



An keiner anderen Straße in Buchholz lässt sich die sozioökonomische Entwicklung Buchholz' vom Bauerndorf hin zum Mittelzentrum derart gut abbilden, wie an der Neuen Straße. Lange Zeit war Buchholz ein klassisches Bauerndorf. Die Landwirtschaft bildete den Kernerwerb des Dorfes, das Mitte des 19. Jahrhunderts von einer schweren Agrarkrise getroffen wurde. In deren Folge kam es zu einem weitreichenden Höfesterben – Zum Teil waren sie so klein geworden, dass die Bauern auf einen Nebenverdienst angewiesen waren, zwischen 1874 und 1906 verfielen sogar zwei der drei Vollhöfe, die den Kern von Altbuchholz bildeten.¹

Zur selben Zeit avancierte Buchholz zu einem Eisenbahnknotenpunkt. Es kreuzten sich insgesamt drei Linien: Die Hauptlinie (Paris-)Venlo-Bremen-Hamburg-Berlin mit den Strecken Buchholz-Geestemünde und Hannover-Soltau-Buchholz. Der Hauptgrund für den Ausbau des Bauerndorfes zum Drehkreuz der Eisenbahn war die Topographie, die gegenüber anderen Standorten wie Jesteburg oder Tostedt entscheidende Vorteile brachte.²



Mit dem Bau der Eisenbahnlinien wandelte sich auch die Dorfstruktur grundlegend: Zunächst zogen die Arbeiter und Beamten der Eisenbahn nach Buchholz. In der Folge veränderte sich auch das wirtschaftliche Gefüge des Ortes, da eine steigende Nachfrage nach Handwerk, Handel und Dienstleistungen entstand. Bereits 1922 besaß die Landwirtschaft keine Bedeutung mehr: den verbliebenen 30 Bauern und neun Knechten standen 250 Bahn- und Industriearbeiter, 100 Handwerker, 40 Angestellte und 20 Beamte gegenüber. Bis 1938 halbierte



sich die Zahl der Bauern erneut.³ Damit veränderte sich auch die Sozialstruktur des Ortes grundlegend, der Aufstieg zur Kleinstadt begann. Buchholz war schließlich kein organisch gewachsenes Dorf mehr, sondern wandelte sich vielmehr durch seine Größe und Verkehrslage zu einem Mittelpunkt der Region.⁴

Die Neue Straße wurde vermutlich Ende des 19. Jahrhunderts angelegt, als noch der Zuschnitt der vier großen Höfe die Buchholzer Innenstadt bestimmte. Die Heinrich- bzw. Ferdinandstraße entstanden durch den Bau der Bahnstrecke Bremen-Hamburg. Bauern verkauften Land, auf dem sich Bahnarbeiter, im Bereich der Neuen Straße v.a. Gewerbetreibende ansiedelten.⁵ Es entstanden v.a. in den 1920er und 1930er Jahren moderne Wohn- und Geschäftshäuser im typisch norddeutschen Baustil, die die baufälligen Bauernhäuser und Katen ersetzten.⁶



In den 1920er Jahren setzte in Buchholz– auch getragen durch den immer mehr zunehmenden Heidetourismus– ein Boom ein: die ersten - Postbusse verbanden Buchholz mit Harburg und 1927 kaufte sich der Arzt der Gemeinde als erste Person ein Auto.⁷ Dieser Boom führte insbesondere im Bereich der Neuen Straße zur Etablierung zahlreicher Spezialgeschäfte wie Kolonialwarenläden und bislang kleine Handwerksbetriebe wie Schuster Meyer erweiterten ihre Arbeits- und Geschäftsräume. Durch den wirtschaftlichen Aufstieg betätigten sich auch zahlreiche Anwohner der Neuen Straße politisch und stellen in der Folge auch Ratsherren bzw. Beigeordnete.

Die Neue Straße galt schließlich als „städtischste Straße“ von Buchholz.⁸ 1952 wurde sie umfassend aufgewertet– begradigt, mit breiten



Bürgersteigen und der ersten asphaltierten Fahrbahn der Stadt versehen. Im Dezember 1959 wurde hier die erste öffentliche Weihnachtsbeleuchtung installiert.⁹

Obwohl die Entwicklung der Neuen Straße stellvertretend für den Strukturwandel und damit die sozioökonomischen Veränderungen der Stadt steht, ist bislang wenig darüber bekannt. Ende 2016 begannen daher auf Initiative von Uwe Derboven die Recherchen zur Wirtschafts- und Sozialstruktur der Neuen Straße durch den, in Holm-Septensen ansässigen Sozial- und Wirtschaftshistoriker Dr. Jörn Lindner. Dafür werden noch Quellen jeder Art – Fotos, Zeitungsartikel, persönliche Dokumente sowie Interviewpartner gesucht.

Interessenten werden gebeten, sich bei Dr. Lindner unter J.Lindner@moderne-geschichte.de zu melden.

- ¹ Richter, Klaus: Grundzüge der geschichtlichen Entwicklung des Buchholzer Raumes von der Christianisierung bis ins 20. Jahrhundert, in: GMV(Hrsg.): Buchholzer Jahrbuch 1975, o.O., 1972, 9-38, S. 30.
- ² Ramuschkat, Dietmar: Berlin-Bremen via Wittenberge-Lüneburg-Buchholz. Eine Eisenbahnlinie entsteht, Hamburg 2002, S. 10 f.
- ³ Richter: Grundzüge der geschichtlichen Entwicklung des Buchholzer Raumes, S. 30.
- ⁴ Diekhöfner, Birgit / Hofmeister, Helmut / Kreidner, Michael / Wiborg, Jan: Buchholz 1925-1945. Die verschwiegene zwanzig Jahre, Buchholz 1987, S. 5.
- ⁵ Jastram, Carl-Günther: 1901-2001. Hundert Jahre Buchholz und der Schützenverein Buchholz und Umgebung von 1901 e.V. Bd.1, Buchholz und seine Schützen zu Kaisers Zeiten 1901-1918, Norderstedt 2001, S. 28.