Eisenbahnstrecke von Rheinhausen nach Kleve

„Der Niederrheiner“

„Hippeland-Express“

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Bahndamm
Fachsicht(en): Landeskunde

Gemeinde(n): Alpen, Bedburg-Hau, Duisburg, Kalkar, Kleve (Nordrhein-Westfalen), Moers, Rheinberg, Xanten

Kreis(e): Duisburg, Kleve (Nordrhein-Westfalen), Wesel

Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Brücke der Bahnstrecke Rheinhausen - Xanten, beim Bongershof (2018)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Bahnlinie von Duisburg über Rheinhausen nach Kleve verbindet seit 1904 den linken Niederrhein mit dem Ruhrgebiet.

Geschichte
Betrieb bis zum Zweiten Weltkrieg
Betrieb nach dem Zweiten Weltkrieg
Betriebsstellen
Hinweis, Links und Literatur

Geschichte

Die ersten Planungen für die Verbindung des linken Niederrheins ins Ruhrgebiet gehen auf das Jahr 1856 zurück, als die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine Verbindung von Krefeld nach Kleve plante. Da eine Entscheidung über die genaue Linienführung nicht gefunden werden konnte, entschied die Rheinische Eisenbahn, zunächst eine Linie über Geldern zu bauen. Erneut lebte die Diskussion einer Bahnverbindung durch den Kreis Moers 1869 auf, als die Boxteler Bahn gebaut wurde. Jedoch verhinderte letztlich fehlende Rentabilität den Bau durch die Rheinische Eisenbahn. In der Folgezeit verhinderten lokalpolitische Diskussionen über Linienführung und Finanzierung den Bau der Bahnlinie.

1896 begann der Bau des Hüttenwerkes der Firma Krupp in Rheinhausen, welches weitere Bahnanschlüsse benötigte. Es wurde nun erforderlich, dass die hier Beschäftigten gute Anbindungen an ihre Arbeitsstätte finden sollten. Zudem sollten auch die landwirtschaftlichen und industriellen Güter, die am Niederrhein erzeugt wurden, leichter ins Ruhrgebiet transportiert werden können. Die Planungen für die Eisenbahnstrecke erfolgten durch die preußische Eisenbahn, die die Planung 1892 dem preußischen Abgeordnetenhaus zur Entscheidung vorlegten. Da zum damaligen Zeitpunkt der Schwerpunkt der Neubauten in den preußischen Ostgebieten lag, dauerte es bis 1903, bis mit dem Bau der Bahnlinie begonnen werden konnte.
Zu Weihnachten 1903 wurde der Abschnitt von Rheinhausen nach Trompet eröffnet. Die Fortsetzung nach Moers folgte am 6. April 1904. Die Gesamtstrecke weihte man festlich am 15. August 1904 mit einem Extrazug ein, der die Festgäste in drei Stunden von

Moers nach Kleve brachte.

Betrieb bis zum Zweiten Weltkrieg

Die Bahnstrecke war als Nebenbahn eröffnet worden. Doch die zunehmenden Gütertransporte und der steigende Personenverkehr erforderten schon bald Ausbaumaßnahmen an der Strecke und in den Bahnhöfen. Die Verbindung hatte auch Auswirkungen auf den Ausflugsverkehr vom Ruhrgebiet an den Niederrhein, da die Eisenbahn nun gute Verbindungen, auch mit Sonderzügen, bot. Hauptaufgabe der Bahnverbindung war es weiterhin, die Arbeiter vom Niederrhein in die Stahlwerke und Bergwerke in Rheinhausen und Duisburg zu bringen. Weitere Aufgabe war der Abtransport landwirtschaftlicher Güter zur Versorgung des Ruhrgebietes.

Geringer waren jedoch die Auswirkungen in den Orten des Niederrheins selbst. Zwar konnten Zuwächse im Tourismus erzielt werden, aber ein wirtschaftlicher Aufschwung, wie er häufig bei anderen, neu angelegten Bahnverbindungen zu beobachten war, konnte nur in geringem Maß erfolgen. Dazu gehören die Industrieansiedlungen in der Umgebung von Rheinberg, wie die 1905 gegründeten Solvay-Werke.

