

13. Ladenburg

13.1 Allgemeines

Ladenburg, eine Stadt mit 12 000 Einwohnern, darunter vielen Ein- und Auspendlern, ist trotz seiner zentralen Lage im Rhein-Neckar-Dreieck ans ÖPNV-Netz nur schlecht angebunden. Insbesondere in Richtung Heidelberg gibt es nur Umsteigeverbindungen. Der DB-Bahnhof liegt ungünstig zum Siedlungsschwerpunkt, so daß auch die vergleichsweise gute Anbindung an Mannheim nicht voll genutzt werden kann.

Aufgrund dieser schlechten Situation (nur eine Buslinie und eine ungünstige Bahnhofslage) hat der Arbeitskreis Stadtökologie des BUND Ladenburg die Initiative ergriffen. Er setzt sich für eine Einbindung Ladenburgs in bestehende Straßenbahnnetze ein. Es stehen mehrere Varianten zur Diskussion. Der BUND, die Stadtverwaltung und der Gemeinderat haben mit der OEG Kontakt aufgenommen. Die Stadt hat 1996 eine Machbarkeitsstudie zu diesem Thema in Auftrag gegeben [42].

13.2 Geschichte

Vor etwa 80 Jahren war schon einmal eine Straßenbahnanbindung Ladenburgs beabsichtigt. Beim Ausbau des OEG-Netzes (etwa 1911 - 1914) war auch eine direkte Strecke von dem Weinheimer Bahnhof in Mannheim nach Schriesheim über Feudenheim, Ilvesheim und Ladenburg geplant. Ab 1913 wurde die Strecke von Mannheim nach Feudenheim realisiert, für Güterverkehr genutzt, aber in den 20er Jahren wieder eingestellt. 1936 wurde das Projekt OEG-Strecke Mannheim-Ladenburg-Schriesheim aufgegeben [43].

13.3 Streckenvarianten

Variante 1 ("über Neckarhausen") sieht eine neue Trasse von Seckenheim über Neckarhausen mit einer eigenen Neckarbrücke nach Ladenburg - Schriesheim vor. Sie hat den Vorteil, daß auch Neckarhausen eingebunden wird und eine gute Anbindung der Ladenburger Südstadt erfolgt. Nachteilig ist, daß eine neue Neckarbrücke notwendig wäre. Außerdem ist ein zweigleisiger Ausbau in der Trajanstraße schwierig. Die Trasse würde entlang der L 597 und der L 536 weitergeführt werden und am nördlichen Ortsausgang in die bestehende Trasse Weinheim - Heidelberg einmünden. Dieser Verlauf ist auf Schriesheimer Gebiet am einfachsten zu verwirklichen. Allerdings bliebe der Westen Schriesheims mit dem neuen Wohngebiet unerschlossen.

Die Variante über Neckarhausen wird auch von der OEG vorgeschlagen, u. a. weil die alte OEG-Trasse von Seckenheim nach Neckarhausen bis heute freigehalten worden ist. Eine ergänzende Verbindung Neckarhausen - Edingen (- Heidelberg) wäre möglich. Die Trassenführung über Neckarhausen stellt außerdem eine gute Ergänzung zum OEG-Konzept dar, die Strecke Mannheim-Käfertal-Heddesheim an die Bergstraße zu verlängern.

Variante 2 ("Direktverbindung nach Heidelberg") sieht eine direkte Trassenführung von Ladenburg über Schwabenheimer Hof ins Neuenheimer Feld nach Heidelberg vor (alternativ über Dossenheim). Sie wäre relativ unproblematisch zu bauen. Von Seiten des Landschaftsschutzes und der Raumplanung könnten Bedenken gegen die Trasse erhoben werden wie etwa: Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzfläche und Siedlungsdruck. Dem Landschaftsschutz könnte jedoch mit einer sehr behutsamen Streckenführung Rechnung getragen werden. Bezüglich der Sorge, daß durch diese Streckenführung dem Wunsch nach neuen Siedlungsgebieten Vorschub geleistet würde, ist zu sagen,

daß es hauptsächlich von der festen Haltung der Verantwortlichen abhängt, ob Landschaft zersiedelt wird oder nicht. Innerhalb Ladenburgs kann im Bereich Neckarstraße - Wallstädter Straße ein eigener Gleiskörper verwirklicht werden. Diese Streckenvariante böte eine sehr schnelle Verbindung nach Heidelberg, allerdings ist das Fahrgastpotential entlang der Strecke nur gering.

