

STADT **Peine**



**ARCHIV
SONDERBLATT**

1/2021

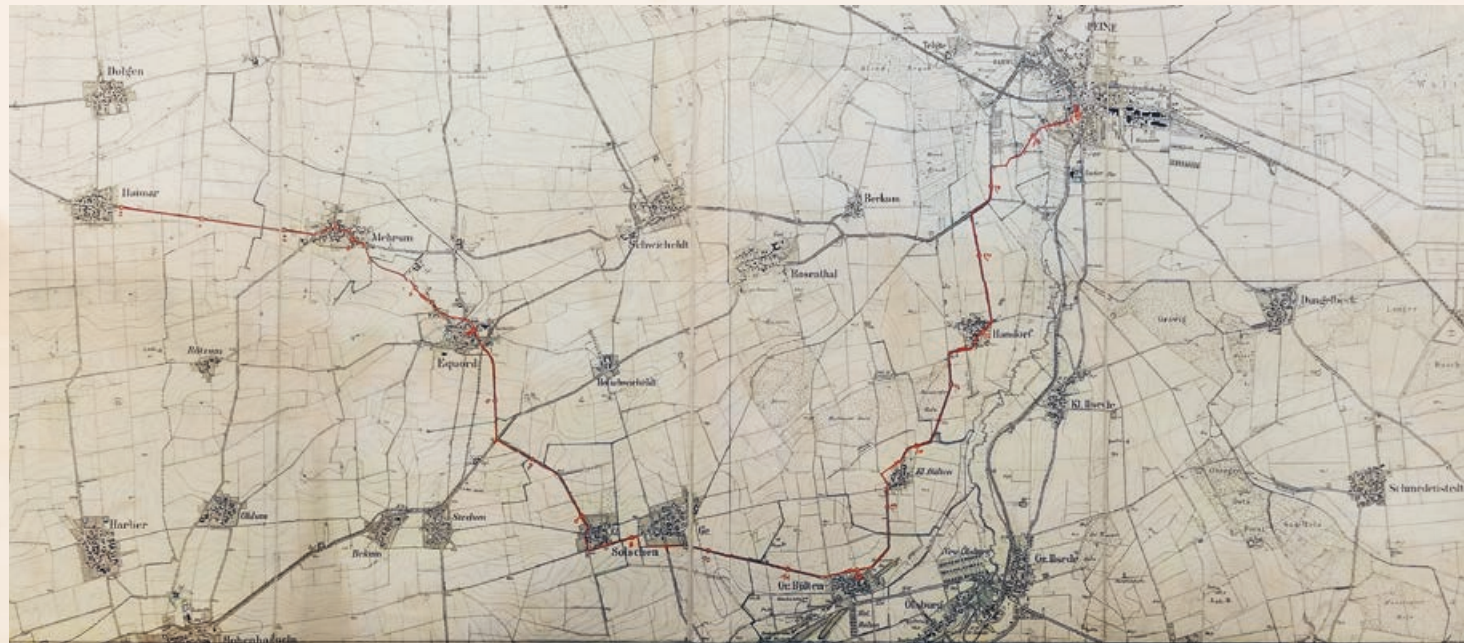


*Projekt einer
Straßeneisenbahn
von Haimar nach
Peine (1911)*

Projekt einer Straßeneisenbahn von Haimar nach Peine (1911)

Am 22. Juni 1911 meldete die Peiner Zeitung: „Die Ausführung einer Arbeit, die besonders für den südlichen Teil der Stadt Peine und auch für die ganze Stadt von großer Bedeutung ist, wurde heute Morgen begonnen. Es ist dies der Bau der neuen Fuhsebrücke in der verlängerten Mühlenstraße. Schon seit Jahren bemühte sich der Bürgerverein des 3. Bezirks um die Ausführung dieses Projekts. Um schneller zum Ziele zu kommen, zeichneten einige Mitglieder die Kosten für den Brückenbau aus eigenen Mitteln. Das Peiner Walzwerk liefert das Eisen zum Bau unentgeltlich. Die Ausführung dieses Projekts ist insofern für die Stadt und die Orte im südwestlichen Teile des Kreises von großem Vorteil, als dadurch der kürzeste Weg vom südwestlichen Teil des Kreises nach der Kreisstadt eröffnet wird. Zugleich ist auch die Mühlenstraße der günstigste Einmündungspunkt für die projektierte elektrische Bahn. Ohne die Errichtung der Brücke wäre eine Einmündung dort unmöglich gewesen, und die anderen Straßen sind für die Gleisanlagen wenig geeignet. In Rücksicht auf das Bahnprojekt wird auch die Brücke sehr breit gebaut.“

