

Archivalie des Monats – Ausgabe 10/2016
Ein neues Bahnhofsgebäude für die junge Stadt
Werner Strauß

Mehr als 15 Jahre nach der Stadtgründung wies Wolfsburg noch erhebliche Rückstände in der Schaffung der Infrastruktur auf. Auf den Weg gebracht waren das Stadtkrankenhaus auf dem Klieversberg und das Rathaus an der Porschestraße. Hinsichtlich des Bahnhofs verfügte die Stadt über ein Vorkriegsprovisorium, das vom früheren Stadtdirektor Dr. Johannes Dahme in einem Schreiben an die Reichsbahndirektion Hannover im Jahre 1947 als „elende Bretterbude“ bezeichnet wurde. Für eine vorwärtstrebende Stadt dürfe, so Dahme, die bauliche Situation nicht anerkannt werden. Unterschiedliche Ansichten von Volkswagenwerk, Bundesbahn und Stadt in der Standortfrage verzögerten den Baubeginn eines neuen Bahnhofs.

Das Volkswagenwerk war stark am baldigen Beginn der Bauarbeiten für das Bahnhofsprojekt interessiert, weil in den 1950er Jahren noch ein großer Teil der Werksbeschäftigten mit der Bahn nach Wolfsburg einpendelte. Den Höchststand an Eisenbahnpendlern verzeichnete man 1955 mit täglich 5.780 VW-Beschäftigten. Nach intensiven Verhandlungen einigten sich Bundesbahn und Stadt über einen Vertrag zum Ausbau der Bahnanlagen. Hierzu zählten der Neubau eines Bahnhofsgebäudes, der Neubau eines Bahnsteigtunnels, der Neubau der erforderlichen Bahnsteige, die Anpassung der Gleise und die Installation der Signaltechnik. Die Gesamtkosten betragen 4,5 Mill. DM. Bereits in diesem frühen Stadium war die spätere Errichtung eines Hotels und eines Kinos westlich des Bahnhofsgebäudes vorgesehen.

In dem am 13. Mai und 18. Mai 1955 unterzeichneten Vertrag mit der Bundesbahn wurden auch die Verpflichtungen der Stadt geregelt. Diese umfassten unter anderem den Bau der Verkehrsanlagen zum Anschluss an den Bahnhof wie Bahnhofsvorplatz, Zufahrtstraßen und die Berliner Brücke. Auch finanziell griff die Stadt der Bundesbahn unter die Arme, indem ein zinsloses Darlehen für die Erstellung der Bahnanlagen in Höhe von zwei Mill. DM gewährt wurde. Über einen Zeitraum von 15 Jahren nach Inbetriebnahme des Bahnhofs hatte die Bundesbahn die Tilgung zu leisten. Die Schlussrate war 1972 fällig. Diese finanzielle Förderung des Projektes seitens der Stadt führte zur beschleunigten Umsetzung des Bahnhofsbaus. In seiner Sitzung am 20. Mai 1955 sanktionierte der Rat der Stadt dieses Vertragswerk. Als Archivalie des Monats dient eine beglaubigte Abschrift des Vertrages in einer Akte des Stadtplanungsamtes (HA 6988).

Abstimmungsschwierigkeiten in der Standortfrage führten dazu, dass erst im Frühjahr 1956 mit dem Bahnhofsbaubeginn begonnen werden konnte. Nach einer Bauzeit von sechs Monaten wurde der Bahnhof provisorisch in Betrieb genommen. Voll funktionstüchtig war der Bahnhof erst mit dem Beginn des Sommerfahrplanes 1957.

Beglaubigte Abschrift .

Vertrag .

Zwischen

der Stadt Wolfsburg, vertreten durch den Oberbürgermeister und den Oberstadtdirektor,

und

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Hannover, nachstehend "Bundesbahn" genannt,

wird vorbehaltlich der Genehmigung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Zustimmung des Rates der Stadt Wolfsburg folgender Vertrag geschlossen:

§ 1

Die Bahnanlagen in Wolfsburg und die damit im Zusammenhang stehenden städtischen Anlagen sollen den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend umgestaltet werden.

