Eisenbahnstrecke von Krefeld nach Kleve

Niers-Express

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bedburg-Hau, Geldern, Goch, Kempen, Kerken, Kevelaer, Kleve (Nordrhein-Westfalen), Krefeld, Tönisvorst, Weeze
Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen), Krefeld, Viersen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Kerken-Aldekerk, Bahnhof, Gleisseite (2023)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Strecke von Krefeld nach Kleve ist ein Teil der linksrheinischen Verbindung von Köln in die Niederlande. Sie wurde 1863 in Betrieb genommen und wies zunächst auch internationale Zugverbindungen auf. Nach den beiden Weltkriegen ging die Bedeutung zurück. Heute fahren hier Züge der RheinRuhrBahn als RE 10 zwischen Düsseldorf und Kleve. Die Verbindungen in die Niederlande sind unterbrochen bzw. abgebaut.

Vorgeschichte des Bahnbaus bis 1863
Die Zeit von 1863 bis 1945
Die Zeit nach 1945
Betriebsstellen
Quellen, Hinweis, Internet

Vorgeschichte des Bahnbaus bis 1863

In den 1840er Jahren entstanden im Rheinland und am Niederrhein Ideen für umfangreiche Eisenbahnverbindungen. Als zeitgleich Pläne für eine Bahnverbindung von Köln nach Amsterdam bekannt wurden, bildete sich ein *Kleve-Krefelder Eisenbahnkomitee* mit dem Ziel, eine linksrheinische Verbindung in die Niederlande zu errichten. Erste Eingaben an die preußische Regierung in Berlin scheiterten aus militärischen Gründen.
Kleve war zu dieser Zeit ein bedeutendes Heilbad (Kurort Bad Cleve) mit Quellen und Badeanlagen, das besonders auch von niederländischen Gästen aufgesucht wurde. Eine Bahnverbindung bedeutete nach Ansicht des Klever Bürgermeisters Ondereyck - in einer Eingabe nach Berlin - einen Aufschwung für die Stadt, die größere Investitionen in die Infrastruktur wie Mineralquelle, Trinkhalle und Badehaus getätigt hatte. Zudem würden Handel, Gewerbe und Industrie profitieren. Auch diese Eingabe scheiterte, diesmal an Finanzmitteln, da der preußische Staat die Bahn nicht realisieren wollte und konnte.
Unabhängig davon begann das Eisenbahnkomitee, die Strecke zwischen Krefeld und Kleve zu vermessen. Aber in den Revolutionsjahren 1848/1849 geriet das Projekt in Vergessenheit.
Nachdem sich die politische und wirtschaftliche Lage wieder beruhigt hatte, schlug der Präsident der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Gustav Mevissen (1815-1899), vor, eine Eisenbahn von Köln über Neuss nach Krefeld zu bauen. Gemeinsam mit

dem alten Köln-Krefelder Komitee gründete er 1853 die *Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft* (CCE). Sie erhielt noch 1853 die Genehmigung zum Bau der Bahn, der 1854 begann. Die Strecke von Köln nach Neuss wurde am 15. November 1855 eröffnet, die nach Krefeld am 26. Januar 1856. Damit war der südliche Teil der Holland-Verbindung in Betrieb.
Am 9. September 1853 bildete sich in Geldern das *Eisenbahnkomitee der Kreise Kleve, Geldern und Kempen*, um den Eisenbahnbau am linken Niederrhein voranzutreiben. Die Gedenkschriften, die das Komitee an die Regierung in Berlin richtete, hatten Erfolg. Am 5. Dezember 1853 erhielt sie die Genehmigung zum Bau der Strecke von Krefeld über Geldern nach Kleve. In der Folgezeit gab es die üblichen Streitereien um den genauen Streckenverlauf, vor allem im Bereich um Kempen.
Die Rheinische Eisenbahn (RhE) übernahm im März 1856 die Cöln-Crefelder Eisenbahn Gesellschaft; sie war nun für den Weiterbau Richtung Kleve verantwortlich. Da zwischenzeitlich die Köln-Mindener Eisenbahn auf der Strecke von Oberhausen nach Arnhem den Betrieb aufgenommen hatte, und damit unmittelbar vom Holland-Verkehr profitierte, war die RhE gezwungen, ihre Verbindung baldmöglichst fertigzustellen. Zugleich planten die Niederländer eine Bahnverbindung entlang der Maas von Nijmegen nach Venlo (eröffnet 1879). Diese Verbindung hätte ebenfalls eine starke Konkurrenz zum Projekt der RhE dargestellt.
Die im Eisenbahnkomitee der Kreise Kleve, Geldern und Kempen aktiven Verwaltungen hatten 1861 zugesagt, dass die RhE von allen kommunalen Abgaben befreit und zusätzlich Gemeindeeigentum für die Anlage von Trassen und Bahnhöfen unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde. Die Kosten für das zu erwerbende Privatland teilten sich die Kreise und die RhE. Nachdem so sehr günstige Voraussetzungen geschaffen worden waren, begann man Anfang 1862 mit den Bauarbeiten. Die Streitigkeiten um Trassenverlauf und Lage der Bahnhöfe war damit noch nicht beendet. Dennoch konnte am 1. Dezember 1862 der erste Zug von Kleve nach Kempen fahren. Der restliche Abschnitt bis Krefeld folgte am 3. März 1863.

