

STADT **Peine**



*Eröffnung der
Bahnstrecke*

*Hannover - Braunschweig
1844*

Eröffnung der Bahnstrecke Hannover - Braunschweig 1844

von Michael Utecht

Mit der Eröffnung der Bahnlinie Hannover – Braunschweig am 19. Mai 1844 war eine entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung Peines zur Industriestadt geschaffen.

Doch bald zeigten sich auch die Schattenseiten. Die neue Bahnlinie sorgte zwar für zügige Fernverbindungen, unterbrach aber gleichzeitig städtische Verkehrswege.

Bereits ein halbes Jahr nach Fertigstellung der Strecke wurden erste Klagen laut. Am 14. September bat der Peiner Magistrat in einem Schreiben an die „Königliche Eisenbahn-Direction“ in Hannover, „...im Interesse unserer hiesigen Bürger... den vor dem östlichen Ende des hiesigen Bahnhofs angelegten Fußweg über die Eisenbahn so einzurichten, daß er auch mit Schiebekarren passiert werden kann.“

Fraglicher Übergang lag bereits „im Jurisdictions-Bezirk des Amts Peine“ und war Teil eines früheren Fahrweges, „welcher von dem Schützenplan ab an dem Kräheschen und Wieseschen Garten und dann an der Sackpfeifenwiese sich herzog und auf die Straße von Peine nach Braunschweig ausmündete“.

Seitens der Stadt hatte man bei den Verhandlungen über jenen Weg stillschweigend einen entsprechenden Ausbau vorausgesetzt. Nun war der Übergang mit Pfählen so verengt, „daß es sogar schwierig ist, mit Stiegen oder mit Trogeln von einigem Umfange hindurch zu kommen.“

Darüber hinaus waren gar „Bürger, welche den angelegten Übergang mit Schiebekarren passieren wollten, von dem Bahnwärter zurückgewiesen worden.“

Obwohl der Weg als direkte Verbindung zum Garten- und Ackerland unverzichtbar war, besonders „für die Bürger, welche auf der Rosenhagener Straße wohnen und ihre Grundstücke ... südlich von der Eisenbahn haben.“

Zur Herrichtung des Überganges für rollende Gefährte



Die Bahnschranke um 1900: Neuralgischer Punkt seit Eröffnung der Bahnlinie 1844

brauchte es nach Meinung des Magistrats nicht viel, „nur der Einlage einigen Holzes, um die Schienen zu sichern.“

Die Eisenbahndirektion reagierte verständig und sicherte umgehend zu, dass „...in ganz kurzer Zeit die in dieser Passirung erforderliche Vorrichtung hergestellt werden wird“. Eines nur hatte Missfallen erregt: Der Syndicus der Stadt hatte sich zwecks Sondierung der Aktenlage vorher an das Amt Peine gewandt – solches bat man zukünftig zu unterlassen und den direkten Amtsweg zu wählen.

Das Schrankenproblem

Der Kern des Problems bei der Überquerung der Gleise lag jedoch woanders und war nicht so leicht aus dem Weg zu räumen: Die wichtigste Verbindung zum Gelände südlich

der Bahn, die Straße „vor dem hohen Thore“ (heute: Bahnhofstraße) war empfindlich gestört, und „das lange Sperren des Weges durch die Eisenbahnzüge“ wurde frühzeitig zum Ärgernis.

Am 2.11. 1848 brachten die Bürgervorsteher, „mehrfach von einer namhaften Anzahl angesehener Bürger aufgefodert, folgende Thatfachen dem löblichen Magistrate zur Anzeige...: Bei den täglich 5mal von Hannover nach Braunschweig gehenden Eisenbahnzügen, ist sehr häufig der Fall vorgekommen, daß die Passage bei Klingen Hause (an der Bahnhofstraße / Ecke Kirchhofstraße, Anm. d. Verf.) nicht 1/4 – sondern 1/2 Stunde und noch länger gesperrt ist und dadurch viele Menschen zum größten Nachtheile in ihren Geschäften gestört werden und Verluste erleiden.“

Ein besonders krasser Fall hatte das Fass offenbar zum Überlaufen gebracht: „Am Dienstage, dem 31. Oct. ist abends 5 1/2 Uhr der Weg volle 3/4 Stunde gesperrt gewesen, und da gerade der Verkehr zu dieser Zeit sehr lebhaft ist, ohnedem es fortwährend regnete...“ hatte dieser „unerhörte Uebelstand“ natürlich den Unwillen der wartenden Menge erregt. Immerhin waren „circa 80 Menschen und 16 bis 20 Wagen beteiligt“.

Ursache der Staus waren die im Bahnhof haltenden Züge, die während der Abfertigung mit ihren Waggons den Überweg blockierten.

Doch die Bürgervorsteher hatten Vorschläge zur Abhilfe parat. Bei längeren Halts sollten „die Wagen bis zur Abfahrt auf die linke Seite des Wegs abgehängt, auseinandergeschoben und auf der rechten Seite von Klingen Hause stehen bleiben... oder 2. für die von Hannover kommenden Züge eine zweite Wasserstation jenseits des Bahnhofes errichtet werden“.

Der Magistrat gab das Anliegen weiter, und die Eisenbahndirektion bezweifelte „nach eingezogener Erkundigung“ nicht, dass „die Passage hin und wieder behindert worden ist“. Man hatte den Bahnhof schlicht zu klein gebaut: „Dieser Uebelstand ist dadurch erzeugt worden, daß die Güterzüge durch Zunahme des Frachtverkehrs eine erheblich größere Ausdehnung erhalten haben, als früher vorausgesetzt worden ist...“

Auch die Eisenbahndirektion sah dringenden Handlungsbedarf: „Wir haben daher den Auftrag zur schleunigen Verlegung der am Ostende des Bahnhofs belegenen Ausweichungen verfügt...“ Die „Erbauung einer neuen Wasserstation“ lehnte man allerdings als unnötig ab.

Aufgrund der weiteren stetigen Zunahme des gesamten Zugverkehrs wird die Freude über den störungsfreieren

Bahnübergang nicht lange gewährt haben. Immer deutlicher wurde spürbar, dass die Stadt in zwei Teile zerschnitten war. Das „Schrankenproblem“ wurde zu einem Dauerärgernis, das bis in die jüngste Vergangenheit reichte. Noch 118 Jahre sollten vergehen, bis die erste schienenfreie Verbindung im Stadtgebiet geschaffen war: Am 18. November 1966 wurde die Unterführung im Verlauf des Fuhseringes für den Verkehr freigegeben.

Quelle:
Stadtarchiv Peine, RF 97 Nr. 12