

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

Variante R3

Übersicht

Verlauf

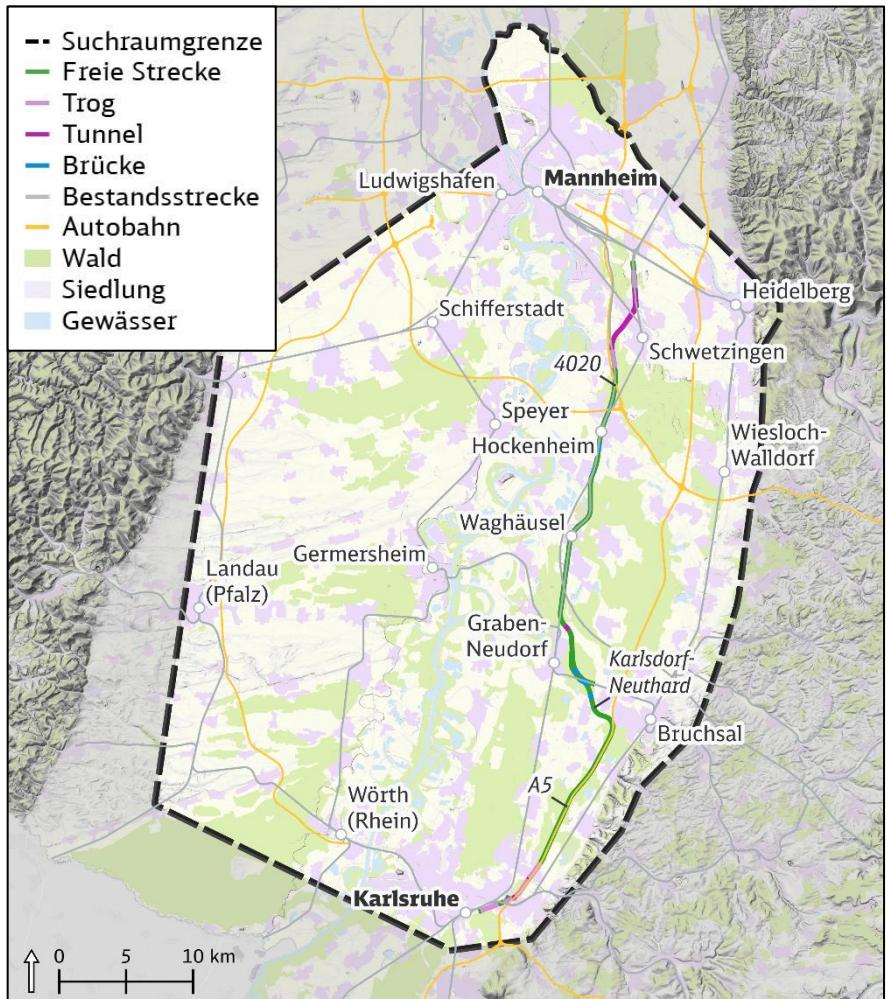
Die Variante R3 verläuft südlich von Mannheim-Friedrichsfeld in Bündelung mit der bestehenden Bahnstrecke Richtung Süden und quert nördlich von Schwetzingen unterirdisch in Richtung Südwesten.

Auf der Höhe von Ketsch verläuft die R3 in Parallellage zur Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart weiter Richtung Süden.

Anschließend führt die Trasse gebündelt mit der bestehenden Bahnstrecke über Hockenheim und Waghäusel bis nördlich von Graben-Neudorf.

Von dort verläuft sie südöstlich über Karlsdorf-Neuthard, wo sie an die A5 anbindet und dieser in westlicher Bündelung weiter bis nach Karlsruhe folgt. In Karlsruhe schließt die Strecke schließlich 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 | Umwelt | Verkehr/Wirtschaft/Technik |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativ hohe Betroffenheit von Wohnsiedlungs- und Gewerbeblächen (Hockenheim, Karlsdorf-Neuthard, Karlsruhe) ▪ Neuzerschneidung von Freiraum bei Karlsdorf-Neuthard (Grünzäsur: Risiko für die Überwindung von Zielverstößen) ▪ Betroffenheit von Vorranggebieten zur Sicherung von Wasservorkommen in Zone A und B bei Graben-Neudorf (Risiko für die Überwindung von Zielverstößen) ▪ Sehr günstige Werte bei der Betroffenheit von Vorranggebieten Land- und Forstwirtschaft | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr ungünstige Bewertung bei den Schutzgütern Menschen und Kult. Erbe/Sachgüter) ▪ Günstige Bewertungen bei den Schutzgütern Fläche/Boden und Wasser ▪ Sehr hohe Betroffenheit durch Schall sowie durch Trenn- und Einschlusswirkungen von Ortsteilen (Karlsdorf-Neuthard) ▪ Hoher Flächeneingriff in Waldschutzgebiete (insb. Graben-Neudorf / Saalbachniederung) ▪ Geringste Lebenszyklusemissionen ▪ Höchste Anzahl von Einzelkonflikten mit Bau- denkmalen sowie Sachgütern ▪ Sehr hohes Gesamt-Konfliktrisiko beim Arten- schutz ▪ Vorzugsvariante bei Natura 2000 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchschnittliche Lauf- weglänge ▪ Im Vergleich günstigste Kosten aller Varianten ▪ Gute Anbindung an wesentliche Knoten, gute bahnseitige Umfahrungs möglichkeiten aufgrund der Lage in Bündelung mit Bestandsstrecken ▪ Gute Möglichkeiten zur Teilinbetriebnahme (Ziehbrunnen-Karlsruhe und Wiesental (Molzau)-Karlsruhe möglich) ▪ Bestes Nutzen-Kosten- Verhältnis aller Varianten |

Die R3 im Variantenvergleich

| Gesamtbewertung 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 | | | | ✓ | ✓ | ✓ | | |

vorzugswürdig (✓) bedingt vorzugswürdig

Fokus

* Risiko für die Überwindung von Zielverstößen

** Genehmigungsrisiko auf Zulassungsebene gem. Wasserrechtlicher Ersteinschätzung

Impressum

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

Änderungen vorbehalten,
 Einzelangaben ohne Gewähr.
 Stand November 2025



Für den Raum Mannheim ist die Variante R3 mit beiden Tunnellösungen M2 & M3 sowie der Variante Bestandsausbau kompatibel