

Anschlussbahn Ottenbeck

Anschlussbahn Stade-Süd

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Flugplatz, Kaserne

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Stade

Kreis(e): Stade

Bundesland: Niedersachsen



Anschlussbahn Ottenbeck (2026). Gleis in Höhe Carl-Goedeler-Weg
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Das Anschlussgleis Ottenbeck verbindet seit 1935 die Bahnstrecke von Stade nach Bremervörde mit dem Flugfeld, später Kaserne und Industriegebiet in Ottenbeck. Aktuell wird es für Schwerlasttransporte wie Transformatoren wieder in Betrieb genommen.

Geschichte der Bahnstrecke

Zum Bau des Fliegerhorstes im Süden von Stade waren Transporte von Maschinen und großen Mengen an Baumaterial erforderlich. Es wurde daher ab 1935 ein Verbindungsgleis von der [Bahnstrecke von Stade nach Bremervörde](#) zum Bauplatz angelegt. Später sollte der Anschluss für die Versorgung des Horstes genutzt werden.

Für den Bau wurden Arbeiter aus dem gesamten Reichsgebiet angeworben, vor allem aber aus dem Ruhrgebiet und dem Rheinland. Man errichtete für sie in aller Eile Barackenlager zur Unterbringung. Auch brachte man Arbeiter mit Bussen aus dem Umland zur Baustelle.

Gleichzeitig baute man den Feldweg Heidbecker Damm mit Betonplatten zu einer Panzerstraße aus. Sie mündete bei den Kaisereichen in die damalige Reichsstraße 73 (heute Bundesstraße 73). Nach Abzug der Bundeswehr 1994 baute die Stadt Stade die Straße zur heutigen Hauptverbindung nach Ottenbeck aus.

Die ersten Bauarbeiten am Fliegerhorst und damit auch an der Bahnstrecke waren 1935 abgeschlossen, erste Gebäude wurden belegt, erste Einheiten der Luftwaffe zogen ein. Über das Anschlussgleis erfolgte die Versorgung des Standortes mit Lebensmitteln und Heizmaterialien. Das vorläufige Ende der frühen Strecke war östlich der Querung des heutigen Heidbecker Damms in Höhe des heutigen Hauses Sophie-Scholl-Straße 6.

Ab 1938 entstand im Osten des Horstes eine große Flugzeugwerft mit modernen Hallen. In Höhe des Heidbecker Damms zweigten neue Gleise ab, die bis zur Reichstraße 73 geführt wurden. An sie waren die neuen Hallen angeschlossen.

Über das Anschlussgleis kamen nun auch Rüstungsgüter nach Ottenbeck. Mit dem Bau des Flugfeldes bis 1941 wurden auch Flugbenzin und andere kriegswichtige Güter transportiert. Im Zweiten Weltkrieg wurde über das Gleis alles gefahren, was nicht flog: Wracks eigener und alliierter Flugzeuge, die in der Region abgestürzt waren, Austauschmotoren und Bewaffnung für die hier stationierten Nachjäger, Flakgeschütze und vieles mehr.

Für eine erneute Erweiterung des Flugfeldes wurde 1945 noch die Anlage eines Schmalspurgleises begonnen, um Sand antransportieren zu können. Die abkommandierten Zwangsarbeiter erreichten Stade jedoch nicht mehr, der Krieg war vorher zu Ende gegangen.

In den Nachkriegsjahren diente das Gleis zunächst den britischen Truppen für ihre Logistik, später der Versorgung der Krankenhäuser sowie den ersten Firmen, die sich hier ab 1955 ansiedelten. Dazu gehörte die Hamburger Flugzeugbau GmbH, welche die Hallen der ehemaligen Flugzeugwerft nutzten.

Während der Zeit der Nutzung durch die Bundeswehr (1956-1994) nutzte man das Gleis für den Transport schweren Geräts, vor allem von Panzern. Diese wurden ebenfalls in den ehemaligen Flugzeughallen gewartet. Allerdings verlagerte auch die Bundeswehr ihre Transporte zunehmend auf Lastwagen.

Nach der Auflassung der Von-Goeben-Kaserne 1994 und dem Ende des Heizkraftwerkes gab es keine Transporte mehr über das Anschlussgleis. Es wurde allerdings nicht entwidmet, sondern verfiel langsam. Gleise sind heute bis vor das Airbus-Gelände erhalten.

