Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe
Variante R6

Übersicht

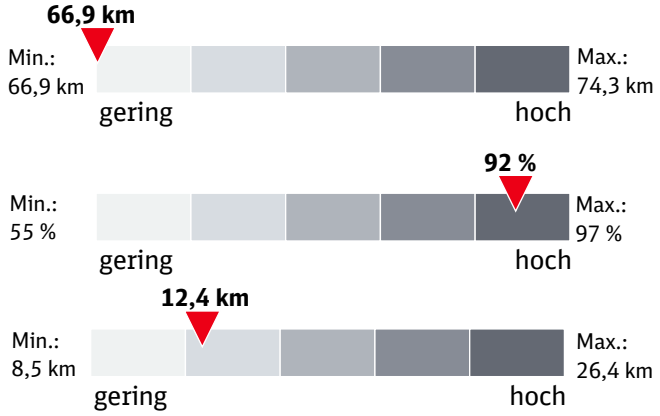
Verlauf

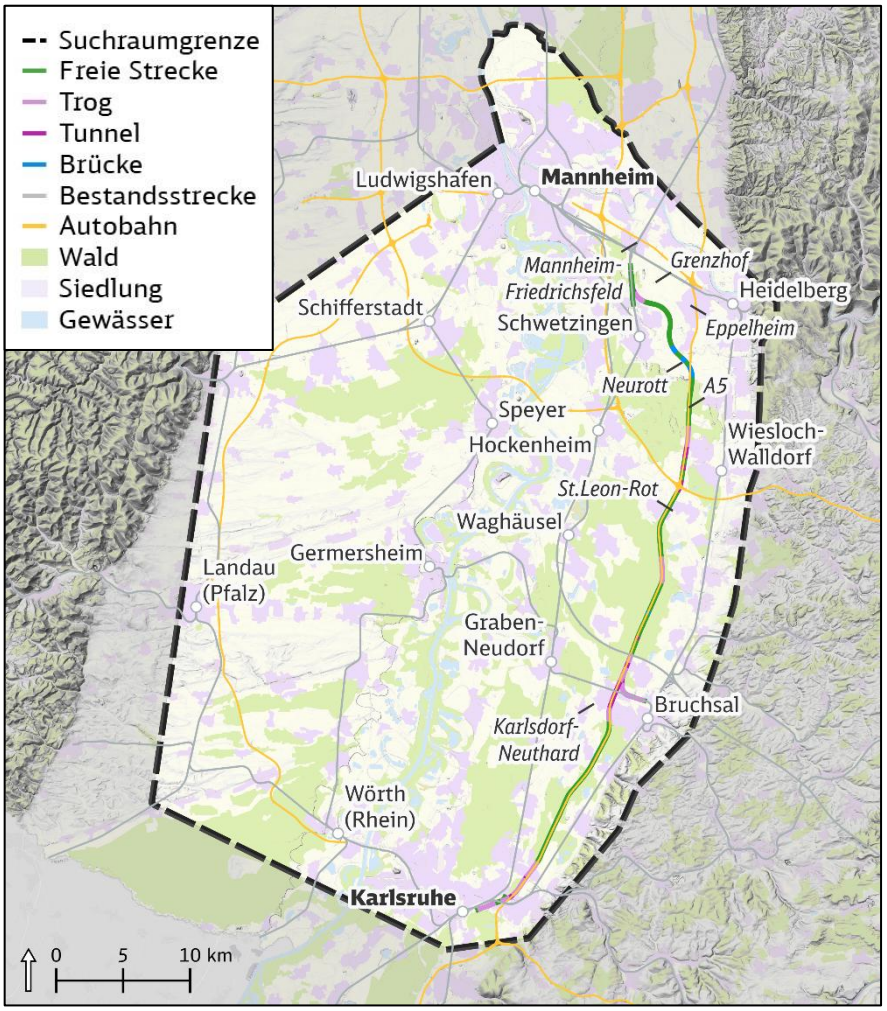
Die Variante R6 verläuft südlich von Mannheim-Friedrichsfeld in Bündelung mit der bestehenden Bahnstrecke Richtung Süden und schwenkt nördlich von Schwetzingen in Richtung Osten.

Nach nordöstlicher Umfahrung von Plankstadt quert sie westlich des Patrick-Henry-Village die Bundesstraße B535. Nach nördlicher Umfahrung von Neurott wechselt die R6 auf die östliche Seite der Bundesautobahn A5 in Richtung Süden.

In Bündelung mit der A5 führt die Linie über Walldorf, St. Leon-Rot nach Bruchsal, wo sie die A5 quert, um am südlichen Ende von Karlsdorf parallel zur A5 weiter nach Karlsruhe zu führen. In Karlsruhe bindet die Trasse an den Güterbahnhof an.

Fakten und Besonderheiten





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

Bewertung

Raumordnung

- Ungünstige Gesamteinstufung bei mehreren Raumordnungsbelangen (Natur und Landschaft, Land- und Forstwirtschaft, Regionale Infrastruktur)
- Höchste Betroffenheit von Vorranggebiet (VRG) Naturschutz und Landschaftspflege aller Varianten
- Höchste Betroffenheit von VRG Landwirtschaft aller Varianten
- Einzige Variante mit Betroffenheit von VRG für den Rohstoffabbau
- Vergleichsweise günstige Bewertung bei der Wasserwirtschaft (keine Betroffenheit VRG für den Grundwasserschutz) und regionalen Infrastruktur

Umwelt

- Hohe Betroffenheit bei Trenn- und Einschlusswirkungen von Ortsteilen (bei Plankstadt)
- Geringste Betroffenheit des Biotopverbundes (Kernflächen und Wildtierkorridore)
- Geringste Betroffenheit von Landschaftsschutzgebieten
- Hohe Betroffenheit von Waldflächen mit speziellen Schutzfunktionen (Klima-, Wasser-, Bodenschutzwald)
- Geringstes Konfliktrisiko Artenschutz
- Mittlere Bewertung bei Natura 2000, aber geringste Anzahl an Ausnahmeverfahren erforderlich

Verkehr/Wirtschaft/Technik

- Durchschnittliche Laufweglänge
- Eher gutes Abschneiden bei Kriterium Kosten
- Gute Anbindung an wesentliche Knoten (Mannheim Rbf, Stuttgart, Karlsruhe Gbf) aufgrund der Trassenführung
- Bahnseitige Umfahrungsmöglichkeiten eher gering
- Lediglich Teilinbetriebnahme Ziehbrunnen–Karlsruhe möglich
- Im Vergleich eher günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis

Die R6 im Variantenvergleich

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

✓ vorzugswürdig (✓) bedingt vorzugswürdig

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

Für den Raum Mannheim ist die Variante R6 mit beiden Tunnellösungen M2 & M3 sowie der Variante Bestandsausbau kompatibel

Impressum

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

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand November 2025