ und „Raumordnung“ ab. Sie greifen den Segmentvergleich auf. Im Unterschied dazu werden nun die Durchfahrungslängen für durchgängige Linienvariantenim gesamten Suchraum betrachtet.

Durchfahrungslänge RWK IV	
Beschreibung	Beschreibt die Abweichung von der kürzesten Durchfahrungslänge von RWK IV Bereichen.
Herleitung	Es wird die Abweichung von der kürzesten Durchfahrungslänge beschrieben.

Bewertung	ungünstig	neutral	günstig	
Bewertungswert	>90	<=90	<=60	

RWK V				
Beschreibung	Beschreibt die Abweichung von der kürzesten Durchfahrungslänge von RWK V Bereichen.			
Herleitung	Es wird die Abweichung von der kürzesten Durchfahrungslänge beschrieben.			
Bewertung	ungünstig	neutral	günstig	
Bewertungswert	>90	<=90	<=60	

Verkehr/Wirtschaft:

Streckenlänge				
Beschreibung	Beschreibt die Abweichung von der kürzesten Streckenlänge.			
Herleitung	Es wird die Abweichung von der kürzesten Streckenlänge beschrieben.			
Bewertung	ungünstig	neutral	günstig	
Bewertungswert	>15	<=15	<=10	

Komplexe Ingenieurbauwerke				
Beschreibung	Beschreibt die Abweichung von der geringsten Mindestlänge der bereits jetzt feststehenden komplexeren Infrastrukturbauwerke, wie beispielsweise Tunneln oder Brücken.			
Herleitung	Es wird die Abweichung zur kürzesten Mindestlänge beschrieben.			
Bewertung	ungünstig	neutral	günstig	
Bewertungswert	>150	<=150	<=100	

Mögliche verkehrliche Anbindung	Hintergrund / Zielsetzung	Faktor	Bewertungswert
Rbf Mannheim Südost	▪ Ziel: **vollständige Anbindung** von **Südosten** ▪ **Verkehre** mit **Quelle/Ziel Rbf** können die **NBS/ABS nutzen** ▪ **Engpässe** bestehen gemäß **Bundesgutachter** hauptsächlich **im Bereich Schwetzingen** und **zwischen** dem **Abzweig** der **Schnellfahrstrecke nach Stuttgart** (Molzau) **und Karlsruhe**[1]	2	Ja: 2,0*1= 2,0 Nein: 2,0*0=0
„Stuttgart-Verkehre“	▪ Ziel: **Anbindung** für den **Schienengüterverkehr** in **Richtung Stuttgart** mit kurzer Ausschleifung auf den Bestand in Richtung Bruchsal/Bretten (Strecke 4132/4130)	1,5	Ja: 1,5*1= 1,5 Nein: 1,5*0=0

	▪ **Verkehre** in/aus **Richtung Stuttgart** können die **NBS/ABS nutzen**		
Gbf Karlsruhe	▪ Ziel: vollständige Anbindung ▪ **Verkehre** mit **Quelle/Ziel Gbf** können die **NBS/ABS nutzen** ▪ **Eher geringer Anteil** des **Schienengüterverkehrs** mit **Quelle/Ziel Gbf**	1	Ja: 1,0*1= 1,0 Nein: 1,0*0=0
Rbf Mannheim Nordwest	▪ Ziel: **vollständige Anbindung** von **Nordwesten** ▪ **Verkehre** mit **Quelle/Ziel Rbf** können die **NBS/ABS nutzen** ▪ **Bundesgutachter** hat bei der **Nord-Süd-Durchbindung** von **Mannheim** deutlich **mehr Kapazitätsreserven** festgestellt **als südlich von Mannheim**	0,5	Ja: 0,5*1= 0,5 Nein: 0,5*0=0

Bewertung	ungünstig	neutral	günstig
Bewertungswert	<2	<3	>=3

Auswertungsprozess

Die Ermittlung der weiter zu verfolgenden durchgängigen Linienvarianten erfolgt entsprechend Abbildung 4.

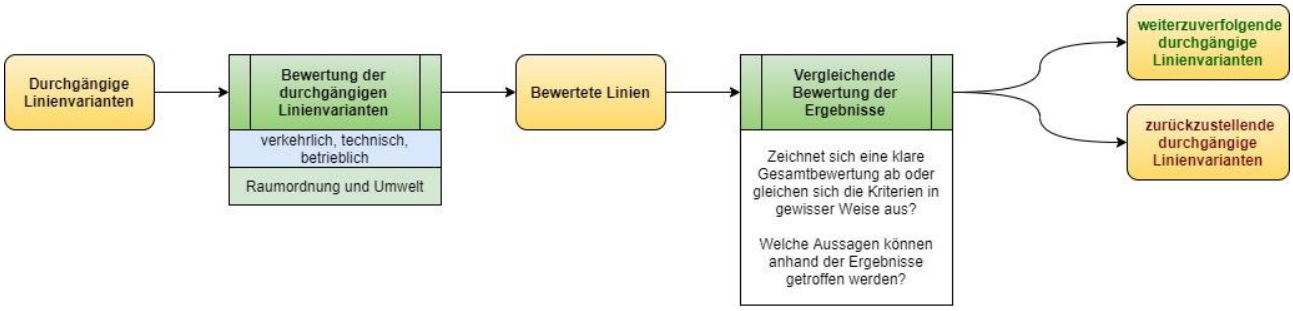


Abbildung 4: Ablauf der Auswahl der weiterzuverfolgenden durchgängigen Linienvarianten

Zunächst werden die durchgängigen Linienvarianten anhand der zuvor beschriebenen Kriterien bewertet. Anschließend wird für jede der Varianten die Gesamtheit der Bewertungen betrachtet, um eine Entscheidung bezüglich ihrer Einordung in die Kategorie

- weiterzuverfolgende durchgängige Linienvariante
- zurückzustellende durchgängige Linienvariante

zu treffen.

Wann ist eine durchgängige Linienvariante weiterzuverfolgen?

Eine Linienvariante wird weiterverfolgt, wenn die Summe der günstigen und neutralen Bewertungen gegenüber der Summe ungünstiger Bewertungen überwiegt. Die Bewertung der Linienvarianten ist nicht als Rangfolge oder als Vorausdeutung für eine schon absehbare Vorzugsvariante zu

sehen. Wenn die vertiefte Untersuchung folgt, kann sich die Bewertung der jetzt weiterverfolgten Linienvarianten auch noch einmal verändern.

Wann ist eine durchgängige Linienvariante nicht weiterzuverfolgen?

Sofern sich bei der Bewertung eine deutlich ungünstige Bilanz abzeichnet, wird die Variante zurückgestellt. Ungünstig ist die Bilanz dann, wenn die Summe der ungünstigen Bewertungen gegenüber der Summe günstiger und neutraler Bewertungen überwiegt.

Ziel ist es, zu verhindern, dass ein Kriterienblock allein ausreicht, um eine Linie zurückzustellen. Dadurch soll eine Verteilung der weiterzuverfolgenden Linienvarianten über den gesamten Suchraum gewährleistet werden.

Ausgangslage der Bewertung und Abschichtung

Nach der Voruntersuchung des Raums Mannheim verbleiben noch die möglichen Kombinationen der Mannheimer Tunnelvarianten **M5** (7 Kombinationen), **M2** (9 Kombinationen) und **M3** (9 Kombinationen) sowie der 5 Kombinationen, welche durch die östliche Umfahrungsvariante **M6** entstehen.

Es werden die folgenden Linienführungen betrachtet:

