

DIE RHEINPFALZ

⟨ Ludwigshafen

Mannheim

Rhein-Pfalz-Kreis

Festival des deutschen Films

⟩

LUDWIGSHAFEN

R Plus Pfalztram-Pläne stoßen auf Widerstand: Im Ludwigshafener Norden regt sich Protest



Bisher endet in Oppau die Straßenbahn und es geht mit dem Bus weiter.

Foto: Michael Schmid



Michael Schmid

+ Folgen

29. Januar 2026 - 11:00 Uhr | Lesezeit: 4 Minuten

Die Pfalztram soll einmal über Edigheim in die Pflingstweide fahren. Doch eine jahrelange Dauerbaustelle und Millionenkosten sorgen vor Ort für große Zweifel an dem Projekt.

Aktuell ist im Gespräch, das Schienennetz von der Endhaltestelle in [Oppau](#) über [Edigheim](#) bis in die [Pflingstweide](#) zu verlängern. Tausende Menschen sollen von dem verbesserten Verkehrsangebot profitieren, das neben dem Ausbau der Straßenbahn im Ludwigshafener Norden auch neue Trassen von [Rheingönheim](#) bis nach [Waldsee](#) sowie von der City bis nach

Dannstadt vorsieht. Während im Ludwigshafener Stadtrat fast schon Euphorie angesichts der Pläne für den „Pfalztram“-Ausbau herrschte und das Echo in den Landkreisgemeinden positiv war, herrscht im Norden von Ludwigshafen große Skepsis.

Die aktuell diskutierte Trassenvariante soll von der Endhaltestelle in Oppau, über den Ostring und den Bahnübergang nach Edigheim führen. Dort ist in einer ersten Grobplanung vorgesehen, die Linie entlang des BASF-Gleises über das Wohngebiet Wolfsgrube, die Uhlandstraße, den Ostringplatz über die Oppauer Straße in die Pfingstweide zu führen.



Anwohner skeptisch

„Die Busverbindungen reichen aus. Man sollte alles so lassen, wie es ist“, meint ein Anwohner aus dem Ostring, der sich am Dienstagabend die Vorstellung der Pläne für die „Pfalztram“ im Oppauer Ortsbeirat anhörte. „Für mich ergibt das Ganze keinen Sinn“, meinte eine Edigheimerin, die ebenfalls im Zuschauerraum saß. Schon jetzt seien außerhalb der Schulzeiten viele Busse leer.

Eine weitere Anwohnerin aus dem Zinkig kritisierte, dass Straßenbahngleise für Hunderte Schüler, die täglich zu den weiterführenden Schulen in Edigheim radeln, gefährlich sein könnten. Es sei nur eine Frage der Zeit, dass die Kinder mit den Fahrradreifen in ein Gleis einfädelt und es zu Stürzen kommen könnte. E-Busse hätten auch eine positive Umweltbilanz und seien eine sinnvollere Alternative zu Straßenbahnen, meinte die Frau.

Petition gegen Ausbau

Nicht nur diese Zuschauer haben Vorbehalte gegen die Verlängerung der Straßenbahn. Im Internet wurde eine Petition gestartet mit dem Titel „Keine Straßenbahn durch Oppau, Edigheim und Pfingstweide – Lebens- und Wohnqualität erhalten!“ Bisher haben 295 Menschen die Petition unterschrieben. Der Initiator führt außerdem an, dass kein objektiver Bedarf für eine neue Straßenbahntrasse bestünde und sich der Wert von Immobilien entlang der Strecke verringern würde. Zudem würden Parkraum, Grünflächen und Radwege wegfallen. Letztlich würden mit dem Projekt Steuergelder verschwendet.

