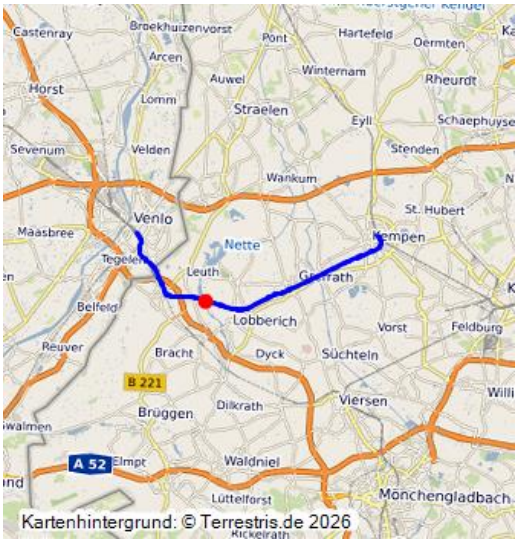
Eisenbahnstrecke von Kempen nach Kaldenkirchen und Venlo

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahndamm, Bahnhof, Grenzübergangsstelle
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Grefrath, Kempen, Nettetal, Venlo
Provinz(en): Limburg
Kreis(e): Viersen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnstrecke Kempen-Kaldenkirchen. Rastplatz Höhe De Witt-See (2018)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Bahnstrecke von Kempen nach Kaldenkirchen und weiter nach Venlo wurde 1897 von der Rheinischen Eisenbahn eröffnet. Sie erschloss den Viersen-Kempener Raum mit seinen Textilmanufakturen und anderen Industrien dem nationalen und internationalen Handel.

Vorgeschichte
Geschichte nach 1867 und Betrieb
Betriebsstellen
Links, Literatur

Vorgeschichte

Im Jahr 1851 wurde die Bahnverbindung von (Duisburg-)Homberg über Uerdingen, Krefeld und Viersen nach Mönchengladbach eröffnet. Die Nähe zur niederländischen Grenze und damit die Möglichkeiten der Anbindung an die niederländischen Seehäfen veranlassten vor allem industrielle Kreise, nach einer günstigen Bahnverbindung zu suchen. Hier ist vor allem die Textilindustrie zu nennen. Zwischen Viersen und Venlo an der Maas wurden mehrere Trassenvarianten diskutiert. Im Jahr 1860 plante die niederländische Regierung eine neue Bahnverbindung von Vlissingen über Breda und Boxtel nach Venlo, um die südlichen Landesteile zu erschließen. Damit stände eine gute Bahnverbindung mit dem Raum um Krefeld und Mönchengladbach zu den Nordseehäfen zur Verfügung. Eine Gesellschaft für den Bau und Betrieb der *Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn* wurde gegründet. Diese erhielt am 21. August 1863 die Konzession zum Bau der Bahn von Viersen über Dülken nach Kaldenkirchen. In einem Staatsvertrag zwischen Preußen und den Niederlanden wurde der Weiterbau nach Venlo vereinbart. Dieser Vertrag enthielt auch eine Verbindung von *Venlo über Kaldenkirchen nach Kempen*.
Die Gesellschaft der Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn verkaufte den preußischen Anteil an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die die Strecke am 29. Januar 1866 in Betrieb nahm. Die Konzession für die Strecke nach Kempen trat die Bergisch-Märkische Eisenbahn 1865 an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ab.

Die Eisenbahnstrecke von Kempen nach Venlo wurde von der Rheinischen Eisenbahn gebaut und 1867 eröffnet (zunächst nur für

den Güterverkehr). Diese Gesellschaft hatte ihre Bahnlinie von Krefeld nach Kleve 1863 in Betrieb genommen. Mit der neuen Bahn sollte eine weitere Verbindung des linken Niederrheins mit den Niederlanden hergestellt werden. Im Norden war dies bereits mit der Verbindung nach Nijmegen und Zevennar/Arnhem 1865 realisiert worden.
Die Eröffnung für den Güterverkehr erfolgte am 23. Dezember 1867, der Personenverkehr begann am **1. Januar 1868**.
Die beiden parallel verlaufenden Bahnstrecken zwischen Kaldenkirchen und Venlo wurden von den beiden Eisenbahngesellschaften unabhängig voneinander betrieben.