Vordergründig befasst sich der Zeitungsartikel mit dem Bau der Fuhsebrücke am heutigen Freibad P3. Die Mühlenstraße heißt mittlerweile Theodor-Heuss-Straße. Der ursprüngliche Name leitete sich von der Neustadt- bzw. „Knüppels“ Mühle her, die mit ihrem Fuhse-Wehr in etwa den Platz des Seniorenheims „Fuhseblick“ einnahm. Viel interessanter erscheint jedoch der – ganz nebenbei gelieferte – Hinweis auf ein für die Zeit zwischen etwa 1880 und dem Beginn des Ersten Weltkriegs typisches Projekt: Den Bau einer Straßen- oder Kleinbahnlinie zur Erschließung ländlicher Gebiete. Ebenfalls typisch für die damalige Zeit war es, die Straßeneisenbahn mit elektrischem Antrieb zu planen! Der Vorteil bestand darin, den Streckenliegern zwei damals bedeutende Modernisierungsschritte gleichzeitig anbieten zu können: einerseits im Vergleich zur Beförderung auf Pferdefuhrwerken wesentlich günstigere Transportdienstleistungen, die einen erheblich



Geplante Streckenführung der Straßeneisenbahn Sehnde–Peine zwischen Haimar und Peine.

gesteigerten Radius im Warenverkehr erlaubten – teils sprach man damals vom „Eintritt in den Weltverkehr“ – und andererseits die Versorgung mit elektrischem Strom zum Antrieb von Arbeitsmaschinen und teils auch schon für die (Straßen-)Beleuchtung.

Das Schienenprojekt war übrigens zum Zeitpunkt des Brückenbaus bereits rund fünfzehn Jahre alt! An seinem Beginn stand ein Vorhaben der Straßenbahn Hannover AG zur Erschließung des Umlandes der Provinzhauptstadt. Bestehende Strecken sollten elektrifiziert und neue errichtet werden. Und so wurde 1897 die Straßeneisenbahnlinie Hannover–Sehnde gebaut, die bereits 1898 bis Haimar fortgeführt wurde.

Nur folgerichtig war die Entstehung erster Pläne zum Bau einer Anschlussstrecke Peine–Haimar in den Jahren 1897 bis 1899. Interessanterweise stammten die Ideen aus dem für Eisenbahnwesen zuständigen preußischen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten: Als diesem im Januar

1897 die Straßeneisenbahnstrecke Hannover–Sehnde zur Genehmigung vorgelegt wurde, war es sofort bestrebt, Konkurrenz von der Staatsbahnlinie Hannover–Braunschweig abzuwehren und bezog dabei auch eine mögliche Verlängerung bis Peine in seine Überlegungen ein.

Aber auch in Peine war man auf die Perspektiven und Gefahren des Hannoverschen Bahnbauprojekts aufmerksam geworden. So wandte sich am 06. März 1899 der Peiner Magistrat an den Hildesheimer Regierungspräsidenten, mit dem Wunsch in die bisherigen Planungen einer Streckenverlängerung bis Peine Einsicht zu nehmen. Im Dezember des gleichen Jahres drängte der „Bürgerverein des 3. Peiner Stadt-Bezirks“ den Magistrat, *alles aufzubieten, um eine Weiterführung der Electricen Bahn Hannover–Haimar nach Peine zu veranlassen*. Übrigens umfasste dieser Kommunalwahlbezirk die am Bahnbau am meisten interessierten Stadtbereiche rund um das Walzwerk, die Braunschweiger-, Bahnhof- und Ilseder Straße sowie den Gröpern.

