

Bahnhof Lauterecken-Grumbach

Der Bahnhof Lauterecken-Grumbach hatte für die damalige Glantalbahn eine hohe verkehrliche Bedeutung. Die Station hat den alten, suboptimal gelegenen Bahnhof abgelöst und wurde zur Hauptanbindung der Stadt. Der Bahnhof spielte während der beiden Weltkriege eine große Rolle, weswegen er im Zweiten Weltkrieg mehrfach angegriffen wurde. Heute gibt es lediglich noch eine Verbindung nach Kaiserslautern. Allerdings findet sich hier mittlerweile eine Ausleihstation für die Draisinenbahn entlang der Glantalbahn. Von den ursprünglichen Bauwerken sind no

**Lage**

Bahnhofstraße 1
67742Lauterecken
Kusel
49° 39' 13' N, 7° 35' 28' O

Epoche

Neuste Geschichte
(20. Jhd. - 21. Jhd.)

Baustil

Unbekannt

Datierung

1904

Barrierefrei Unbekannt

Parkplätze Ja

Familienfreundlich Ja

Geschichte

Zur Zeit der Errichtung des Bahnhofs Lauterecken-Grumbach bestand in Lauterecken bereits

ein Bahnhof am südwestlichen Stadtrand, der auch bestehen blieb, als die Verlängerung der Lauterstrecke nach Odernheim entstand. Außerdem entstand gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein Haltepunkt „Lauterecken“ im Norden der Stadt. Im weiteren Verlauf der Planung der übrigen Glantalbahn in Richtung Altenglan und Homburg ergab sich jedoch, dass der Bahnhof hinsichtlich einer Verknüpfung beider Strecken in einer ungünstigen Lage befand. Daher sollte ein neuer Bahnhof entstehen knapp 200 Meter nördlich des damaligen Haltepunktes im Nordwesten der Stadt. Der Bau dieses Bahnhofs gestaltete sich allerdings sehr aufwendig, da der zum benachbarten Glan gelegene Damm aufgrund der Überschwemmungsgefahr um zwei Meter aufgeschüttet werden musste. Hierfür wurden insgesamt 250.000 Kubikmeter Material aus benachbarten Steinbrüchen angeliefert. Am Bahnhof wurden mehrere Bauten mit verschiedenen Funktionen errichtet. Er erhielt einen zweistöckigen Loksuppen, eine Drehscheibe mit rund 16 Meter Durchmesser, einen Wasserturm samt Wasserkran, eine Kleinbekohlung, eine Untersuchungsgrube und Übernachtungsmöglichkeiten für Bahnpersonal.

Der Oberbau war am 21. Januar 1904 fertig gestellt und am 25. März konnte eine Probefahrt zwischen Homburg und Lauterecken-Grumbach stattfinden. Die gesamte Glantalbahn Homburg-Bad Münster wurde am 1. Mai 1904 eröffnet und somit startete auch der Betrieb des neuen Bahnhofs. Der alte Bahnhof wurde entbehrlich und verlor seine bisherige Funktion. Er wurde zum Haltepunkt delegiert und 1912 aufgelassen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts spielte der Bahnhof eine wichtige Rolle, vor allem in Verbindung mit den beiden Weltkriegen. 1913 entstand auf dem Gelände eine Holzbaracke, die ein Jahr später der Truppenverpflegung beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs diente. Zu dieser Zeit fuhren Militärzüge täglich in Intervallen von anderthalb Stunden über die Strecke. Hinter der Baracke entstand eine Abortanlage mit einer Kapazität für 100 Leute.

Nach dem Ersten Weltkrieg entstand das Saargebiet, in welchem der südliche Streckenabschnitt der Glantalbahn lag. Als Folge dieser Abtrennung wurde Homburg zum Betriebswechselbahnhof zwischen Reichsbahn und Saareisenbahnen, Lokomotiven des dortigen Bahnbetriebswerkes kamen deswegen nicht mehr auf der Glantalbahn zum Einsatz. Um hierfür Ersatz zu schaffen, stationierte die Reichsbahn im Bahnhof Lauterecken-Grumbach zusätzlich zu den bereits fünf vorhanden zwei weitere Lokomotiven. Hierfür gab es Planungen den Loksuppen zu erweitern, diese wurden jedoch nicht umgesetzt.

Der Bahnhof gehörte bis 1937 zur Direktion Ludwigshafen, die jedoch am 1. April durch die Reichsbahn aufgelöst wurde. Die übrige Lautertalbahn gehörte bereits seit 1. Mai 1936 zur Direktion Saarbrücken, doch der Bahnhof Lauterecken-Grumbach kam zusammen mit dem Abschnitt der Glantalbahn, der sich nördlich von Altenglan befand, zur Direktion Mainz. Ende September fand in der Pfalz eine Wehrübung statt, bei der Lauterecken-Grumbach einer der Zielbahnhöfe der Truppenzüge aus Frankfurt am Main war.

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs erfasste der Luftkrieg den Bahnhof. Aufgrund seiner

Bedeutung für den deutschen Nachschub hinter der Westfront wurde er wiederholt angegriffen, so zum Beispiel im Zeitraum zwischen dem 6. Und dem 31. Dezember. Hier erfolgten mehrere Angriffe und der Verkehr wurde tagsüber fast unmöglich. Alle Gleise in der Nähe des Stellwerks 2 fielen den Angriffen zum Opfer und der Lokschuppen brannte. Im März 1945 gab es einen weiteren schweren Angriff, bei dem auch mehrere Wohnhäuser der Stadt beschädigt wurden. Nach dem Krieg wurden lediglich die Unterkünfte für Lokführer wieder in Betrieb genommen.