A.) Zu diesem Zweck wird die Bundesbahn folgende Bauten und Anlagen herstellen:

- a) Neubau eines Bahnhofsgebäudes,**
- b) Neubau eines Bahnsteigtunnels,**
- c) Neubau der erforderlichen Bahnsteige,**
- d) Anpassung der Gleise und**
- e) der Signalanlagen und sonstigen dem Eisenbahnbetrieb dienenden technischen Einrichtungen an die veränderten Verhältnisse.**

Die Kosten hierfür sind mit 4,5 Millionen DM errechnet worden. Die Bundesbahn wird die Vorarbeiten so beschleunigen, daß mit dem Bau dieser Gebäude und Anlagen möglichst bis zum 1. Juli 1955 begonnen werden kann.

Über die Lage des Bahnhofsgebäudes einigen sich die Vertragspartner hiermit in der Weise, daß die Mittelachse der Eingangshalle und des Bahnsteigtunnels in km 180,887 der Eisenbahnstrecke Vorsfelde-Lehrte liegen wird.

Außerdem ist vorgesehen, später das Bahnhofsgebäude durch Einrichtung eines Hotels und eines Lichtspieltheaters zu ergänzen. Die Pläne für das Bahnhofsgebäude hinsichtlich der architektonischen Gestaltung werden im Einvernehmen mit dem Bauamt der Stadt Wolfsburg erstellt.

B.) Die Stadt Wolfsburg übernimmt folgende Verpflichtungen:

- a) Die Stadt Wolfsburg stellt der Bundesbahn die zum Bau der unter A.) genannten Bauten und Anlagen erforderlichen**

Grundstücke, soweit sie sich im Eigentum der Stadt Wolfsburg befinden, zu den in dem jetzt gültigen Preisstufenplan der Stadt Wolfsburg genannten Preisen zum Kauf zur Verfügung und erteilt hiermit der Bundesbahn die Erlaubnis, diese Grundstücke sofort in Besitz zu nehmen.

- b) Die Stadt Wolfsburg wird alle Bauten und Anlagen, die zum Anschluß der Bahnanlagen an die bereits bestehenden Verkehrsanlagen erforderlich sind (Bahnhofsvorplatz, Zufahrtsstraßen, Brücken usw.), auf ihre Kosten herstellen; ferner wird die Stadt Wolfsburg die erforderlichen Versorgungsleitungen für Wasser, Abwasser und elektrischen Strom bis zu den neuen Eigentumsgrenzen auf ihre Kosten einrichten. Die Stadt Wolfsburg wird die Bundesbahn bei der Planung dieser Bauten und Anlagen maßgeblich beteiligen und diese fortschreitend mit dem Bau der Bundesbahnanlagen herstellen.
- c) Die Baukosten für das von der Stadt zu errichtende neue Kreuzungsbauwerk als Ersatz für den jetzigen schienengleichen Wegübergang in km 180,418 der Strecke Vorsfelde - Lehrte trägt die Stadt Wolfsburg. Die Stadt wird bemüht sein, das Kreuzungsbauwerk bis zum 1.10.1956 zu errichten, so daß der höhengleiche Wegübergang aufgehoben werden kann.
Die Bundesbahn wird möglichst nicht länger als sechs Monate später den Bahnhofsneubau vollenden.

§ 2

Die Stadt Wolfsburg gewährt der Bundesbahn zur Errichtung der in § 1 Abschnitt A genannten Bauten und Anlagen ein Darlehn von insgesamt 2 000 000,— DM (Zwei Millionen deutsche Mark).