Die Kommunalpolitiker vor Ort wissen, dass ein Teil der Bürger im Norden die „Pfalztram“ ablehnt. „Es gibt viele Emotionen. Was passiert, wenn die Bürger mehrheitlich gegen eine Trasse durch Edigheim sind?“, fragte Dirk Rottmüller (CDU) die Verkehrsplaner, die zuvor die Vorteile der „Pfalztram“ – steigende Fahrgastzahlen, mehr Kapazitäten, mehr Komfort und eine schnellere Verbindung – vorgestellt und auf hohe Fördergelder durch den Bund und das Land verwiesen hatten. „Wir sind noch ganz am Anfang. Unser Ziel ist es, etwas zu entwickeln, was Akzeptanz bei den Bürgern findet. Dafür machen wir ab dem Frühjahr eine umfangreiche Bürgerbeteiligung. Letztlich ist es eine Entscheidung der politischen Gremien, ob das Projekt kommt“, sagte Thomas Weisenstein von der Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV), die den Straßenausbau als Chance für den Nahverkehr in der Vorderpfalz sieht und nun eine Vorplanung auf den Weg bringen will.

400 Millionen Euro Gesamtkosten

Ortsvorsteher Frank Meier (SPD) hakte wegen der Kosten nach. Auf mehrfache Nachfrage entgegnete der RNV-Planer, dass in einer ersten groben Kostenschätzung für den Ausbau der Straßenbahn von der Endhaltestelle in Oppau bis in die Pfungstweide zirka 100 Millionen Euro geschätzt worden seien. Das sorgte für Raunen und Kopfschütteln bei den Zuschauern. Die gleiche Summe sei für den Ausbau von Rheingönheim nach Waldsee veranschlagt sowie für die Strecke von der Ludwigshafener Innenstadt nach Dannstadt noch einmal weitere 200 Millionen Euro. Macht unter dem Strich für des gesamte „Pfalztram“-Projekt zirka 400 Millionen Euro.

Meier befürchtete, dass auf die Stadt Ludwigshafen trotz der ins Aussicht gestellten Bundesförderung von 75 Prozent und einem weiteren Landeszuschuss enorme Beträge zukommen könnten. Er verwies auf den Ausbau der Linie 10, bei dem es eine Kostenexplosion gab. Auch bei den Hochstraßenprojekte seien nicht alle Kosten förderfähig. „Ich sage nicht, dass das Projekt Pfalztram verkehrt ist, aber es muss hier bei uns eine merkliche Verbesserung für den Nahverkehr bringen, sonst bin ich nicht dafür“, sagte der Ortsvorsteher.

Viele Details offen

Antje Schröder (Grüne) kritisierte, dass in der Planung keine Tram-Verbindung zwischen dem Ludwigshafener Norden und Frankenthal vorgesehen sei. Die RNV sieht dafür hingegen keine ausreichende Nachfrage. Mehrfach wurde auch die angedachte Trassenführung durch Wohngebiete in der Edigheimer Ortsmitte angesprochen. Christiane Ohlinger-Kirsch (CDU) befürchtete eine jahrelange Dauerbaustelle in der Umlandstraße und der Wolfsgrube, die zu erheblichen Verkehrsproblemen führen könnte. Sie wollte wissen, warum ein freigehaltene Trasse am westlichen Ortsrand bisher in der Planung keine Rolle spiele. „Dies sei noch nicht vollkommen ausgeschlossen. Die aktuelle Variante sei technisch machbar und finanzierbar“, entgegnete RNV-Planer Weisenstein. Helge Moritz (FWG) wies daraufhin, dass die von der RNV verfolgte Trassenvariante über die unterirdische Ferngashochdruckleitung zur BASF führe. Außerdem müsse das Eisenbahngleis zum Kombiterminal gekreuzt werden, warf Frank Dudek (SPD) ein. Die RNV will sich wegen der Gasleitung mit dem Betreiber Gascade in Verbindung setzen. Das BASF-Gleis soll mit einer Brücke überquert werden, so Weisenstein.

Fest steht: Die Planer werden noch einiges an Überzeugungsarbeit in Sachen „Pfalztram“ leisten müssen – neben der Skepsis im Oppauer Ortsbeirat hielt sich auch in Maudach die Begeisterung für das Projekt in Grenzen. Die Anwohner sollen ab April/Mai in Bürgerversammlungen informiert werden und Anregungen geben. Auch die Einbeziehung von Anwohnern in Workshops zur Ausarbeitung der Trassenführung ist vorgesehen. Die jetzt diskutierte Variante sei eine Grundlage, es gebe aber auch Alternativen dazu.