

Die Entwicklung der Eisenbahn in und um Hildesheim

Nachdem im Jahre 1835 die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen wurde und bereits drei Jahre später im Herzogtum Braunschweig von Braunschweig nach Wolfenbüttel die ersten Züge rollten, reifte auch in Hildesheim der Wunsch nach einem Bahnanschluss an die geplanten Linien Harburg - Celle - Hannover und Braunschweig - Hannover - Minden. Da König Ernst August jedoch einer Kreuzung der beiden Bahnlinien in Hannover ablehnend gegenüberstand, wurde diese kurzerhand nach Lehrte verlagert. Somit war Hildesheim ab dem 12. Juli 1846 Endbahnhof der Linie Harburg - Celle - Lehrte - Hildesheim.

Der erste Hildesheimer Bahnhof befand sich vor den nördlichen Wallanlagen der Stadt zwischen der heutigen Osterstraße und Bahnhofsallee. Der Fachwerkbau dient auch heute noch in Dissen-Bad Rothenfelde am Teutoburger Wald als Empfangsgebäude. Vom damals einzigen Bahnsteig fuhren täglich zunächst 2 Züge mit einer Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h nach Lehrte.

In den Folgejahren gewannen Planungen einer sogenannten „Südbahn“ in Richtung Göttingen zunehmend an Bedeutung. Hildesheim forderte in diesem Zusammenhang zunächst die Fortführung der Bahn über Salzdorf, Bodenburg, Gandersheim und Northeim in Richtung Süden. Diese Linienführung hätte aber erhebliche topografische Schwierigkeiten mit sich gebracht (Hildesheimer Wald, Alfelder Berge), so dass sich letztendlich wiederum Hannover mit der dort präferierten „einfacheren“ Trassenführung im Leinetal durchsetzen konnte. So wurde in den Jahren 1853 und 1854 die Südbahn nach Göttingen abschnittsweise in Betrieb genommen. Am 15. September 1853 erfolgte der Anschluss Hildesheims über Nordstemmen an diese bedeutende Nord-Süd-Verbindung.

Erst zwei Jahrzehnte später wurde 1875 durch die private Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft mit der Eröffnung der Linien Löhne - Hameln - Elze und Hildesheim - Derneburg - Grauhof eine Ost-West-Verbindung durch Hildesheim geführt. Allerdings lag der Ausgangsbahnhof nach Grauhof zunächst abgetrennt vom bisherigen Bahnnetz im Bereich des heutigen Ostbahnhofs und wurde erst 1881 im Rahmen der Verstaatlichung östlich des heutigen Hauptbahnhofs an die Bahnstrecke nach Lehrte angeschlossen. Zeitgleich wurde das alte Bahnhofsgebäude bis auf den Güterschuppen abgebaut und steht seitdem im ehemaligen Bahnhof von Bad Lauterberg (Harz). Der übriggebliebene Güterschuppen in Hildesheim Ost diente fortan bis 1967 als Empfangsgebäude.

Die ersten Bahnhofsanlagen im Bereich der heutigen Kaiserstraße waren dem Verkehrszuwachs auf der Schiene bald nicht mehr gewachsen. Am 5. Mai 1884 wurde der neue Hauptbahnhof eingeweiht. Im Laufe der Jahrzehnte waren Nord- und Innenstadt immer näher an den Bahnhof herangewachsen. Dadurch liegt der Hauptbahnhof heute in zentraler Lage der Stadt, ein wichtiger Vorteil gegenüber anderen Städten.

Der Fahrgastverband Pro Bahn engagiert sich ehrenamtlich für die Interessen der Fahrgäste. Pro Bahn erarbeitet Konzepte und Gutachten, informiert und verhandelt mit Entscheidungsträgern und sorgt dafür, dass Bahnen und Busse besser werden. Vor Ort in Hildesheim kümmert sich Pro Bahn besonders um die Lammetalbahn, die mittlerweile eine sehr gute Entwicklung genommen hat. Sie beweist, dass eine gut integrierte Bahnlinie auf dem Lande eine attraktive Alternative sein kann. Das Interesse an der Eisenbahn in Hildesheim zu wecken, ist Absicht dieser Fotoausstellung. Hierfür haben Björn Gryschka aus Bodenburg, Uwe Helbig aus Lamspringe und Holger Klages aus Hildesheim Fotos zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen im Internet unter www.pro-bahn.de/braunschweig-hildesheim