Dieses Darlehn wird nicht verzinst und ist unkündbar. Das Darlehn wird an die Bundesbahn je zur Hälfte, also mit je 1 Million am 1.10.1955 und am 1.3.1956 ausbezahlt.

Das Darlehn wird innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren in der Weise getilgt, daß am 1. März und am 1. Oktober jeden Jahres, beginnend am 1. Oktober 1957 und letztmals am 1. Oktober 1971, jeweils 66 000,— DM, in Worten: Sechshundsechzigtausend dt. Mark) und sodann am 1. März 1972 der Rest von 86 000,— DM, in Worten: Sechshundachtzigtausend dt. Mark) von der Bundesbahn an die Stadt Wolfsburg gebührenfrei zurückbezahlt werden.

Zu weiteren Zahlungen ist die Stadt Wolfsburg nicht verpflichtet.

§ 3

Dieser Vertrag wird in zwei Ausfertigungen vollzogen. Jede der beiden Vertragsparteien erhält eine Ausfertigung.

Hannover, den 18. Mai 1955
Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Hannover

Wolfsburg, den 13. Mai 1955.

gez. Schmücker
(Siegel)

Stadt Wolfsburg
gez. Bransch
Oberbürgermeister
(Siegel)
gez. Dr. Hesse
Oberstadtdirektor

Prominentester Gast bei der feierlichen Eröffnung am 26.08.1957 war Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm. Nach der Einweihung der Berliner Brücke einige Monate zuvor, zeigte Seebohm zum zweiten Mal bei einem Wolfsburger Großprojekt sein Interesse an der Entwicklung der Stadt und dem Aufschwung des Volkswagenwerkes. Zum Zeitpunkt der Bahnhofseinweihung verkehrten 80 Personenzüge täglich über den Wolfsburger Bahnhof mit rund 7.000 Nahverkehrsreisenden, vorwiegend VW-Pendler, und rund 5.500 Interzonenreisenden. Der Güterverkehr wurde fast vollständig über den Nachbarbahnhof Fallersleben abgewickelt. Seebohm bezeichnete in seiner Ansprache den Bahnhof als „Aushängeschild Westdeutschlands in der Stadt des Volkswagens. Der alte Bahnhof habe weder der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Werkes noch der Stadt und dem Verkehr ganz allgemein genügt, seitdem Wolfsburg Grenzkontrollpunkt im Interzonenverkehr geworden sei.“ In einem Pressebericht vom 29.08.1957 heißt es, „dass der neue Bahnhof so angelegt sei, dass er in der Lage ist, den nach der Wiedervereinigung anfallenden Durchgangsverkehr zu bewältigen“. Es dauerte immerhin noch über 30 Jahre, bis sich dieser Wunsch erfüllen konnte.

In Folge der Inbetriebnahme der Schnellbahnstrecke Hannover-Berlin über Wolfsburg und Stendal wurde die Stadt im Jahre 1998 an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen und bekam einen ICE-Halt. Seitdem liegt die deutsche Hauptstadt nur eine Stunde Fahrzeit mit dem ICE von Wolfsburg entfernt. Das Jubiläum „50 Jahre Bahnhof Wolfsburg“ nahm die Deutsche Bahn zum Anlass, im Jahre 2007 den Bahnhof mit der Bezeichnung „Hauptbahnhof“ aufzuwerten, zumal es mit dem Fallersleber Bahnhof eine zweite Haltestelle im Stadtgebiet gibt. Spiegelbild der dynamischen Entwicklung der Stadt ist auch die Frequentierung des Bahnhofs aktuell mit rund 18.000 Reisenden täglich, die die Nahverkehrs- und Fernverkehrsangebote der Deutschen Bahn nutzen.

Ansprechpartner:
Werner Strauß
Alle Rechte beim Institut
für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation
(IZS)
Goethestr. 10 a
38440 Wolfsburg
Telefon: +49 5361-275733
Telefax: +49 5361-275757
E-Mail: werner.strauss@stadt.wolfsburg.de