

7. Wiesloch

7.1 Geschichte

Das wirtschaftlich bedeutende Wiesloch war bereits sehr früh an verschiedene Schienennetze angeschlossen. Schon 1901 wurde eine elektrifizierte Vorortstraßenbahn zwischen Heidelberg und Wiesloch über Rohrbach, Leimen und Nußloch eröffnet. 1905 gingen die Aktien in den Besitz der Stadt Heidelberg über. 1923 wurde der Betrieb an die HSB verkauft. Im Zuge der Kostensenkungsmaßnahmen Anfang der 70er Jahre wurde die Strecke Leimen - Wiesloch 1973 eingestellt [26].

Als Zubringer zum Staatsbahnhof (heute Wiesloch-Walldorf) hatte die Stadt Wiesloch 1886 eine Pferdebahn von der Innenstadt Wieslochs zum Staatsbahnhof eingerichtet und bis 1901 betrieben. Danach befuhr die Badische Lokalbahn die normalspurige Strecke (wie DB) vom Bahnhof Wiesloch-Walldorf nach Wiesloch Stadt und von dort verzweigend nach Waldangelloch und Mekkesheim. Der Betrieb ging später an die SWEG über. Der Bahnbetrieb auf diesen Strecken wurde in den letzten Jahrzehnten nach und nach stillgelegt, und die Gleise wurden abgebaut [27].

Wiesloch hatte sich Ende der 80er Jahre vergeblich darum bemüht, den Bahnhof Wiesloch Stadt zu einem Endhaltepunkt der geplanten S-Bahn Rhein-Neckar werden zu lassen. Nachdem deutlich wurde, daß für die S-Bahn keine Stichstrecke in Frage kommt, wurde wieder die Straßenbahn-anbindung an Heidelberg diskutiert. Die HSB hatte 1993 eine vertiefende Machbarkeitsstudie zur Streckenführung der Straßenbahnstrecke Leimen - Wiesloch bei zwei Karlsruher Ingenieurbüros in Auftrag gegeben. Die Studie wurde 1995 vorgelegt [25].

7.2 Streckenvarianten

Die beiden aussichtsreichsten Streckenvarianten führen von Nußloch her über die alte B 3; dann entweder durch die Schloßstraße oder durch die Heidelberger Straße.

Bei der Variante "Schloßstraße" müßte die Haltestelle Landeskrankenhaus an die Kreuzung am Ortseingang vorverlegt werden. In der Schloßstraße läßt sich problemlos ein eigener Bahnkörper realisieren. Das nördliche Wohngebiet wird sehr gut erschlossen. Im Bereich Wiesloch Altstadt fährt die Straßenbahn etwa 100 m durch die Fußgängerzone, die somit optimal angebunden wird. In diesem Bereich muß die Strecke eventuell eingleisig geführt werden.

Nach Verlassen des Fußgängerbereichs führt die Trasse auf der Hauptstraße weiter bis zur Einfädelung in die ehemalige SWEG-Trasse zum Stadtbahnhof, der zum Umsteigepunkt zu den Buslinien ausgebaut werden sollte. Die genannte Machbarkeitsstudie empfiehlt diese Streckenvariante bis zum Stadtbahnhof wegen der kürzeren Fahrzeit.

Auf den folgenden Kilometern bietet sich die ehemalige SWEG-Trasse für die Straßenbahnstrecke bis zum Bahnhof Wiesloch-Walldorf an. Leider wurde inzwischen eine Straße ohne Brücke quer durch die alte SWEG-Trasse gebaut. Falls die Trasse einmal wieder gebraucht würde, so wurde im Stadtrat argumentiert, könne eine Brücke immer noch nachträglich eingebaut werden.

Die Variante "Heidelberger Straße" führt bereits ab der Tuchbleiche auf die alte SWEG-Trasse. Diese Variante würde die östliche Seite des Zentrums und die neue Stadthalle besser erschließen. Auch hier wäre eine eigene Trasse weitgehend möglich. Schwierig ist es allenfalls, die dafür notwendige Neuverteilung des Verkehrsraumes durchzusetzen.

