

STADT **Peine**



*Zur Geschichte
der Peine-Ilseder
Eisenbahn und
Hochbahn*

Zur Geschichte der Peine-Ilseder Eisenbahn und Hochbahn

von Michael Utecht

Peine-Ilseder Bahn

Bei der Gründung der Ilseder Hütte 1858 war der Bau einer Bahnlinie zunächst nicht geplant. Die Rohstoffe wurden durch Fuhrwerke herangeschafft. Am 30. April 1862 beschloss die Generalversammlung der Ilseder Hütte den Bau der Peine-Ilseder Eisenbahn. Die Konzession wurde am 14. Juli 1864 erteilt, und im Herbst des Jahres begannen die Bauarbeiten.

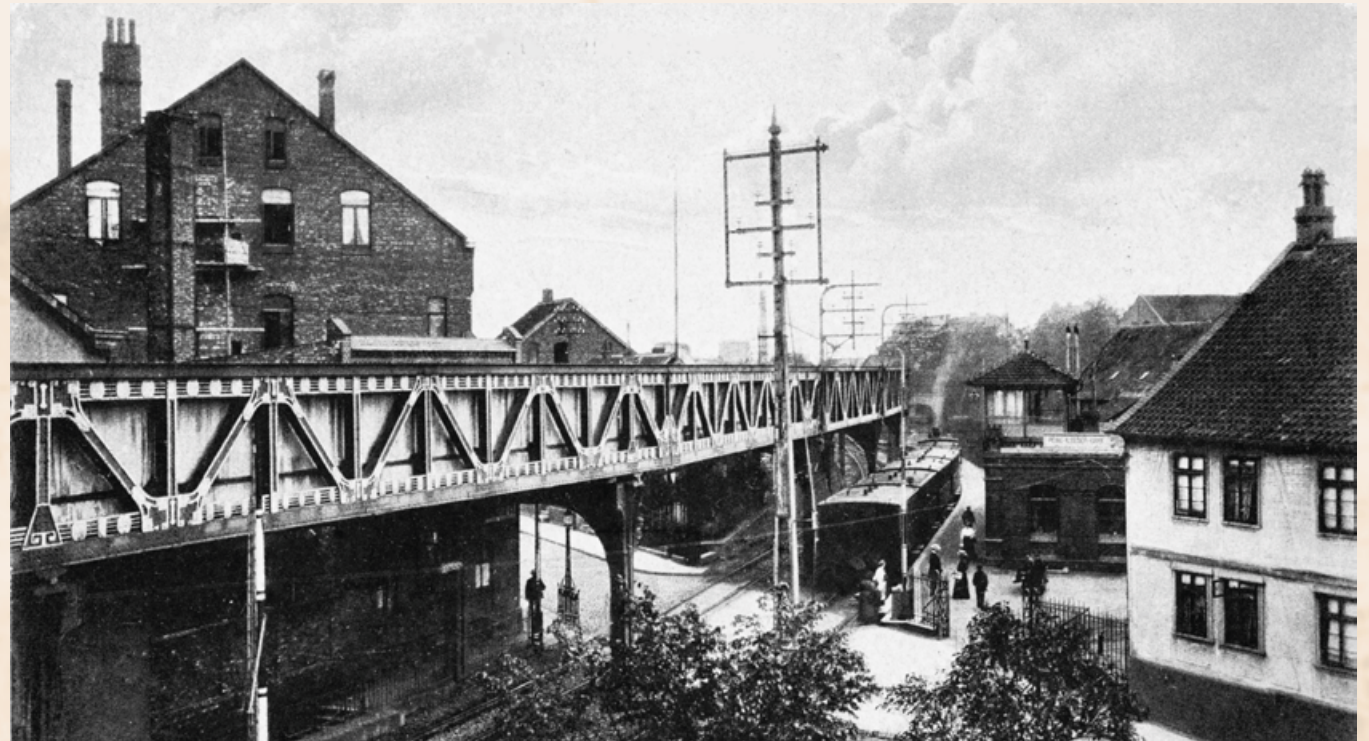
Am 2. Mai 1865 fuhr der erste Güterzug von Peine nach Groß Ilse: Pferde zogen die Waggons über die neu gebaute Strecke. Die Trassenführung lief parallel zur Fuhse, angepasst an die Gegebenheiten des Geländes.

Bereits die Genehmigung des Vorhabens durch die Regierung des Königreichs Hannover war mit der Auflage verbunden, neben dem Güterverkehr auch für die Personenbeförderung zu sorgen. Als Termin festgelegt war der 1. Juli 1866. Nach erneutem Drängen der Behörden kam die Gesellschaft dem schließlich nach: Am 22. September 1866 wurde der öffentliche Personenverkehr aufgenommen. Fahrzeit bis Peine: 1 Stunde.

1872 beschaffte man die beiden ersten Dampflokomotiven, welche die „Zug-Pferde“ ablösten und die Fahrzeit auf 20 Minuten verkürzten. Ein zweiter Personenwagen kam 1875 dazu, das anfangs geringe Verkehrsaufkommen stieg allmählich: von rund 10.000 Personen im Jahre 1874 auf knapp 30.000 Personen im Jahr 1883. Fast 150.000 beförderte Personen wurden 1898 gezählt, und einen Rekordbetrieb erreichte man 1948 mit 2 Millionen Fahrgästen.

