Eisenbahnstrecke von Oberhausen nach Arnhem

Hollandstrecke

Betuwelinie / Betuweroute

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof, Haltepunkt, Zollstation
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Arnhem, Dinslaken, Duiven, Emmerich am Rhein, Hamminkeln, Oberhausen (Nordrhein-Westfalen), Rees, Voerde (Niederrhein), Wesel, Westervoort, Zevenaar
Provinz(en): Gelderland
Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen), Oberhausen (Nordrhein-Westfalen), Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Eisenbahnbrücke über die Bundesstraße 8 unterhalb von Hoch-Elten (2014)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Eisenbahnstrecke von Oberhausen nach Arnhem ist Teil der Verbindung aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und der Rheinschiene an die Nordseehäfen in den Niederlanden. Die Eröffnung der Gesamtstrecke erfolgte 1856 als eine der frühen länderverbindenden Eisenbahnlinien. Heute hat sie Bedeutung als Teil des transeuropäischen Netzes von Rotterdam nach Genua.

Vorgeschichte bis zur Eröffnung 1856
Die Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg
Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg
Elektrifizierung
Betuweroute / Betuwelinie
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Vorgeschichte bis zur Eröffnung 1856

Auf deutscher Seite schloss die Eisenbahnstrecke von Oberhausen nach Arnhem und weiter bis Amsterdam an die 1847 eröffnete Linie von Köln nach Minden an. Diese war von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft 1845/1846 erbaut worden, um den Rhein mit den deutschen Nordseehäfen und Berlin zu verbinden. Sie umging das Wirtschaftsgebiet an der Ruhr weit im Norden, da die Erschließung dieses Raumes nicht der vordringliche Zweck dieser Bahnlinie war. Auf unbebautem Gelände südlich des Schlosses Oberhausen wurde ein Bahnhof angelegt. Um diesen herum entwickelte sich die heutige Altstadt Oberhausen.
In den Niederlanden begannen in den 1830er Jahren erste Überlegungen für eine Eisenbahnverbindung von Amsterdam nach Köln. Hintergrund waren die politischen Verhältnisse. Nach dem Wiener Frieden 1816 als Folge der napoleonische Kriege gab es eine rigorose Zollgrenze zwischen Preußen und den Niederlanden. Es wurden hohe Zölle im Schiffsverkehr auf dem Rhein erhoben. Wirtschaftsvertreter auf beiden Seiten der Grenze versuchten daher, diese Zollschranken zu umgehen. Daraus