Variante 3, der Vorschlag des Arbeitskreises Stadtökologie [44], sieht die Verbindung von Mannheim nach Schriesheim über Käfertal - Wallstadt - Ladenburg vor. Sehr gut angeschlossen werden bei Variante 3 die Industriegebiete, die Weststadt, der Bahnhof Ladenburg und die Altstadt. Wegen der Führung auf der Schriesheimer Straße wären auch die Oststadt und Weihergärten gut angebunden. Schriesheim-Nord wird über den Rindweg erreicht, ansonsten gilt für Schriesheim das unter Variante 1 Gesagte. Der große Vorteil der Verbindung Schriesheim - Ladenburg - Wallstadt wäre die Verknüpfung der Wohngebiete in Ladenburg und an der Bergstraße mit den Arbeitsplätzen in den Industriegebieten im Mannheimer Norden. Derzeit existiert keinerlei ÖPNV-Verbindung zwischen Ladenburg und Wallstadt. Die Anbindung von Neckarhausen mittels einer Stichstrecke auf der alten Trasse ab Seckenheim OEG-Bahnhof könnte im Zusammenhang mit der Einrichtung eines neuen DB-Haltepunkts Neckarhausen sinnvoll sein.

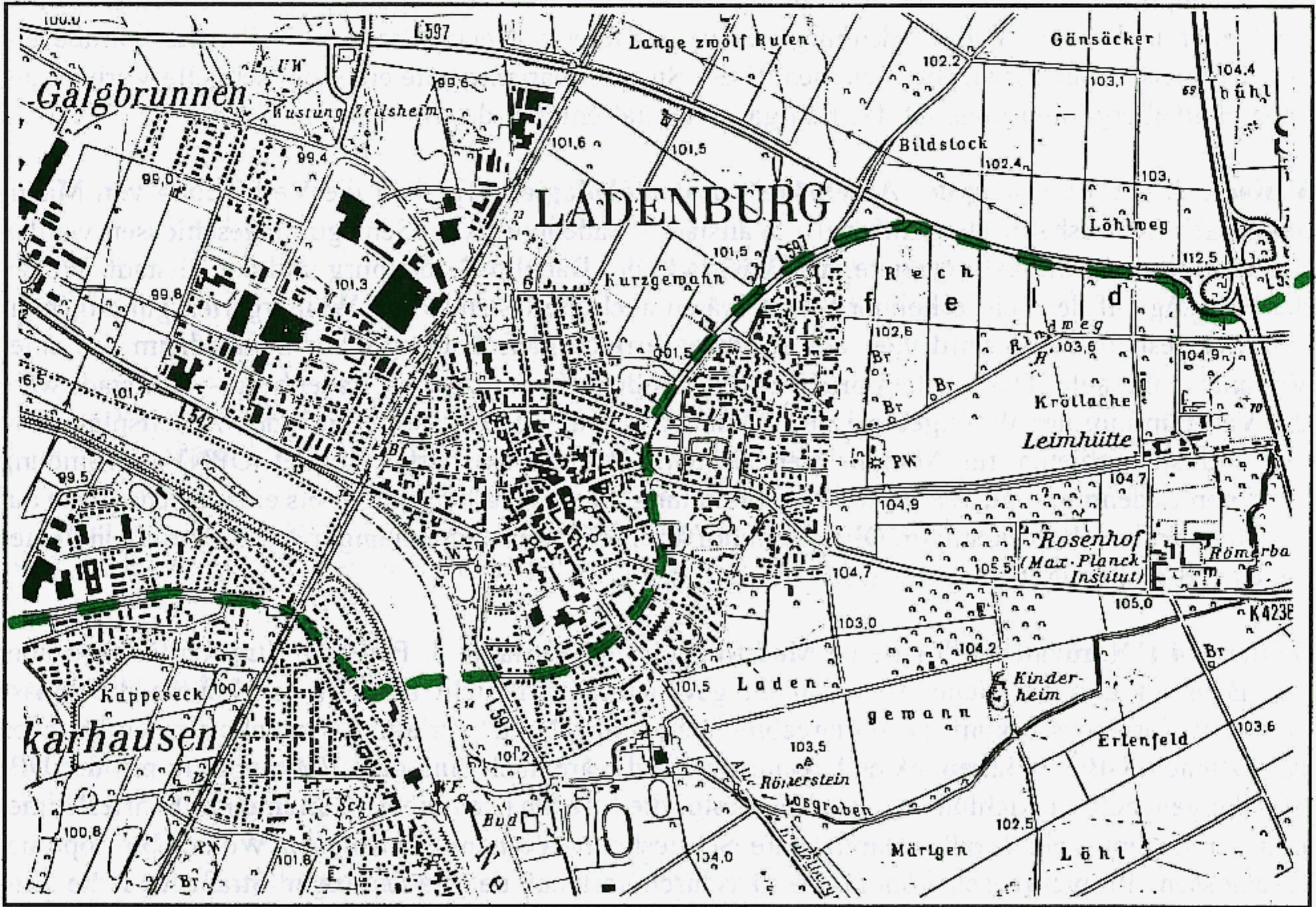
Variante 4 ('Nordvariante') ist eine Modifikation von Variante 3. Falls die Streckenführung über den Bahnhof und die Neue Anlage nicht gewünscht oder nicht machbar ist, könnte die Trasse alternativ durch das zukünftige Wohngebiet "Ladenburg Nord" verlaufen. Im Falle eines möglichen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunktes Ladenburg-Nord wäre auch eine gute Verknüpfung mit der DB-Strecke gegeben. In Richtung Schriesheim folgt die Strecke nach dieser Variante der Schriesheimer und der Ladenburger Straße. Damit wäre Schriesheim-West mit dem neuen Wohngebiet optimal erschlossen. Problematisch könnte die Ortsdurchfahrt auf der Ladenburger Straße und die Einmündung in die bestehende Strecke sein.

Für eine Anbindung Ladenburgs an das Meterspur-Straßenbahnnetz sind also mehrere interessante Varianten in der Diskussion, die sich auch teilweise ergänzen und daher kombinierbar sind.

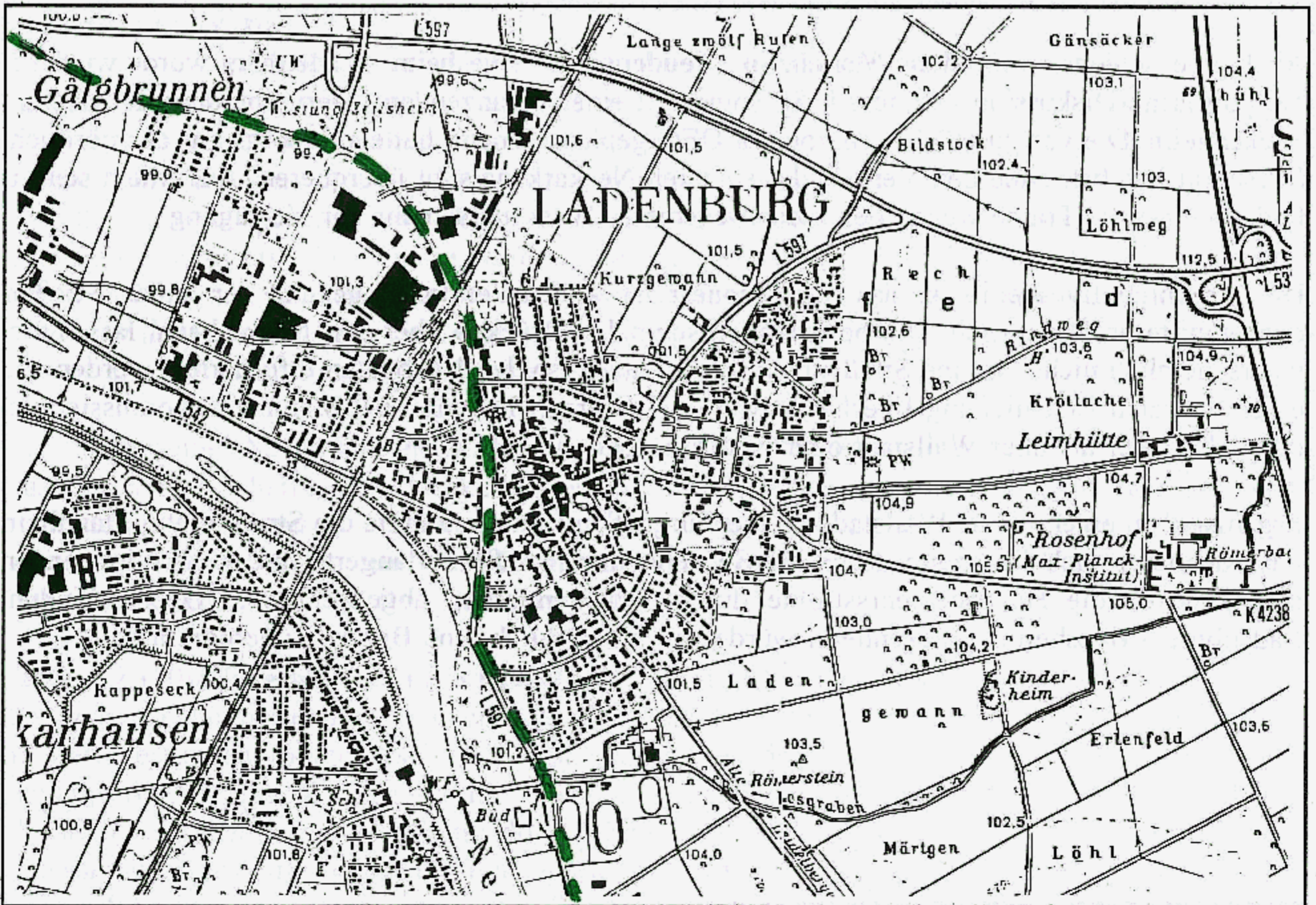
Auch eine **Schienenverbindung Mannheim - Feudenheim - Ilvesheim - Ladenburg** wurde wieder in die politische Diskussion gebracht [45], sogar mit einer ergänzenden Querverbindung Ilvesheim - Seckenheim. Die vor gut 80 Jahren von der OEG geplante Trasse hätte allerdings nur das nördliche Ilvesheim berührt, ohne den Verlauf des späteren Neckarkanal zu überqueren. Außerdem steht in Ladenburg diese Trasse wegen des Industriegebietes West nicht mehr zur Verfügung.

