Bahnhof Euskirchen

Schlagwörter: Güterbahnhof, Bahnhof, Empfangsgebäude, Stellwerk, Dampflokomotive
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Euskirchen
Kreis(e): Euskirchen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Euskirchen (2015). Blick von Norden über den Vorplatz auf das Empfangsgebäude.
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Der 1862 eröffnete Bahnhof in Euskirchen ist ein Bahnkontenpunkt mit Verbindungen nach Köln, Bonn, Trier, Bad Münstereifel und Düren. Neben dem Personenverkehr besitzt bis heute der Güterverkehr eine hohe Bedeutung.

Vorgeschichte
Betrieb bis zum Zweiten Weltkrieg
Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute
Güterverkehr
Euskirchener Kreisbahn
Dampfspeicherlok
Internet

Vorgeschichte

Nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecke von Köln nach Antwerpen 1841 durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft gab es recht schnell Überlegungen, die Eifel mit Eisenbahnen zu erschließen. Schließlich gab es hier zahlreiche Wirtschaftsunternehmen, die ihre Produkte auf dem internationalen Markt absetzten wollten. Allerdings verhinderten die schlechten Verkehrsverhältnisse deren weitere Entwicklung. Dennoch brauchte es lang andauernde und zähe Verhandlungen der Wirtschaftskreise des Eifelraumes mit der privaten Rheinischen Eisenbahngesellschaft, um den Eifelraum über den Schienenweg zu erschließen und damit auch an das bereits bestehende europäische Verkehrsnetz anzuschließen. Nach Ansicht der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gab es wegen der fehlenden Industrie und der überwiegend agrar- und forstwirtschaftlichen Struktur des Landes keine ausreichende Aussicht auf Profite, die den Bau einer Eifelstrecke gerechtfertigt hätte. Dennoch entwarf die Rheinische Eisenbahngesellschaft bereits 1843 eine Stichstrecke von Düren über Zülpich, Kommern und Gemünd nach Schleiden zum Anschluss der Mechernicher Bleibergwerke und der Industrie des Schleidener Tales an die Eisenbahnstrecke von Köln nach Aachen.

In der Folgezeit gab es zahlreiche weitere Planungen und Vorschläge, die schließlich zum Bau der Bahnstrecke von Düren über Euskirchen, Mechernich und Kall nach Jünkerath (Eifelbahn) führten. Der erste Abschnitt zwischen Düren und Euskirchen konnte am 2. Oktober 1864 eröffnet werden. Zugleich wurde der Bahnhof in Euskirchen in Betrieb genommen.

Betrieb bis zum Zweiten Weltkrieg

Der Bahnhof lag bei der Eröffnung außerhalb der damaligen Stadt auf dem Pützberg. Das Empfangsgebäude von 1864/75 war durch spätklassizistischen Baustil geprägt. Dem Zeitgeist entsprechend, wurde der Vorplatz als Park angelegt und entwickelte sich zum repräsentativen Eingangstor zur Stadt. Vor dem Empfangsgebäude entstanden Rasenflächen, Hecken und Bäume. Hier begannen auch die Umzüge und Festzüge durch die Stadt. In dieser Grünanlage wurde am 24. Mai 1903 das zentral gelegene Kriegerdenkmal eingeweiht. Da die Verkehrsdichte drastisch zunahm, wurde der Vorplatz in den folgenden Jahrzehnten oftmals umgestaltet. Im Mai 1928 wurde das Kriegerdenkmal auf den Hindenburgplatz verlegt. In den 1930er Jahren verschwanden die Bäume und Rasenflächen langsam.

Weitere Bahnstrecken wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert mit Euskirchen verbunden: 1871 die Verbindung nach Trier, am 1. Oktober 1875 die Strecke nach Köln und am 7. Juni 1880 die nach Bonn; zuletzt wurde am 1. Oktober 1890 Bad Münstereifel angeschlossen. Im Bahnhof Euskirchen standen für den Personenverkehr 6 Bahnhofsgleise an 3 Bahnsteigen und 4 Abstellgleise zur Verfügung.