entwickelte sich die Bahnverbindung von Köln über Aachen nach Belgien sowie erste Verbindungen von Aachen in die südlichen Niederlande.
In Amsterdam wurde ein Eisenbahnkomitee gegründet, wie es so viele in dieser Zeit gab. Dessen Ziel war die Planung der Verbindung parallel zum Rhein. Verhandlungen mit der königlichen preußischen Regierung in Berlin wurden 1832 aufgenommen. König Friedrich Wilhelm III. (1770-1840) stimmte schließlich der Verbindung zu.
Konkrete Streckenplanungen in den Niederlanden wurden ebenfalls in dieser Zeit aufgenommen. Sollte die Strecke zunächst von Amsterdam über Amersfoort, Isselburg und Hamminkeln führen, konnte die Stadt Emmerich erreichen, dass sie angeschlossen wurde.
In den Niederlanden fand sich jedoch keine private Gesellschaft, die den Bau übernehmen wollte. So musste die Regierung am 30. April 1838 eine Verordnung erlassen, um die Strecke bauen zu können. Die Rhein Eisenbahn-Gesellschaft (Rijn Spoorweg) musste das Kapital am Finanzmarkt aufnehmen. Der niederländische König Willem I. (1772-1843) persönlich übernahm die Zinsgarantie. Mithilfe von englischem Kapital und Eisenbahningenieuren konnte man 1843 die Verbindung von Amsterdam nach Utrecht eröffnen. Die Fortsetzung bis Arnhem folgte 1845. Am 3. Juli 1845 wurde die *Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij* (Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft) gegründet, um den weiteren Bau und Betrieb zu übernehmen. Die niederländische Regierung hatte jedoch auf einer Spurbreite von 1995 mm bestanden, im Gegensatz zur *englischen* Spurbreite von 1435 mm, die sich als Normalspur durchsetzen sollte.
Auf deutscher Seite wurden weitere Initiativen erst 1843 ergriffen. Als die Planungen für den Bau der Bahn von Köln nach Minden bekannt wurden, bildete sich in Wesel ein Eisenbahnkomitee. Ziel war der Bau einer Strecke von Oberhausen, wo ein Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn geplant war, über Wesel nach Emmerich und Arnhem. Dabei war eine Strecke von Wesel über Anholt und die breite Ijsselniederung bevorzugt worden. Dagegen regte sich Widerstand in Rees, Emmerich und Elten, diese Städte gründeten ein eigenes Eisenbahnkomitee. Deren Vorschlag der Verbindung über diese Städte hatte den Vorteil, dass das Überschwemmungsgebiet um Anholt vermieden würde, zudem gab es in Emmerich ein Hauptzollamt, das den Aufgaben der Grenzkontrollen der Züge besser gewachsen sei.
Um weitere Streitigkeiten zu vermeiden, mussten sich die beiden Eisenbahnkomitees zusammenschließen. So konnte eine abgestimmte Linie zwischen den geplanten Endpunkten Oberhausen und Emmerich gefunden werden, die vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten schließlich genehmigt wurde. Die Strecke sollte über Sterkrade, Wesel und Empel nach Emmerich verlaufen. In Elten erfolgte dann der Anschluss an die niederländische Bahn.
Die Stadt Rees konnte keinen direkten Anschluss an die neue Eisenbahnlinie erhalten. Der geplante Bahnhof würde im Überschwemmungsgebiet liegen, die erforderlichen Anschüttungen für den erhöhten Bahndamm wären zu kostspielig. Trotz des Angebotes, unentgeltlich Grund und Boden zur Verfügung zu stellen sowie für Erstellung und Unterhaltung des Bahndammes zu sorgen, wurde Rees nach Entscheidung von König Friedrich Wilhelm IV. (1795-1861) nicht direkt angeschlossen. Der Bahnhof in Empel wurde über die Schiene erst ab 1897 mit der Kleinbahn Empel-Rees an die Stadt angeschlossen.
Weitere Schwierigkeiten und die politischen Ereignisse in den Jahren 1848/1849 verhinderten zunächst den Bau der Strecke. Auch bestand die niederländische Regierung auf der Verwendung der Breitspur, eine Forderung, der die preußische Regierung auf keinen Fall zustimmen wollte. Unter dem Druck der äußeren Umstände war die niederländische Regierung gezwungen, der Rheinbahngesellschaft, die die Strecke von Amsterdam nach Arnhem betrieb, eine Millionen Gulden zu zahlen, damit die Linie auf Normalspur *umgenagelt* werden konnte. Erst danach kam es am 18. Juli 1851 zum preußisch-niederländischen Staatsvertrag zum Bau und Betrieb der grenzüberschreitenden Bahnverbindung.
In Preußen wurde die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft mit Bau und Betrieb der Bahnstrecke beauftragt. Der Bahnhof in Oberhausen als Ausgangspunkt wurde gewählt, da es hier seit 1848 eine Zweigbahn nach Ruhrort zum Trajekt auf die linke Rheinseite mit dem Anschluss nach Aachen gab.
Die Bauarbeiten begannen 1852. Neben Arbeitern vom Niederrhein und Westfalen waren auch solche aus Sachsen beteiligt. Von niederländischer Seite waren die Arbeiten im Februar 1856 bis Emmerich fertig gestellt worden, die auf deutscher Seite verzögerten sich. Zum Bau der Brücke über die Lippe am Eisenbahnfort der Weseler Festung wurden dann auch Strafgefangene eingesetzt.
Der Abschnitt von Zevenaar nach Emmerich eröffnete am **15. Februar 1856**. Das Teilstück von Oberhausen nach Dinslaken wurde ab dem **1. Juli 1856** befahren. Die Eröffnung der Gesamtstrecke erfolgte am **18./20. Oktober 1856**.