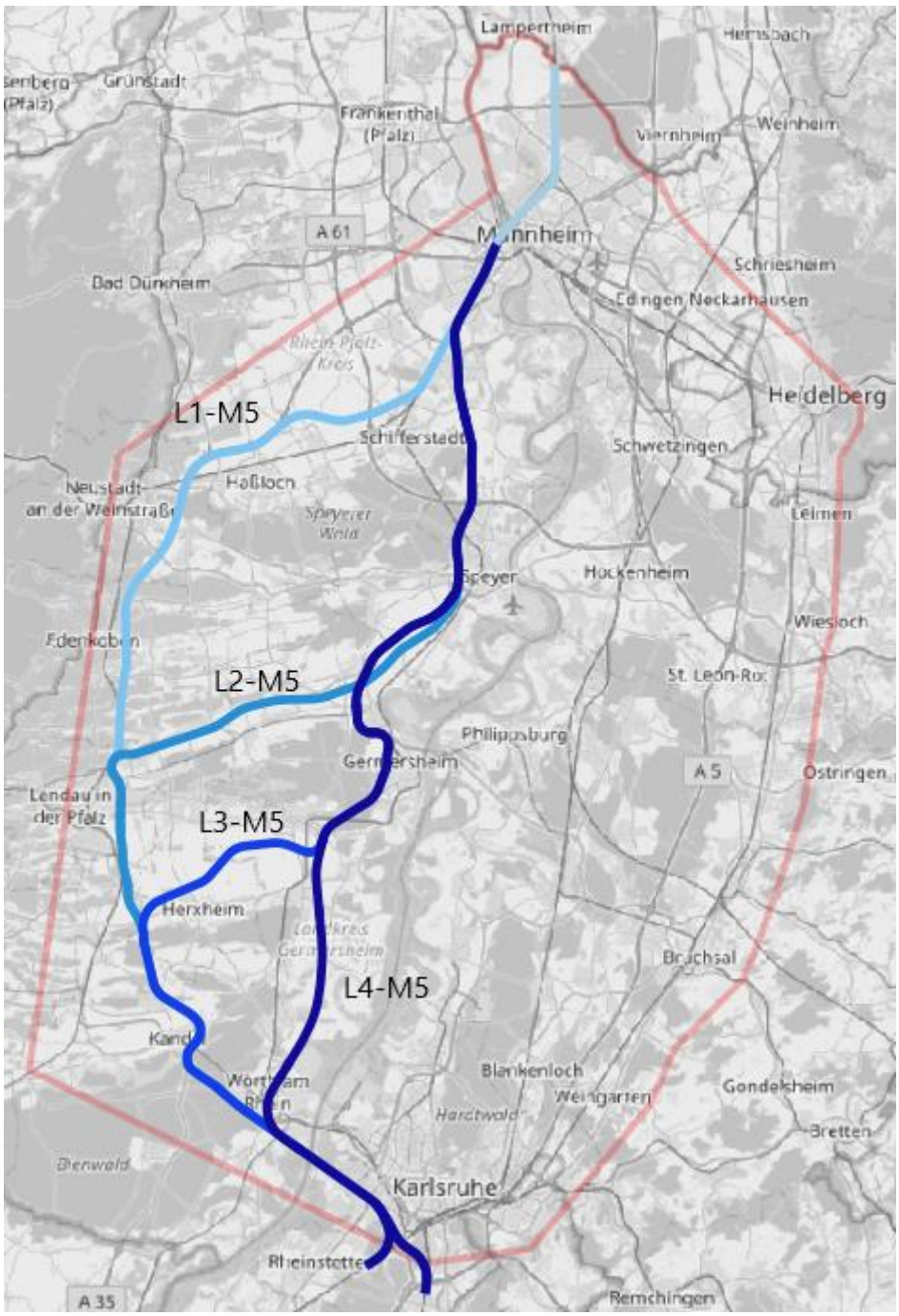


Abbildung 5: Linksrheinische Varianten mit der Mannheimer Variante M5

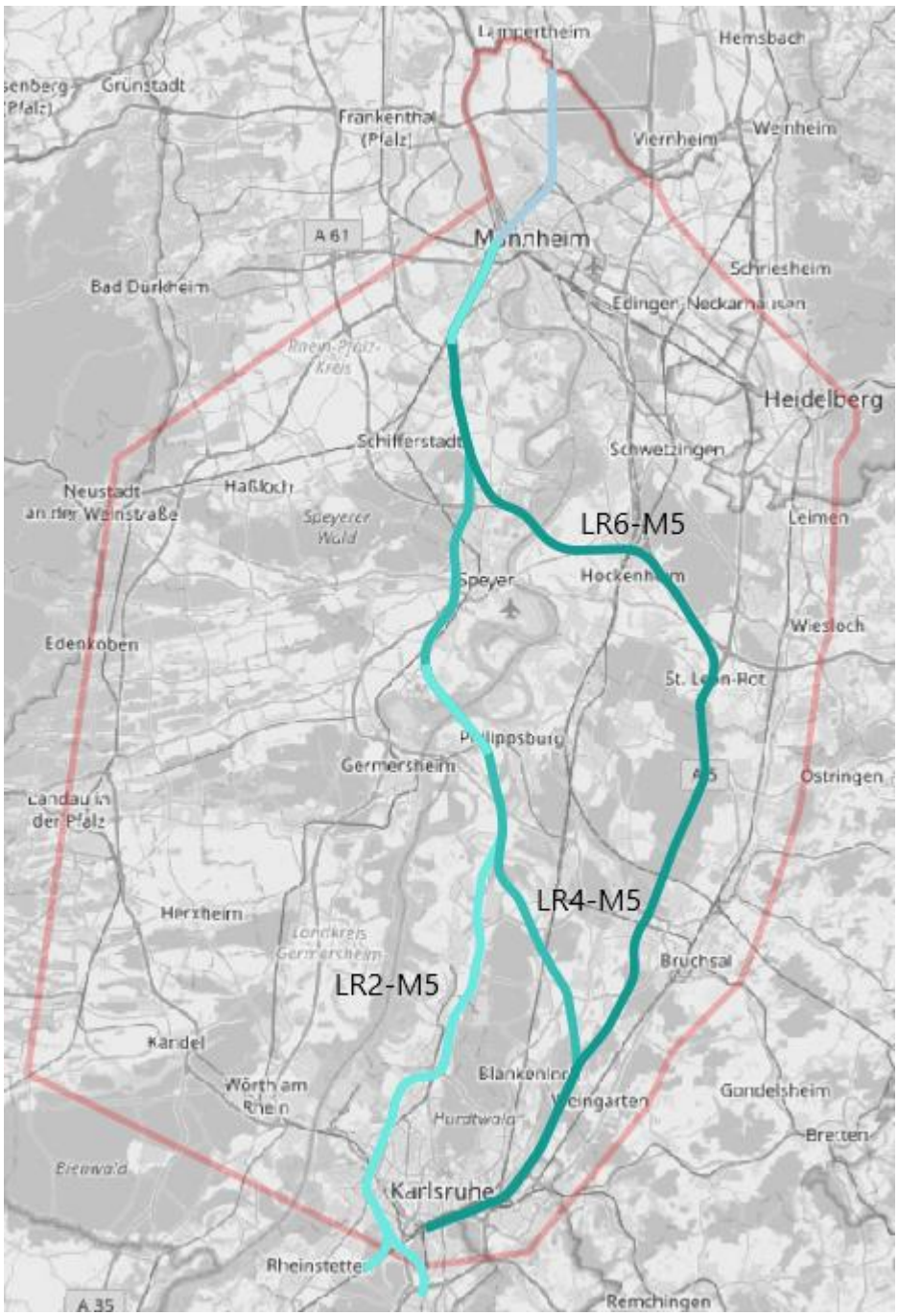


Abbildung 6: Rheinquerende Varianten mit der Mannheimer Variante M5

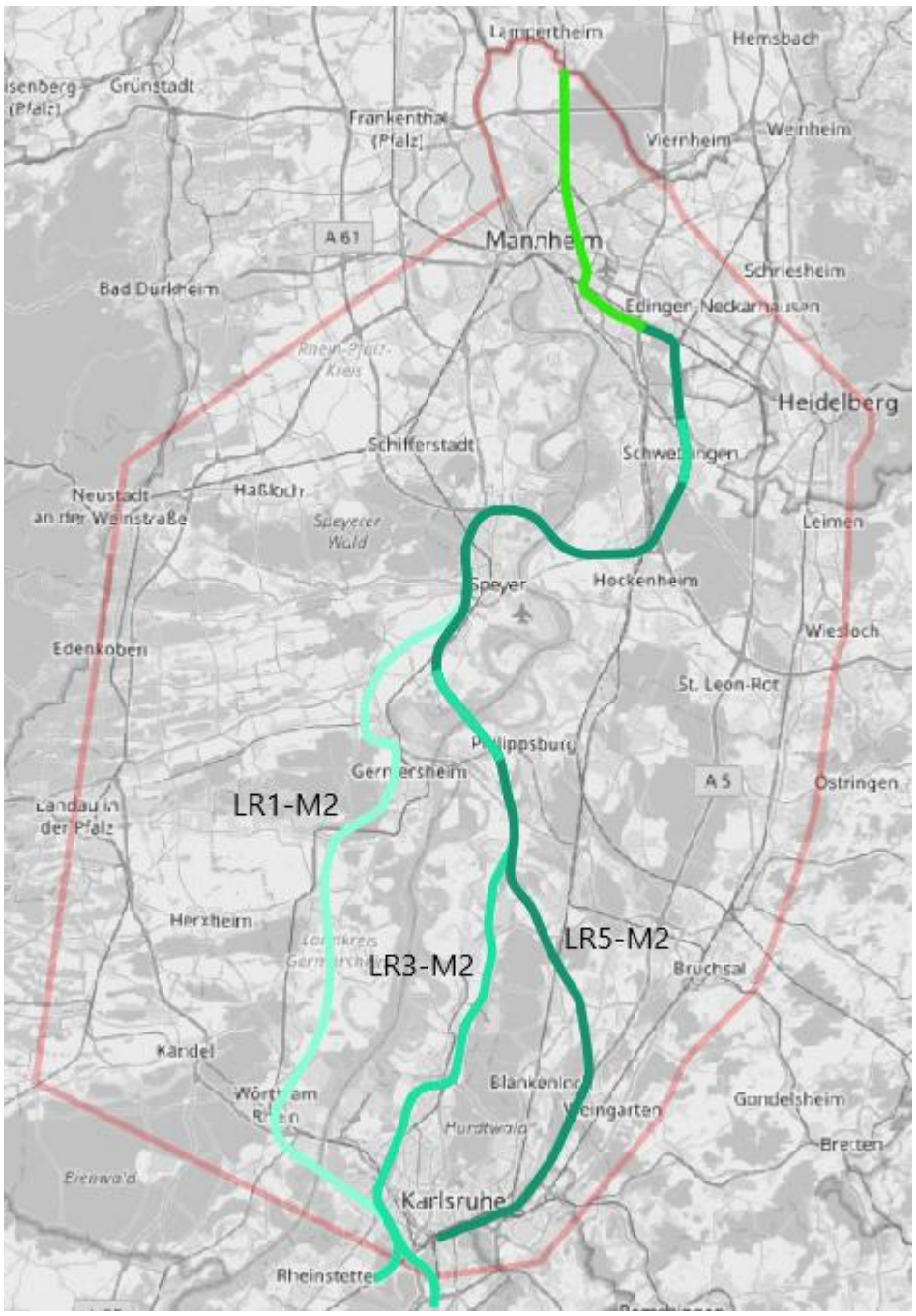


Abbildung 7: Rheinquerende Varianten mit der Mannheimer Variante M2

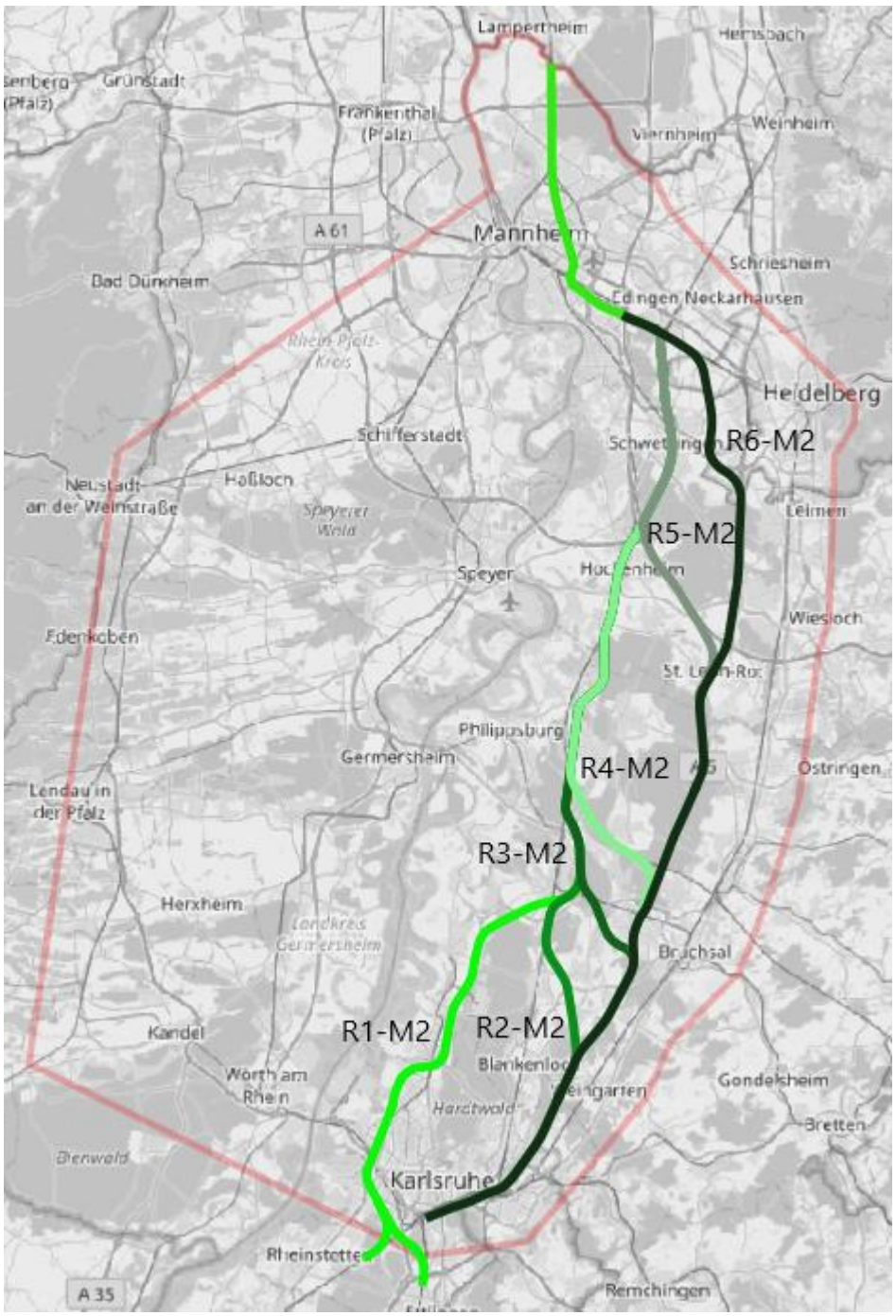


Abbildung 8: Rechtsrheinische Varianten mit der Mannheimer Variante M2

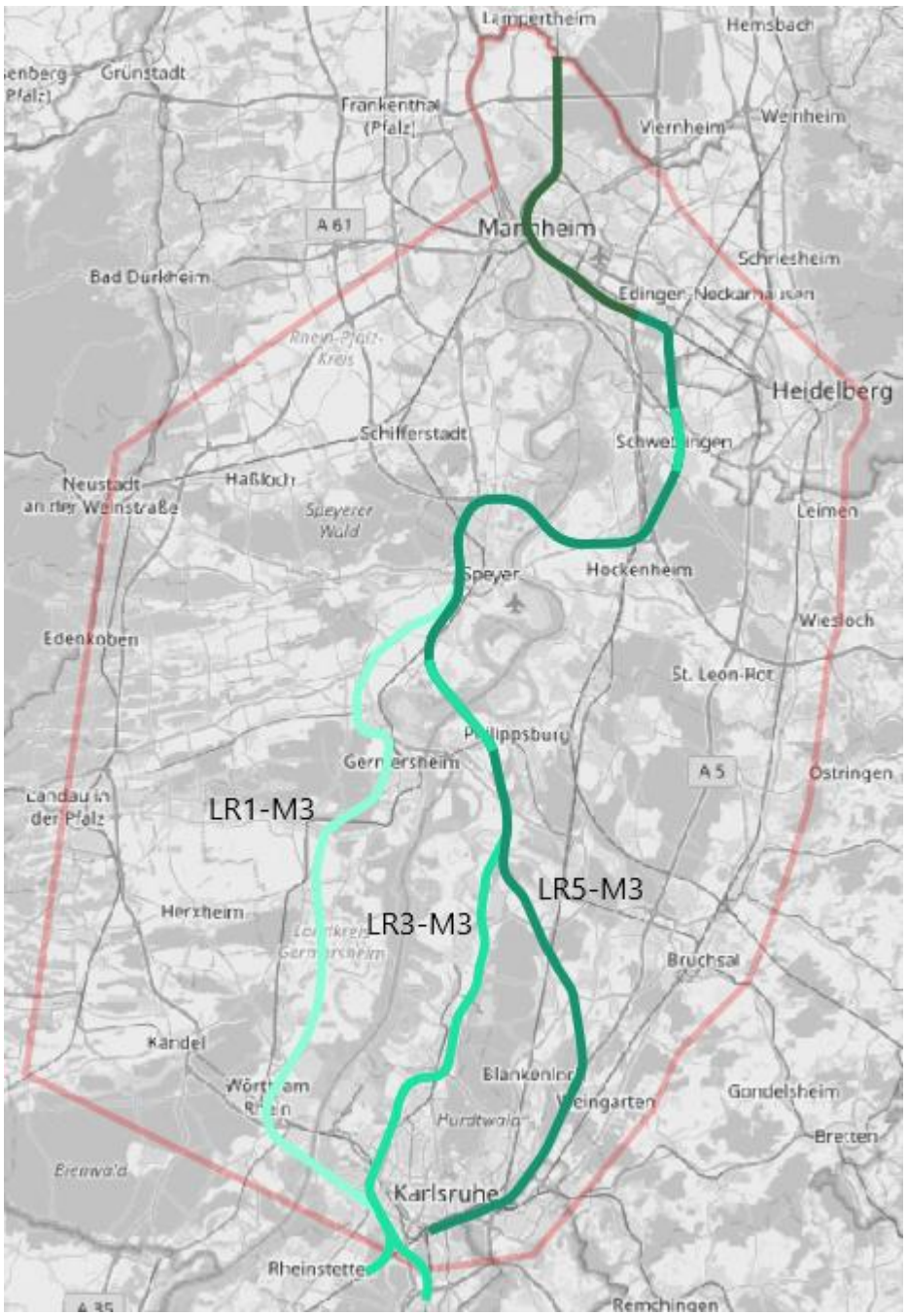


Abbildung 9: Rheinquerende Varianten mit der Mannheimer Variante M3

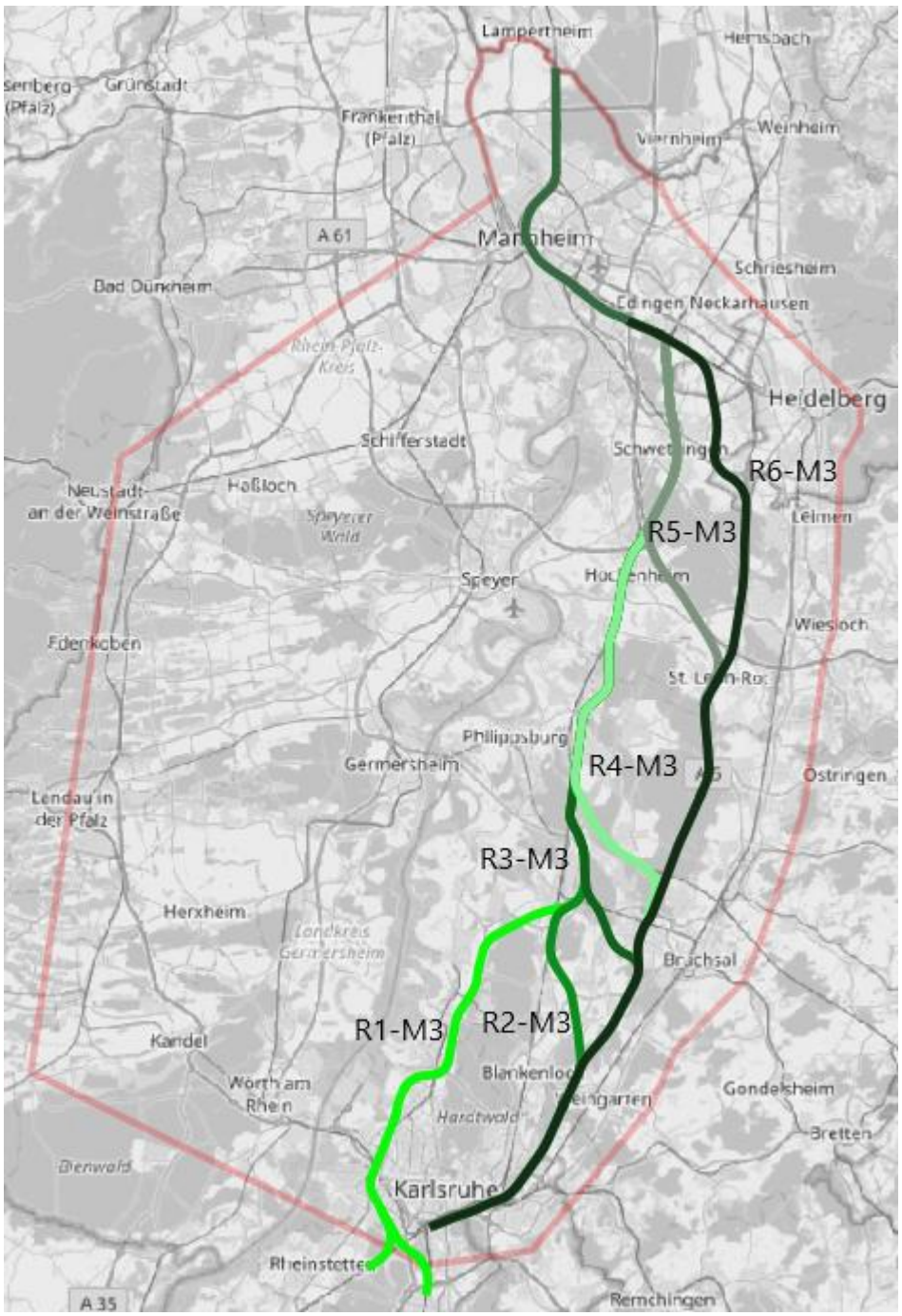


Abbildung 10: Rechtsrheinische Varianten mit der Mannheimer Variante M3

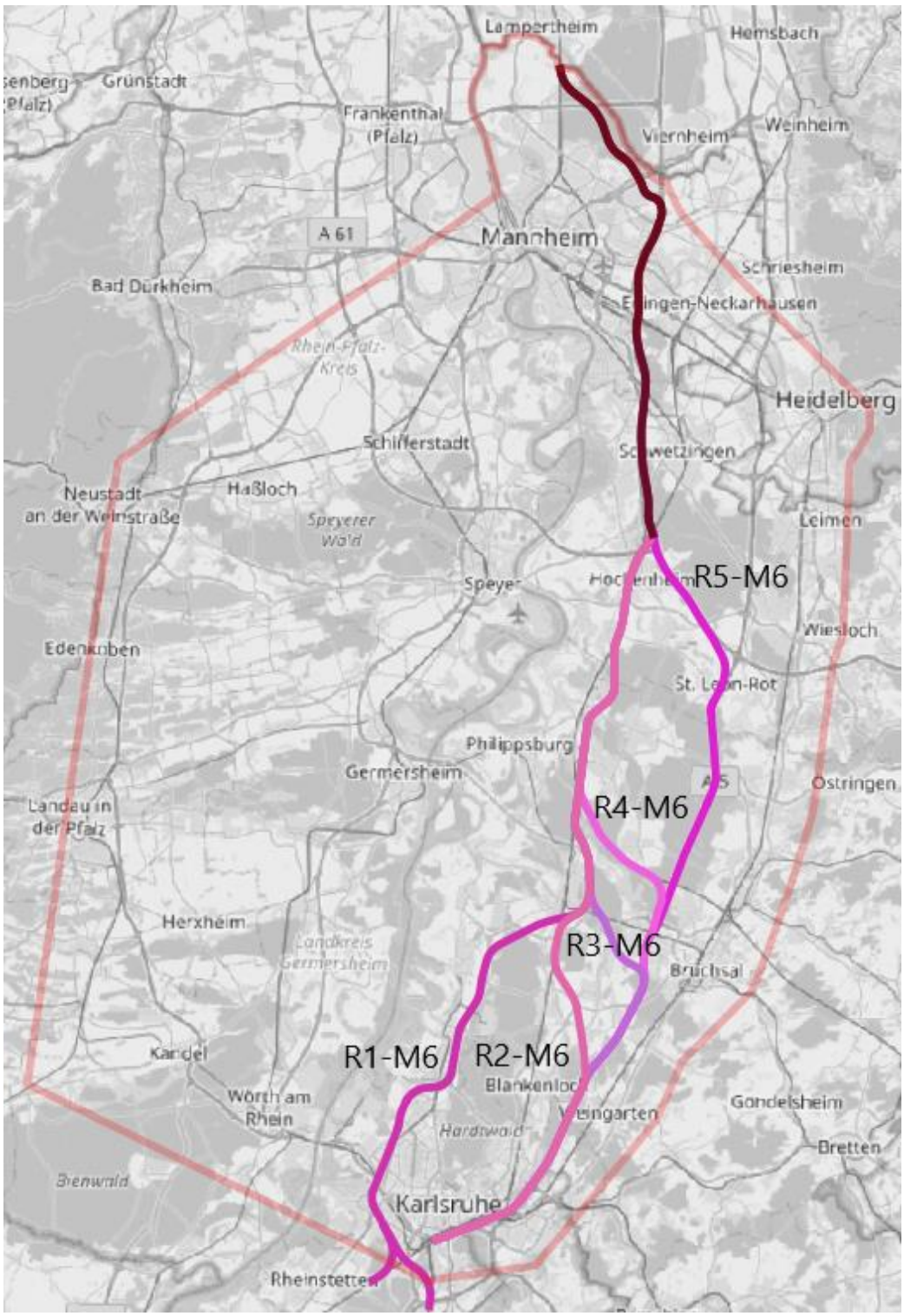


Abbildung 11: Varianten mit der Mannheimer Variante M6

Steckbriefe

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

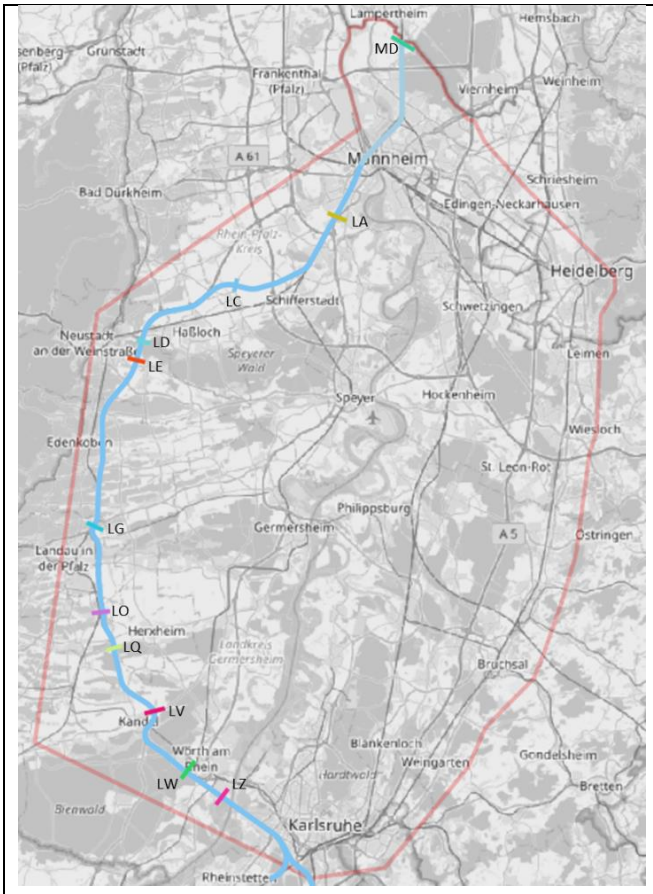
Durchgängige Linienvariante **L1-M5**

Der Korridor der Linienvariante L1-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LC-LD-LE-LG-LO-LQ-LV-LW-LZ-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz

Städte und Gemeinden	Böhl-Iggelheim, Dannstadt-Schauernheim, Edenkoben, Edesheim, Erlenbach bei Kandel, Essingen, Ettlingen, Haßloch, Insheim, Kandel, Karlsruhe, Kirrweiler (Pfalz), Knöringen, Landau in der Pfalz, Limburgerhof, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Meckenheim, Neustadt an der Weinstraße, Rheinstetten, Rohrbach, Schifferstadt, Steinweiler, Venningen, Wörth am Rhein
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten L1 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie L1 verläuft oberirdisch von Limburger Hof über Neustadt Wstr., Landau und Kandel bis Wörth. Dies, in großen Teilen in Bündelung mit der A65 und führt weiter nach Karlsruhe. Die Rheinquerung und der weitere Verlauf in Karlsruhe sind als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	L1 – M5
RWK IV	neutral
	<=90
RWK V	günstig
	<=60
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	ungünstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<2

Fazit:	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine günstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ungünstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ebenfalls ungünstig aus. Die fehlenden möglichen Anbindungen ergeben eine ungünstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante somit eine negative Tendenz auf. Die durchgehende Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

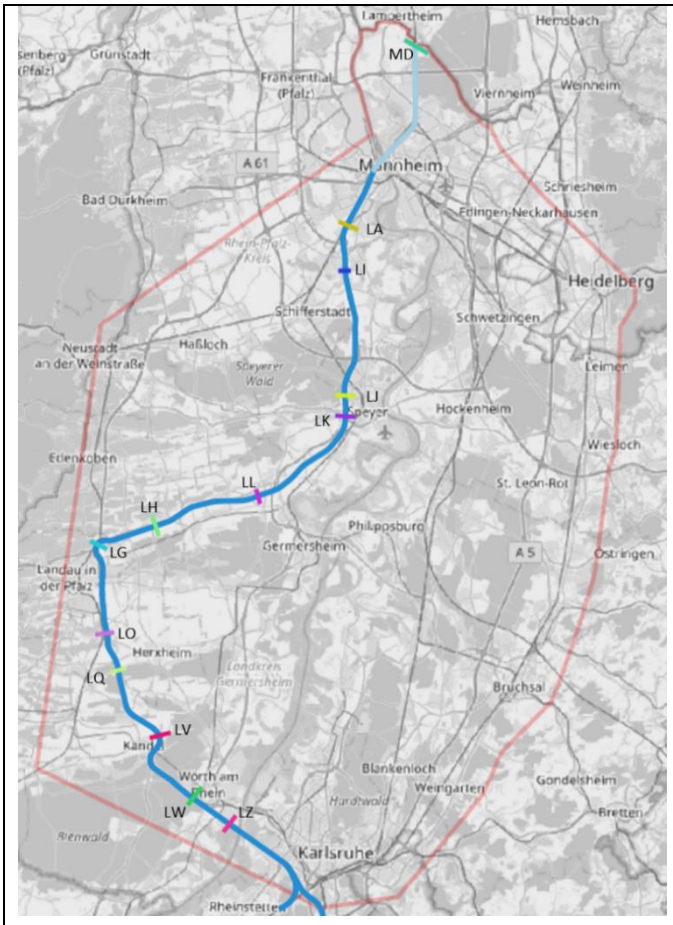
Durchgängige Linienvariante **L2-M5**

Der Korridor der Linienvariante L2-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LI-LJ-LK-LL-LH-LG-LO-LQ-LV-LW-LZ-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz

Städte und Gemeinden	Bornheim, Erlenbach bei Kandel, Essingen, Ettlingen, Hochstadt (Pfalz), Insheim, Kandel, Karlsruhe, Landau in der Pfalz, Limburgerhof, Lingenfeld, Ludwigshafen am Rhein, Lustadt, Mannheim, Neuhofen, Rheinstetten, Rohrbach, Römerberg, Schwegenheim, Speyer, Steinweiler, Waldsee, Weingarten (Pfalz), Westheim (Pfalz), Wörth am Rhein, Zeiskam
