



Der Bahnhof - LÜSTRINGEN -

Die Entstehung des Bahnhofs

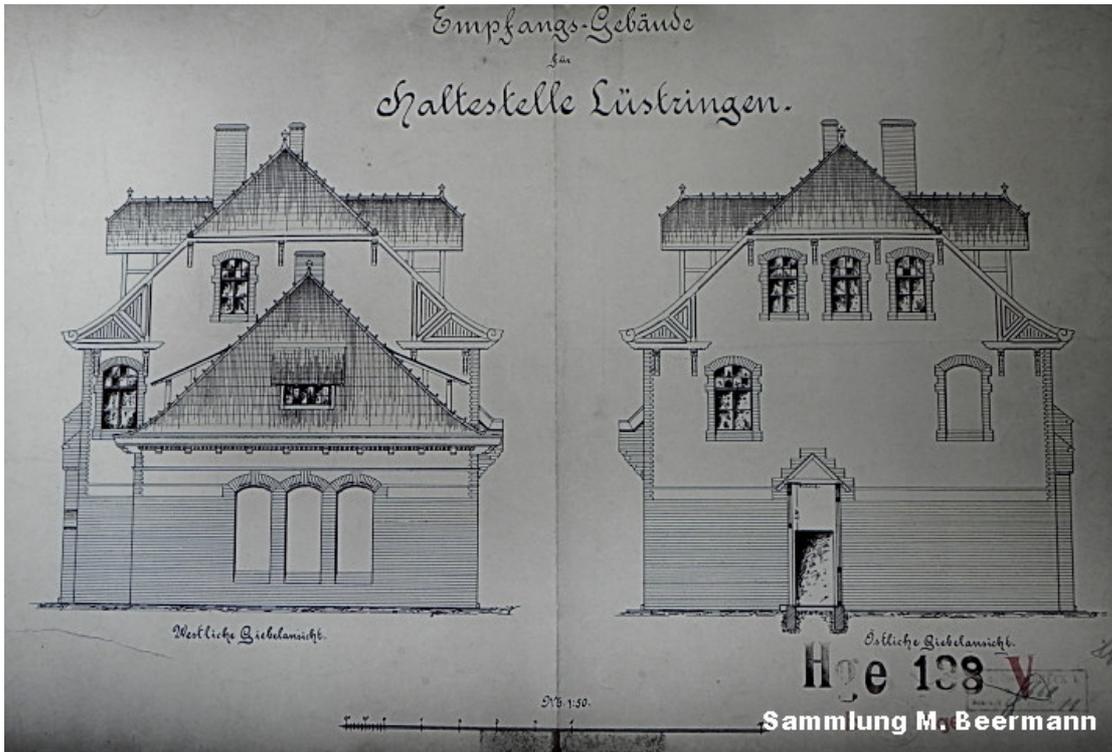
Der heutige Osnabrücker Stadtteil Lüstringen, bis zum 01. Juli 1972 eigenständige Gemeinde, verfügte für fast genau 101 Jahre über eine eigene Verkehrsstation für den Personen- und Güterverkehr an der Sandforter Straße. Allerdings mussten die Lüstringer Bürger seit Eröffnung der Strecke Löhne – Osnabrück zum 21.11.1855 mehr als 20 Jahre warten, bis die ersten Personenzüge in Lüstringen planmäßig hielten. Zum 15.05.1879 wurde die Haltestelle Lüstringen eingerichtet, ein Bahnhof im betrieblichen Sinne war auf der zum damaligen Zeitpunkt noch eingleisigen Strecke noch nicht erforderlich. Obschon sich das erste Zugangebot mit insgesamt 3 Zugpaaren zunächst noch recht überschaubar ausnahm, wurden dieses rege genutzt, so dass für die Reisenden bald ein Wartehäuschen aus Holz auf dem Bahnsteig errichtet wurde. Morgens fuhren zwei Züge je Richtung, nachmittags war es einer je Richtung.