Geschichte nach 1867 und Betrieb

Die Strecke war eine Hauptbahn und besaß ihre Bedeutung vor allem im Güterverkehr. Für den Personenverkehr reichten kurze Züge mit Dampflokomotiven. Die Fahrzeit betrug 66 Minuten - wegen der Zollabfertigung in Kaldenkirchen.
Bahnhöfe mit Empfangsgebäuden waren ursprünglich nur in Lobberich und Grefrath errichtet worden. 1896 kam der Bahnhof in Mühlhausen-Oedt hinzu.
In der Folgezeit kam es zu einem wirtschaftlichen Aufschwung im Viersen-Kempener Raum. Die Umstellung von der heimischen Flachsverarbeitung zur baumwollverarbeitenden Samtindustrie brachte große Veränderungen. Die bis dahin selbständigen und lokal arbeitenden Weber wurden zu Lohnarbeitern der Textilmanufakturen. Diese wiederum ließen weiter auf dem Land arbeiten, um die Lohnkosten zu drücken. Mit dem neuen Verkehrsmittel waren die Wege für die einzelnen Weber zur Manufaktur kürzer. Zugleich konnten die Waren leichter über die Grenze zu den niederländischen Seehäfen transportiert werden. Auch die Verbindungen in das 1871 neu gegründete Deutsche Reich erleichterten den Absatz der Textilwaren. Weitere Industrien, wie Metallverarbeitung, Röhren-, Tabak- und Dachziegelfabriken siedelten sich an der Bahnlinie an und nutzten dabei die natürlichen Ressourcen des Landes.
Zur Vereinfachung des Bahnbetriebes wurden ab den 1960er Jahren die sogenannten Schienenbusse der Baureihe VT 95 eingesetzt. Später fuhren hier elektrische Triebwagen mit Akkumulatoren der Baureihe 515. Noch 1970 gab es einzelne durchgehende Züge von Kaldenkirchen über Kempen nach und von Krefeld und Düsseldorf.

Den Personenverkehr stellte die Deutsche Bundesbahn zum 23. Mai 1982 ein. Der Güterverkehr zwischen Kempen und Grefrath wurde zum 28. Mai 1983 eingestellt. Es verblieb Güterverkehr auf dem restlichen Abschnitt von Grefrath nach Kaldenkirchen, in Lobberich wurden Anschlüsse bedient. Dieser Verkehr nahm zu Beginn der 1990er Jahre stark ab und wurde am 31. Dezember 1999 ganz eingestellt.

Das Gleis zwischen Kaldenkirchen und Venlo ist heute Teil der zweigleisigen Verbindung in die Niederlande und dient vor allem dem internationalen Güterverkehr. Die Strecke zwischen Kaldenkirchen und Kempen wurde in mehreren Abschnitten abgebaut und zum Radweg umfunktioniert. Am De Wittsee erinnert eine kleine Installation an die alte Bahnverbindung.

Betriebsstellen

Auf der Strecke gab es keine größeren Verkehrsbauten. Lediglich im De Wittsee, einem ehemaligen Torfsee, musste ein längerer Bahndamm angelegt werden, der heute Teil des Radweges ist. Das Material stammt aus dem Abraum des Schlibecker Berges, der durchquert werden musste. Zwischen Grefrath und Oedt musste die Niers überbrückt werden. Die Brücke war für einen zweigleisigen Betrieb vorgesehen, das zweite Gleis wurde aber nicht verlegt.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung). Die Streckenkilometrierungen beginnen in Kempen bzw. Venlo.

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Kempen (ab 1863; Anschluss an die Strecke von Krefeld nach Kleve, Übergang zur Geldernschen Kleinbahn)
1,8	Hp Kamperlings (ab 1954/1957)
5,6	Hp Mülhausen-Oedt (ab 1896)
7,2	Bf Grefrath
12,7	Bf Lobberich (Empfangsgebäude 1976 abgerissen)
18,8	Hp Wittsee (Bedarfshalt, ab 1952)

18,1	Bf Kaldenkirchen (ab 1866; Zollstation, Anschluss an die Strecken von Mönchengladbach nach Venlo und nach Brüggen)
19,8	Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland
2,9	Station Venlo (ab 1865, Übergang zu den Strecken nach Nijmegen, Maastricht, Eindhoven, Haltern, Viersen/Mönchengladbach)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2021)

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Kempen - Kaldenkirchen (Abgerufen: 23.4.2021)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Kempen - Venlo (Abgerufen: 23.4.2021)
manfred-albersmann.de: Private Seite mit ausführlicher Darstellung der Linie Kempen – Kaldenkirchen - Venlo (Abgerufen: 23.4.2021)
www.kreis-viersen.de: Kreis Virsen, Bahnradweg (Abgerufen: 23.4.2021)
www.bahntrassenradeln.de: Bahntrassenradeln, private Homepage von Dr. Achim Bartoschek (Abgerufen: 23.4.2021)

Literatur

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 60-64, Duisburg.

Eisenbahnstrecke von Kempen nach Kaldenkirchen und Venlo

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahndamm, Bahnhof, Grenzübergangsstelle
Ort: Grefrath , Kempen , Nettetal , Venlo
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 1867 bis 1868, Ende 1999
Koordinate WGS84: 51° 19 14,2 N: 6° 14 49,27 O / 51,32061°N: 6,24702°O
Koordinate UTM: 32.308.174,86 m: 5.689.077,91 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.517.263,89 m: 5.687.343,44 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 Kempen nach Kaldenkirchen und Venlo“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-279059 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**