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten L2 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie L2 verläuft oberirdisch von Rheingönheim in Bündelung mit der B 9 westlich von Speyer, weiter bis Schwegenheim. Dort bündelt sie mit der B 272 und verläuft weiter in Richtung Westen bis nach Landau (Pfalz). Von dort aus führt sie in Richtung Süden, über Kandel und Wörth in Bündelung mit der A 65 nach Karlsruhe. Die Rheinquerung und der weitere Verlauf in Karlsruhe ist als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	L2 – M5
RWK IV	neutral
	<=90
RWK V	neutral
	<=90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehr	ungünstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<2

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine neutrale Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ungünstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ebenfalls ungünstig aus. Die fehlenden möglichen Anbindungen ergeben eine ungünstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante somit eine negative Tendenz auf. Die durchgehende Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

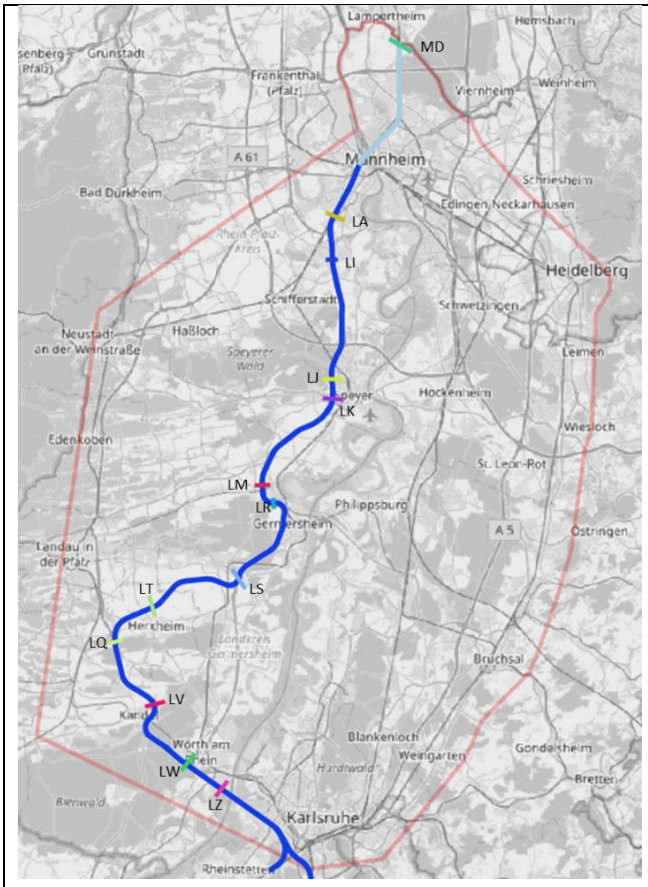
Durchgängige Linienvariante **L3-M5**

Der Korridor der Linienvariante L3-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LI-LJ-LK-LM-LR-LS-LT-LQ-LV-LW-LZ-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz

Städte und Gemeinden	Bellheim, Erlenbach bei Kandel, Ettlingen, Germersheim, Herxheim bei Landau/Pfalz, Insheim, Kandel, Karlsruhe, Knittelsheim, Limburgerhof, Lingenfeld, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Neuhofen, Ottersheim bei Landau, Rheinstetten, Rohrbach, Römerberg, Schwegenheim, Speyer, Steinweiler, Waldsee, Westheim (Pfalz), Wörth am Rhein
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten L3 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie L3 verläuft oberirdisch von Rheingönheim in Bündelung mit der B 9 westlich von Speyer und Germersheim bis südlich von Bellheim. Von dort aus verlässt sie die Bündelung mit der B 9 und verläuft in Richtung Westen, bis sie westlich von Herxheim an die A 65 bündelt. Im Weiteren führt sie in Richtung Süden über Kandel und Wörth nach Karlsruhe. Die Rheinquerung und der weitere Verlauf in Karlsruhe ist als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	L3 – M5
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	neutral
	<=90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehr	ungünstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<2

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine neutrale Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ungünstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ebenfalls ungünstig aus. Die fehlenden möglichen Anbindungen ergeben eine ungünstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante somit eine negative Tendenz auf. Die durchgehende Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

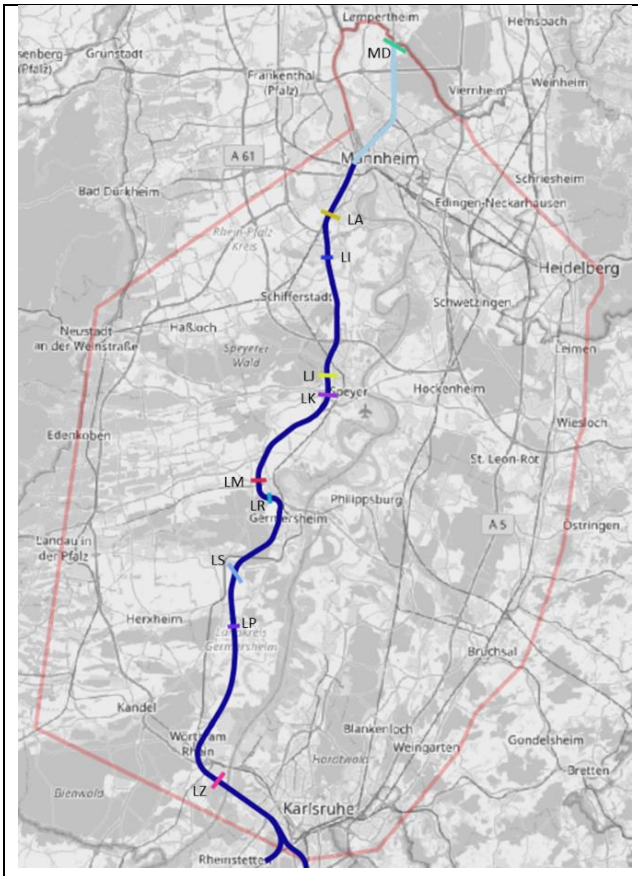
Durchgängige Linienvariante **L4-M5**

Der Korridor der Linienvariante L4-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LI-LJ-LK-LM-LR-LS-LP-LZ-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz

Städte und Gemeinden	Bellheim, Ettlingen, Germersheim, Jockgrim, Karlsruhe, Kuhardt, Leimersheim, Limburgerhof, Lingenfeld, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Neuhofen, Rheinstetten, Rheinzabern, Römerberg, Rülzheim, Schwegenheim, Speyer, Waldsee, Westheim (Pfalz), Wörth am Rhein
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten L4 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie L4 verläuft oberirdisch von Rheingönheim in Bündelung mit der B 9 westlich von Speyer und Germersheim in Richtung Süden bis nach Wörth und Karlsruhe. Die Rheinquerung und der weitere Verlauf in Karlsruhe ist als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	L4 – M5
RWK IV	Neutral
	<=90
RWK V	günstig
	<=60
Streckenlänge	Neutral
	<=15
Komplexe Ingenieurbauwerke	Ungünstig
	>150
Verkehr	Ungünstig
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<2

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Bezüglich der RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine günstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist neutral zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ungünstig aus. Die fehlenden möglichen Anbindungen ergeben eine ungünstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgehende Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

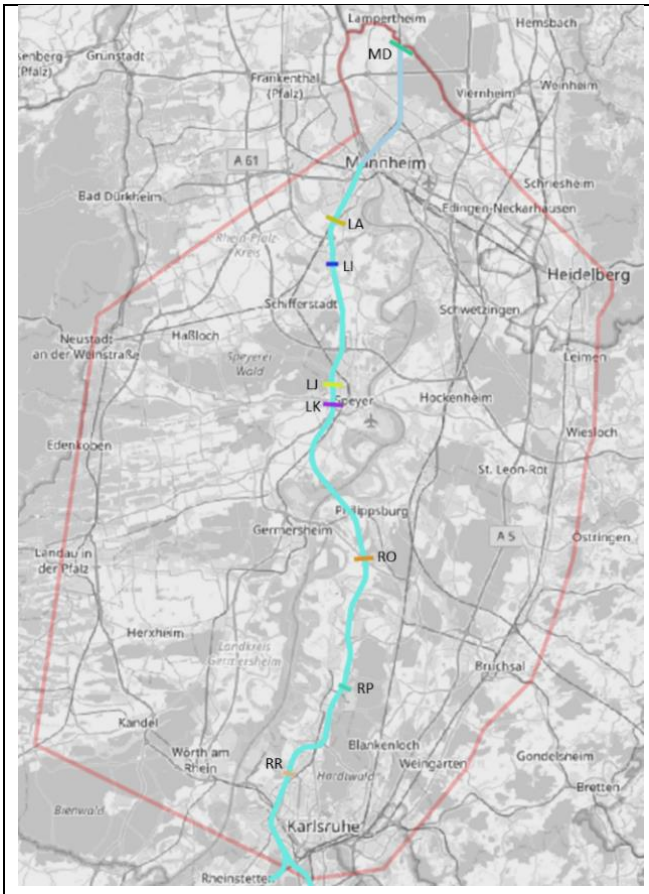
Durchgängige Linienvariante **LR2-M5**

Der Korridor der Linienvariante LR2-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LI-LJ-LK-RO-RP-RR-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Dettenheim, Eggenstein-Leopoldshafen, Ettlingen, Karlsruhe, Limburgerhof, Lingenfeld, Linkenheim-Hochstetten, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Neuhofen, Philippsburg, Rheinstetten, Römerberg, Speyer, Waldsee
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR2 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie LR2 verläuft oberirdisch von Rheingönheim in Bündelung mit der B 9 in Richtung westlich von Speyer. Auf Höhe des südlichen Ortsendes von Heiligenstein schwenkt die Linie in Richtung Osten und quert die Bahnstrecke Nr.3440, bis sie westlich von Mechtersheim beginnend als Tunnel dann den Rhein unterquert und zwischen Rheinsheim und Philippsburg wieder auftaucht. Anschließend verläuft die Trasse weiter in Richtung Süden und bündelt östlich von Linkenheim-Hochstetten an die B 36. Dem Verlauf der B 36 folgend, wird sie bis nach Karlsruhe geführt. In Karlsruhe ist die Trasse als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	LR2 – M5
RWK IV	günstig
	<=60
RWK V	günstig
	<=60
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	ungünstig
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	>2

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen günstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine günstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ebenfalls günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Karlsruhe ungünstig aus. Die fehlenden möglichen Anbindungen ergeben eine ungünstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Varianten eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

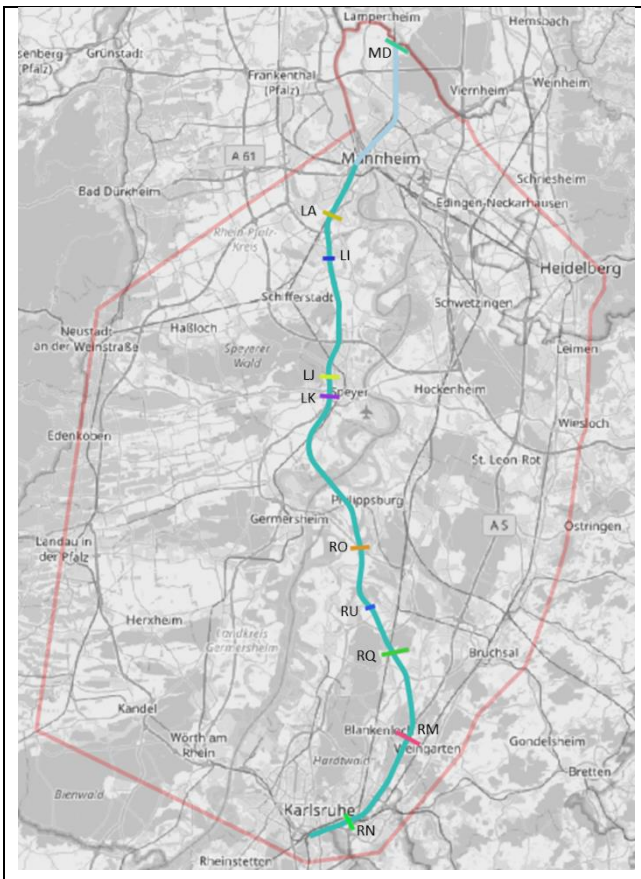
Durchgängige Linienvariante **LR4-M5**

Der Korridor der Linienvariante LR4-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LI-LJ-LK-RO-RU-RQ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Dettenheim, Graben-Neudorf, Karlsruhe, Limburgerhof, Lingenfeld, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Neuhofen, Philippsburg, Römerberg, Speyer, Stutensee, Waldsee, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR4 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie LR4 verläuft weitestgehend oberirdisch von Rheingönheim in Bündelung mit der B 9 westlich von Speyer. Auf Höhe des südlichen Ortsendes von Heiligenstein schwenkt die Linie in Richtung Osten und quert die Bahnstrecke Nr.3440, bis sie westlich von Mechtersheim beginnend als Tunnel dann den Rhein unterquert und zwischen Rheinsheim und Philippsburg wieder auftaucht. Anschließend verläuft die Trasse weiter in Richtung Süden bis Graben-Neudorf. Von dort aus führt die Trasse in süd-östlicher Richtung weiter, bis sie westlich auf Höhe von Weingarten an die A 5 bündelt. Die Linie folgt parallel dem Autobahnverlauf bis nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	LR4– M5
RWK IV	günstig
	<=60
RWK V	günstig
	<=60
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	<150
Verkehrliche Anbindungen	ungünstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<2

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen günstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine günstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ebenfalls günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriterium „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und der Rheinquerung ungünstig aus. Dass nur der GBF Karlsruhe angebunden wird, ergibt eine ungünstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

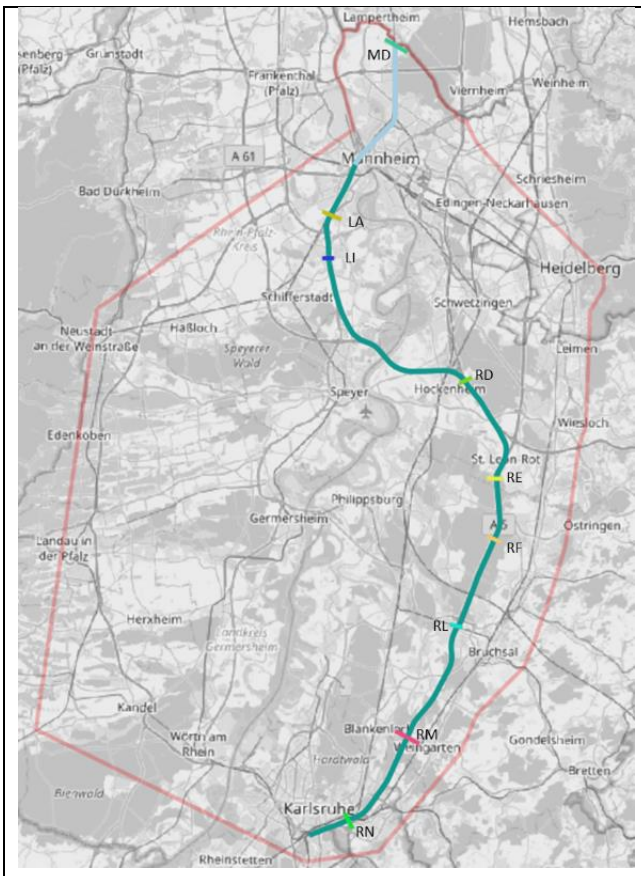
Durchgängige Linienvariante **LR6-M5**

Der Korridor der Linienvariante LR6-M5 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-LA-LI-RD-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bad Schönborn, Bruchsal, Forst, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, Limburgerhof, Ludwigshafen am Rhein, Mannheim, Neuhofen, Otterstadt, Reilingen, Speyer, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, Waldsee, Walldorf, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR6 und M5. Die Linie M5 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer und Ludwigshafener Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung im Raum zwischen Limburger Hof und Rheingönheim. Die Linie LR6 verläuft oberirdisch von Rheingönheim in Bündelung mit der B 9 bis nördlich von Speyer. Dort schwenkt sie in östlicher Richtung zur A 61 und führt in Parallellage zu dieser weiter nach Hockenheim. Vor dem „Walldorfer Kreuz“ schwenkt die Strecke nach Süden ab und trifft nördlich von St. Leon-Rot auf die A 5. In Parallellage zu dieser verläuft sie über Karlsdorf-Neuthard bis nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	LR6 – M5
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	neutral
	<150
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich ebenso eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim neutral aus. Die Möglichkeit der Anbindung des GBF Karlsruhe und der Stuttgartverkehre ergibt ebenfalls eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

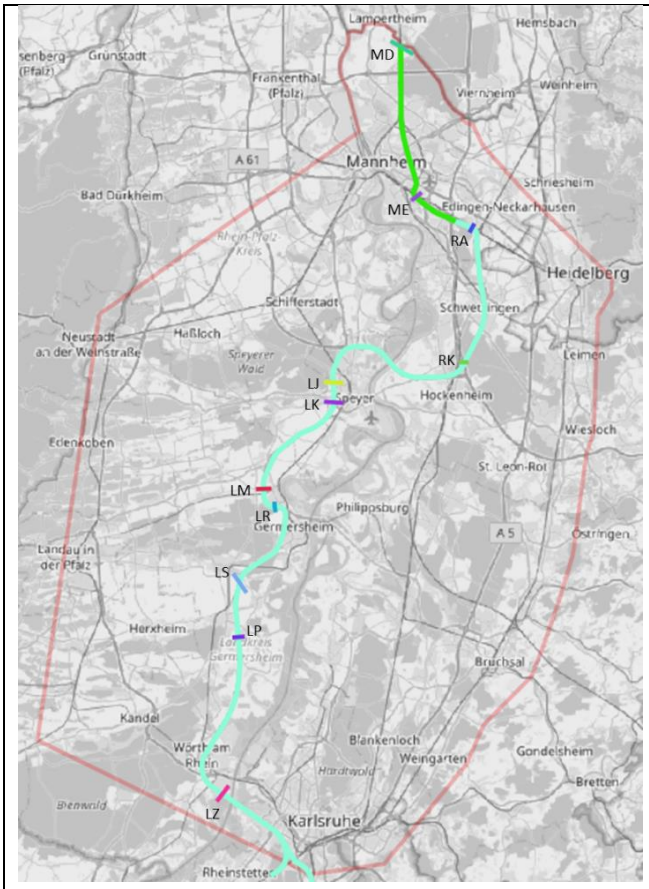
Durchgängige Linienvariante **LR1-M2**

Der Korridor der Linienvariante LR1-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-LJ-LK-LM-LR-LS-LP-LZ-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bellheim, Ettlingen, Germersheim, Hockenheim, Jockgrim, Karlsruhe, Kuhardt, Leimersheim, Lingenfeld, Mannheim, Oftersheim, Otterstadt, Plankstadt, Rheinstetten, Rheinzabern, Römerberg, Rülzheim, Schwegenheim, Schwetzingen, Speyer, Westheim (Pfalz), Wörth am Rhein
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR1 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie LR1 verläuft oberirdisch vom Ostkopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht (oberirdisch verläuft). Weiter in Parallellage zur Strecke Nr. 4020 führt die Linie bis zum Autobahnkreuz Hockenheim, wo sie nach Westen parallel zur A61 schwenkt. Der weitere Verlauf erfolgt in Parallellage zur A 61, bis sie den Rhein überquert und nördlich von Speyer in großem Bogen nach Süden schwenkt und der B 9 bis nach Germersheim folgt. Von dort führt sie in Bündelung zur B 9 in Richtung Süden weiter bis nach Wörth. Ab Wörth und in Karlsruhe ist die Trasse als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	LR1 – M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	neutral
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ fällt ebenfalls ungünstig aus. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ungünstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des RBF Mannheim ergibt eine neutrale Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine negative Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