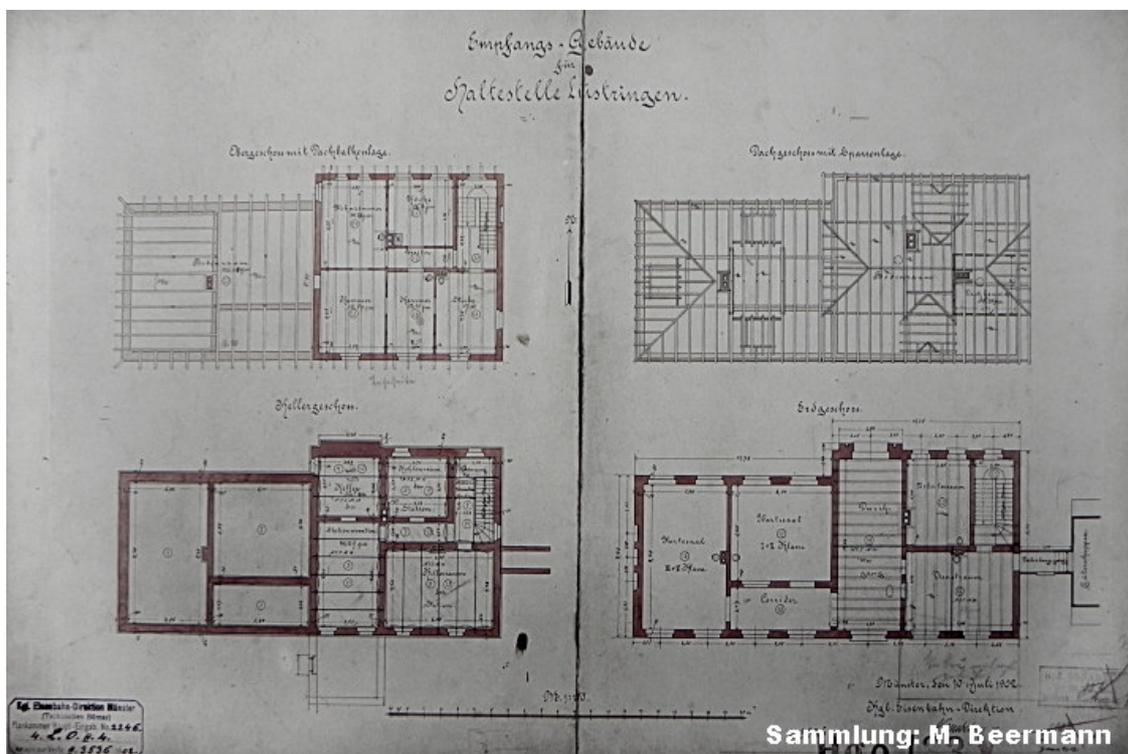
Regel Reiseverkehr zu Anfang der 1920er Jahre. Das 1907 neu errichtete Bahnhofsgebäude befindet sich noch in seinem Originalzustand, das Bahnhofsschild ist mittig am Gebäude angebracht, der spätere Stellwerksvorbau ist noch nicht vorhanden.

Die Papierfabrik Schoeller (vormals Gruner) in der unmittelbar an Lüstringen angrenzenden Gemeinde Gretesch setzte sich nachdrücklich auch für die Errichtung einer Güterstation im Bereich der Haltestelle Lüstringen ein. Wieder vergingen rund 20 Jahre, bis die entsprechenden Güterverkehrseinrichtungen durch die königliche Bahnverwaltung genehmigt und schließlich, im Jahr 1898, fertiggestellt und dem Betrieb übergeben wurden.

Baupläne für die „Haltestelle Lüstringen“



Östliche und westliche Ansicht des Bahnhofsgebäudes für die "Haltestelle" Lüstringen. In dem niedrigen Vorbau sind die Wartesäle 2. Klasse und 3./4. Klasse untergebracht.



Grundrisszeichnung des neuen Lüstringer Empfangsgebäudes aus dem Jahr 1902. Im Erdgeschoss sind die Wartesäle eingezeichnet, die in den 1930er Jahren zur Bahnhofs-gaststätte umgebaut wurden.