Im Oktober 1948 wurde der Lokomotivbahnhof aufgelöst und Ende der 1970er auch die Bahnmeisterei Lauterecken, die für den Unterhalt der Bahn verantwortlich gewesen war. Zwischen 1981 und 1985 kam der Personenverkehr in vielen Abschnitten der Glantalbahn zum Erliegen. Der letzte Zug im Lauterecken-Grumbach traf am 30. Mai 1986 ein. Jedoch blieben die Lautertalbahn sowie die Bahnstrecke Landstuhl-Kusel von der Stilllegungswelle in der Region verschont. Ab Juni 1986 schlossen die Deutsche Bundesbahn und das Land Rheinland-Pfalz einen Staatsvertrag zur Einteilung aller Bahnlinien in drei Kategorien und erneuten Überprüfung der Wirtschaftlichkeit dieser.

1992 leitete die DB ein Stilllegungsverfahren für den Abschnitt Altenglan-Lauterecken ein, was jedoch nicht weiter verfolgt wurde aufgrund der Umwandlung der DB in die Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1993. 1996 erfolgte jedoch letztlich die Stilllegung des Abschnittes Altenglan-Lauterecken-Grumbach und im Mai die des nördlichen Abschnittes nach Staudernheim. Die Glantalbahn stand vor einer endgültigen Stilllegung einschließlich Streckenabbau. Um dies zu verhindern, planten Studenten der Universität in Kaiserslautern einen Betrieb mit Eisenbahn-Draisinen auf der Bahn. Im Jahr 2000 konnte dieser Betrieb verwirklicht werden und seither ist der Bahnhof eine Draisinenstation und neben Altenglan und Staudernheim eine von drei Ausleihstationen. Der Bahnhofsvorplatz wurde umgestaltet und im Januar 2001 eingeweiht.

Objektbeschreibung

Aufgrund seiner verkehrlichen Bedeutung erhielt der Bahnhof Lauterecken-Grumbach ein größeres Empfangsgebäude als die meisten anderen Stationen entlang der Strecke. Das Bauwerk war, wie es typisch war für die Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen, aus Sandstein gefertigt mit einem rechteckigen Grundriss. Der Haupttrakt erhielt ein kreuzförmiges Dach. Nördlich befindet sich ein einstöckiger Anbau und ein weiterer zur Beherbergung des Lokpersonals. Bei diesem zweiten Anbau wurde die Architektur der übrigen Gebäude nicht berücksichtigt.

Neben dem Empfangsgebäude besaß die Station zwei mechanische Stellwerke der Bauart „Bruchsal G“. Stellwerk I existiert heute noch und steht unter Denkmalschutz. Es ist ein dreiaxiger Quaderbau, dessen Obergeschoss aus Ziegeln besteht. Das Gebäude verfügte außerdem über einen Spannwerkskeller. Das Stellwerk befindet sich im südwestlichen

Bahnhofsbereich am früheren Rangierbahnhof. Stellwerk II lag im nördlichen Bahnhofsbereich und wurde inzwischen abgerissen.

Bis 1989 besaß der Bahnhof außerdem einen Wasserturm in Form einer Stahlkonstruktion und einer Ummantelung aus Beton. Trotz des Begehrens der Bevölkerung den Turm unter Denkmalschutz zu stellen, wurde er abgerissen.

Die Länge der Gleisanlagen des Bahnhofs betrug lange Zeit einen ganzen Kilometer, was sehr umfangreich ist für eine Stadt mit der Größe von Lauterecken. Hiervon wurden jedoch mittlerweile einige demontiert. Der Bahnhof besitzt heute drei Bahnsteige. Zwei Gleise dienen der Regionalbahn in Richtung Kaiserslautern und die Dritte ist Teil der Draisinenbahn in Richtung Altenglan und Staudernheim.

Weitere Bauwerke der Station waren ein zweistöckiger Lokschuppen im nördlichen Bereich, eine Drehscheibe davor und ein Anbau zur Übernachtung von Bahnangestellten. Dieser enthielt acht Schlafräume, einen Aufenthaltsraum, einen Waschraum und zwei Toiletten.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Der Bahnhof Lauterecken-Grumbach befindet sich am nordwestlichen Stadtrand von Lauterecken. Östlich verläuft die Bahnhofstraße und der südliche Bahnhofsbereich wird von der Hauptstraße gekreuzt. Westlich verläuft parallel die Bundesstraße 420 und östlich der Glan.

Kategorie(n): Verkehrswege · Schlagwort(e): Denkmal, Bahnhof

Literaturverzeichnis

Hans-Joachim Emich, Rolf Becker (1996).Die Eisenbahnen an Glan und Lauter o.O.
Generaldirektion kulturelles Erbe (2022).Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler Kreis Kusel Mainz.

Quellenangaben

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Philipp Markgraf am 17.05.2024 um 14:15:37Uhr



*Empfangsgebäude vom gegenüberliegenden Gleis
(Markus Eberl, 2024)*



*Hauptgebäude des Bahnhofs aus südlicher
Richtung (Markus Eberl, 2024)*