Der Anschluß Ilvesheims an das Schienennetz ist wegen der Insellage und der engen Straßenquerschnitte problematisch. Die bestehenden schmalen Brücken über den Neckarkanal lassen sich wahrscheinlich nicht für eine Straßenbahntrasse nutzen, so daß Neubauten erforderlich werden. Bei einer zentralen Erschließung Ilvesheims wäre die Fahrzeit Ladenburg - Mannheim voraussichtlich deutlich länger als über Wallstadt oder Neckarhausen.

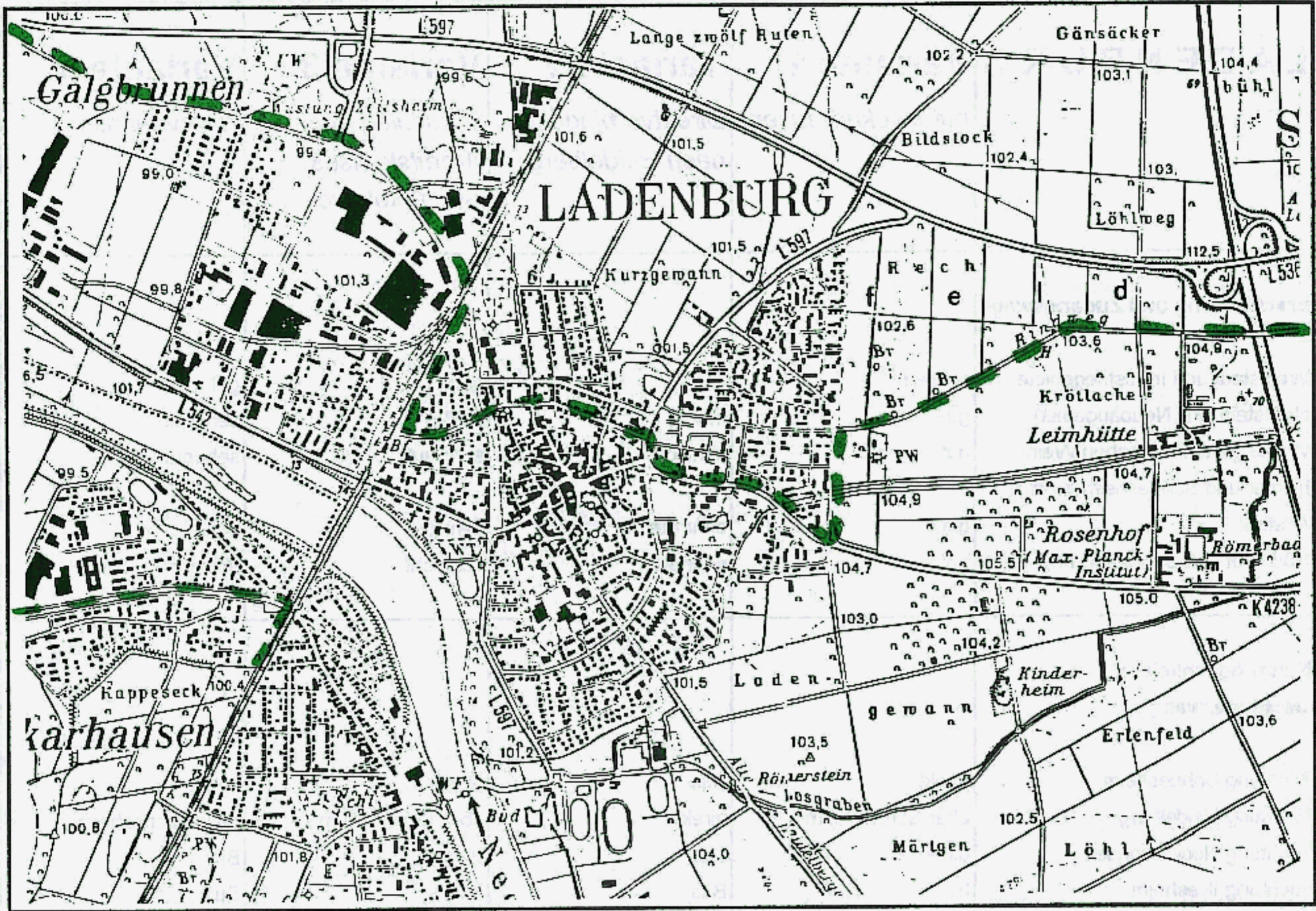
Ergänzend zu einer Trasse Wallstadt - Ladenburg - Schriesheim könnte die Straßenbahn Mannheim - Feudenheim nach Ilvesheim durch die Seckenheimer Straße verlängert werden und dort enden. Damit wären die Hauptverkehrsströme durch Schienentrassen abgedeckt. Die Querverbindung Ladenburg - Ilvesheim - Seckenheim würde wie heute durch eine Buslinie übernommen.



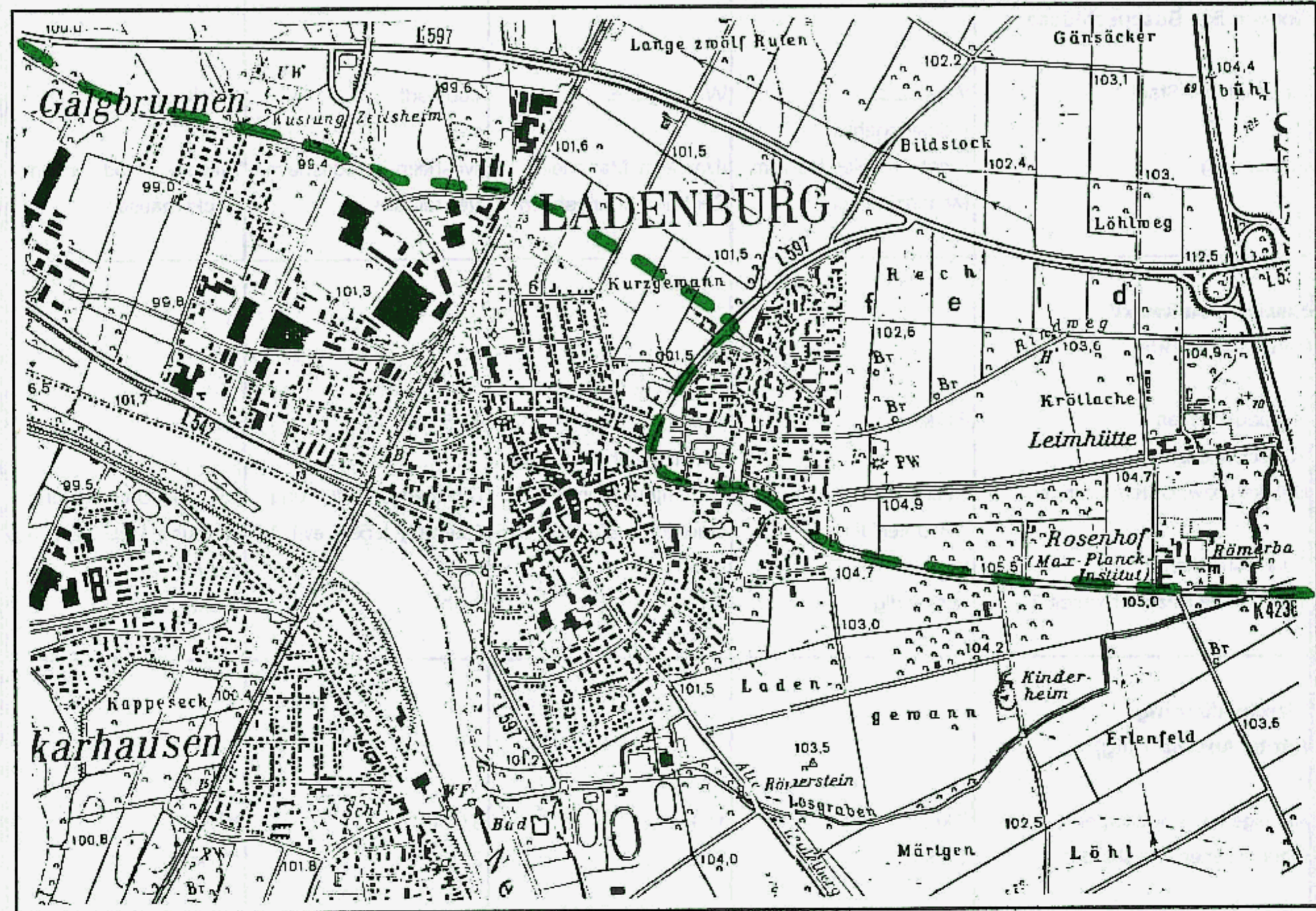
Ladenburg Variante 1: über Neckarhausen



Ladenburg Variante 2: Direktverbindung nach Heidelberg



Ladenburg Variante 3: Vorschlag des Arbeitskreises Stadtökologie



Ladenburg Variante 4: Nordvariante

LADENBURG	Variante 1 <i>mit Neckarhausen</i>	Variante 2 <i>Direktverbindung nach Heidelberg</i>	Variante 3 <i>Vorschlag des Arbeitskreises Stadtökologie</i>	Variante 4 <i>Nordvariante</i>
Erschließung und Zugangswege				
Weststadt und Industriegebiete	schlecht	gut	gut	gut
Nordstadt (mit Neubaugebiet)	gut	mäßig	mäßig	sehr gut
Weihergärten (zwischen Weinheimer und Schriesheimer Str.)	gut	schlecht	sehr gut	sehr gut
Altstadt	gut	sehr gut	sehr gut	gut
Südstadt (mit Sportzentrum)	gut	sehr gut	schlecht	schlecht
Fahrmöglichkeiten/ Umsteigezwang				
Richtung Schriesheim	direkt	Bus	direkt	direkt
Richtung Heidelberg	über Schriesheim	direkt	über Schriesheim	über Schriesheim
Richtung Neckarhausen	direkt	Bus	Bus	Bus