Seit 2025 gibt es neue Interessen an dem Anschlussgleis. Die Firma TenneT TSO GmbH errichtet eine 380-kV Stromleitung von Stade nach Landesbergen (Landkreis Nienburg/Weser). Es wird beabsichtigt, Schwerlasttransporte z. B. von Transformatoren über das Anschlussgleis Ottenbeck zu fahren. Diese und andere erforderliche Materialien und Geräte können hier zwischengelagert werden. Von hier aus erfolgt der Weitertransport auf Lastwagen. Die Stadtverwaltung Stade, der das Gleis gehört, begann Anfang 2026 mit der Instandsetzung des Gleises. Der Freischnitt erfolgte bis zum Julius-Leber-Weg.

Anschlüsse und Einrichtungen

Ausweislich verschiedener Karten und historischer Bilder gab es über die Jahre mehrere Ausweichstellen und Rangiergleise. Die Übergabegleise vom Industriegleis zur Reichsbahn bzw. Bundesbahn lagen direkt hinter dem Abzweig zur Strecke nach Stade nördlich der Brücke über die B 73.

Im Bereich der heutigen Bushaltestelle „Senior-Ubbelohde-Weg“ befanden sich ursprünglich eine Kleinkaliberschießstelle, eine Exerzierhalle und ein landwirtschaftlicher Schuppen, die ein eigenes Ladegleis an der Bahn hatten (nach dem Krieg abgebaut). Im weiteren Verlauf erhielt die Heizanlage am heutigen Heidbecker Damm 28 einen Anschluss für die Versorgung mit Heizmaterial. Zur Bundeswehrzeit gab es hier eine Entladerampe für Panzer und schweres Gerät, die noch erhalten ist.

Das heutige Haus Sophie-Scholl-Straße 6 war ursprünglich eine der Flugzeughallen; diese besaß einen Anschluss an die Bahn. Hier befand sich wohl auch das ursprüngliche Ende der Bahn im Jahr 1935. Dieser Anschluss wurde nach dem Zweiten Weltkrieg abgebaut.

Weitere Rangiergleise gab es in Höhe des Julius-Leber-Weges 7 (ehemals Heizgebäude und Krafffahrzeughalle) und am Ende der Strecke (ehemals Flugzeughalle und Lagerhalle, heute Airbus-Gelände). Am Ende gab es einen eingleisigen Lokschuppen. Interessant ist eine Culemeyer-Rampe im Bereich der heutigen Airbus-Kantine, verzeichnet auf einem Plan von 1938/1939. Hier konnten Güterwagen auf Straßenroller umgeladen werden, die dann den Transport des Güterwagens auf der Straße fortsetzen konnte.

Kurze Geschichte des Flugplatzes

Stade war seit dem 16. Jahrhundert Festung und Militärstandort, bis die Stadt 1919 nach dem Ende des Ersten Weltkrieges ihre Garnison verlor. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Stade. Deshalb bemühte sich der damalige parteilose Bürgermeister Dr. Hans Arthur Meyer nach der nationalsozialistischen „Machtübernahme“ 1933 um die Ansiedlung einer Garnison in seiner Stadt. Es gelang, im Luftfahrtministerium in Berlin den Aufbau einer „Verkehrsfliegerschule“ für 1.100 Mann und 120 Offiziere durchzusetzen.

1935 begannen die Bauarbeiten mit Kasernenbauten, Versorgungseinrichtungen und dem Bau des Rollfeldes, zunächst nur ein Grasplatz. Bis 1941 erweiterte man die Anlagen zu einem Leithorst mit betonierte Roll-, Start- und Landebahnen sowie mit Flugzeughallen. Stationiert waren hier zunächst Fliegerersatzabteilungen sowie ein Fliegerausbildungsregiment mit Flugzeugführerschule.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges 1939 erweiterte man die Ausbildung um technisches Bodenpersonal. Beim Überfall der Wehrmacht auf Norwegen starteten hier rund 140 Transportflugzeuge mit Fallschirm- und Gebirgsjägern. 1941 wurde der Fliegerhorst Einsatzhafen der Nachtjagd. Durch alliierte Bomber erfolgten 1944 massive Bombardierungen des Platzes mit schweren Zerstörungen an Kasernen und Flugzeughallen. Am 18. April 1945 verließen die Nachtjäger den Platz.

Britische Truppen besetzten den Fliegehorst am 1. Mai 1945 und zerstörten zwischen 1948 und 1950 alle kriegswichtigen Anlagen wie Start- und Landebahnen, Flakstellungen, Schießstände, Flugleitung, Fernmeldezentrale und Munitionslager.

