

EISENBahnGESCHICHTE(N)

# Hauptbahnhof im Wandel der Zeit

Provisorium, Zweckbau, repräsentatives Bauwerk im Stil der Neo-Renaissance, beliebte Einkaufs- und Schlemmermeile in zentraler Lage: Diese Folge unserer Eisenbahngeschichte(n) widmen wir der wechselvollen Entwicklung des hannoverschen Hauptbahnhofs.

Bei der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke von Hannover nach Lehrte im Jahre 1843 wurde zunächst ein Provisorium in einfacher Holzbauweise gebaut, um dann dem 1845 bis 1847 errichteten ersten massiven Bahnhofsgebäude zu weichen. Der Architekt ist nicht bekannt, sicher aber ist, dass die hannoverschen Hofbaumeister Georg Ludwig Friedrich Laves und Ferdinand Schwarz daran mitgewirkt haben. Es wurde im romantisch-klassizistischen Stil als streng symmetrisches Gebäude errichtet. Das massive Mauerwerk war gelblich verputzt.



Hauptbahnhof Hannover um 1850.

Doch keine 30 Jahre später wurden Bahn und Bahnhof städtebaulich zu einem Problem, da die Bahnstrecke die Stadt zerschnitt. So wurde 1873 beschlossen, die Bahnstrecke im Stadtgebiet auf eine Höhe von 4,50 Meter anzuheben. Das Bahnhofsgebäude wurde 1875 im Zuge des Bahnhofsumbaus abgerissen.

Das neue Empfangsgebäude wurde durch den Architekten Hubert Stier entworfen. Es war wieder ein symmetrisches Gebäude mit einer Haupthalle und zwei Seitenflügeln, die jeweils durch ein Eckgebäude abgeschlossen waren. Das rechte Eckgebäude enthielt ein eigenes Kaiserzimmer. Die vier Bahnsteige mit sieben Bahnsteiggleisen und zwei Durchfahrtsgleisen waren von zwei Hallen überspannt. Am 22. Juni 1879 wurde der Bahnhof in seiner heutigen Form in Betrieb genommen. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgte über drei Tunnel, für Gepäck- und Postverkehr gab es zwei weitere Tunnel.



Ernst-August-Platz um 1900.

Die dunkelsten Stunden seiner Geschichte erlebte der Hauptbahnhof in der Nacht vom 8. auf den 9. Oktober 1943: ebenso wie große Teile der Stadt wurde der Bahnhof bei einem Bombenangriff fast völlig zerstört. Von den Hallen blieben nur noch die Gerippe erhalten, vom Empfangsgebäude die Außenmauern. Erst nach vier Tagen war wieder ein einziges Gleis provisorisch befahrbar.

Der Wiederaufbau nach den Kriegsschäden begann 1948, die Hallendächer wurden abgetragen und durch hölzerne Notdächer ersetzt. 1959 bis 1961 wurden die Bahnsteige umgebaut, die Gepäckbahnsteige verschwanden, dafür wurden Wagenaufzüge auf den Personenbahnsteigen angelegt. Der mittlere Zugang wurde verbreitert, die Seitentunnel stillgelegt. Die Bahnsteige erhielten neue Dächer. Der nächste große Umbau erfolgte 1970: Der U-Bahn-Bau in Hannover zog weitreichende Umbauten

des Bahnhofes nach sich. Im Norden wurde 1970 ein sechster Bahnsteig für Gleis 13 und 14 angelegt. Anschließend wurde der Bahnhof neu gestaltet.

Sein heutiges Gesicht erhielt der Hauptbahnhof im Zuge der Vorbereitungen Hannovers auf die EXPO 2000. Die neue S-Bahn erforderte umfangreiche Änderungen der Gleisanlagen, das Empfangsgebäude selbst wurde zu einer repräsentativen Visitenkarte der Stadt und der Bahn umgestaltet. Der Bahnhof gilt als einer der saubersten, sichersten und bestausgestatteten in Deutschland. Die Allianz pro Schiene vergab 2004 erstmals die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres“. Preisträger in der Kategorie bester Großstadtbahnhof war der hannoversche Hauptbahnhof, der in einer der Auszeichnung zugrunde liegenden, bundesweit durchgeführten Befragung von 25.000 Menschen die Note „sehr gut“ erhielt.

**!** **Stattreisen Hannover bietet 2-stündige Führungen an** (ohne Anmeldung). Treff: Ernst-August-Denkmal, Termine 2010: 17./31.1., 14./28.2., 14.3., 18.4., 9.5., 6.6., 25.7., 8.8., 5.9., 10.10., 14.11., 5.12.

**Hier können Sie sparen!** Bei Vorlage des tagesaktuellen Niedersachsen-Tickets zahlt jede Person 1,50 Euro (Gruppen 10 Euro) weniger Eintritt.

**➔** [www.bahnhof.de](http://www.bahnhof.de)  
[www.stattreisen-hannover.de](http://www.stattreisen-hannover.de)



Hauptbahnhof Hannover heute.