Richtung Ilvesheim	Bus	Bus	Bus	Bus
Richtung Heddeshaim	Bus	Bus	Bus	Bus
Richtung Mannheim	über Seckenheim	über Käfertal	über Käfertal	über Käfertal
Notwendige Busanschlüsse				
Innerhalb der Stadt	Weststadt, Industriegebiet	Weihergärten	Südstadt	Südstadt
In Richtung...	Ilvesheim, Heddeshaim, Mannheim-Nord	Ilvesheim, Mannheim- Zentrum, Schriesheim	Ilvesheim, Heddeshaim, Neckarhausen	Ilvesheim, Heddeshaim, Neckarhausen
Baulicher Aufwand/ Investitionshöhe				
Neubaustrecken [Streckenlänge ca.]	8,5 km	14 km (ab HD-Jahnstraße)	10,5 km	10 km
Brücken bzw. Unterführungen ?	Neckarüberquerung, DB-Unterführung	DB-Unterführung, Querung L 597, evtl. A 5	DB-Über/Unterführung Querung L 597, evtl. A 5	DB-Über/Unterführung Querung L 597, evtl. A 5
Tunnelstrecken ?	keine	keine	keine	keine
Technische Realisierbarkeit ?	aufwendig	leicht	leicht	leicht
Streckenführung (grobe Abschätzung)				
Auf eigenem Gleiskörper	7 km	11 km	8,5 km	8,5 km
Ohne eigenen Gleiskörper	1,5 km	3 km	2 km	1,5 km