Die Bahnstrecke war vielfach mit dem Netz der Eisenbahnen im westlichen Rheinland verbunden. Dazu gehören die Anschlüsse in Kleve mit den Verbindungen nach Nijmegen und Elten/Zevenaar sowie die Kreuzung mit der Bahnlinie von Venlo nach Wesel in Menzelen, wo ein Kreuzungsbahnhof angelegt wurde. Eine Verbindung zur Boxteler Bahn wurde nicht hergestellt, obwohl die Züge bei Birten über mehrere Kilometer parallel fuhren. In Alpen war ein Übergang zu einer neuen Bahnstrecke nach Krefeld geplant, die jedoch nicht realisiert wurde.
In Rheinberg zweigt eine Strecke zur Müllverwertungsanlage Asdonkshof ab. Vom Bahnhof Rheinkamp geht eine ehemalige Zechenbahn nach Kamp-Lintfort ab, auf der zukünftig Personenverkehr angeboten werden soll. In Rheinberg und Moers bestanden Anschlüsse an die Moerser Kreisbahn; in Moers zudem an die Krefelder Eisenbahn. In Utfort sollte eine Verbindung zur Bahnstrecke von Oberhausen über Baerl nach Geldern sowie ein Turmbahnhof entstehen. Im Bahnhof Trompet bestand Anschluss an die Bahnstrecke zwischen Mönchengladbach und Duisburg-Homberg sowie zum Rangierbahnhof Hohenbudberg und in Rheinhausen bestehen Verbindung in Richtung Duisburg und Krefeld.
Im Bahnhof Birten (Amphitheater) gab es ab 1942 einen Bahnanschluss an die Luftwaffenmunitionsanstalt Xanten (Muna).

Betrieb nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Anlagen weitgehend zerstört. Erste befahrene Strecke war der Abschnitt zwischen Alpen und Rumeln: Personenzüge fuhren hier zwischen Büderich und Krefeld (in Betrieb bis 1948). Im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Winnenthal und Haltepunkt Birten verlegte man 1947-48 die Strecke provisorisch auf die parallel verlaufende Trasse der Boxteler Bahn. Dieses Provisorium hielt bis in die frühen 1960er Jahre.

Der südliche Abschnitt bis Millingen ist seit den 1960er Jahren elektrifiziert, ein Umstand, der zum Überleben dieser Bahnlinie bis heute beigetragen hat. In Millingen besteht Anschluss an die Industrieanlagen in Ossenberg, zum Rheinhafen, Borth und nach Büderich (stillgelegt). Von Büderich bestand wiederum eine Verbindung über die ehemalige Bahnlinie von Wesel nach Venlo mit Anschluss in Menzelen-West an die Strecke nach Rheinhausen. Der *Tunnel* unter der Veener Straße, in der Nähe des St. Josef-Hospitals, wurde ca. 1979 erbaut und ersetzte die im Volksmund benannte „Bollerbrücke“.

Die Strecke zwischen Xanten und Kleve wurde am 29. Dezember 1989 für den Personenverkehr, am 28. Februar 1990 auch für den Güterverkehr stillgelegt. Gründe waren das Bestreben einiger Gemeinden an der Strecke, die Bahngelände besser zu nutzen. Zudem standen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an den Bahnanlagen an, deren Kostenaufwand durch den geringen Verkehr jedoch nicht zu rechtfertigen waren. Der Abschnitt von Rheinhausen bis Xanten wurde hingegen grundlegend saniert.

Heute ist die Strecke bis Rheinkamp zweigleisig als Hauptbahn ausgebaut. Bis Xanten ist sie einspurig und wird als Nebenbahn betrieben. Auf der Strecke von Duisburg über Rheinhausen nach Xanten fahren Diesel-Triebzüge der *RheinRuhrBahn* als RB 31, die stündliche Verbindungen anbieten.
Offiziell heißt die Strecke „Der Niederrheiner“, am Niederrhein auch als „Hippeland-Express“ bekannt (*Hippe* bedeutet im niederrheinischen Dialekt *Ziege*; als typisches Haustier der niederrheinischen Landbevölkerung verweist der Name der Bahnstrecke damit auch auf die wirtschaftliche Struktur des Niederrheins).