Bei beiden Varianten ist für die Verbindung zum Bahnhof Wiesloch-Walldorf alternativ eine Führung über die Schwetzingen Straße denkbar.

Das Interesse an einer Straßenbahnanbindung ist in Wiesloch sehr groß und sollte in eigenem Interesse auch von Heidelberg unterstützt werden. Der Wieslocher Gemeinderat hat am 31.1.96 den Beschluß gefaßt, die Planung mit der Variante "Schloßstraße" fortzusetzen.

AKTIV sein heißt nicht nur etwas tun aktiv sein heißt **GESTALTEN**

aktiv sein heißt **MITREDEN** aktiv sein heißt **LERNEN**

sich selbst einbringen und **DISKUTIEREN**

aktiv sein ist Selbstverwirklichung

aktiv sein im **ARBEITSKREIS BAHN**

Der gemeinsame Arbeitskreis des VCD Rhein-Neckar e. V. und Pro Bahn Rhein-Neckar

AKTIV für:

Mehr Schienen nach Heidelberg

Der Arbeitskreis Bahn sorgt in Heidelberg und dem Rhein-Neckar-Kreis für Bewegung. Wir sind eine Gruppe, die von zwei Verbänden getragen wird. Unter anderem sprechen wir mit den Planern der Verkehrsbetriebe, um Verbesserungen für Bahn und Bus zu erreichen, organisieren verkehrspolitische Veranstaltungen und machen Pressearbeit.

Für neue Aktive und Ideen sind wir immer offen. Kommen Sie doch einfach mal bei einem Arbeitskreistreffen vorbei. Wir treffen uns ungefähr alle vier Wochen. Rufen Sie uns an, dann nennen wir Ihnen den nächsten Termin.

Ansprechpartner:

Sven Grahnert ☎ (06228) 480

Frank Mayer ☎ (06221) 184644





Wiesloch Variante 1: Heidelberger Straße



Wiesloch Variante 2: Schloßstraße

WIESLOCH	Variante 1 <i>Heidelberger Straße</i>	Variante 2 <i>Schloßstraße</i>
Erschließung und Zugangswege Bereich Spitzwegstraße Bereich Schloßstraße Bereich Heidelberger Straße Bereich Altstadt Bereich Kurpfalzstraße Bereich südlich der Schwetzingen Straße Bereich "Palatin" / östlich davon	gut gut sehr gut gut schlecht gut sehr gut / gut	gut sehr gut gut gut schlecht gut gut / schlecht
Fahrmöglichkeiten/Umsteigezwang Richtung Heidelberg Richtung Bahnhof Wiesloch/Walldorf Ins Umland	direkter Weg direkter Weg abhängig vom Busangebot	direkter Weg direkter Weg abhängig vom Busangebot
Notwendige Busanschlüsse Innerhalb Wieslochs In Richtung...	Schulzentrum Altwiesloch Baiertal, Rauenberg, Frauenweiler, Walldorf	Schulzentrum Altwiesloch Baiertal, Rauenberg, Frauenweiler, Walldorf
Baulicher Aufwand/Investitionshöhe Neubaustrecken [Streckenlänge ab Nußloch Ortsausgang ca.] Brücken bzw. Unterführungen ? Tunnelstrecken ? Technische Realisierbarkeit ?	6,6 km Auf ehemaligem Bahndamm teilweise bereits vorhanden; bei Straßendurchbrüchen zu ergänzen; sonst keine keine relativ leicht	6,3 km Auf ehemaligem Bahndamm teilweise bereits vorhanden; bei Straßendurchbrüchen zu ergänzen; sonst keine keine relativ leicht
Streckenführung (grobe Abschätzung) Auf eigenem Gleiskörper Ohne eigenen Gleiskörper	5,3 km 1,3 km	5,3 km 1,0 km