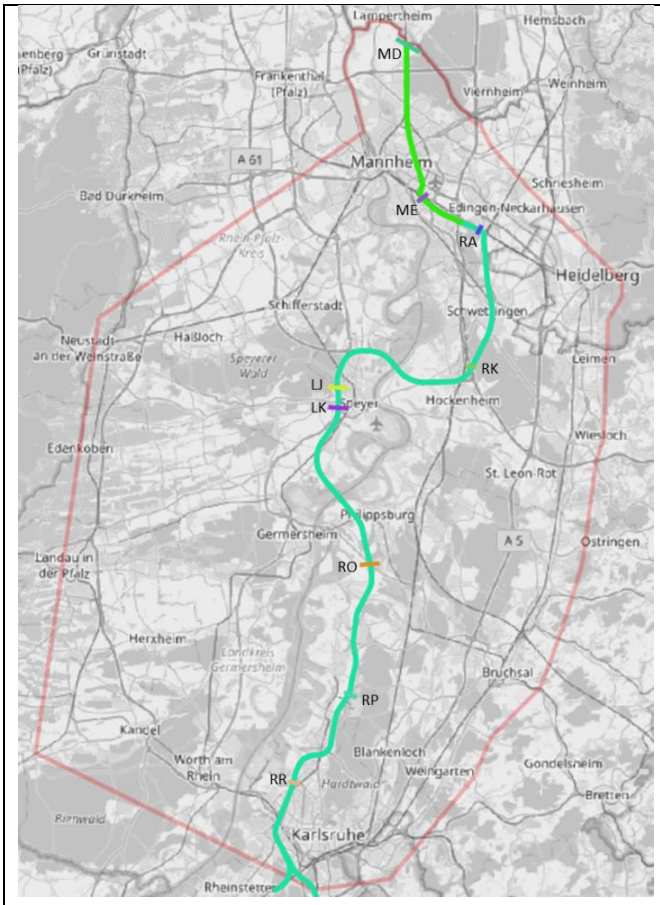
Durchgängige Linienvariante **LR3-M2**

Der Korridor der Linienvariante LR3-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-LJ-LK-RO-RP-RR-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Dettenheim, Eggenstein-Leopoldshafen, Ettlingen, Hockenheim, Karlsruhe, Lingenfeld, Linkenheim-Hochstetten, Mannheim, Oftersheim, Otterstadt, Philippsburg, Plankstadt, Rheinstetten, Römerberg, Schwetzingen, Speyer
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR3 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie LR3 verläuft oberirdisch vom Ostkopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Weiter in Parallellage zur Strecke Nr. 4020 führt die Linie bis zum Autobahnkreuz Hockenheim, wo sie nach Westen parallel zur A 61 schwenkt. Der weitere Verlauf erfolgt in Parallellage zur A 61, bis sie den Rhein überquert und nördlich von Speyer in großem Bogen nach Süden schwenkt. Auf Höhe des südlichen Ortsendes von Heiligenstein schwenkt die Linie in Richtung Osten und quert die Bahnstrecke Nr.3440, bis sie westlich von Mechtersheim beginnend als Tunnel den Rhein unterquert und zwischen Rheinsheim und Philippsburg wieder auftaucht. Anschließend verläuft die Trasse weiter in Richtung Süden und bündelt bei Hochstetten an die B 36. Dem Verlauf der B 36 folgend, wird sie bis nach Karlsruhe geführt. Auf Höhe von Karlsruhe-Neureut ist die weitere Trassenführung als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	LR3 – M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ebenfalls ungünstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Karlsruhe ungünstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des RBF Mannheim ergibt eine neutrale Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine negative Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

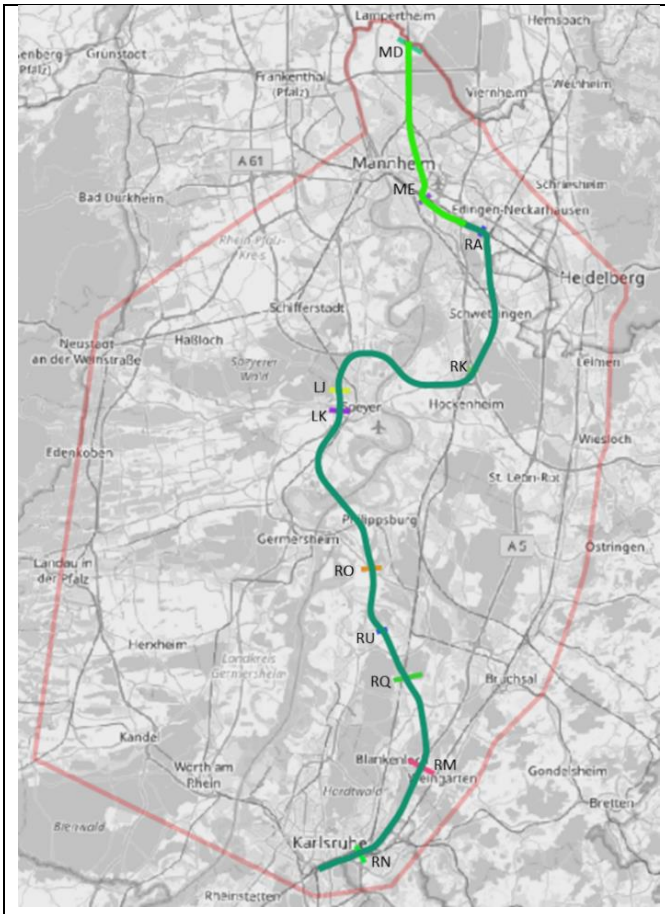
Durchgängige Linienvariante **LR5-M2**

Der Korridor der Linienvariante LR5-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-LJ-LK-RO-RU-RQ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Dettenheim, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsruhe, Lingenfeld, Mannheim, Oftersheim, Otterstadt, Philippsburg, Plankstadt, Römerberg, Schwetzingen, Speyer, Stutensee, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR5 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie LR5 verläuft oberirdisch vom Ostkopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Weiter in Parallellage zur Strecke Nr. 4020 führt die Linie bis zum Autobahnkreuz Hockenheim, wo sie nach Westen parallel zur A 61 schwenkt. Der weitere Verlauf erfolgt in Parallellage zur A 61, bis sie den Rhein überquert und nördlich von Speyer in großem Bogen nach Süden schwenkt. Auf Höhe des südlichen Ortsendes von Heiligenstein schwenkt die Linie in Richtung Osten und quert die Bahnstrecke Nr.3440, bis sie westlich von Mechtersheim beginnend als Tunnel den Rhein unterquert und zwischen Rheinsheim und Philippsburg wieder auftaucht. Anschließend verläuft die Trasse weiter in Richtung Süden bis Graben-Neudorf. Von dort aus führt die Trasse süd-östlich weiter, bis sie westlich von Weingarten an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	LR5– M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist ebenfalls ungünstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Karlsruhe ungünstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des RBF Mannheim und des GBF Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine negative Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim – Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

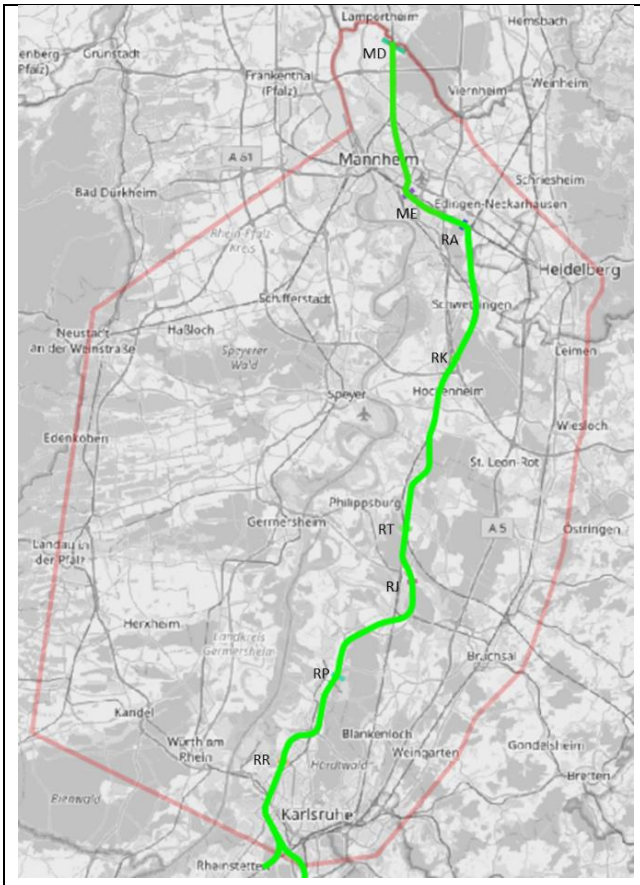
Durchgängige Linienvariante **R1-M2**

Der Korridor der Linienvariante R1-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RJ-RP-RR-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

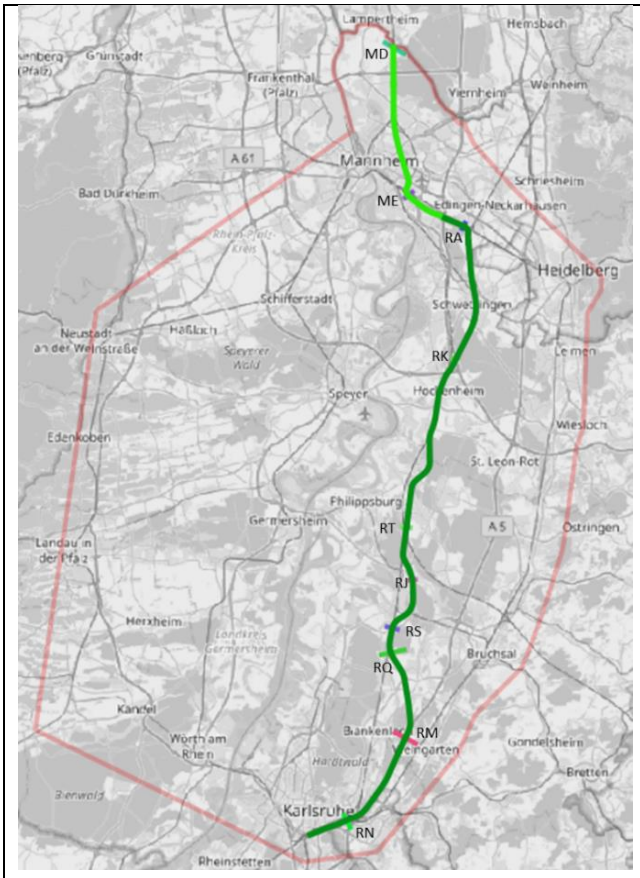
Städte und Gemeinden	Altlußheim, Dettenheim, Eggenstein-Lopoldshafen, Ettlingen, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsruhe, Linkenheim-Hochstetten, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Rheinstetten, Schwetzingen, Waghäusel
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R1 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie R1 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft in Richtung Westen weiter, bis sie bei Hochstetten an die B 36 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. Auf Höhe von Karlsruhe-Neureut ist die weitere Trassenführung als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	R1– M2
RWK IV	neutral
	<=90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	neutral
	<=15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist neutral zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim, Schwetzingen und Karlsruhe ungünstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des RBF Mannheim und der Stuttgartverkehre ergibt eine günstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG
Steckbrief Durchgängige Linienvariante **R2-M2**		
Der Korridor der Linienvariante R2-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich): MD-ME-RA-RK-RT-RJ-RS-RQ-RM-RN-Karlsruhe		
Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg		
Städte und Gemeinden	Altlußheim, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsruhe, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Stutensee, Waghäusel, Weingarten (Baden)	
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R2 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie R2 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft süd-östlich weiter, bis sie westlich von Weingarten an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.	



Linienvarianten	R2– M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
GBF Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ im Raum Mannheim und Schwetzingen fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des RBF Mannheim, der Stuttgartverkehre und des GBF Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

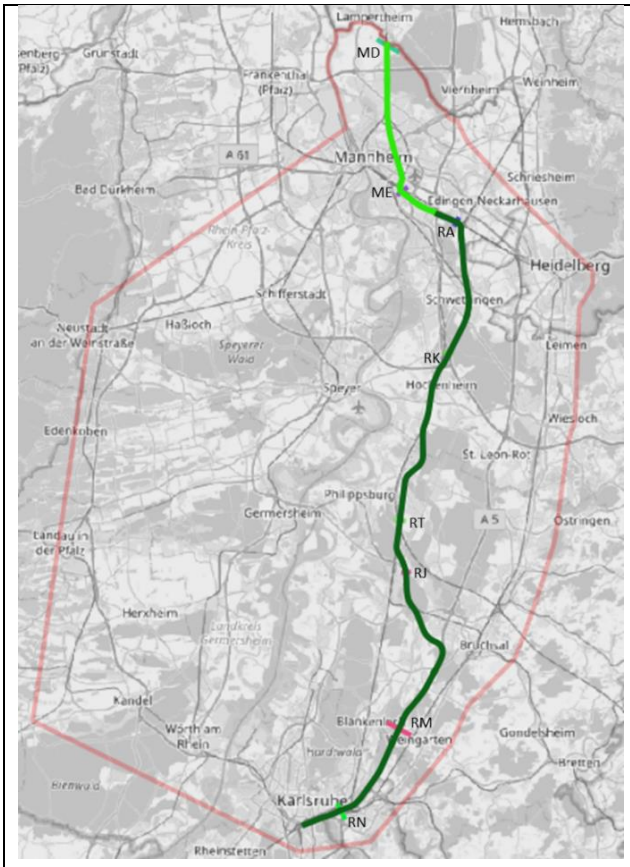
Durchgängige Linienvariante **R3-M2**

Der Korridor der Linienvariante R3-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RJ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Bruchsal, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R3 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie R3 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend verläuft die Strecke südöstlich über Karlsdorf-Neuthard weiter, wo sie an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R3– M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kritieriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des RBF Mannheim, der Stuttgartverkehre und des GBF Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

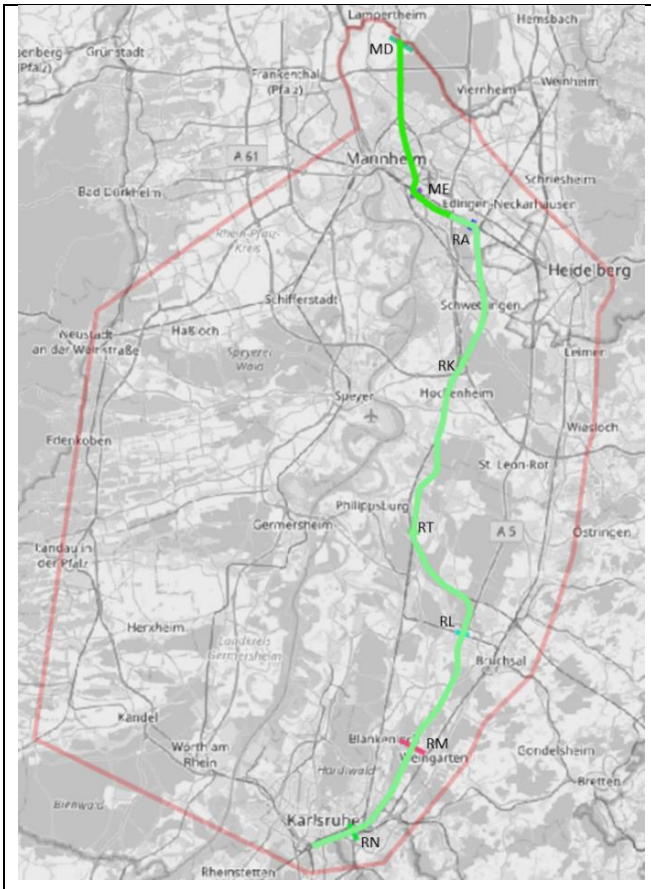
Durchgängige Linienvariante **R4-M2**

Der Korridor der Linienvariante R4-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Bruchsal, Forst, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R4 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie R4 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis Wiesental. Dort bündelt sie kurz mit der Strecke Nr. 4080 bis westlich von Forst, wo sie an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R4– M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	günstig
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

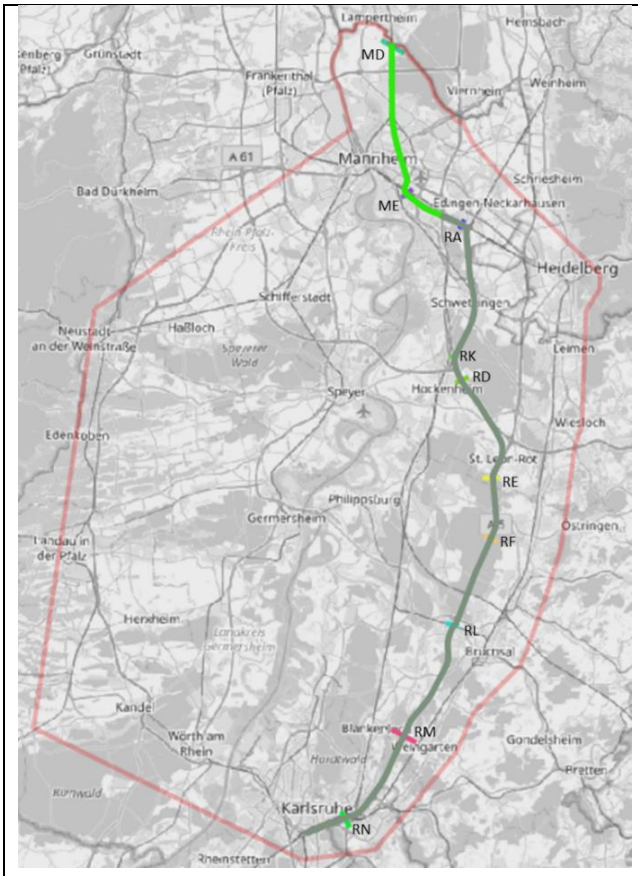
Durchgängige Linienvariante **R5-M2**

Der Korridor der Linienvariante R5-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RD-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bad Schönborn, Bruchsal, Forst, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, Mannheim, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, Walldorf, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R5 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie R5 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, wo die Strecke an die A 6 bündelt und weiter bis nördlich von St. Leon-Rot führt. Dort bündelt sie mit der A 5 und führt über Karlsdorf-Neuthard nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R5– M2
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

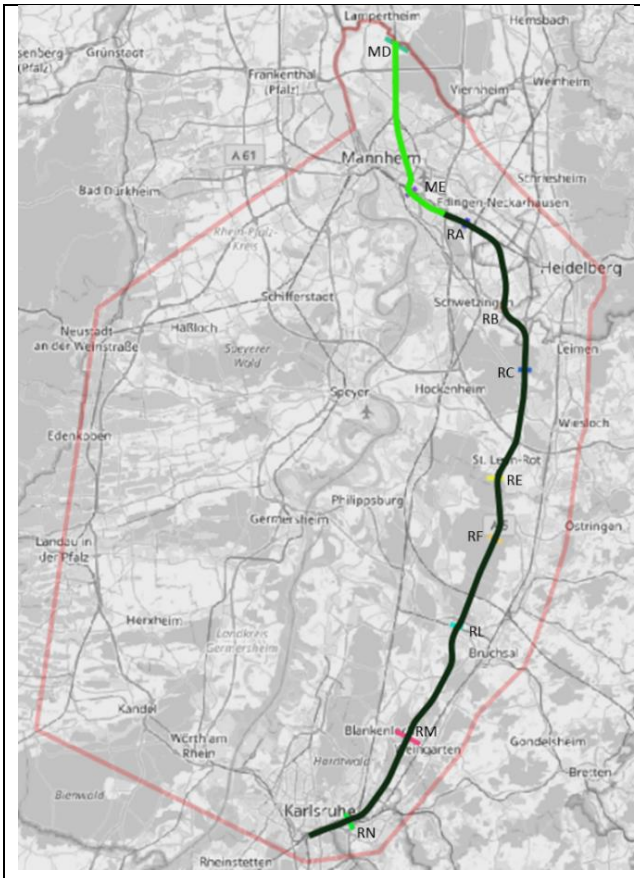
Durchgängige Linienvariante **R6-M2**

Der Korridor der Linienvariante R6-M2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RB-RC-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bad Schönborn, Bruchsal, Edingen-Neckarhausen, Forst, Heidelberg, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, Mannheim, Oftersheim, Plankstadt, Sandhausen, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, Walldorf, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R6 und M2. Die Linie M2 stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich beginnt im Norden in MA-Waldhof und endet in südlicher Richtung am Anschlusspunkt der östlichen Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim. Die Linie R6 verläuft vom Ostkopf des Rangierbahnhofs weiter in Richtung Osten entlang der Strecken Nr. 4000/4002 bis kurz nach Mannheim Friedrichsfeld. Dort schwenkt sie nach Süden in Richtung Grenzhof und verläuft ab dort zwischen Plankstadt und Eppelheim weiter. Kurz vor der B535 biegt sie nach Osten ab, umfährt Neurott und wechselt auf die östliche Seite der A 5 in Richtung Süden. Hier bündelt sie mit der A 5 und führt über Walldorf, St. Leon-Rot und Karlsdorf-Neuthard nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R6– M2
RWK IV	neutral
	<=90
RWK V	neutral
	<=90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	günstig
<u>Anschluss</u>	
Mannheim RbfNord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich ebenso eine neutrale Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der südlichen Anbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

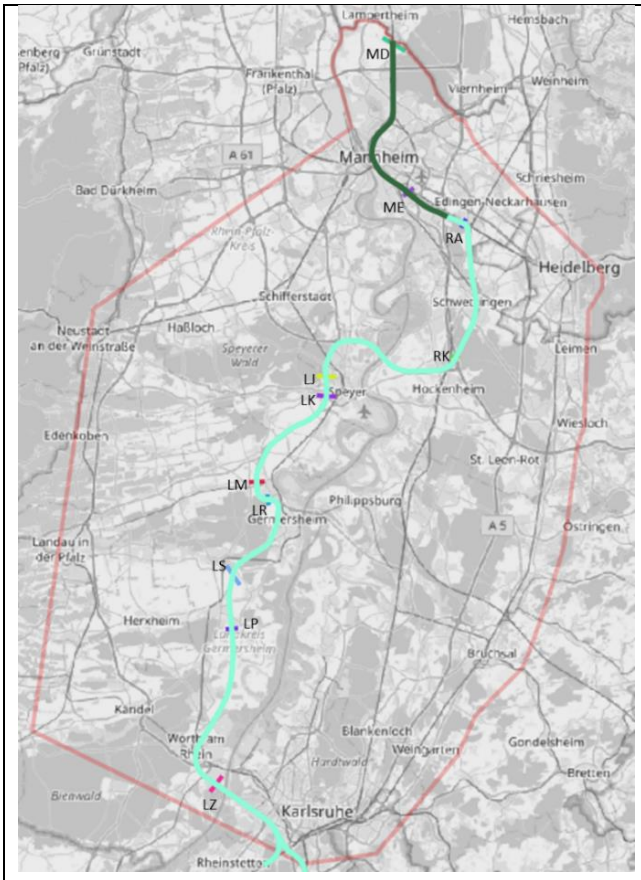
Durchgängige Linienvariante **LR1-M3**

Der Korridor der Linienvariante LR1-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-LJ-LK-LM-LR-LS-LP-LZ-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bellheim, Ettlingen, Germersheim, Hockenheim, Jockgrim, Karlsruhe, Kuhardt, Leimersheim, Lingenfeld, Mannheim, Oftersheim, Otterstadt, Plankstadt, Rheinstetten, Rheinzabern, Römerberg, Rülzheim, Schwegenheim, Schwetzingen, Speyer, Westheim (Pfalz), Wörth am Rhein
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR1 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie LR1 verläuft oberirdisch vom Ostkopf des Rangierbahnhofs auf der Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Weiter in Parallellage zur Strecke Nr. 4020 führt die Linie bis zum Autobahnkreuz Hockenheim, wo sie nach Westen parallel zur A 61 schwenkt. Der weitere Verlauf erfolgt in Parallellage zur A 61, bis sie dann den Rhein überquert und nördlich von Speyer in großem Bogen nach Süden schwenkt und der B 9 bis nach Germersheim folgt. Von dort führt sie in Bündelung zur B 9 in Richtung Süden weiter bis nach Wörth. Ab Wörth und in Karlsruhe ist die Trasse dann wieder als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	LR1– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	neutral
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ fällt ebenfalls ungünstig aus. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ungünstig aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim ergibt eine neutrale Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine negative Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

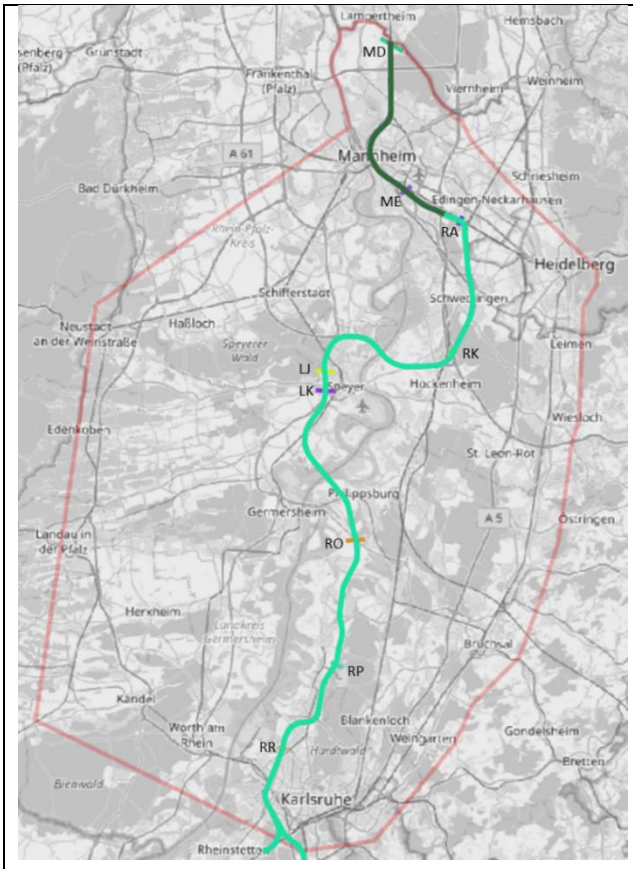
Durchgängige Linienvariante **LR3-M3**

Der Korridor der Linienvariante LR3-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-LJ-LK-RO-RP-RR-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Dettenheim, Eggenstein-Leopoldshafen, Ettlingen, Hockenheim, Karlsruhe, Lingenfeld, Linkenheim-Hochstetten, Mannheim, Oftersheim, Otterstadt, Philippsburg, Plankstadt, Rheinstetten, Römerberg, Schwetzingen, Speyer
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR3 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie LR3 verläuft oberirdisch vom Ostkopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Weiter in Parallellage zur Strecke Nr. 4020 führt die Linie bis zum Autobahnkreuz Hockenheim, wo sie dann nach Westen parallel zur A61 schwenkt. Der weitere Verlauf erfolgt in Parallellage zur A 61, bis sie dann den Rhein überquert und nördlich von Speyer in großem Bogen nach Süden schwenkt. Auf Höhe des südlichen Ortsendes von Heiligenstein schwenkt die Linie in Richtung Osten und quert die Bahnstrecke Nr.3440, bis sie westlich von Mechtersheim beginnend als Tunnel dann den Rhein unterquert und zwischen Rheinsheim und Philippsburg wieder auftaucht. Anschließend verläuft die Trasse weiter in Richtung Süden und bündelt auf Höhe von Hochstetten an die B36. Dem Verlauf der B36 folgend, wird sie bis nach Karlsruhe geführt. Auf Höhe von Karlsruhe-Neureut ist die weitere Trassenführung als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	LR3– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ fällt ebenfalls ungünstig aus. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ungünstig aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim ergibt eine neutrale Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine negative Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

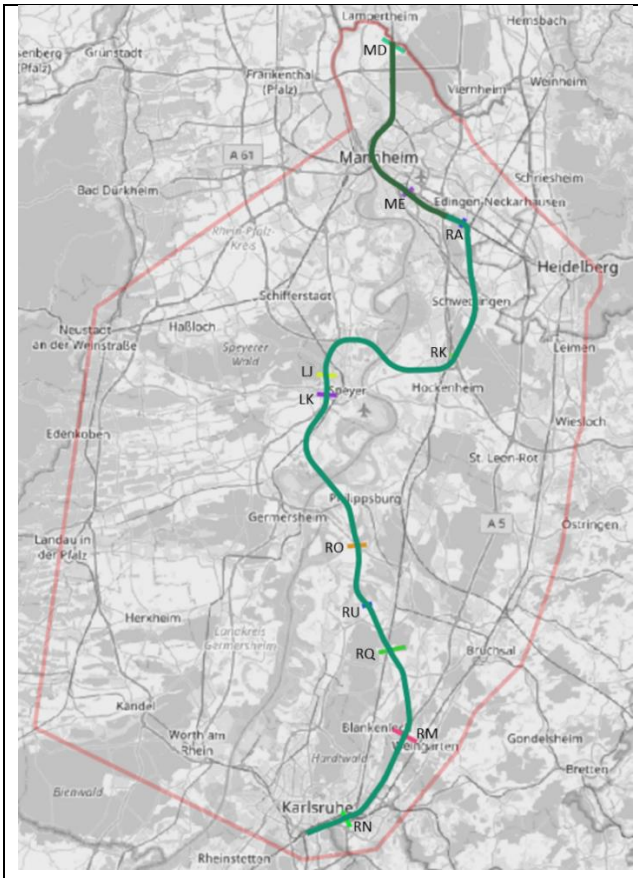
Durchgängige Linienvariante **LR5-M3**

Der Korridor der Linienvariante LR5-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-LJ-LK-RO-RU-RQ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Dettenheim, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsruhe, Lingenfeld, Mannheim, Oftersheim, Otterstadt, Philippsburg, Plankstadt, Römerberg, Schwetzingen, Speyer, Stutensee, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten LR5 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie LR5 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Weiter in Parallellage zur Strecke Nr. 4020 führt die Linie bis zum Autobahnkreuz Hockenheim, wo sie dann nach Westen parallel zur A 61 schwenkt. Der weitere Verlauf erfolgt in Parallellage zur A 61, bis sie dann den Rhein überquert und nördlich von Speyer in großem Bogen nach Süden schwenkt. Auf Höhe des südlichen Ortsendes von Heiligenstein schwenkt die Linie in Richtung Osten und quert die Bahnstrecke Nr.3440, bis sie westlich von Mechtersheim beginnend als Tunnel dann den Rhein unterquert und zwischen Rheinsheim und Philippsburg wieder auftaucht. Anschließend verläuft die Trasse weiter in Richtung Süden bis Graben-Neudorf. Von dort aus führt die Trasse süd-östlich weiter, bis sie westlich von Weingarten an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	LR5– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	ungünstig
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Nein
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ fällt ebenfalls ungünstig aus. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Wörth ungünstig aus Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine negative Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

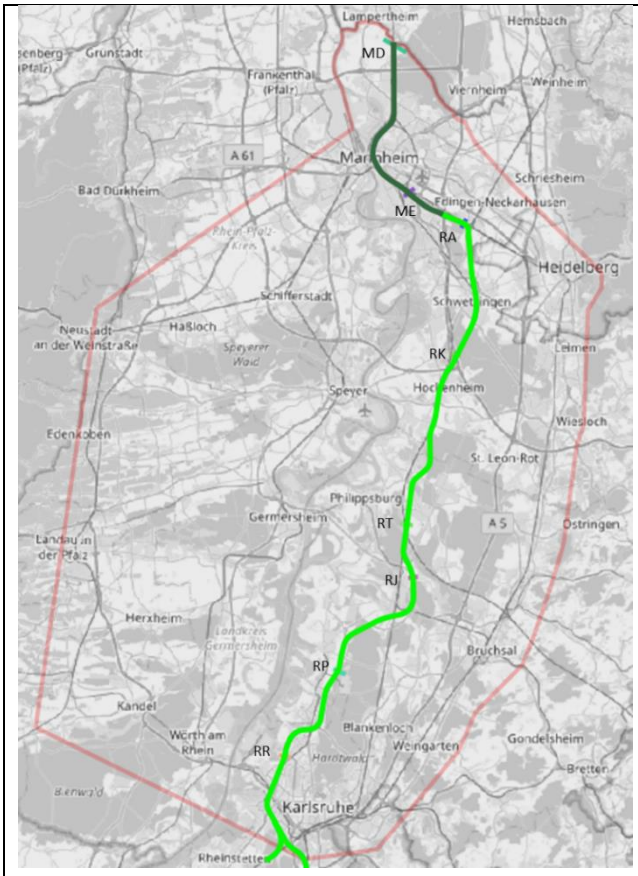
Durchgängige Linienvariante **R1-M3**

Der Korridor der Linienvariante R1-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RJ-RP-RR-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Dettenheim, Eggenstein-Lopoldshafen, Ettlingen, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsruhe, Linkenheim-Hochstetten, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Rheinstetten, Schwetzingen, Waghäusel
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R1 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie R1 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft in Richtung Westen weiter, bis sie nahe Hochstetten an die B36 bündelt, welche sie bis nach Karlsruhe führt. Auf Höhe von Karlsruhe-Neureut ist die weitere Trassenführung als Tunnel vorgesehen.



Linienvarianten	R1– M3
RWK IV	neutral
	<=90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	neutral
	>15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist neutral zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim, Schwetzingen und Karlsruhe ungünstig aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim und der Stuttgartverkehre ergibt eine günstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

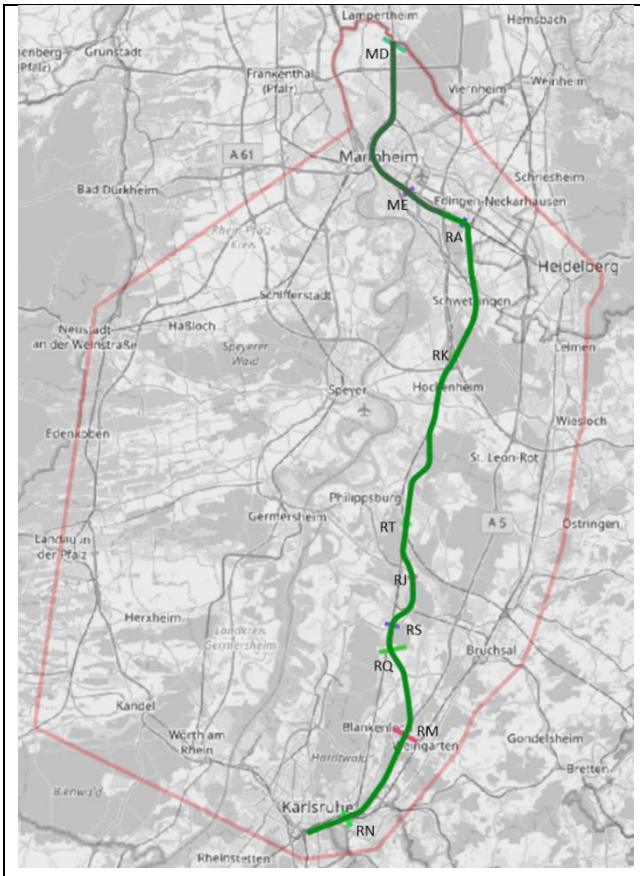
Durchgängige Linienvariante **R2-M3**

Der Korridor der Linienvariante R2-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RJ-RS-RQ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsruhe, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Stutensee, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R2 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie R2 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft süd-östlich weiter, bis sie westlich von Weingarten an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R2– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	neutral
	<=150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen neutral aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

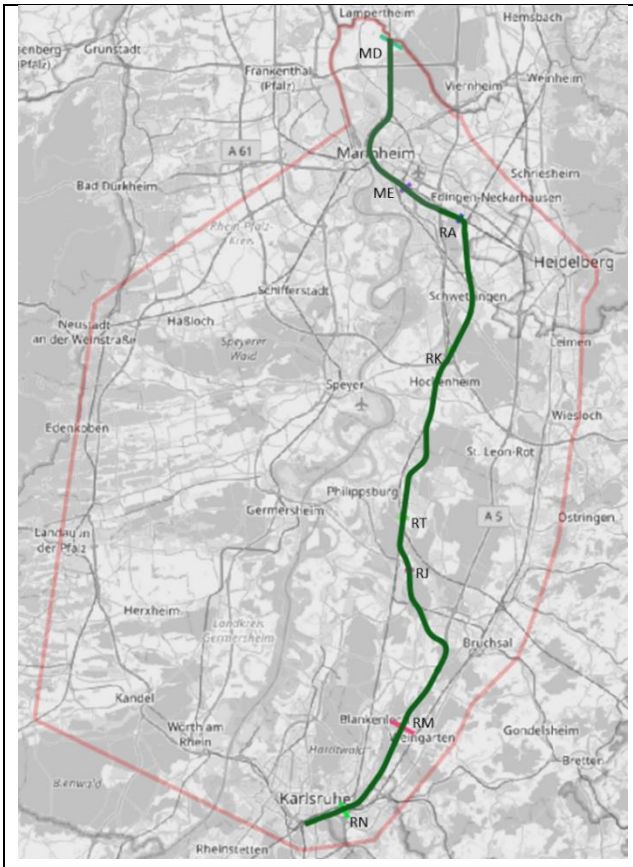
Durchgängige Linienvariante **R3-M3**

Der Korridor der Linienvariante R3-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RJ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Bruchsal, Graben-Neudorf, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R3 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie R3 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend verläuft die Strecke süd-östlich über Karlsdorf-Neuthard weiter, wo sie an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R3– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	neutral
	<=150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen neutral aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

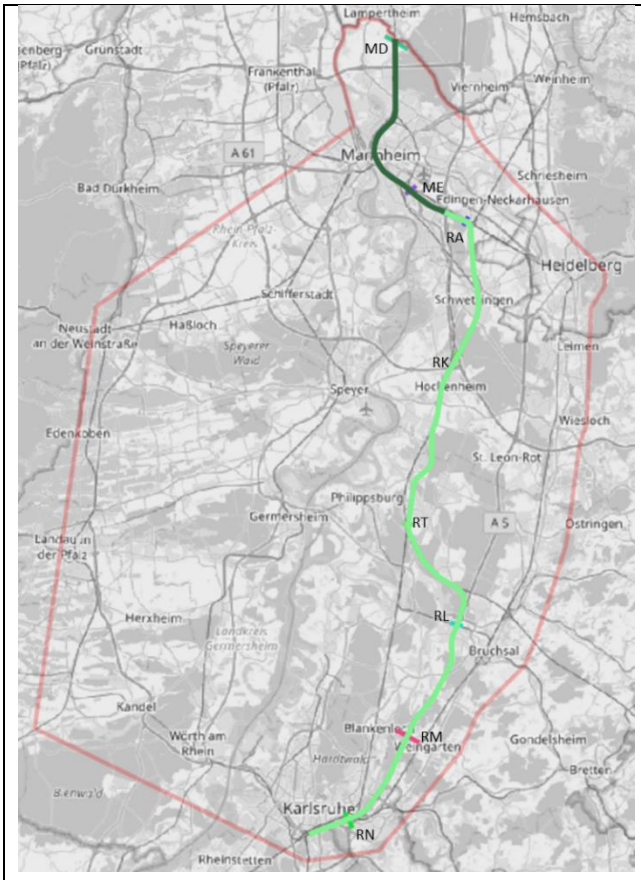
Durchgängige Linienvariante **R4-M3**

Der Korridor der Linienvariante R4-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RT-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Bruchsal, Forst, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R4 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie R4 verläuft oberirdisch vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs parallel zur Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie in Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, Waghäusel, bis Wiesental. Dort bündelt sie auf der Bogeninnenseite kurz mit der Strecke Nr. 4080 bis westlich von Forst, wo sie in Richtung Süden schwenkt und an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R4– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	neutral
	<=150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen neutral aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

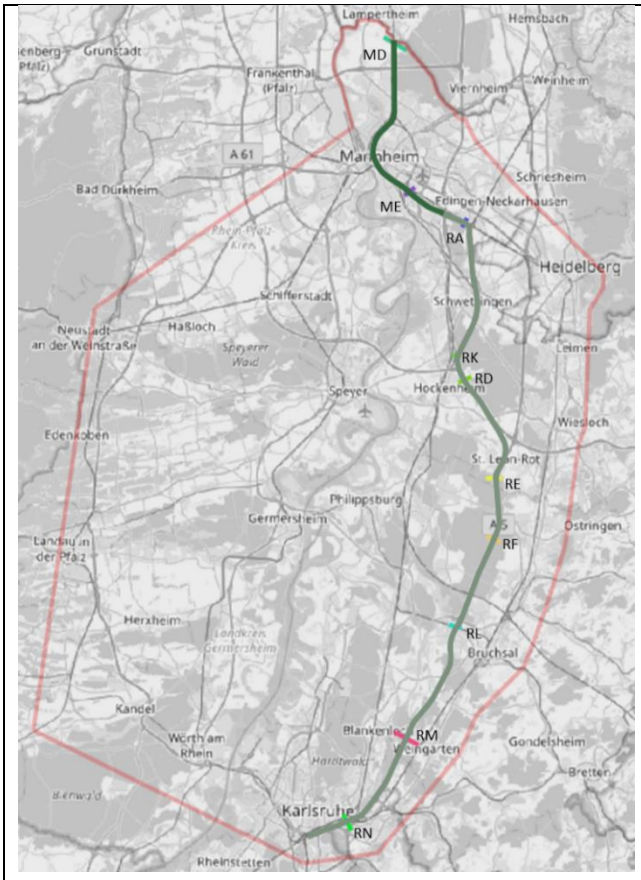
Durchgängige Linienvariante **R5-M3**

Der Korridor der Linienvariante R5-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RK-RD-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bad Schönborn, Bruchsal, Forst, Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, Mannheim, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, Walldorf, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R5 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie R5 verläuft oberirdisch vom Ostkopf des Rangierbahnhofs auf der Achse der Strecke Nr. 4052 bis südlich von Mannheim Friedrichsfeld (Mannheim Ziehbrunnen). In Parallellage zur Strecke Nr. 4060 führt sie dann bis kurz vor Schwetzingen und unterquert das Stadtgebiet als Tunnel bis sie dann südlich von Oftersheim wieder auftaucht. Von dort führt sie als Bündelung mit der Strecke Nr. 4020 weiter über Hockenheim, wo die Strecke an die A 6 bündelt und weiter bis nördlich von St. Leon-Rot führt. Dort bündelt sie mit der A 5 und führt über Karlsdorf-Neuthard nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R5– M3
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	neutral
	<=150
Verkehrliche Anbindungen	günstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim und Schwetzingen neutral aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS** **Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

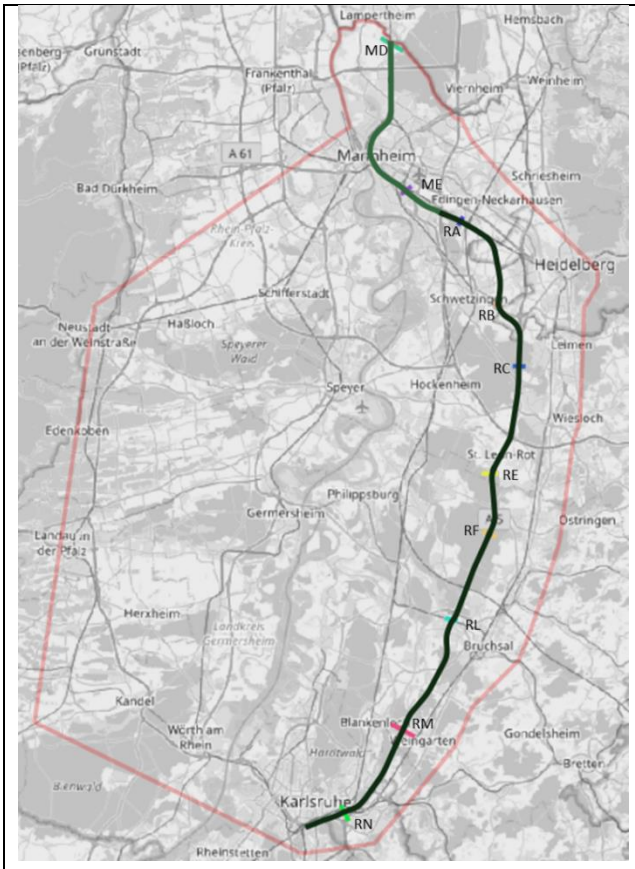
Durchgängige Linienvariante **R6-M3**

Der Korridor der Linienvariante R6-M3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-ME-RA-RB-RC-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Bad Schönborn, Bruchsal, Edingen-Neckarhausen, Forst, Heidelberg, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, Mannheim, Oftersheim, Plankstadt, Sandhausen, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, Walldorf, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R6 und M3. Die Linie M3 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine Untertunnelung des Mannheimer Stadtgebietes dar. Der Tunnelbereich endet am West Kopf des Rangierbahnhofs, welchen die Strecke dort anbindet. Die Linie R6 verläuft vom Ost Kopf des Rangierbahnhofs weiter in Richtung Osten entlang der Strecken Nr. 4000/4002 bis kurz nach Mannheim Friedrichsfeld. Dort schwenkt sie nach Süden in Richtung Grenzhof und verläuft dann zwischen Plankstadt und Eppelheim weiter. Kurz vor der B535 biegt sie nach Osten ab, umfahrt Neurott und wechselt auf die östliche Seite der A5 in Richtung Süden. In Bündelung mit der A 5 führt die Linie über Walldorf, St. Leon-Rot und Karlsdorf-Neuthard nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R6– M3
RWK IV	neutral
	<=90
RWK V	neutral
	<=90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	günstig
<u>Anschluss</u>	
Mannheim Rbf Nord	Ja
Mannheim Rbf Süd	Ja
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	>=3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen neutral aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine neutrale Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Mannheim ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Vollanbindung des Rbf Mannheim, der Stuttgartverkehre und des Gbf Karlsruhe ergibt eine günstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante eine positive Tendenz auf. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

Durchgängige Linienvariante **R1-M6**[1]

Der Korridor der Linienvariante R1 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

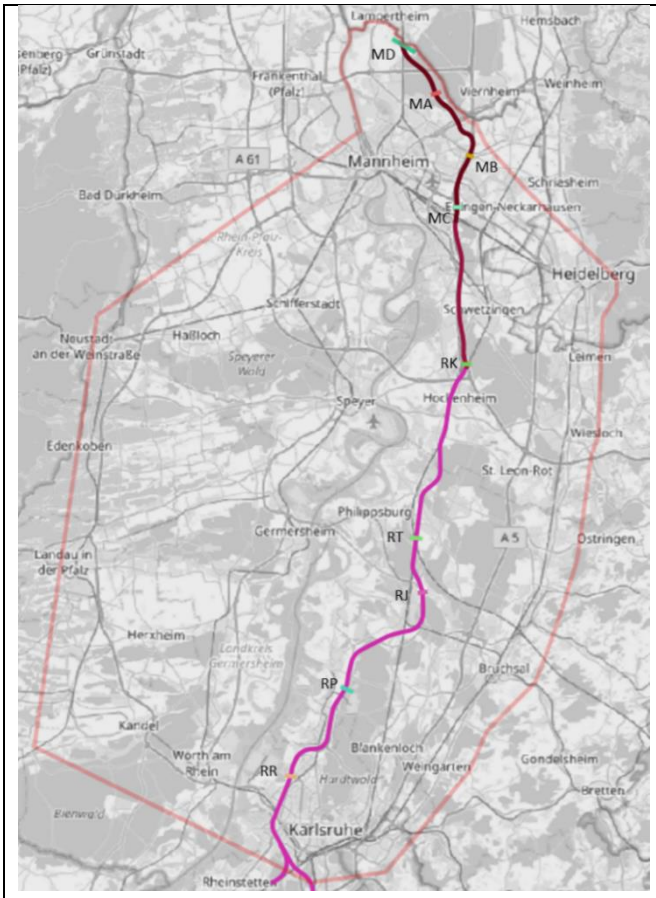
MD-MA-MB-MC-RK-RT-RJ-RP-RR-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Dettenheim, Eggenstein-Lopoldshafen, Ettlingen, Graben-Neudorf, Hockenheim, Ilvesheim, Karlsruhe, Linkenheim-Hochstetten, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Rheinstetten, Schwetzingen, Waghäusel
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitt R1 und M6. Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt. Die Linie R1 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser weiter über Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft in Richtung Westen weiter, bis sie nahe Hochstetten an die B36 bündelt, welche sie bis nach Karlsruhe führt. Auf Höhe von Karlsruhe-Neureut ist die weitere Trassenführung als Tunnel vorgesehen.