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 64 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Rheinhausen.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*

0,0	Bf Rheinhausen (seit 1877; Anschluss an die Strecken nach Bochum und Krefeld)
1,8	Abzweig Borgschenhof (mit Anschluss an den Rangierbahnhof Hohenbudberg)
2,5	Hp Rumeln
4,5	Bf Trompet (seit 1849; Anschluss an die Strecken nach Uerdingen und Homberg sowie nach Meiderich)
8,0	Moers Güterbahnhof
9,4	Bf Moers (Anschluss an die Strecke nach Oberhausen, Übergang zur Moerser und zur Krefelder Kreisbahn)
11,3	Hp Rheinpreußen (1906-1917)
12,3	Bf Utfort (1917-1979)
15,5	Bf Rheinkamp (1904-1916 Repelen; bis 1979; Übergang zur Zechenbahn nach Lintfort)
18,4	Hp Rheinberg Süd (1952-1960)
20,3	Bf Rheinberg (Rheinl) (Übergang zur Moerser Kreisbahn)
23,6	Bf Millingen (b Rheinb) (bis 2001 Millingen)
27,2	Hp Alpen (1904-1993 Bahnhof; Anschluss an die Strecken nach Büderich und Krefeld)
29,4	Bf Menzelen West (1904-1979; Übergang zur Strecke von Wesel nach Venlo)
31,8	Hp Winnenthal (1905/1906-1979)
34,4	Hp Birten (1940-1952 Birten (Amphitheater), bis 1963; Übergang zur Boxteler Bahn)
37,5	Bf Xanten (bis 1914 Xanten Staatsbf; 1921-1925 Xanten Reichsbahn)
40,4	Hp Wardt (1908-1979)
43,8	Bf Marienbaum (1904-1989)
46,7	Hp Appeldorn (Rheinland) (1904-1989)
51,5	Bf Kalkar (1904-1989)
54,6	Hp Till-Moyland (1904-1978)
58,5	Bf Hasselt (Rheinland) (1904-1979)
61,0	Hp Qualburg (1904-1962)
63,7	Bf Kleve (seit 1863; Anschluss an die Strecken nach Nijmegen, Zevenaar/Arnhem und Krefeld)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2013, 2023)

Hinweis

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen am Unteren Niederrhein“ 2023 überarbeitet.

Internet

nrwbahnarchiv.bplaced.net: Bahnarchiv NRW von André Joost, Strecke Rheinhausen-Kleve (abgerufen 29.10.2023)
de.wikipedia.org: Niederrheinstrecke (abgerufen 29.10.2023)
www.hippelandexpress.de: Hippelandexpress, Eisenbahn am Niederrhein (abgerufen 29.10.2023)

Literatur

Barthels, Thomas; Möller, Armin; Barthels, Klaus (2007): Bahnen am Niederrhein. Eine Bestandsaufnahme der Eisenbahnen am Niederrhein zwischen Arnhem und Rommerskirchen, Venlo und Oberhausen. S. 64-67, 76-81, 84-85, 90-93, 104-105, Mönchengladbach.

Becks, Jürgen; Roelen, Martin Wilhelm (Hrsg.) (2005): Eisenbahnen am Niederrhein. Eine Ausstellung des Städtischen Museums Wesel, des Stadtarchivs Wesel und der Stiftung Preußen-Museum Nordrhein-Westfalen in der Galerie im Centrum und im Sonderausstellungsraum des Preußen-Museums Wesel, 9. Oktober 2005 bis 29. Januar 2006. Wesel.

Dumjahn, Horst-Werner (Hrsg.) (1984): Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken, Eröffnungsdaten 1835-1935 – Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse (Dokumente zur Eisenbahngeschichte, 29) (Vollständiger, unveränderter Nachdruck der Ausgabe 1935). (Dokumente zur Eisenbahngeschichte 29.) Mainz.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 83-89, Duisburg.

Lehmann, Michael (1993): Zur Geschichte der Eisenbahn in Marienbaum. Marienbaum.

Swoboda, Rolf (2010): Die Venloer Bahn. Von Haltern über Wesel nach Venlo. Berlin.

(1981): Entwicklung des Streckennetzes der Kölner Eisenbahn-Direktionsbezirke. Köln.

Eisenbahnstrecke von Rheinhausen nach Kleve

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Bahndamm
Ort: Alpen, Bedburg-Hau, Duisburg, Kalkar, Kleve, Moers, Rheinberg, Xanten
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, Literaturauswertung, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn 1903 bis 1904
Koordinate WGS84: 51° 35 58,38 N: 6° 30 29,03 O / 51,59955°N: 6,50806°O
Koordinate UTM: 32.327.417,29 m: 5.719.442,66 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.535.246,23 m: 5.718.470,73 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: Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Rheinhausen nach Kleve“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20110829-0007 (Abgerufen: 15. Juli 2025)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen

HESSEN

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz