

Teil 9: Die (nie gebaute) Straßenbahn in Göttingen

Göttingen, die Universitätsstadt in Niedersachsen, hatte 1885 eine Einwohnerzahl von ca. 20.000 Einwohnern, 1897 betrug diese Zahl bereits knapp 30.000, 1908 war die Marke von 40.000 erreicht. Innerhalb von 20 Jahren war die Einwohnerzahl um 100 % gestiegen. Zu dieser Entwicklung ganz entscheidend mit beigetragen hatte die Universität, die durch den Zuzug von Studenten und Fachkräften enorm gewachsen war. Dieses hing mit der „Industriellen Revolution“ zusammen, genauso wie die Ansiedlung von Firmen wie Phywe in Göttingen oder Rube & Co. in der noch selbständigen Gemeinde Weende. Durch die Veränderung der Lebens- und Arbeitsgewohnheiten der Menschen entstanden auch neue Verkehrsströme. Während vor der industriellen Revolution die Arbeiter und Studenten nahe an ihrem Arbeits- bzw. Studienplatz wohnten, zersiedelte Göttingen langsam. Es entstanden die ersten „Verkehrsbedürfnisse“. So wundert es nicht, dass im Jahre 1909 die Wiesbadener Firma Hecker & Co, die auf den Bau und Betrieb von Klein- und Straßenbahnen spezialisiert war, ein 22 Seiten umfassendes Gutachten erstellte, welche die Möglichkeiten zum Bau und Betrieb einer Straßenbahn untersuchte.

In diesem Gutachten ging die Fa. Hecker & Co. von Anfang an davon aus, dass die zu bauende Straßenbahn nicht unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit gebaut werden, sondern als Massentransportmittel für alle Bevölkerungsschichten dienen sollte. Folgende Linienführungen waren vorgesehen:

- Bahnhof – Kasernen (heute Gothaer Platz) mit einer Linienlänge von 3.125 Meter (bei einer Verlängerung in die wohlhabende selbständig Gemeinde Geismar eine Linienlänge von 4.475 Metern)

- Weende – Waldstraße (Linienlänge 4375 Meter, eine Verlängerung zum Hainbunddenkmal oder Rhons sollte vorgesehen werden).

Beide Linien sollten einspurig mit Ausweichen gebaut werden. Auf der Stadtlinie sollte alle 12 ½ Minuten, nach Weende alle 37 ½ Minuten gefahren werden. Dafür vorgesehen waren 12 Motortriebwagen.

Die Planungen für eine Linie zum Friedhof (mit einer späteren Verlängerung in die selbstständige Gemeinde Grone) wurden nicht in Angriff genommen, da der schienengleiche Übergang in der Groner Chaussee nicht befahren werden dürfte. Die Königlich-Preussische-

Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) versprach zwar, bis 1915 diesen Übergang durch eine Höherlegung zu beseitigen. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg geschah dieses jedoch erst 1922/23.

Das Depot sollte an der Gemarkungsgrenze zu Weende (heute Nähe Haltestelle Liebrechtstraße) gebaut werden.

1913 legte Oberingenieur Lauffs, der von der Stadt als vorläufiger Straßenbahndirektor eingestellt worden war, folgenden Entwurf vor:

- Linie 1: West-Ost-Linie: Hbf.- Alleestraße – Prinzenstraße – Theaterstraße – Theaterplatz-Herzberger Chaussee – Hainbunddenkmal (2,4 Km)

- Linie 2: Nord-Süd-Linie: Weende-Weender Chaussee – Weender Straße – Markt – Lange und Kurze Straße-Geismarstraße- Geismar Chaussee – Neue Kasernen (4,8 Km);

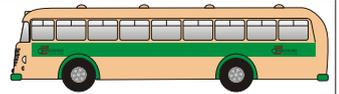
(alternativ: Markt- Nikolaistraße – Bürgerstraße – Reinhäuser Chaussee – Feuerschanzengraben – Geismar Chaussee – Neue Kasernen (2,65 bzw. 2,85 Km)

- Entwurf einer 3. Linie: Weender Straße – Ecke Theaterstraße – Markt – Gronerstraße – Groner Chaussee (später Verlängerung zum Friedhof (900 Meter)

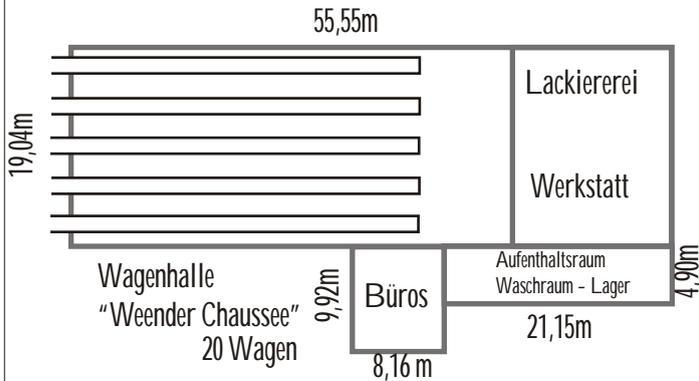
Am Theater war ein Aufstellgleis für Theaterwagen vorgesehen. Die Wagenhalle sollte auf der Maschwiese hinter der Eisenbahnunterführung auf der Seite des E-Werkes errichtet werden. Für die Stadtlinien war ein 10 – bzw. 7 ½- Minutentakt vorgesehen, jeder zweite Wagen sollte nach Weende durchfahren. Benötigt werden 8 Trieb – und 2 Beiwagen. Ferner war wegen der engen Radian in der Innenstadt die Meterspur (1.000 Millimeter) vorgesehen.