Stets ging es in damaligen Diskussionen um die wirtschaftlichen Perspektiven für die Beteiligten. Bestand Gefahr, von wichtigen Kunden und Warenströmen abgeschnitten zu werden? Konnte Wohlstand eher verloren oder neu hinzu gewonnen werden? In besonders schmerzlicher Erinnerung war in unserer Heimatstadt der Mitte der 1890er Jahre erfolgte Bau der Hildesheim–Peiner-Kreiseisenbahn, denn damals hatte man einen Anschluss an diese Linie verpasst. Eine stärkere Bindung vieler Orte des westlichen Teils des damaligen Landkreises Peine an Hildesheim war die Folge.

Nach diesem ersten Aufflammen der Diskussion schweigen die Akten allerdings für gut ein Jahrzehnt. Erst 1910 kamen die Gespräche wieder in Gang. Der Stadtmagistrat beschloss Verhandlungen mit der Straßeneisenbahngesellschaft Hannover. Diese erstellte im April 1911 auch einen Projekt- und Erläuterungsbericht inklusive Kostenanschlag.

Nun konnte die Suche nach Investoren und Geldgebern für den geplanten Bahnbau starten. Großes Interesse zeigte die Ilseder Hütte, die auf günstige Transportmöglichkeiten für Rohstoffe und Stahl, aber auch ein billiges öffentliches Verkehrsmittel für ihre Arbeiter hoffte. Staat und Kreis winkten dagegen ab, und auch die Straßeneisenbahngesellschaft Hannover verweigerte jahrelang jedwede Form einer finanziellen Beteiligung. Die Gesellschaft riet vielmehr zur Anleihefinanzierung durch die beteiligten Kommunen. Sehr gern sei man dann später bereit, den – wirtschaftlich risikoarmen und logistisch sinnvollen – Betrieb pachtweise zu übernehmen.

Im Gegensatz zur Bereitschaft einer finanziellen Beteiligung, gab es mit der „Bahnindustrie Actiengesellschaft“, Hannover, der „Treuhand-Vereinigung Aktiengesellschaft“, Berlin, der „Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft“ sowie der „Deutsche Kleinbahn- und Städtebau-Unternehmung“ gleich vier Firmen, die sich um die Durchführung einer Rentabilitätsprüfung oder die Ausführung des Bauprojekts bewarben.

Nach langen Vorarbeiten fand am 1. März 1914 ein Treffen von Vertretern des Kreises, der Stadt und der an der Strecke interessierten Gemeinden und der Straßeneisenbahngesellschaft statt. Als Ergebnis wurde der *Ausschuss zur Vorberatung des Kleinbahnprojektes Haimar–Peine* eingesetzt, dem neben Peines Bürgermeister Dr. Meier auch die Vorsteher der an der nun geplanten Strecke liegenden Gemeinden Mehrum, Equord, Gr. und Kl. Solschen, Gr. und Kl. Bülten sowie Handorf angehörten. Sehr bald waren sich die beteiligten Kommunen einig, das finanzielle Risiko auf keinen Fall allein zu tragen. Die Straßeneisenbahngesellschaft jedoch fürchtete nicht zuletzt die Konkurrenz der vom Kreis geförderten Hildesheim–Peiner-Kreiseisenbahn und lehnte eine finanzielle Beteiligung an der Bahnlinie Haimar–Peine am 30. Juni 1914 erneut ab.

Ein letzter Vermerk des Jahres 1914 vertagte die weitere Verfolgung des Vorhabens anschließend auf Mai 1916. In den Wirren des Ersten Weltkriegs ging das Straßeneisenbahnprojekt Haimar–Peine dann endgültig unter!

Quellen:

Stadtarchiv Peine Rep 06, Nr. 323;
Peiner Zeitung vom 22. Juni 1911 „Bau der neuen Fuhsebrücke“