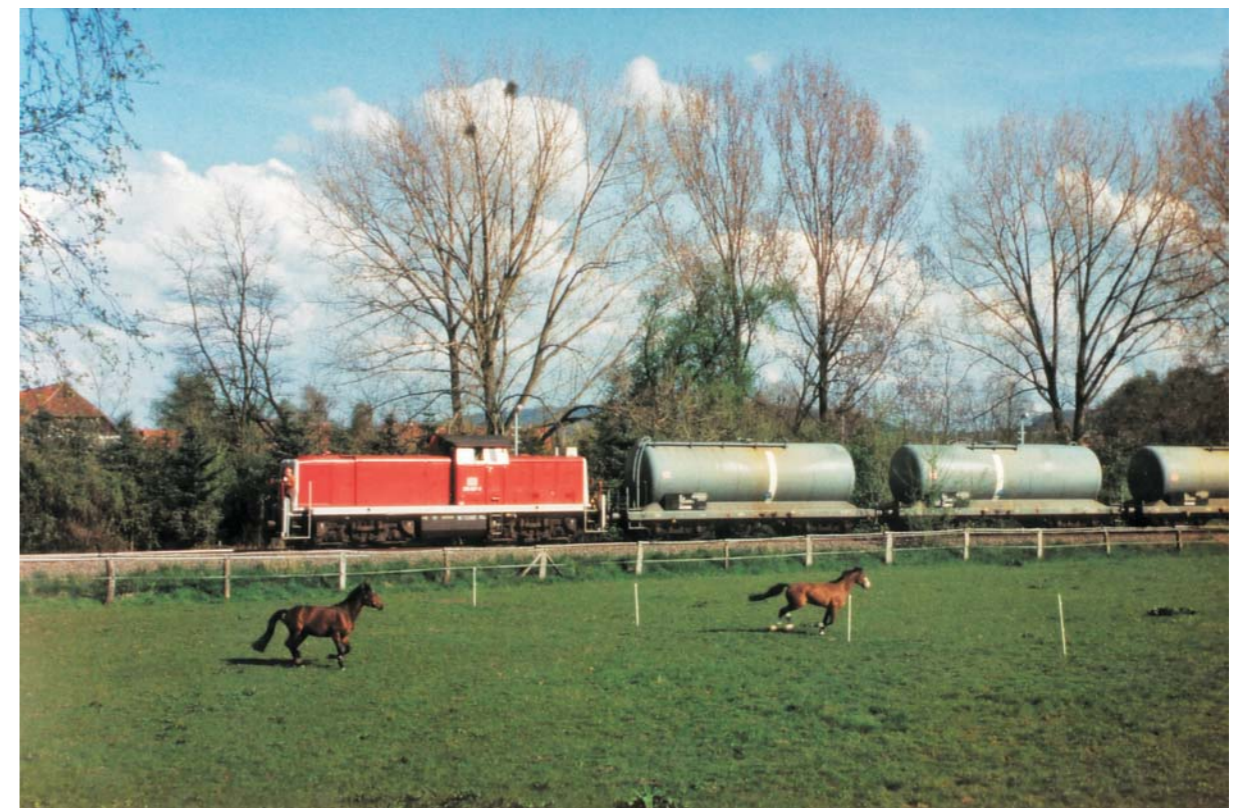
Die weitere Entwicklung

- 1884 - 1911 Aufbau des Güterbahnhofs im Bereich der Römerringbrücke mit diversen Anschlussgleisen im Industriegebiet Nordstadt.
- 1887 - 1889 Eröffnung der Bahnlinie Derneburg - Bockenem - Seesen, heute noch in Betrieb für den Güterverkehr bis Bornum.
- 1888 - 1889 Inbetriebnahme Hildesheim - Hoheneggelsen - Groß Gleidingen (dort Anschluss an die Hauptbahn von Lehrte nach Braunschweig).
- 1893 Bau der "Barntener Kurve" bei Rössing.
- 1897 Inbetriebnahme der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn Hildesheim - Bavenstedt - Hohenhameln - Hämelerwald. Reste dieser Bahntrasse finden sich heute am Kennedydamm und hinter „Media-Markt“.
- 1899 Eröffnung der Anschlussbahn Marienburg - Diekholzen (Hildesia); die Bahnstrecke wurde 2004 abgebaut (siehe Fotoausstellung).
- 1899 Eröffnung der Straßenbahn-Überlandlinie II von Gleidingen über Sarstedt, Ahrbergen, Hasede nach Hildesheim durch die Straßenbahn AG Hannover (bis 1958).
- 1900 - 1902 Eröffnung der Bahnlinien Groß Dungen - Bad Gandersheim und Bodenburg - Gronau - Elze; heute existiert nur noch in saniertem Zustand der Abschnitt Groß Dungen - Bodenburg.
- 1905 Betriebsaufnahme der Städtischen Straßenbahn in Hildesheim (bis 1945).
- 1928 Anschluss der Hafentram an den Güterbahnhof (letzter noch heute bedienter Anschluss).
- 1959 - 1961 Abriss des alten Hauptbahnhofsgebäudes und Neubau im Stil der 60er Jahre.
- 1965 Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs.
- 1967 Abriss des ehem. Gütergebäudes und Neubau eines Empfangsgebäudes in Hildesheim-Ost (siehe Fotoausstellung).
- 1991 Anschluss an die Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg bei Sorsum.
- 1993 Aufnahme des ICE-Verkehrs über Hildesheim.