Anfang 1914 wurde das Straßenbahnprojekt konkreter und in die Hände von Senator Jenner gelegt, der eine „Straßenbahn-Planungskommission“ ins Leben rief.

Am 23.04.1914 trug diese Kommission ihre Pläne dem Göttinger Magistrat vor, der noch am selben Tag folgendes beschloß: „Bau einer Straßenbahn in eigener Regie der Stadt Göttingen“. Bereits fünf Tage später wurden die Pläne konkret:



Die Bahn hat in Normalspur (1.435 mm) ausgeführt zu werden. 11 Triebwagen sollten gekauft werden. Eine Wagenhalle mit Werkstätte soll auf dem städtischen Grundstück östlich der Weender Chaussee an der Gemarkungsgrenze gebaut werden.



Zeichnung der geplanten Wagenhalle an der "Weender Chaussee"

Folgende Linien waren vorgesehen:

- blaue Linie: Gemarkungsgrenze Weende – Weender Chaussee – Weender Tor – Markt- Groner Straße- Groner Torstraße- Eisenbahnunterführung (2,6 Km).

- rote Linie: Bahnhof- Alleestraße- Prinzenstraße – Weender Straße – Markt- Groner Straße- Nikolaistraße – Bürgerstraße- Reinhäuser Chaussee – Feuerschanzengraben - Geismar Chaussee – Schillerstraße (Kasernen) (2,4 Km)

- grüne Linie: Bahnhof- Alleestraße – Prinzenstraße – Theaterstraße- Theaterplatz- Bühlstraße- Wilh. Weber-Straße- Dahlmannstraße- Herzberger Chaussee- Theater-Platz und zurück zum Bahnhof (3,1km).

Alle Strecken sind eingleisig, das Teilstück Bahnhof- Alleestraße bis Leinekanal zweigleisig.

Es soll im Schaffnerbetrieb gefahren werden, bei einem Fahrpreis von 10 Pfennig, der zum einmaligen Umsteigen berechtigt. Die 11 Motorwagen sowie ein Montage- und Salzwagen sollen von der Hannoverschen Waggonfabrik in Hannover-Linden geliefert werden, aber auch andere Waggonfabriken wie Lindner in Ammendorf, Gebr. Castell in Mainz, Gebr. Créde in Kassel-Niederzwehren, Waggonfabrik Uerdingen, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) und Norddeutsche Waggonfabrik Bremen gaben ein Angebot ab.

Die Strecke nach Weende sollte erst in die Planung gehen, wenn mit der Staatsbahn geklärt ist, dass die

Straßenbahn keine Konkurrenz im Schienenverkehr nach Weende darstellt.

Im Juli 1914 werden erste Erdarbeiten in der Weender Straße zwischen Weender Tor und Prinzenstraße durchgeführt.

Im September 1914, also einen Monat nach Kriegsausbruch, werden die ersten Schienen geliefert. Lieferant ist die Fa. Phönix in Duisburg-Meiderich. Die Lieferung umfasst auch 23 Weichen. In der Prinzenstraße, Weender Straße, Groner Straße und Nikolaistraße sollen an den Ausweichen in beiden Richtungen elektrische Stellvorrichtungen installiert werden. Da mit dem Bau der Wagenhalle noch nicht begonnen wurde, hat die Stadt Göttingen keine Lagermöglichkeit für das Schienenmaterial. Es wurden bei der Fa. R. Hahn, Weender Chaussee 29, 600 Quadratmeter Lagerplatz angemietet. Dort ist das Material am 30.09.1919! noch vorhanden.

1915 werden Gespräche mit dem Vorstand der Gartetalbahn aufgenommen. Gegenstand ist eine Straßenbahnlinie durch die Lotzestraße zum dortigen Haltepunkt der Kleinbahn.

Aufgrund der angespannten Kriegslage werden 1916 alle Aktivitäten bezüglich des Straßenbahnbaus auf Eis gelegt, u.a. können die Waggonfabriken keine neuen Wagen liefern. Ferner ist zu diesem Zeitpunkt Oberleitungsmaterial aus Kupfer nicht mehr bestellbar, da es für „kriegswichtige Projekte“ benötigt wird.

Nach Kriegsende wird das Projekt erst einmal „ad acta“ gelegt, da aufgrund der politischen Lage keine Mehrheiten für einen Bau der Straßenbahn zu finden sind.

Den letzten Todesstoß für das „Projekt Göttinger Straßenbahn“ gab die Inflationszeit. Ein Bau wäre utopisch teuer geworden. Nachdem sich die Verhältnisse wieder normalisiert hatten, trat der Omnibus in den Vordergrund, da ein Omnibusnetz preisgünstiger sei.

Daher beschloß der Göttinger Stadtrat am 10.06.1926, nur noch die Frage der Schaffung von Autobuslinien zu prüfen. Eine Straßenbahn kommt daher nicht mehr in Frage.

Text: Holger Werner, nach Aufzeichnungen von Hilmar Werner (+), die in den siebziger Jahren im Stadtarchiv Göttingen gesichtet wurden.