Wegen der großen Wohnungsnot in Stade erreichten deutsche Behörden, dass einige Unterkunftsgebäude für Wohn- und

Gewerbebetriebe hergerichtet werden konnten. In fünf Blöcken konnten zudem das Krankenhaus Stade-Süd und eine Volksschule eingerichtet werden. Das Spruchgericht führte zudem im sogenannten U-Block (heute Technologiezentrum Stade) rund 4.000 Verfahren gegen Personen, die wegen nationalsozialistischer Verbrechen angeklagt wurden.

Ab Mai 1950 richtete Hermann Blohm in der ehemaligen Luftwerft ein Zweigwerk seines Hamburger Flugzeugbaus ein. Es ist die Keimzelle des heutigen Airbus-Werkes (Airbus SE).

Zum 1. Januar 1951 wurde das „Airfield Stade“ deutschen Dienststellen übergeben. Der mittlere Teil des ehemaligen Horstes blieb jedoch für die zivile Nutzung gesperrt. Hier richtete man zwischen 1953 und 1956 ein Durchgangslager für Flüchtlinge aus der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) ein.

Im Sommer 1956 beziehen Luftwaffeneinheiten der neuen Bundeswehr den mittleren Teil der Kaserne. Das ehemalige Rollfeld diente als Übungsgelände für das Luftwaffenausbildungsregiment. Zur Erweiterung der Kaserne mussten rund 2.000 Bewohner den Stadtteil Stade-Süd räumen; auch das Krankenhaus wurde aufgelöst. Im Januar 1962 werden Einheiten in die wieder hergestellten Gebäude verlegt: die Panzerpionierkompanie 70 und die ABC-Abwehrkompanie aus Hamburg-Harburg. Die in Stade stationierten Einheiten halfen im Februar 1962 bei der Bewältigung der Flutkatastrophe an der Unterelbe.

1966 erhielt die Kaserne den Namen Von-Goeben-Kaserne nach dem in Stade geborenen preußischen General August von Goeben (1816-1880). Hier saß nun das Verteidigungskreiskommando 253, das in den Kreisen Cuxhaven und Stade als Ansprechpartner für militärische Belange und bei Naturkatastrophen diente. Dies ist auch die letzte Einheit, die den Standort Stade 1994 verlässt.

Nach den entsprechenden vorbereitenden Untersuchungen konnte für das gesamte Gebiet ein städtebaulicher Entwurf und die notwendigen Bebauungspläne entwickelt und beschlossen werden. Als Name für den neuen Ortsteil diente „Ottenbeck“, benannt nach einem Bach nördlich des Gebietes. Mit dem Eigentümer der Flächen, dem Bundesvermögensamt, wurden Verträge zur Übernahme der Flächen abgeschlossen, nach dem damals einmaligen „Stader Modell“.

Der neue Ortsteil Ottenbeck verbindet heute Wohnen und Arbeiten auf dem ehemaligen Flugfeldgelände. Im Westen konzentriert sich das Wohnen, im Osten das Gewerbe. In der Umgebung entstanden großflächig gestaltete Naturlandschaften. Im Gewerbegebiet dominieren die Anlagen von Airbus, die auch zahlreiche der historischen Hallen nutzt. Darüber hinaus finden sich vielfältige kleinere Gewerbebetriebe, das Technologiezentrum Stade und Gebäude des PFH Hansecampus Stade.

(Dietrich Alsdorf, Harsefeld / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Quellen

- Stadtarchiv Stade
- Niedersächsisches Landesarchiv, Abteilung Stade

Internet

de.wikipedia.org: Von-Goeben-Kaserne (abgerufen 19.01.2026)

Literatur

Alsdorf, Dietrich (2001): Nachtjäger vor den Toren Hamburgs. Auf den Spuren des Fliegerhorstes Stade 1935-1945. Zweibrücken.

Danner, Fritz (1987): Beiträge zur Geschichte der Stader Garnison. (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Stade 6.) S. 157-162, Stade.

Hansestadt Stade; BauCeCon Sanierungsträger GmbH, Bremen (Hrsg.) (2007): Leben und Arbeiten in Ottenbeck. Die Umwandlung einer Kaserne zu einem neuen Stadtteil. Stade.

Anschlussbahn Ottenbeck

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Flugplatz, Kaserne

Ort: 21684 Stade - Ottenbeck

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1935

Koordinate WGS84: 53° 34 17,42 N: 9° 29 45,45 O / 53,57151°N: 9,49596°O

Koordinate UTM: 32.532.842,64 m: 5.935.963,21 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.532.926,20 m: 5.937.898,35 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Dietrich Alsdorf, Harsefeld, Claus Weber, „Anschlussbahn Ottenbeck“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356840> (Abgerufen: 25. Juni 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