Erweiterung des Bahnhofs und neue Gleisanschlüsse

Im Jahr 1907 erfolgte eine bedeutende Erweiterung der Bahnanlagen in Lüstringen. Basierend auf dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Löhne – Osnabrück – Rheine wurde nun auch Lüstringen im bahnbetrieblichen Sinne zu einem Bahnhof ausgebaut. Hiermit einhergehend erfolgte auch der Neubau des Bahnhofsgebäudes. Auf der Westseite des Gebäudes errichtete man einen Güterschuppen. In diesem Bereich entstand auch ein Freiladegleis. In dem eingeschossigen, östlichen Vorbau des Bahnhofsgebäudes wurden u.a. zwei Wartesäle getrennt nach zweiter und nach dritter/vierter Wagenklasse eingerichtet, die in den 1930er Jahren zur Bahnhofsgaststätte umgebaut wurden. Neue Schranken versperrten nun den Zugang zum Bahnsteig, so dass Reisende erst nach Kontrolle ihrer Fahrkarten den Bahnsteig betreten konnten. Besucher mussten vor dem Betreten entsprechende Bahnsteigkarten lösen.

Auf dem Bahnsteig installierte man eine Kurbelanlage zur Bedienung der Schranken des östlich angrenzenden Bahnübergangs Sandforter Straße. Weiterhin entstanden ein Toilettenhäuschen und am Bahnhofsvorplatz ein Wohnhaus für die Bahnbediensteten. Der Bahnhofsvorsteher bezog eine Dienstwohnung im ersten Stock des Bahnhofs. Mit jetzt acht Zugpaaren, die über den Tag verteilt in Lüstringen hielten, bestand nun ein zeitgemäßes Angebot. Im Güterverkehr konnte dank des neuen Güterschuppens nun auch ein umfangreiches Leistungsangebot von Güter-, Eilgut-, und Viehverkehr zur Verfügung gestellt werden. Ab 1914 gehörten dann auch Akkumulator-Triebwagen zum Erscheinungsbild am Lüstringer Bahnhof. Die Königlich Preußische Eisenbahngesellschaft hatte diese in nennenswertem Umfang in ihrem Verantwortungsbereich eingeführt. Drei Mal täglich pendelten diese nun zwischen Osnabrück und Melle mit Halt in Lüstringen. Im Gegensatz zu den klassischen Personenzügen sollen die Abteile der Triebwagen geräumig und hell gewesen sein.

Der Ausbruch des 1. Weltkrieges brachte erhebliche verkehrliche Einschränkungen mit sich, da im Zuge der allgemeinen Mobilmachung und der weiteren, kriegsbedingten Transporterfordernisse das Rollmaterial entsprechend abgezogen wurde, der Güterverkehr wurde zwischenzeitlich komplett eingestellt. Nach dem Ende des Krieges stellte sich langsam eine Normalisierung der Verhältnisse ein, so dass die Anzahl der haltenden Reisezüge wieder auf sechs Zugpaare pro Tag gesteigert werden konnte.

In den 1920er Jahre erlebte der Bahnhof Lüstringen noch einmal eine Anlagenerweiterung. Im Juni 1922 wurde östlich des Bahnhofsgebäudes der Gleisanschluss der **Papierfabrik Schoeller** mit zwei Übergabegleisen in Betrieb genommen. Für die Zustellung und Abholung der Wagen vom Werksgelände zum Bahnhof Lüstringen beschaffte die Fa. Schoeller eine **Dampfspeicherlok** der Breslauer Firma Linke-Hofmann. Die Lok mit der Fabriknummer 2498 hatte ein Betriebsgewicht von 24 t bei einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h. Die Lokomotive war bis zu ihrer Außerdienststellung im Jahr 1968 im Einsatz. Bereits 1963 hatte Schoeller eine weitere, leistungsstärkere und 30 km/h schnelle Dampfspeicherlok erworben, die bereits 1947 von Henschel & Sohn in Kassel gefertigt worden war. Sie wurde dann durch die noch heute im Betrieb befindliche Dampfspeicherlok „C“ -Baujahr 1987- abgelöst, die ebenfalls 30 km/h schnell ist. Ihre maximale Zuglast beträgt 800 t. Der Dampf für die Loks wird dem eigenen, für die Papierproduktion notwendigen Dampfnetz entnommen, so dass man für die kurze Übergabestrecke keine kohlebefeuerten oder dieselgetriebenen Lokomotiven benötigt.



Ansichtskarte von ca. 1936 - Sammlung Helmut Riecken
Bahnhofs-Restaurant, Inh. Franz Heuer und Bahnhof Lüstringen.

Auch im westlichen Bahnhofskopf, südlich der Streckengleise, entstanden in den 1920er Jahren drei weitere Gleisanschlüsse. Der zum damaligen Zeitpunkt größte dieser Anschließer waren die **Röscher-Werke**, die sowohl Blechwaren für die Milchindustrie als auch Niete für den Waggon-, Lokomotiv-, Brücken- und Schiffbau herstellten. Zugestellt wurden Vorprodukte für die Fertigung. Ein Großteil der fertigen Waren wurde ebenfalls per Eisenbahn verschickt. Da in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts der Strombedarf aufgrund des technischen Fortschritts in Osnabrück stetig zunahm, errichtete die **Niedersächsische Kraftwerke AG (Nike)** im Jahre 1923 nahe dem Lüstringer Bahnhof eine 110 kV – Umspannstation, die ebenfalls einen Gleisanschluss erhielt. Bis heute werden hierüber Trafos und elektrische Bauteile dem Standort zugeführt. Der 1925 gegründete **Baustoffhandel Nilsson** erhielt die dritte Schienenanbindung, über die die Waren direkt zugestellt werden konnten.

Die Anschlüsse für die Firmen Nilsson und Röscher sind inzwischen wieder zurückgebaut worden. Insgesamt hatte der Bahnhof Lüstringen bis Anfang der 1930er Jahre eine sehr positive Entwicklung genommen. 1934 wurde die Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof grundlegend erneuert. Bahnsteigseitig erhielt das Empfangsgebäude einen kleinen Vorbau, in dem ein mechanisches Stellwerk der Bauform „Einheit“ untergebracht wurde, betrieblich als „Lü“ bezeichnet. Die Bedienung der Weichen und Signale erfolgte durch den Aufsichtsbeamten des Bahnhofs Lüstringen auf Anweisung des Fahrdienstleiters Osnabrück Rbf. Zur sicheren Bewältigung aller Aufgaben war dem Aufsichtsbeamten in der Zeit von 5 bis 23 Uhr ein Bahnworkersarbeiter zugeteilt. In diesem Zuge wurde auch das Stationsschild „Lüstringen“, das bis dahin mittig am Empfangsgebäude angebracht war, nach links verschoben. Da die Eisenbahn auch von Schülern und Pendlern aus dem Raum Lüstringen gut angenommen wurde, errichtete man auf dem Bahnsteig einen Unterstand für Fahrräder.



Mitte der 1930er Jahre präsentierte sich der Bahnhof Lüstringen mit dem neuen Stellwerksvorbau auf dem Bahnsteig. Dieser wurde im Jahr 1937 errichtet. Das Stationsschild ist nach links über die Eingangstür versetzt worden. Hier befindet es sich auch im Jahr 2022 noch. Zwischen dem Anbau, der die Gastwirtschaft beherbergt und dem Toilettenhäuschen, ganz am linken Bildrand, ist das Wohngebäude für Bahnbedienstete zu erkennen.

Während des 2. Weltkrieges wurde Osnabrück stark zerstört. Neben den großen Industriebetrieben, wie dem Stahlwerk oder KME Europa (Kabel-Metall) waren vor allem die Bahnanlagen im Stadtgebiet, wie das Ausbesserungswerk, die Betriebswerke und vor allem der Rangier- und Güterbahnhof wiederholtes Ziel der alliierten Bomber. Der Bahnhof Lüstringen blieb weitgehend von diesen Zerstörungen verschont. Aus Richtung Löhne kommende Züge endeten in dieser Zeit öfters in Lüstringen, wenn der Hauptbahnhof aufgrund von Fliegerangriffen nicht angefahren werden konnte. Nach Kriegsende 1945 hielten zunächst nur 3 Zugpaare in Lüstringen, ihre Zahl stieg bis 1949 auf 10 bzw. 11 Züge pro Richtung an.

Die Nachkriegszeit

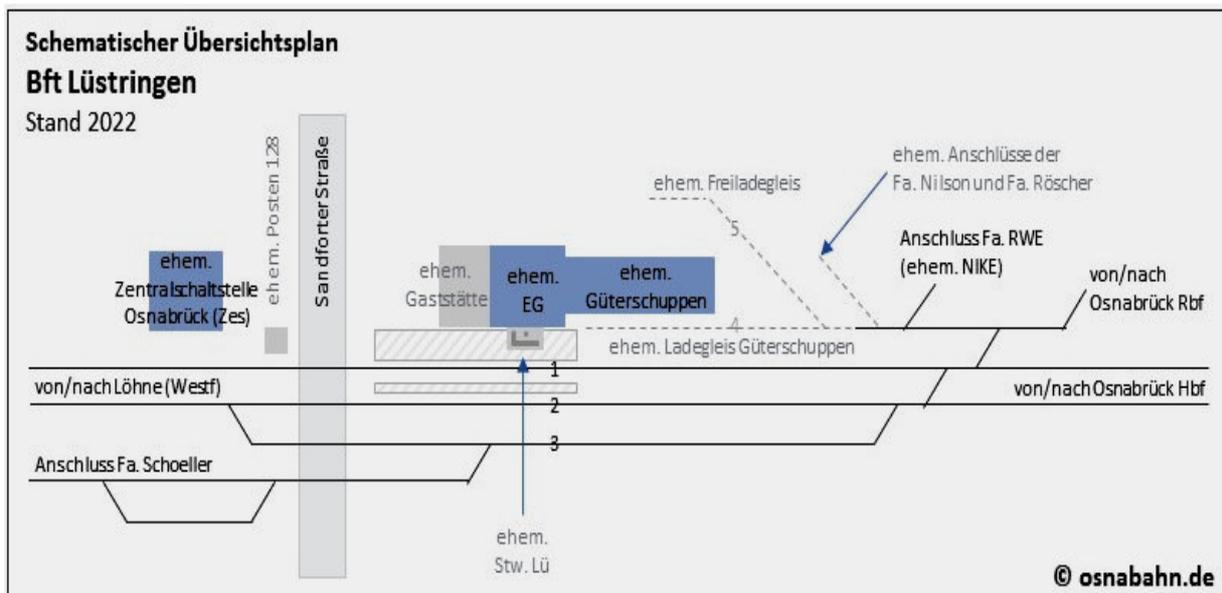
Rund um den Bahnhof Lüstringen hatten sich neben den vorgenannten Gleisanschließern mit der Tapetenfirma Borges sowie der Bekleidungsfirma Sudania weitere Firmen angesiedelt, deren Belegschaft aus den Ortschaften des Osnabrücker Landes und Westfalens mit dem Zug zur Arbeit nach Lüstringen pendelte. Gleichzeitig versendeten diese Firmen ihre Produkte sowohl im Stück- als auch im Expressgutverkehr mit der Eisenbahn. Aufgrund der regen Nutzung musste der Güterschuppen im Jahr 1962 sogar erweitert werden. Vier Mitarbeiter waren hier für die Annahme und Abgabe der Waren zuständig, hinzu kamen zwei weitere Mitarbeiter zur Erledigung der administrativen Tätigkeiten. Lüstringen war in dieser Zeit eine eigenständige Dienststelle, die von einem Bahnhofsvorsteher geleitet wurde. Neben den für den Warenverkehr zuständigen Mitarbeitern, sorgte ein Aufsichtsbeamter für die betriebliche Abfertigung der Reisezüge und Übergabefahrten. Unterstützt wurde er durch einen Bahnhofsmitarbeiter, der allgemein anfallende Arbeiten rund um den Bahnhof erledigte. Hierzu zählte unter anderem auch die Entwertung der Bahnsteigkarten vor Ankunft der Züge.

Die regelmäßigen Zustellungen der Güterwagen zur Stück- und Expressgutabfertigung Lüstringen sowie die Bedienung der Gleisanschlüsse Schoeller, Röscher, Nike und Nilsson übernahmen Lokomotiven des Bw Osnabrück Rbf. Bis Anfang der 1960er Jahre waren dies überwiegend Tenderloks der Baureihe 94. Mit der ab 1960 beginnenden Stationierung von Dieselloks u.a. der Baureihe 260/261 (später 360/361) erfolgte nach und nach die Ablösung der Dampfloks. Das Reisezugangebot blieb ab Ende der 40er Jahre über rund 30 Jahre weitgehend stabil und unverändert.



In den 1950er Jahren setzte die Deutsche Bundesbahn noch Reisezugwagen ein, deren Abteile nur von außen zugänglich waren. Vor dem Stellwerksgebäude sind die Handkurbeln für die Bedienung der Schranken an der Sandforter Straße zu sehen.

Auf den rasant wachsenden Individualverkehr sowie den Ausbau des städtischen Busnetzes bis nach Lüstringen reagierte die Deutsche Bundesbahn leider nicht. Eine Steigerung des Angebotes wurde verpasst. Das Kursbuch des Jahres 1976 weist für die Werktage Montag bis Freitag insgesamt nur zehn bzw. elf Verkehrshalte je Richtung in Lüstringen aus. Die Personenzüge verkehrten überwiegend zwischen Osnabrück und Löhne, einzelne Züge fuhren auch über Osnabrück hinaus bis Rheine. In Richtung Osten gab es einen Zug, der nach Bielefeld verkehrte. Um 05:41 fuhr der erste Nahverkehrszug aus Osnabrück in Richtung Löhne(Westf.) ab, dem bereits um 06:17 Uhr ein zweiter folgte. In Richtung Osnabrück bestand die erste Fahrmöglichkeit um 06:31, die nächste um 07:15. Letzte Fahrmöglichkeit nach Löhne(Westf) war um 19:00 Uhr und um 19:17 Uhr hielt der letzte Zug nach Osnabrück in Lüstringen. An Wochenenden und Feiertagen war das Zugangebot zudem sehr stark ausgedünnt. Mit diesem Programm verlor die Bahn natürlich an Attraktivität.



Schematischer Übersichtsplan des Bahnhofsteils Lüstringen.
Ehemalige, heute nicht mehr existente Anlagen sind in grau dargestellt.

Der Strukturwandel

Der ab 1960 einsetzende Strukturwandel bei der Eisenbahn hatte auch auf den Bahnhof Lüstringen erhebliche Auswirkungen. Der Traktionswechsel von Dampfloks hin zu Diesel- und vor allem Elektroloks ist einer der gravierendsten Meilensteine in der Eisenbahntwicklung. Nachdem die Osnabrücker Bahnanlagen 1966 von Münster kommend mit Oberleitungen ausgerüstet wurden, errichtete die Direktion Münster 1967 östlich der Sandforter Straße ein Unterwerk (Uw) mit einer Zentralschaltstelle (Zes), von der aus sukzessive die Oberleitungsanlagen der gesamten Bundesbahndirektion Münster geschaltet wurden.

Für die Zuführung von Trafos erhielt das Unterwerk außerdem einen Gleisanschluss, der in den 2010er Jahren zusammen mit der Zes wieder zurückgebaut wurde. Die Schaltung der Oberleitungsanlagen in Osnabrück erfolgt nun von Lehrte aus.