Während des Zweiten Weltkrieges gab es insbesondere durch die Luftangriffe alliierter Truppen massive Zerstörungen an den Betriebseinrichtungen. Ende 1944 wurde das gesamte Bahnbetriebswerk inklusive Empfangsgebäude im Laufe der heftigen und systematischen Bombardierungen durch die Alliierten zerstört.

Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute

Die beiden Verbindungen nach Düren und Bonn waren am wenigstens zerstört, so dass diese bevorzugt wieder aufgebaut wurden. Dies geschah auf alliierte Anordnung, da die Bahnverbindung von Aachen über Düren, Euskirchen nach Bonn dringend für den Bahnbetrieb benötigt wurde, um die zerstörten Strecken in Köln umfahren zu können. Diese Verbindung wurde am 1. August 1945 in Betrieb genommen.
In den folgenden Jahren wurde auch die übrigen Strecke wieder aufgebaut. Für das zerstörte alte Empfangsgebäude wurde 1956 ein neues an gleicher Stelle errichtet. Auch der Vorplatz wurde neu gestaltet, die verbliebenen Bäume wurden entfernt; damit entfiel auch der ehemalige Charakter des Parks. Anstelle der Bepflanzung gab es ab 1956 eine asphaltierte Fläche mit Halteinseln für Omnibusse. Seit den 1990er Jahren befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz ein groß ausgebauter zentraler Busbahnhof.

Am Empfangsgebäude und an den Bahnsteigen mit ihrer Unterführung und den Bahnsteigüberdachungen gab es seit dem Wiederaufbau keine grundlegenden Änderungen; sie galten im neuen Jahrtausend als veraltet. Deshalb wurde der Bahnhof 2008 in die „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen“ der Deutschen Bahn AG aufgenommen. Ab 2008 wurde der Bahnhof modernisiert und behindertengerecht ausgebaut. Man errichtete eine 70 Meter lange und 6 Meter breite Personenunterführung mit drei Aufzügen und neuen Treppenaufgängen. Die Bahnsteige wurden auf 76 Zentimeter Höhe angehoben. Die Beleuchtung, Lautsprecher sowie das Wegeleitsystem wurden grundlegend erneuert. Im Empfangsgebäude befinden sich Schließfächer, Fahrkartenautomaten, ein Service-Center der Deutschen Bahn AG, eine Buchhandlung, eine Bäckerei und ein Schnell-Restaurant. Das 8,3 Millionen Euro teure Projekt wurde Mitte November 2010 fertiggestellt.

Der Schienenpersonennahverkehr wird heute von der DB Regio NRW durchgeführt. Es verkehren die Regional-Express-Linien RE 12 Köln Euskirchen Gerolstein Trier (Eifel-Mosel-Express), die Linie RE 22 Köln Euskirchen Gerolstein (Eifel-Express). Die Regionalbahn-Linie RB 24 (Eifel-Bahn) stellt zudem eine Verbindung auf der Relation Köln Euskirchen Kall/Gerolstein her. Ferner besteht mit der S 23 bzw. RB 23 (Voreifel-Bahn bzw. Erfttalbahn) eine Verbindung nach Bonn und Bad Münstereifel. Auf der RB 28 wird die Strecke von Euskirchen nach Düren von der Rurtalbahn bedient.
Der Bahnhof Euskirchen liegt heute in Streckenkilometer 29,816 (für die Strecke Düren Euskirchen), Streckenkilometer 30,07 (für Kalscheuren Ehrang), Streckenkilometer 0,0 (für Euskirchen Bad Münstereifel) und Streckenkilometer 34,155 (für Bonn Hbf Euskirchen).
Am 12. Dezember 1973 wurde ein neues zentrales Stellwerk in Betrieb genommen, dass die fünf älteren Stellwerke ablöste.

Für die Wiedeinführung des Personenverkehrs auf der Strecke nach Düren wurde an Gleis 46 ein neuer, 120 Meter langer Bahnsteig reaktiviert und barrierefrei ausgebaut. Der Bahnsteig ist seit April 2021 von der Rurtalbahn gepachtet. Die Inbetriebnahme folgte zum 12. Juli 2021. Durch diese Maßnahme muss die Bördebahn im Regelbetrieb nicht mehr die beiden Gleise der Strecke nach Trier kreuzen und kann vollständig vom übrigen Betrieb im Bahnhof Euskirchen entkoppelt werden.

Das Bahnhofsgelände erstreckt sich über eine Fläche von 109.241 Quadratmeter. Das Betriebswerk umfasst bis heute 40 Gleise, drei Bahnsteige, ein Empfangsgebäude, ein Zentralstellwerk, einen Güterschuppen, ein Ablaufstellwerk sowie eine doppelseitige

Ladestraße und mehrere Betriebsgebäude.

Güterverkehr

Neben dem Personenverkehr besaß der Güterverkehr von Anfang an eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, schließlich war der Abtransport der heimischen Waren aus der Eifel ursächlicher Grund für den Bau der Bahnstrecke von Düren nach Euskirchen. Dementsprechend waren die Anlage mit Wasserturm, Güter- und Lokschuppen, Drehscheibe und fünf Stellwerken ausgestattet. Die Betriebsanlagen des Bahnhofs hatten bereits um 1900 einen Umfang, der der heutigen, modernisierten Anlage entspricht. Es gab für den Güterverkehr 20 Gleise, einen Ablaufberg und einen Güterschuppen mit Laderampe. Außerdem verfügte der Bahnhof über Anschlüsse für mehrere größere Firmen wie die Zuckerfabrik Pfeifer & Langen, die Westdeutschen Steinzeugwerke, die Stadtwerke Euskirchen, die Ingridhütte und das Walzwerk Becker.

Heute besteht der Euskirchener Rangierbahnhof aus 28 Gleisen, einem Güterschuppen, der beidseitig von Gleisen umgeben ist, dem Hochbaustellwerk, einem Lokschuppen, einer Diesel-Betankungsanlage, einem Entsorgungsgleis und einem Ablaufberg für die Vereinfachung der Zugzusammenstellung. Als Umschlagbahnhof bedient er die Holzverladung von Güterwagen auf Lkw; das Holz stammt meist aus der Eifel. Weiterhin wird vom Güterbahnhof regelmäßig die Mülldeponie Strempt bedient. Von der Firma Procter & Gamble kommen mehrmals täglich Wagen vom Werk über den Anschluss in Derkum, diese werden im Euskirchener Güterbahnhof Regelzügen beigesetzt. Auch die ansässige Zuckerfabrik Pfeifer & Langen, deren Gleisanschluss direkt hinter dem Ablaufberg liegt, wird wöchentlich mit Kohlewagen bedient. Früher war der Verkehr mit Zuckerrübenwagen saisonal sehr bedeutend, mit bis zu 125.000 Tonnen in den Monaten Oktober bis Dezember.

Bis zur Schließung des Truppenübungsplatzes Vogelsang im Nationalpark Eifel wurden monatlich Panzerzüge im Euskirchener Güterbahnhof auf Wartegleise geleitet, von hier aus fuhren sie zum Anschluss in Höddelbusch. Auf der Bördebahn wird wöchentlich die Papierfabrik Zülpich bedient, zudem gibt es einen unregelmäßigen Verkehr mit Autozügen von einem Lagerplatz bei Vettweiß. Im Güterverkehr werden durchschnittlich bis zu 220 Wagen pro Tag behandelt. Die meisten Zugeinheiten, die im Güterbahnhof zusammengestellt werden, werden in der Regel nach Köln-Gremberg überstellt.

Euskirchener Kreisbahn

Als Ergänzung zur Staatseisenbahn bediente ab 1. März 1895 die meterspurige Euskirchener Kreisbahn (EKB) die Verbindung nach Liblar und Zülpich, später auch bis Arloff. Der Endpunkt in Euskirchen lag in der Gansweide an der Kölner Straße. Ab dem 1. Oktober 1896 wurde auch die Zuckerfabrik Euskirchen angeschlossen. Infolge des zunehmenden Straßenverkehrs musste die EKB nach dem Zweiten Weltkrieg den Schienenverkehr einstellen, die Bedienung in Euskirchen endete am 30. Juni 1959.