[1] betrifft die verlängerte Variante M6, die sich aufgrund technischer Rahmenbedingungen (Kurvenradius) ergeben hat.

2



Linienvarianten	R1– M6
RWK IV	günstig
	<=60
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	neutral
	<=15
Komplexe Ingenieurbauwerke	ungünstig
	>150
Verkehrliche Anbindungen	ungünstig
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Nein
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<2

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen günstig aus. Für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist neutral zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt im Raum Karlsruhe ungünstig aus. Dass nur die Stuttgartverkehre angebunden werden können, ergibt eine ungünstige Bewertung. Insgesamt weist die Bewertung der Variante somit eine negative Tendenz auf. Die durchgehende Linienvariante wird daher **zurückgestellt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

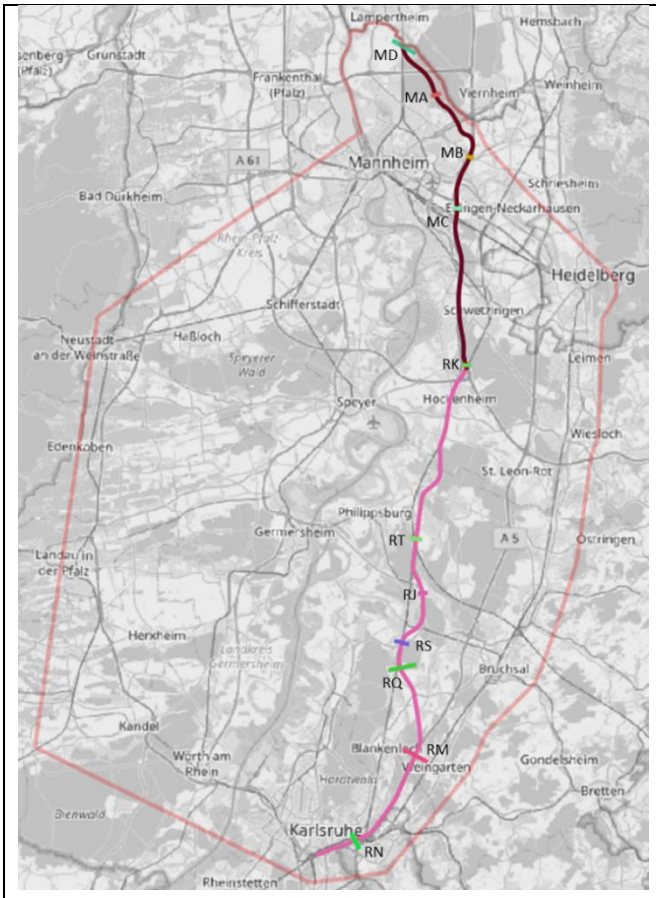
Durchgängige Linienvariante **R2-M6**[1]

Der Korridor der Linienvariante R2 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RT-RJ-RS-RQ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Dossenheim, Edingen-Neckarhausen Graben-Neudorf, Heddesheim, Heidelberg, Hockenheim, Ilvesheim, Karlsruhe, Ladenburg, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Stutensee, Viernheim, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R2 und M6. Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt. Die Linie R2 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser weiter über Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend umfährt die Strecke Graben-Neudorf östlich und verläuft in süd-östlicher Richtung weiter, bis sie westlich von Weingarten an die A 5 bündelt, welcher sie in Richtung Süden bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R2– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

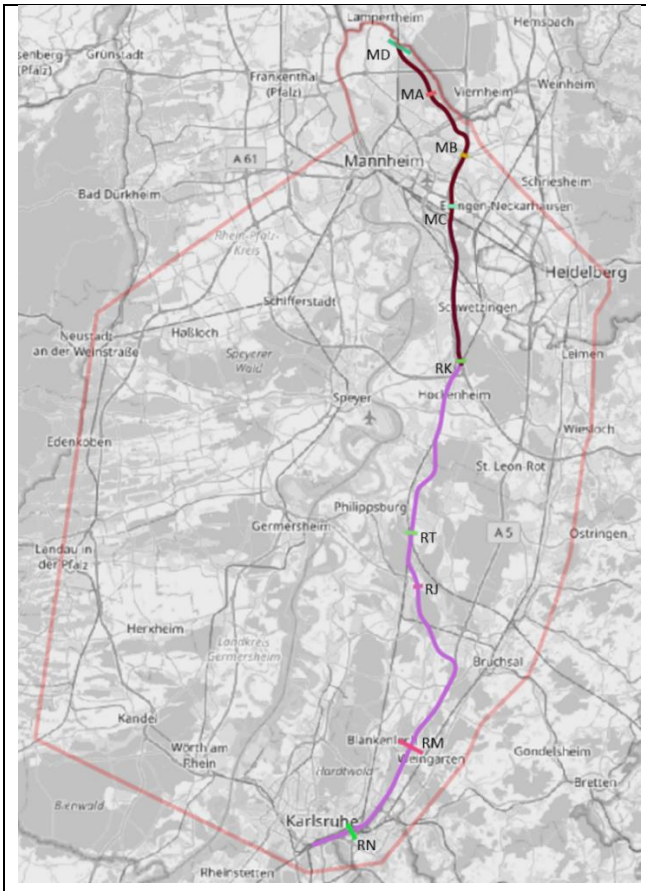
Durchgängige Linienvariante **R3-M6**[1]

Der Korridor der Linienvariante R3 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RT-RJ-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

Städte und Gemeinden	Altlußheim, Bruchsal, Dossenheim, Edingen-Neckarhausen Graben-Neudorf, Heddesheim, Heidelberg, Hockenheim, Ilvesheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Ladenburg, Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Philippsburg, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Viernheim, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R3 und M6. Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt. Die Linie R3 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser weiter über Waghäusel, bis nördlich von Graben-Neudorf. Anschließend verläuft die Strecke in süd-östlicher Richtung über Karlsdorf-Neuthard weiter, wo sie an die A 5 bündelt, welcher sie in Richtung Süden bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R3– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Steckbrief

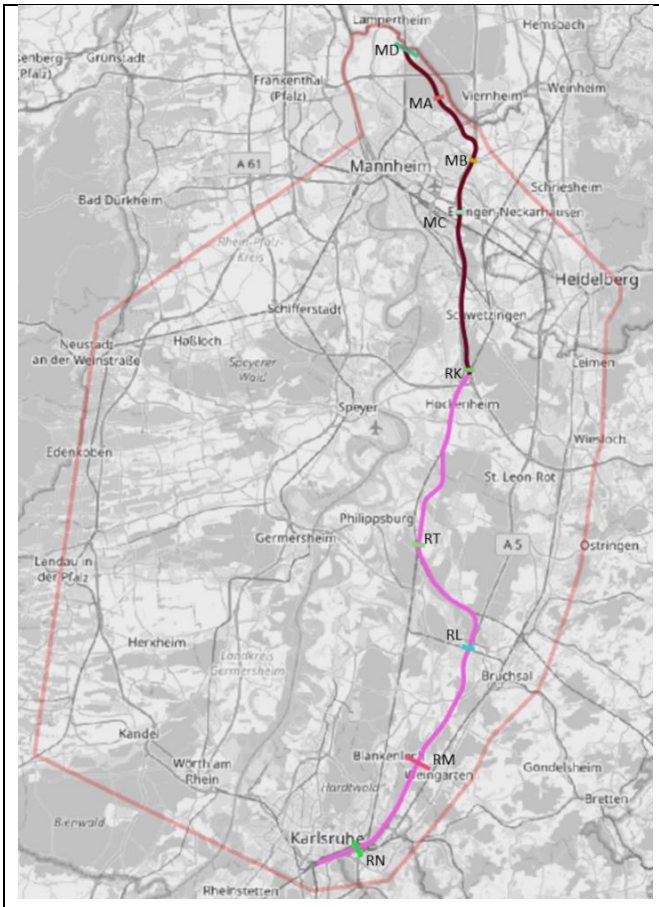
Durchgängige Linienvariante **R4-M6**[1]

Der Korridor der Linienvariante R4-M6 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich):

MD-MA-MB-MC-RK-RT-RL-RM-RN-Karlsruhe

Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg

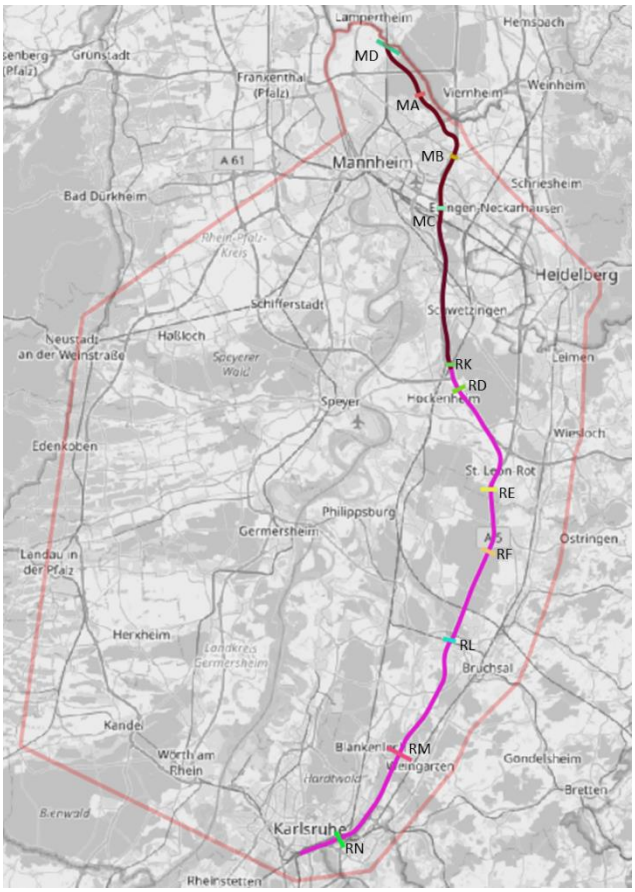
Städte und Gemeinden	Altlußheim, Bruchsal, Dossenheim, Edingen-Neckarhausen, Forst, Heddesheim, Heidelberg, Hockenheim, Ilvesheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Ladenburg Mannheim, Neulußheim, Oberhausen-Rheinhausen, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, Viernheim, Waghäusel, Weingarten (Baden)
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R4 und M6. Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt. Die Linie R4 bündelt nördlich von Hockenheim mit der Strecke Nr. 4020 und führt in Parallellage zu dieser über Waghäusel, bis Wiesental. Dort bündelt sie auf der Bogeninnenseite kurz mit der Strecke Nr. 4080 bis westlich von Forst, wo sie in Richtung Süden schwenkt und an die A 5 bündelt, welcher sie bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.



Linienvarianten	R4– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.

DB NETZE	**NBS / ABS Mannheim - Karlsruhe**	KREBS+KIEFER FROELICH & SPORBECK UMWELTPLANUNG UND BERATUNG
Steckbrief Durchgängige Linienvariante **R5-M6**[1]		
Der Korridor der Linienvariante R5-M6 durchläuft im Wesentlichen die Gelenkpunkte (siehe Segmentvergleich): MD-MA-MB-MC-RK-RD-RE-RF-RL-RM-RN-Karlsruhe		
Maßgeblich durchlaufene Bundesländer: Baden-Württemberg		
Städte und Gemeinden	Bad Schönborn, Bruchsal, Dossenheim, Edingen-Neckarhausen, Forst, Heddesheim, Heidelberg, Hockenheim, Ilvesheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe, Kronau, Ladenburg, Mannheim, Oftersheim, Plankstadt, Reilingen, Schwetzingen, St. Leon-Rot, Ubstadt-Weiher, Viernheim, Walldorf, Weingarten (Baden)	
Beschreibung	Der Korridor der durchgängigen Linienvariante setzt sich zusammen aus den Teilabschnitten R5 und M6. Die Linie M6 schließt nördlich von Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an und stellt eine nord-östliche Umfahrung des Mannheimer Stadtgebietes dar, welche östlich vom Mannheimer Stadtteil Vogelstang in Parallellage zur A6 in Richtung Süden über Brühl bis nördlich von Hockenheim führt. Die Linie R5 bündelt nördlich von Hockenheim mit der A 6 und führt in Parallellage zu dieser bis nördlich von St. Leon-Rot (Kreuz Waldorf). Dort bündelt sie mit der A 5 und führt über Karlsdorf-Neuthard in Richtung Süden nach Karlsruhe. In Karlsruhe bindet die Trasse den Güterbahnhof an.	



Linienvarianten	R5– M6
RWK IV	ungünstig
	>90
RWK V	ungünstig
	>90
Streckenlänge	günstig
	<=10
Komplexe Ingenieurbauwerke	günstig
	<=100
Verkehrliche Anbindungen	neutral
Anschluss	
Mannheim Rbf Nord	Nein
Mannheim Rbf Süd	Nein
Gbf Karlsruhe	Ja
Stuttgartverkehre	Ja
Gewichtete Summe	<3

Fazit	Die RWK IV-Durchfahrungen fallen ungünstig aus. Auch für die RWK V-Durchfahrungslängen ergibt sich eine ungünstige Bewertung. Das Kriterium „Streckenlänge“ ist günstig zu bewerten. Die Bewertung des Kriteriums „Komplexe Ingenieurbauwerke“ fällt ebenfalls günstig aus. Die Möglichkeit der Anbindung der Stuttgartverkehre und der Gbf Karlsruhe ergibt eine neutrale Bewertung. Die Bewertung der Variante ist durchwachsen. Die durchgängige Linienvariante wird daher **weiterverfolgt**.