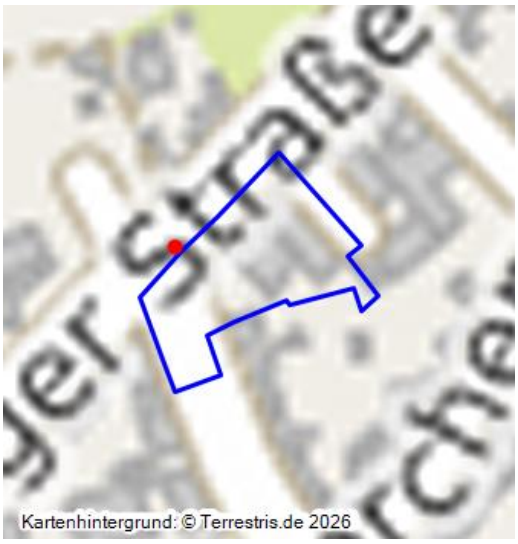
Haltepunkt der Euskirchener Kreisbahn in Erp

Schlagwörter: Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Erftstadt
Kreis(e): Rhein-Erft-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Stationsgebäude der Euskirchener Kreisbahn in Erftstadt-Erp (2018)
Fotograf/Urheber: Sabrina Ranke



Die Euskirchener Kreisbahn wurde im Jahr 1893 durch den Euskirchener Kreistag beschlossen und am 13. April 1894 genehmigt. Treibende Kraft zur Realisierung der Bahnlinie war die 1879 in Euskirchen in Betrieb genommene Zuckerfabrik Pfeiffer&Langen, die nun wesentlich einfacher mit Zuckerrüben, u.a. aus Erp, sowie Briketts aus der Grube Donatus beliefert werden konnte. Der erste Zuckerrübentransport zwischen Erp und Liblar konnte bereits im Herbst des Jahres 1894 erfolgen. Die Strecke zwischen Liblar und Erftstadt wurde im Jahr 1895 realisiert. Auf Streckenabschnitten konnte am 26. Januar 1895 der öffentliche Güterverkehr und am 1. März 1895 der öffentliche Personenverkehr freigegeben werden. Weitere Trassenausbauten, aber auch Trassenverlagerungen erfolgten bis ins Jahr 1908 (Wolff 1997, S. 85). Die Gleise der Euskirchener Kreisbahn wurden nach Schließung der Bahnstrecke (30.06.1959) rückgebaut.

Haltestation Erp

Am Streckenkilometer 10,2 der sogenannten Erftstrecke befindet sich als letztes bauliches Zeugnis aus der Anfangszeit der Euskirchener Kreisbahn auf Erper Gemarkung das Stationsgebäude Erp, welches um 1900 errichtet wurde. Innerhalb des Dorfes verlief die Trasse der Euskirchener Kreisbahn, von Lechenich kommend, über die Luxemburger Straße, um zwischen dem Bahnhofsgebäude und Lagerschuppen (aus jüngerer Zeit) in einer Linkskurve in die Friesheimer Straße abzubiegen und von dort neben der rechten Straßenseite nach Friesheim zu führen (www.drehscheibe-online.de). Dieser Trassenverlauf ist anhand des auffallend schräg bzw. „bogenförmig“ zur Luxemburger Straße positionierten Bahnhofsgebäudes sowie des breiten Ausbaus der Friesheimer Straße am Abzweig von der Luxemburger Straße sehr gut nachvollziehbar. Allerdings ist die Gleiseinmündung der Bahnstrecke in die Friesheimer Straße heute bebaut. Laut historischem Foto verliefen im Bereich der Haltestation drei Gleise, von denen das mittlere ein Durchfahrtsgleis war (Wall 1999, S. 99). Der breite Ausbau im Mündungsbereich in die Freisheimer Straße ist auf eine Verladestraße mit einem einseitig an die Bahnstrecke angeschlossenem Ladegleis zurückzuführen.

Die Bahnhofsgebäude entlang der Euskirchener Kreisbahn ähnelten sich stark. Das eingeschossige Erper Stationsgebäude in Fachwerkbauweise mit Ziegelausfachung und Satteldach sowie einem sich anschließenden Güterschuppen entspricht dieser

typischen Form. Die Stationsgebäude *„enthielten im Hauptbau neben der Dienstwohnung der Stationswärter einen kleinen Warteraum für die Fahrgäste. Meist stand das Gebäude mit der Giebelseite zum Gleis und hatte quer dazu einen kleinen Anbau, an den der Güterschuppen anschloß. Der angebaute Güterschuppen wies eine niedrigere Firsthöhe auf und war schmaler“* (Wall 1999, S. 86 und S. 100f). Das Erper Stationsgebäude wurde im Laufe der Zeit baulich entkernt und umgebaut. Heute (2018) ist hier ein Imbiss „Habibi“ eingerichtet, der vor einiger Zeit noch „Imbiss an de Bahn“ hieß. Dem Bahnhofsgebäude vorgelagert standen damals eine Waage und ein Toilettenhäuschen (Wall 1999, S. 99).