Die Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg

Die Bahnstrecke war von Beginn an ein voller Erfolg. Die angeschlossenen Städte und Gemeinden profitierten von den schnellen Verbindungen. Vor allem Oberhausen und Dinslaken entwickelten sich rasch zu Knotenpunkten im Verkehr. Hierzu trug auch die Nähe zum Wirtschaftsraum des Ruhrgebietes bei. In Dinslaken entwickelte sich der bedeutendste Viehmarkt am Niederrhein zur Versorgung des Ruhrgebietes. In Wesel gab es neben der Festung mit seinem militärischen Verkehr und der Verbindung zur Hamburger Bahn (von Venlo nach Haltern und Hamburg) den Anschluss an die Lippeschifffahrt und den Rhein. Emmerich war Zollstation und hatte einen bedeutenden Hafen. Die Auflassung der innerdeutschen Zollgrenzen verschaffte der Stadt einen wirtschaftlichen Aufschwung als Grenzort. Es entwickelte sich ein bedeutender Kleinhandel mit Verbindungen in die Niederlande.
Bald nach der Eröffnung wurde zwischen Oberhausen und Sterkrade das zweite Gleis gebaut, es folgten 1885/86 der Abschnitt bis

Dinslaken und 1886/1887 bis Wesel. Bis 1895 war die gesamte Strecke zweigleisig.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die Grenzen geschlossen, Luxus- und Fernzüge eingestellt, internationale D-Züge und lokale Personenzüge fuhren jedoch weiter. Bereits im Herbst 1914 normalisierte sich der Eisenbahnverkehr wieder.
Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges 1918 nahm man den Verkehr langsam wieder auf, Grenzen wurden geöffnet, der Zugbetrieb auf Vorkriegszustand verstärkt. Allerdings hatten sich die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse grundlegend geändert. Es gab keine Luxuszüge mehr, die das Rheinland querten. Der internationale Personenverkehr war auf die Strecken zwischen Arnhem und Oberhausen bzw. Venlo nach Mönchengladbach beschränkt. Der Lokalverkehr war äußert gering, es gab kaum Bedarf für grenzüberschreitende Eisenbahnfahrten.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 wurden wiederum sämtliche Grenzübergänge geschlossen. Am 16. Mai wurde der Bahnverkehr auf nicht zerstörten Strecken wieder aufgenommen.
Zum Ende des Krieges kamen die Niederlande und das Rheinland in die unmittelbare Kampfzone. Es gab massivste Zerstörungen an den Bahnanlagen bis zum völligen Stillstand des Verkehrs.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Einen besonderen Bahnbetrieb gab es 1945, als alliierte Truppen eine Eisenbahnbrücke mit beweglichen Schiffsöffnungen zwischen Spyck und Welle der längst aufgegebenen Bahnstrecke von Kleve nach Zevenaar einrichteten. Dazu hatte man das 1930 abgebaute Gleis nach Welle wieder eingebaut. Zusätzlich wurde die sogenannte *Engländerkurve* erbaut. Sie bildete die Verbindung von Welle zur Strecke Richtung Wesel, um Militärzüge aus dem linksrheinischen Raum und den Niederlanden direkt in Richtung Ruhrgebiet fahren zu lassen. Die Brücke und das neu verlegte Gleis nach Welle wurden 1946 wieder abgerissen.
Die bei Kriegsende zerstörten Brücken über den Rhein-Herne-Kanal, die Emscher in Oberhausen, den Wesel-Datteln-Kanal und die Lippe in Wesel stellte man - zunächst provisorisch - wieder her. Bereits am 15. November 1945 war der rechte Niederrhein über die Bahnstrecke Oberhausen–Arnheim verkehrstechnisch wieder erschlossen. Über den Grenzübergang nördlich von Emmerich rollten erste Züge wieder ab Ende 1945.

Das Gebiet um Elten wurde am 23. April 1949 mit Genehmigung der britischen Besatzungsverwaltung dem niederländischen Hoheitsgebiet zugeschlagen. Dies galt als Teil der Kompensation für die deutsche Besatzung der Niederlande. Die Strecke und der Bahnhof Elten wurden der Nederlandse Spoorwegen übergeben.
Um von Deutschland aus in den Eltener Zipfel zu gelangen, musste man durch den Zoll und die Passkontrolle. Die Bahnhöfe Elten und Emmerich hatte man im deutschen Kursbuch beide mit dem Symbol *Zollhaus* gekennzeichnet.
Von Zevenaar her gab es keine Personenzugverbindung nach Elten. Die Züge von Emmerich nach Elten wurden mit VT 95 (*Schienenbus*) gefahren. 1958 gab es beispielsweise sechs Zugpaare zwischen 6 Uhr morgens und 21 Uhr abends.
Am 1. August 1963 wurde das Eltener Gebiet an die Bundesrepublik Deutschland zurückgegeben.