Am 23.04.2004 passiert ein ET 425 der DB Regio AG das Unterwerk in Lüstringen. Die Elektrotriebwagen waren zwischen 2001 und 2006 auf der Relation Bielefeld-Bünde-Osnabrück-Rheine im Einsatz. Foto: M. Beermann

Der Knoten Osnabrück erfuhr bis 1966 eine grundlegende Modernisierung, die auch Lüstringen erreichte. Die Leit- und Sicherungstechnik (LST) wurde in diesem Zeitraum verstärkt umgerüstet. Die über Seilzüge bedienten Formsignale ersetzte man durch elektrische Lichtsignale. Den gestiegenen Güterzuglängen trug man durch Verlängerung des Gleises 3 (Überholungsgleis) von 558m auf jetzt 695m Rechnung, so dass Güterzüge auch weiterhin in Lüstringen überholt bzw. auf die Einfahrt in den Rangierbahnhof warten konnten, ohne den Zugbetrieb zu behindern. Die Anbindung des Gleisanschlusses Schoeller wurde optimiert und das Stellwerk „Lü“ wurde am 04.09.1966 durch das Zentralstellwerk „Of“ abgelöst. Die Weichen und Signale in Lüstringen werden seitdem von dort ferngesteuert, an der Stelle des ehemaligen Einfahrsignals des Bahnhofs Lüstringen (in Höhe des Sportplatzes vom SC Lüstringen) befanden sich jetzt die Einfahrsignale des Osnabrücker Hauptbahnhofs. Der Bahnhof Lüstringen war damit nur noch „Bahnhofsteil“ und verlor zu diesem Zeitpunkt seine komplette Eigenständigkeit, da auch die Abwicklung des Frachtverkehrs auf die Güterabfertigung Osnabrück übergang.

Die Schranken am Bahnübergang Sandforter Straße mussten zunächst jedoch weiterhin über die Kurbelanlage auf dem Bahnsteig bedient werden bis diese Tätigkeit, drei Jahre später, vom Posten 128 aus wahrgenommen werden konnte.

Ein kleines Wärterhäuschen unmittelbar an der Sandforter Straße war der neue Arbeitsplatz des Schrankenwärters, bis im Dezember 1984 eine moderne Halbschrankenanlage mit Lichtzeichen die letzte mechanische Technik in Lüstringen ersetzte. Die Anlage wurde nun ebenfalls vom Zentralstellwerk „Of“ aus bedient und überwacht. Das Ausfahrtsignal in Richtung Löhne hatte man vor den Bahnübergang vorgezogen.



Das Wärterhäuschen (Posten 128). Am 05.08.1979 passiert eine Lok der Br 141 den Bahnübergang mit einem Nahverkehrszug nach Löhne. Foto: J. Behrens



Ansichtskarte von ca. 1955 - Sammlung Helmut Rieken
 Gastwirts-Ehepaar Heinrich und Agnes Struck in der Bahnhofsgaststätte.
 Der Bahnhof bekam in den 1930-Jahren eine eigenständige Gastronomie.

Das Ende des Bahnhofs

Ab Anfang der 1970er Jahre verlor der Bahnhof Lüstringen Schritt für Schritt an Bedeutung, eine endgültige Stilllegung war nicht mehr aufzuhalten.

Die Eheleute Struck als letzte Betreiber der Bahnhofswirtschaft gaben ihr Geschäft 1970 auf und da kein neuer Pächter gefunden werden konnte, schloss die Bahnhofsgaststätte für immer. 1973 wurden das Gastwirtschaftsgebäude sowie das Toilettenhäuschen abgerissen. Im Juli 1975 schloss die Stück- und Expressgutabfertigung und auch der Fahrkartenverkauf am Schalter wurde Ende der 70er Jahre eingestellt. Mit Einführung des Sommerfahrplans am 01. Juni 1980 wurden dann alle Verkehrshalte in Lüstringen aufgegeben.