Bahnhofsgebäude an der Jägerstraße

Das zugehörige Bahnhofsgebäude wurde an der Peiner Jägerstraße errichtet. Am 30. September 1895 wurde es seiner Bestimmung übergeben und später weiter ausgestaltet: „*Seit einigen Tagen*“, hieß es am 21. Februar 1901 in der Peiner Zeitung, „*ist in dem Warteraum des Ilseder Bahnhofs hierselbst eine Schankwirtschaft freigegeben worden, welche sich bis jetzt*



Hochbahn und Peine-Ilseder Bahn mit „Stationsgebäude“ an der Jägerstraße um 1920

schon eines regen Zuspruchs zu erfreuen gehabt hat. Da sich im Laufe der Zeit die jetzt zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten zu klein erweisen werden, soll im Laufe des Frühjahrs eine Vergrößerung des Bahnhofsgebäudes vorgenommen werden. Stationsvorsteher und Wirt waren im Übrigen – zumindest anfangs – ein und dieselbe Person: Louis Otto füllte als erster diese Doppelrolle aus.

An der Jägerstraße entwickelte sich bald ein Schrankenproblem, dem aber immerhin vorübergehend abgeholfen werden konnte. Um wenigstens den Fußgängern längere Wartezeiten an den oft geschlossenen Bahnschranken zu ersparen, wurde zwischen Braunschweiger- und Jägerstraße eine Fußgängerunterführung

gebaut. Die am 23. Mai 1906 eingeweihte Errungenschaft wurde wegen „zweckentfremdender Benutzung“ vermutlich um 1970 wieder gesperrt. Die Zugänge wurden unpassierbar abgedichtet und sind heute nicht mehr sichtbar.

Ihr Eisenbahnnetz baute die Ilseder Hütte kontinuierlich aus: Es umfasste neben der Normalspur ausgedehnte Schmalspurbahnen in fünf verschiedenen Spurweiten und erreichte in den 1950er Jahren mit über 200 Kilometern Gleislänge seine größte Ausdehnung. Über die Schienenwege der Ilseder Hütte erhielt eine Anzahl Firmen Verbindung mit dem Eisenbahnnetz, u. a. die Zuckerfabrik Peine an der Ilseder Straße.

Aber auch die Peine-Ilseder Bahn hielt der Konkurrenz des Autoverkehrs nicht stand. Am 1. Dezember 1969 wurde der Personenverkehr auf Autobusbetrieb umgestellt. Das Bahnhofsgelände an der Jägerstraße wurde im Januar 1970 abgerissen.

Nach der Fusion von Ilseder Hütte und Salzgitter AG am 1. Oktober 1970 schlossen sich die Verkehrsbetriebe beider Unternehmen am 1. Januar 1972 als „Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH“ zusammen.

Hochbahn

Ob man sie als imposante technische Konstruktion bewunderte oder als widriges stählernes Monstrum ansah: Zumindest war die Hochbahn ein untrügliches Zeichen, dass Peine sich endgültig zu einer Industrie- und Stahlstadt entwickelt hatte.

Am 4. Januar 1911 wurde die Hochbahn in Betrieb genommen und das Roheisen in flüssigem Zustand aus dem Hüttenwerk in Ilsede nach Peine transportiert. Die Schienen verliefen parallel zu den ebenerdigen Gleisen – aus Sicherheitsgründen durfte das heiße Eisen nicht auf der bestehenden Personenstrecke befördert werden. Für die Anwohner in der Südstadt bedeutete die Bahn vor allem eins: Zusätzliche Belastung; denn insbesondere hier waren die Schattenseiten des Lebens von und mit der Industrie spürbar.

Mit zunehmendem Ausbau des 1873 in Betrieb genommenen Walzwerks wuchs auch die Belästigung durch Rauch, Ruß und Staub. So kam die Rauchplage schließlich auf die Tagesordnung der Sitzung der städtischen Kollegien im Jahre 1911 – eine Verbesserung der Situation trat jedoch nicht ein.

Den Anwohnern blieb der direkte Blick auf die bald im Halb-Stunden-Takt – auch nachts – vorbeirumpelnden Waggons noch viele Jahrzehnte erhalten. Zwar gab es weitere Auflagen für den Betrieb der Anlage: U. a. mussten die Roheisen-Pfannen mit verschleißbaren Deckeln versehen sowie die Hochbrücke mit Beton ausgekleidet werden und um die Lärmbelästigung einzugrenzen, durften die Dampfloks anfangs nur mit Schalldämpfern fahren. Denn es galt, die erheblichen Vorbehalte der Peiner

Bahnanlieger auszuräumen. Doch wird die Lärmkulisse dadurch kaum wirksam entschärft worden sein, zumal einige Auflagen offenbar schon während des Ersten Weltkriegs gelockert wurden.

Am 22. November 1970 endete schließlich diese Epoche mit dem Abriss der Hochbahnanlage und der Umstellung auf eingleisigen ebenerdigen Transport des flüssigen Eisens. Der letzte Roheisenzug passierte die Strecke am 28. April 1983.

Quellen:

Stadtarchiv Peine,

Watsack, Carsten: Die Eisenbahnen der Ilseder Hütte, Ilsede 2006;

Bröcker, Hans-Jochen: „Feuriger Elias“ und „katholischer Bahnhof“.

In: PAZ, 30.6.1984; Valentin, Gerda: Peiner Alltagsgeschichte(n). Peine 1992;

Adressbuch der Stadt und des Kreises Peine 1901.