Rübenverladeanlage Erp

Einen weiteren Haltepunkt gab es ab 1952/1953 bei Streckenkilometer 11,5 an der Friesheimer Straße. Die Rübenverladeanlage Erp wurde im Auftrag der Zuckerfabrik Pfeiffer&Langen erbaut (Wolff 1997, S. 86). Hier konnten die Zuckerrüben mittels einer mobilen Verladerampe auf die Waggons aufgeladen werden (de.wikipedia.org: Euskirchener Kreisbahnen), was vorher mühsam per Muskelkraft erfolgt war (siehe historisches Foto).

Bedeutung für Erp und kulturhistorische Bedeutung

Da die landwirtschaftlichen Erzeugnisse vor Eröffnung der im Volksmund „Flutsch“ genannten Euskirchener Kreisbahn durch Pferdefuhrwerke zu den entsprechenden Abnehmern transportiert werden mussten, brachte der Bahnanschluss für die Erper Landwirtschaft eine wesentliche Erleichterung, jedoch laut Esser (1969, S. 119) „*keine umwälzende Entwicklung*“. Vielmehr bedeutete die Öffnung des Personenverkehrs für viele Arbeitnehmer einen bequemen Anschluss an die aufstrebende Industrie des Liblarer Raumes. Hier bahnte sich im wahrsten Sinne des Wortes *„eine Entwicklung an, die wir als Vorstadium des späteren Pendlerverkehrs betrachten können“* (Esser 1969, S. 119). Auch viele Schüler nutzten die Bahn, um in Euskirchen das Gymnasium zu besuchen (Weingarten 1987, S. 32). Gleichzeitig unterstützte der Bahnanschluss die Motorisierung in der Erper Landwirtschaft, da Arbeitskräfte in die Industriegebiete mit besseren Verdienstmöglichkeiten abgezogen wurden. Die aufgrund der Erbteilung kleinteilig zersplitterte Feldflur wurde für die motorisierte Bewirtschaftung zusammengelegt und veränderte das Aussehen der Gemarkung wesentlich.
Bis auf wenige bauliche Zeugnisse innerhalb und außerhalb der angefahrenen Ortschaften wurde die Kleinbahn seit ihrer Schließung rückgebaut. Eines dieser Zeugnisse ist das Stationsgebäude in Erp. Es wurde zwar umgebaut, weist jedoch die typische Bauform der Stationsgebäude der Euskirchener Kreisbahn auf. Somit erinnert es an die im Volksmund „Flutsch“ genannte Kleinbahn, die innerhalb der Bevölkerung einen hohen Identifikationswert genoss und für die Rübenkampagnen in der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts das zentrale Transportmittel darstellte. „*Wie es zu der Bezeichnung “Flutsch„ gekommen ist, weiß niemand zu erklären. Der Lechenicher Historiker Dr. Karl Stommel vermutet wohl richtig, wenn er äußert: “Das ist ein volkstümlicher Name, so wie „Feuriger Elias*“ (Weingarten 1987, S. 32).

(Nicole Schmitz, LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege, 2018)

Internet

de.wikipedia.org: Euskirchener Kreisbahnen (abgerufen am 23.04.2018)
www.drehscheibe-online.de: Die Euskirchener Kreisbahnen 50-90 Jahre danach (Teil 1) (abgerufen am 19.04.2018; Forumsbeitrag von Dennis Mellerowitz, geschrieben am 08.08.2014)

Literatur

Esser, Albert (1969): Die Geschichte des Dorfes Erp. Erp.

Wall, Henning (1999): Die Euskirchener Kreisbahnen. Die erste Lenz-Kleinbahn im Rheinland. (Schriftenreihe historischer Schienenverkehr, Band 15.) Aachen.

Weingarten, Helmut (1987): Die Eisenbahn zwischen Rhein und Erft - ein Lesebuch für Eisenbahnfreunde. (Beiträge zur Geschichte des Erftkreises 5.) S. 32-35, Köln.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. Freiburg.

Haltepunkt der Euskirchener Kreisbahn in Erp

Schlagwörter: Haltepunkt
Straße / Hausnummer: Friesheimer Straße
Ort: 50374 Erftstadt - Erp
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1894 bis 1900
Koordinate WGS84: 50° 46 10,65 N: 6° 43 36,65 O / 50,76963°N: 6,72685°O
Koordinate UTM: 32.339.713,62 m: 5.626.670,43 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.551.318,78 m: 5.626.270,51 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Nicole Schmitz (2018), „Haltepunkt der Euskirchener Kreisbahn in Erp“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-276795 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**