Der Rückbau der Bahnsteige erfolgte noch im gleichen Jahr. Drei Jahre später veräußerte die Bundesbahn das Bahnhofsgebäude mit dem angebauten Güterschuppen und seinem insgesamt 8.000m² umfassenden Grundstück. In den 1980er und 1990er Jahren bezog hier ein Autohändler sein Quartier.

Bis zum Jahr 2007 erfolgte von Lüstringen aus noch die Schaltung der Oberleitungsanlagen in den Osnabrücker Bahnhöfen sowie den angrenzenden Strecken bis Löhne, Norddeich, Bremen und Münster. Im Zuge der Zentralisierung entfiel auch diese Aktivität und man gab den Standort Lüstringen dann schließlich ganz auf.



Die ehemalige Ladestraße ist noch in ihrer ursprünglichen Gestaltung anzutreffen, auch wenn das Freiladegleis längst abgebaut ist. Schön zu erkennen ist die bauliche Erweiterung des Güterschuppens, die zu Beginn der 1960er Jahre vorgenommen wurde und sich von der Fachwerkbauweise des alten Güterschuppens unterscheidet.



Regel Übergabeverkehr besteht noch zur Fa. Schoeller. Am 15.03.2005 holte die BR 295-097-0 einen stattlichen Wagenzug im Gleisanschluss ab.

Fotos: M. Beermann

Die Gegenwart

Im Güterverkehr wird der Gleisanschluss der Fa. Schoeller weiterhin regelmäßig bedient. Auch der Anschluss zur Firma Amprion (ehem. NIKE bzw. RWE) besteht fort. Betrieblich ist es in Lüstringen nach wie vor möglich, Güterzüge zu überholen.

Das Bahnhofsgebäude trägt noch immer das ursprüngliche Stationschild mit der Aufschrift

LÜSTRINGEN, es hat jedoch inzwischen mehrfach seinen Besitzer gewechselt.

Im Jahr 2022 wird es gewerbemäßig genutzt. Ein Motorradhandel sowie eine Bau- und Energieberatungsfirma haben ihren Sitz an der Sandforter Straße 46,

im ehemaligen Bahnhof Lüstringen.



IC 141 passiert am 04.02.2023 den ehemaligen Bahnhof Lüstringen, gezogen von der BR 101-013-1, die sich ganz im Fernverkehrsdesign gibt.
Foto: M. Beermann



Die Bahnsteige und das Ladegleis an der Güterabfertigung sind längst zurückgebaut, als die BR 187 der DB Cargo AG das ehemalige Stationsgebäude in Lüstringen mit einem Güterzug in Richtung Seelze durchfährt.
Das Foto entstand am 19.04.2022 durch M. Beermann

März 2023 - Matthias Beermann

Quellenverzeichnis

Für die Erstellung des Textes wurde auf die hier aufgelisteten Quellen zurückgegriffen.

Behrens (ohne Datum)

Joachim Behrens;
Bahnhof Lüstringen
in: Darum Gretesch Lüstringen - Texte und Bilder aus früherer Zeit
Rasch Verlag Bramsche

Behrens, Joachim

persönliche Aufzeichnungen

Deutsche Bundesbahn (1952)

Bahnhofsbuch des Bahnhofs Lüstringen

Deutsche Bundesbahn (1976)

Kursbuch Gesamtausgabe – Winter 1976/77

Deutsche Bundesbahn (1985)

130 Jahre Eisenbahn in Osnabrück
DB Osnabrück 1985

Häring/Spilker (2005)

Häring, Susanne und Spilker Rolf (Hrsg. 2005)
Vorsicht an der Bahnsteigkante, der Zug fährt ab. Ein Stück Leben bei der Bahn.
[Eine Ausstellung des Museums Industriekultur Osnabrück]
Rasch Verlag Bramsche 2005

Hülsmann (1982):

Lothar H. Hülsmann
125 Jahre Eisenbahn in Osnabrück
Eisenbahn-Kurier Verlag 1982

Geschichtliche Hintergründe und aktuelle Entwicklungen rund um das Eisenbahnkreuz Osnabrück können auf www.osnabahn.de abgerufen werden.