Elektrifizierung

Die Strecke wurde auf der gesamten Länge zum 22. Mai 1966 elektrifiziert. In den Niederlanden werden andere Stromsysteme als in Deutschland verwendet, sodass bei grenzüberschreitenden Zügen die Lokomotive gewechselt werden musste. Im Bahnhof Emmerich gab es daher Gleise für beide Stromarten, die jeweils zugeschaltet werden konnten. Züge aus den Niederlanden fuhren unter 1,5 kV Gleichstrom bis in den Bahnhof, die Lokomotive koppelte ab und fuhr auf ein Wartegleis. Der Strom wurde umgeschaltet und die deutsche Lokomotive unter 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom setzte sich an den Zug.
Mit der Entwicklung von Lokomotiven, die beide Stromarten verwenden können, erübrigte sich der Lokwechsel. Die Züge fuhren durch, der Wechsel der Stromarten erfolgte während der Fahrt.
Seit Juli 2016 gibt es in Elten eine neue Wechselstelle. Die Züge aus Deutschland fahren unter 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom bis Elten. Dort wird umgeschaltet auf 25 kV Wechselstrom, dem Stromsystem der Betuweroute. Güterzüge wechseln auf diese Strecke. Züge, die weiter nach Arnhem fahren, wechseln bei Zevenaar Oost erneut die Stromart, diesmal auf 1,5 kV Gleichstrom. Auf der aktuell betriebenen Linie RE 19 von Düsseldorf nach Arnhem werden Fahrzeuge vom Typ Stadler Flirt 3 eingesetzt. Es sind Mehrsystemfahrzeuge, die drei Stromarten verwenden können (15 kV 16,7 Hz Wechselstrom, 25 kV 50 Hz Wechselstrom, 1,5 kV Gleichstrom).

Betuweroute / Betuwelinie

Die Betuweroute ist eine Eisenbahnstrecke in den Niederlanden für den Güterverkehr vom Hafen Rotterdam nach Zevenaar. Ihr Name stammt von der niederländischen Landschaft *Betuwe*, die sie teilweise durchquert. Sie wurde 2007 in Betrieb genommen. Sie ist Teil des Förderprojekts CODE24 der Europäischen Union und Teil des TEN-Korridors Rotterdam-Genua (TEN = Transeuropäische Netze, Trans-European Networks). In Deutschland wird dazu die Strecke zwischen Zevenaar und Oberhausen dreigleisig ausgebaut, bezeichnet als Betuwelinie.
Nach einem langen Planungsvorlauf haben 2007 die Bauarbeiten begonnen. Zentral ist dabei der dreigleisige Ausbau der Strecke,

um die Streckenkapazität zu steigern und die betrieblichen Abläufe zu optimieren. Es wurden bereits die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert sowie das elektronische Stellwerk (ESTW) in Emmerich in Betrieb genommen. Die Erneuerung des Stromsystemwechsels an der Grenze zu den Niederlanden vereinfacht den internationalen Zugverkehr und spart Zeit. Zusätzlich wird die Strecke mit dem Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) ausgestattet.
Die Strecke zählt zum *Hochleistungsnetz der DB im Jahr 2030*. Daher gehört der Ausbau der Strecke zu den fünfzig Großbauprojekten der Deutschen Bahn, die bevorzugt realisiert werden sollen. In diesem Zusammenhang ist mit mehreren, auch längerfristigen Sperrungen des aktuellen Verkehrs zu rechnen. 2024 soll es dann zu einer mehrwöchigen Gesamteinstellung des Bahnverkehrs auf dieser Strecke kommen.

Betriebsstellen
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung). Die Streckenkilometrierungen beginnen in Oberhausen bzw. Amsterdam.

