

Die Nebenbahn Wiesloch-Waldangelloch

An dieser Stelle befand sich ein ungesicherter Bahnübergang der normalspurigen Nebenbahn Wiesloch - Waldangelloch, die im Bahnhof Wiesloch-Stadt von der 1901 eröffneten Nebenbahn Wiesloch - Meckesheim abzweigte. Auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände befindet sich heute der Platz "Am alten Stadtbahnhof" und Wohnungen der Wohnbau Wiesloch.

Die **18,75 km** lange Strecke zwischen dem heutigen Bahnhof Wiesloch-Walldorf und dem Bahnhof Meckesheim wurde am 14. Mai **1901** feierlich eröffnet. An beiden Streckenenden bestand Anschluss an die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn. Am 8. Juli 1901 eröffnete die Badische Lokal-Eisenbahnen AG (BLEAG) den elektrischen Betrieb auf der Teilstrecke vom Staatsbahnhof Wiesloch bis Wiesloch-Oberstadt.

Unmittelbar östlich des heutigen Verkehrskreisels bei der Stadtgalerie zweigte die von Wiesloch Stadt ausgehende 13,2 km lange Strecke ins Waldangelbachtal bis Waldangelloch ab. Sie wurde am 16. Oktober 1901 eröffnet.

Die Strecke nach Meckesheim erfüllte nie die in sie gesetzten Erwartungen, die Überwindung des Höhenabschnitts zwischen Schatthausen und Meckesheim war mit Steigungen bis zu 2,5 % betrieblich aufwändig, auf der 5,18 km langen Strecke gab es keine Ansiedlungen und damit keine Kunden. Dies führte dazu, dass der Streckenabschnitt zwischen Schatthausen und Meckesheim bereits am 1. Oktober 1922 stillgelegt wurde.

Der verbleibende Bahnbetrieb wurde zunächst mit Dampflokomotiven bzw. auf dem Abschnitt Staatsbahnhof - Oberstadt zusätzlich mit zwei Elektrotriebwagen betrieben. 1939 kündigte sich mit dem Einsatz des ersten, gebraucht erworbenen Verbrennungstriebwagens der Strukturwandel hin zum Dieselbetrieb an. Am 17. Oktober 1955 wurde der elektrische Betrieb aufgegeben.

Die wachsende Konkurrenz des privaten Kraftfahrzeugverkehrs führte am 28. Februar 1967 zur Stilllegung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt Dielheim - Schatthausen, am 16. November 1968 folgte dort die Stilllegung des Güterverkehrs. Am 31. Mai 1975 wurde die Strecke Wiesloch-Stadt - Dielheim für den Personenverkehr stillgelegt, der Güterverkehr wurde zunächst noch bis Altwiesloch betrieben.

Die zunehmende Verlagerung des Zuckerrübenverkehrs von der Schiene auf die Straße nahm der Bahn den Hauptgüterkunden und brachte erhebliche Einnahmeverluste. Die Kosten für die im Zusammenhang mit dem Bau der Südtangente in Wiesloch erforderlich werdende Brücke und erforderliche Trassenverlegungen oder Einschränkungen des Rückstauvolumens beim Bau des Regenrückhaltebeckens in Mühlhausen konnten nicht mehr finanziert werden, sodass auch die verbleibende Strecke nach Waldangeloch stillgelegt wurde. Am 31. Mai 1980 endete der planmäßige Personenverkehr auf der gesamten Nebenbahn Wiesloch-Walldorf - Waldangeloch, der Güterverkehr bis Wiesloch-Stadt wurde zunächst noch weiter betrieben. Im Zusammenhang mit dem Bau der Umgehungsstraßen B3 und B 39 wurde die Strecke Wiesloch-Walldorf - Wiesloch-Stadt aufwändig neu trassiert, auf einen Damm verlegt, mit zwei Brücken über die B 3 und die B 39 (heute L 723) geführt und für eine Elektrifizierung vorbereitet. Damit sollte ein S-Bahn-Anschluss für Wiesloch ermöglicht werden.

Verfasser: Klaus Rothenhöfer, Stadtrat Wiesloch