- 2000 Beginn der Autoverladung am Güterbahnhof.
- 2003 Modernisierung des Ostbahnhofs mit neuen Bahnsteigen und Park&Ride-Anlage; Aufnahme des eurobahn-Verkehrs zwischen Löhne - Hameln - Hildesheim - Bodenburg.
- 2006 Ablösung der örtlichen Stellwerktechnik durch ein elektronisches Stellwerk in Hannover; alle Weichen und Signale werden von dort ferngesteuert.
- Dez. 2008 Betriebsaufnahme der S-Bahn auf den Linien Hildesheim - Sarstedt - Hannover und Hildesheim - Lehrte - Hannover.



Unmittelbar entlang der südlichen Stadtgrenze verlief die Anschlussbahn Marienburg – Diekholzen mit einem Abzweig zu Bosch-Blaupunkt im Hildesheimer Wald. Im Rahmen von Sonderfahrten der Dampfzugbetriebsgemeinschaft Hildesheim gelangte am 26.06.1999 ein Reichsbahn-Personenzug der 30er Jahre zum Hildesia-Schacht Diekholzen, hier in der Steigung bei Söhre.

Bis zur Betriebseinstellung 2004 sah der tägliche Betrieb jedoch so aus: In langen Kesselwagenzügen, die wegen ihres Gewichtes in Marienburg zu teilen waren, wurde Kalilauge von der Werra über 5 Jahre zur Verfüllung des Schachtes Hildesia angefahren. Hier ein zurückkehrender Zug in der Nähe der Domäne Marienburg im Mai 1999.





Aus derselben Perspektive von der Ohlendorfer Brücke aufgenommen der Hildesheimer Hbf in den Jahren 1989 und 2004. Verbindendes Element sind die Römeringbrücke und das Stellwerk im Hintergrund. Ansonsten hat sich viel geändert: Mittlerweile sind die Bahnsteige 2 und 3 auf ICE-Standard ausgebaut, nach Bodenburg fährt nicht mehr der Akkumulatortriebwagen der Deutschen Bundesbahn aus den 60er Jahren, sondern ein moderner Zug der Eurobahn. Die Postgleise links sind außer Betrieb. Im Jahr 2008 werden die übrigen Bahnsteige im Rahmen der S-Bahn-Einführung modernisiert.