Bahnkilometer	*Name*
-0,1	Oberhausen Hbf (seit 1847; Anschluss an die Strecken nach Dortmund, Dorsten, Mülheim / Ruhr und Duisburg-Ruhrort)
4,2	Bf Oberhausen-Sterkrade (seit 1856)
7,7	Hp Oberhausen-Holten (seit 1886)
13,9	Bf Dinslaken (seit 1856)
18,8	Hp Voerde (Niederrhein) (seit 1880)
23,3	Hp Friedrichsfeld (Niederrhein) (seit 1880)
	Lippebrücke (zweigleisig, dreigleisiger Ausbau vorbereitet)
26,6	Bf Wesel (seit 1856; Anschluss an die Strecken nach Walsum, Venlo und Haltern, zur Boxteler Bahn sowie nach Bocholt, Übergang zur Kleinbahn Wesel-Rees)
29,2	Hp Wesel-Feldmark (seit 1954/1957)
31,0	Hp Kanonenberge (? bis 1964/1967)
34,4	Hp Diersfordt (1897/1905 bis 1982)
39,1	Bf Mehrhoog (seit 1856)
44,7	Hp Haldern (Rheinl) (seit 1880)
48,6	Bf Empel-Rees (seit 1856; Anschluss an die Strecke nach Münster, Übergang zur Kleinbahn nach Rees)
50,4	Hp Millingen (Kr Rees) (seit 1952)
54,5	Hp Praest (seit 1880)
60,8	Bf Emmerich (seit 1856; Übergang zu den Kleinbahnen nach Rees und Zutphen)
66,8 | 116,8	Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden 1949-1963
66,8	Abzweig zur Strecke nach Welle/Kleve (1945-1946)

69,4 | 114,2	Hp Emmerich-Elten (1856-1966, neu seit 2019; Übergang zur Strecke nach Kleve)
72,6 | 111,0	Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden
110,0	Station Babberich (1897-1932)
105,9	Station Zevenaar (seit 1856; Übergang zu den Strecken nach Winterswijk und zur Betuwe-Route sowie nach Kleve)
102,8	Halte Groessen (1895-1936)
101,2	Station Duiven (1856-1936, neu seit 1980)
97,6	Station Westervoort (1856-1936, neu seit 2011)
96,9	Stopplaats Oostzijde Brug (1895-1906)
–	Brug bij Westervoort IJssel
95,9	Stopplaats Fort Westervoort (1895-1918)
93,2	Station Arnhem Velperpoort (1893-1918, neu seit 1953)
91,9	Station Arnhem Centraal (seit 1845; Übergang zu den Strecken nach Zwolle, Nijmegen und Utrecht)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2020, 2023)

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

Internet
NRW Bahnarchiv von André Joost: Strecke Oberhausen - Emmerich (Abgerufen: 27.10.2023)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Oberhausen - Arnhem (Abgerufen: 27.10.2023)
nl.wikipedia.org: Station Emmerich (Abgerufen: 27.10.2023)
de.wikipedia.org: Betouweroute (Abgerufen: 27.10.2023)
nl.wikipedia.org: Spoorlijn Amsterdam - Elten (Abgerufen: 27.10.2023)
www.db58.de: Private Seite zum Eisenbahngeschehen im Jahr 1958: Bahnhof Elten (Abgerufen: 27.10.2023)
www.emmerich-oberhausen.de: DB AG, Ausbauprojekt Emmerich-Oberhausen (Abgerufen: 27.10.2023)

Literatur

Barthels, Thomas; Möller, Armin; Barthels, Klaus (2007): Bahnen am Niederrhein. Eine Bestandsaufnahme der Eisenbahnen am Niederrhein zwischen Arnhem und Rommerskirchen, Venlo und Oberhausen. 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. S. 23-27, Wesel.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 32-39, Duisburg.

Schlieper, Hans; Freriks, Vicent (2014): Die Boxteler Bahn. Die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft und die internationale Vlissinger Postroute. S. 32-33, Werl.

Eisenbahnstrecke von Oberhausen nach Arnhem

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof, Haltepunkt, Zollstation

Ort: Arnhem , Dinslaken , Duiven , Emmerich am Rhein , Hamminkeln , Oberhausen (Nordrhein-Westfalen), Rees , Voerde (Niederrhein) , Wesel , Westervoort , Zevenaar / Deutschland, Niederlande

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, Archäologische Grabung

Historischer Zeitraum: Beginn 1856

Koordinate WGS84: 51° 50 0,43 N: 6° 15 18,82 O / 51,83345°N: 6,25523°O

Koordinate UTM: 32.310.888,45 m: 5.746.077,08 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.517.636,50 m: 5.744.402,98 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 Oberhausen nach Arnhem“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-311654 (Abgerufen: 19. November 2026)

Copyright © **LVR**