Im Bahnhof Euskirchen bestand ein Anschlussgleis zum Güterschuppen der Staatsbahn. Dieser zweigte von der Strecke zur Zuckerfabrik kurz hinter der Bahnunterführung in der Alfred-Nobel-Straße ab.

Dampfspeicherlok

Südlich des Bahnhof, leider etwas abgelegen auf einem Parkplatz, steht als Denkmal die Dampfspeicherlok Luise, auch „Zucker Susi“ genannt, die von der Zuckerfabrik Pfeifer & Langen (Kölner Zucker) der Stadt Euskirchen gespendet wurde.
Die Lokomotive wurde 1949 von der Fa. Henschel in Kassel erbaut (Baunummer 27008). 1968 erwarb sie die Zuckerfabrik Euskirchen vom Kalibergwerk Salzdethfurt bei Empelde. 1983 beendete sie ihren aktiven Dienst. Die Dampfspeicherlok besaß keine eigene Feuerung, sondern wurde mit Dampfdruck angetrieben. Dieser wurde extern erzeugt und im Lokkessel gespeichert. Der kurze Radstand war besonders für Fahrten auf engen Industriegleisen geeignet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 15 Kilometer pro Stunde. Sie konnte zehn beladene zweiachsige Waggons ziehen bei einer Zugkraft von 300 Tonnen.
Der Eisenbahnclub Euskirchen e.V. erhielt 1986 die Patenschaft über die Lokomotive von der Stadt Euskirchen.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015, 2022, 2026)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnhof Euskirchen (abgerufen 18.07.2015)
www.euskirchen.de: Der Bahnhof (Abgerufen 18.07.2015)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Euskirchen (Abgerufen: 18.07.2015)
www.wisoveg.de: Euskirchener Bahngeschehen. Wirtschafts-, Sozial- und Verkehrsgeschehen in der Eifel (abgerufen 26.07.2015)
www.ece-ev.de: ECE Eisenbahnclub Euskirchen e.V. (abgerufen 18.07.2015)

www.bahnbilder.de: Bild der Dampfspeicherlok (abgerufen 18.07.2015)
de.wikipedia.org: Liste in Deutschland vorhandener Dampfspeicherlokomotiven, Nordrhein-Westfalen (abgerufen 19.01.2018)
www.zuckersusi.de: Die Zuckersusi (abgerufen 19.01.2018)

Literatur

Arbeitskreis Erhaltet die Erfttalbahn (Hrsg.) (1990): 100 Jahre Erfttalbahn. Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum der Bahnstrecke Euskirchen-Bad Münstereifel 1890-1990. Bad Münstereifel.

Koch, F. (1974): 110 Jahre Eisenbahn im Raum Euskirchen. In: Heimatkalender Kreis Euskirchen, Jahrbuch 1975, Euskirchen. Online verfügbar: http://www.wisoveg.de/wisoveg/heimatkalender-eu/110-jahre/110-jahre.html , abgerufen am 26.07.2015

Stern, Volkhard (2022): Zuckerrübentransporte im Rheinland. Teil 2 (3). In: Köln-Bonner Verkehrsmagazin. Heft 66, 1/2022, S. 66-67, Bonn.

Bahnhof Euskirchen

Schlagwörter: Güterbahnhof, Bahnhof, Empfangsgebäude, Stellwerk, Dampflokomotive
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 1862
Koordinate WGS84: 50° 39 29,75 N: 6° 47 36,75 O / 50,65826°N: 6,79354°O
Koordinate UTM: 32.344.046,73 m: 5.614.146,46 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.556.156,52 m: 5.613.930,95 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: „Bahnhof Euskirchen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20150712-0012 (Abgerufen: 22. November 2026)

Copyright © **LVR**