Bis 1990 war der heutige Haltepunkt Hildesheim Ost noch ein „richtiger“ Bahnhof mit mehreren Gütergleisen, Weichen, Signalen sowie einem eigenen Bahnhofsgebäude mit Fahrkartenausgabe. Damals wurde jedoch die Bahnstrecke Derneburg - Seesen stillgelegt, nach Bodenburg verkehrten wenige Züge und der Rückbau der Bahnstrecke nach Goslar auf nur ein Gleis wurde geprüft. Insofern war es konsequent, den Bahnhof aller Nebengleise zu berauben. Mittlerweile verkehren dort 3 - 4 Züge pro Stunde, die damals abgebauten Signale verhindern eine dichtere Zugfolge. Der Bereich der ehemaligen Gütergleise wurde zu einer Park&Ride-Anlage umgebaut. Die Bilder zeigen Aufnahmen aus den Jahren 1990 und 2005.





Vom Andreaskirchturm lassen sich die Hildesheimer Bahnbesonderheiten gut erkennen: das Bild aus dem Jahr 2004 zeigt einen Rettungszug, der im Ernstfall von der Hildesheimer Berufsfeuerwehr besetzt wird und zu Hilfeinsätzen auf der Schnellfahrstrecke ausrückt. Weiterhin ist im rechten Bereich ein abgestellter Autotransportwaggon zu sehen, im Hintergrund die durchaus imposante Skyline des Hafens, zu dem die letzte Hildesheimer Anschlussbahn führt. Dorthin „verirren“ sich gelegentlich auch Personenzüge, z. B. zum Hafenjubiläum 2003 gab es Dampfsonderfahrten zum Hauptbahnhof. Diese wurden am Nachmittag durch einen Falschparker behindert, der an einem Sonntag nicht mit Zugverkehr gerechnet hatte, aber offenbar froh über den befestigten Parkplatz gleich an der Mastbergstraße war...



12 Jahre liegen zwischen diesen beiden Bildern vom Geschehen am Hildesheimer Güterbahnhof: 1995 bedient noch eine Rangierlok das Lager der Fa. „Tilia Im- und Export“; die heute noch vorhandene Rampe ist nur quer durch das Baustofflager eines Baumarktes zu erreichen: "Beim Rangieren ist auf Fliesen ausschende Kunden Bedacht zu nehmen...". Heute ist dieses Anschlussgleis nicht mehr in Betrieb, aber auf einem 20 Meter entfernten Parallelgleis werden für Urlaubsziele wie Avignon, Villach oder Narbonne Autos verladen. Die Waggons werden dann von einer Kleinlok im Güterbahnhof an den Schlafwagenzug angekoppelt. Zuvor gelangen die Reisenden mit ihrem Gepäck zu Fuß von der Autoverladung über die Brücke Steuerwalder Straße zum Hauptbahnhof, um dort selbst einzusteigen.





Als Flusstadt weist Hildesheim auch zwei Eisenbahnbrücken auf. Die eine liegt unterhalb des Südfriedhofs an der Strecke nach Goslar etwas unspektakulär im Grünen. Ein Dieseltriebwagen passiert sie im Jahr 1995 auf der Fahrt nach Bodenburg; im Hintergrund ist vom Ochtersumer Baugebiet „Mittelfeld“ noch nichts zu sehen. Die „Fünfbogenbrücke“ überquert die Innerste zwischen altem Volksfestplatz und Himmelsthür. Sie stammt aus dem Jahre 1884 und wurde im Krieg nur gering zerstört. Hier bietet die Kreisstadt in ihren Grenzen sogar ein wenig „Mittelgebirgsflair“. Im Jahr 1994 befuhr der Museumstriebwagen VT 12.5 als Reisebürosonderzug auf der Strecke Düsseldorf - Goslar regelmäßig den gemauerten Steinviadukt.



Seit 2003 gehören die modernen Triebwagen der eurobahn zum gewohnten Hildesheimer Bahnbild. Sie verbinden die Kreisstadt mit Bad Salzdetfurth im Lammetal. Ein Zug nach Hildesheim passiert an einem herrlichen Wintertag die Detfurther Kirche. Mit ihrer Klimaanlage und stufenlosen Einstiegen sind die Triebwagen bei den Bahnreisenden sehr beliebt. Das hat auch das Interesse eines Modellbahnherstellers geweckt, der seit Herbst 2007 das Modell des eurobahn-Triebwagens VT 4.04 maßstabsgetreu anbietet. Mehr dazu auf der benachbarten Modellbahnanlage. Ein guter Geschenktipp zu Weihnachten ?