Die Zeit von 1863 bis 1945

Zu Beginn des Betriebes fuhren vier Züge in beiden Richtungen. 1880 waren vier Personenzüge je Richtung von Köln in die Niederlande, darunter ein Schnellzug, unterwegs.
Die von Beginn an geplante Fortführung der Strecke in die Niederlande erfolgte im April 1865 über die Verbindung von Kleve nach Zevenaar / Arnhem und im September 1865 über Kranenburg nach Nijmegen. In der Folgezeit entwickelten sich der Güterverkehr und der Personenverkehr in erfreulicher Weise.
Die Verbindung von Köln nach Nijmegen stellte viele Jahre den einzigen Bahnanschluss der Stadt Nijmegen dar. Erst 1879 wurde Nijmegen an das niederländische Bahnnetz in Arnhem angeschlossen. Dies hatte jedoch keine größeren Auswirkungen auf den Betrieb am linken Niederrhein.
1880 war die Übernahme der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft durch den preußischen Staat abgeschlossen, die Betriebsführung ging auf die preußischen Staatsbahnen über. 1887 verlegte die preußische Staatsbahn den schnellen Bahnverkehr auf die rechtsrheinische Strecke. Zwischen Köln und Kleve und Zevenaar fuhren daher keine durchgehenden Züge mehr in die Niederlande, auch der internationale Güterverkehr wurde 1888 zurückgezogen. Es blieben nur noch Anschlusszüge von Kleve nach Zevenaar (bis 1912).
Die internationalen Züge wurden ab 1889 über die Strecke von Köln über Kleve, Nijmegen und Arnhem geführt. Es gab nun durchgehende Züge von Köln nach Nijmegen, die Kurswagen nach Amsterdam, Den Haag und Hoek van Holland mitführten. Ein Schnellzugpaar bediente die Strecke von Hoek van Holland über Straßburg nach Basel.

Zwischen 1898 und 1907 verlegte man ein zweites Gleis auf dem Abschnitt zwischen Krefeld und Geldern. Die Fortsetzung nach Kevelaer folgte zum 24. April 1907 und der Rest nach Kleve bis 1908.
In Krefeld verlegte man die Gleise innerhalb des Stadtgebietes zwischen 1905 und 1908 auf eine erhöhte Lage, um die direkten Straßenverbindungen innerhalb der Stadt ohne Bahnübergänge herzustellen. Zugleich wurde 1907 der neue Hauptbahnhof in Krefeld in Betrieb genommen. Zwischen dem Bahnhof und der heutigen St.-Anton Straße verlegte man die Streckenführung.
Im Fahrplanjahr 1913 gab es sechzehn durchgehende Züge, die zumeist in Köln begannen. Darunter waren auch durchgehende Verbindungen nach London. Weitere Züge befuhren Teilstrecken. Im Ersten Weltkrieg gab es keine grenzüberschreitenden Züge in die Niederlande.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen an den Bahnanlagen. Im September 1944 konnte der Raum Nijmegen durch alliierte Truppen von der deutschen Besatzung befreit werden, der internationale Zugverkehr nördlich Kleve wurde eingestellt. Im Februar 1945 wurde auch der restliche Bahnverkehr eingestellt. Letzte Züge verkehrten nur zwischen Krefeld und Geldern, zuletzt am 1. März 1945.

Die Zeit nach 1945

Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde der Verkehr wieder aufgenommen, zunächst nur für die Besatzungsstreitkräfte. Hier ist die *Hawkins-Line* zu erwähnen, die eine Verbindung zwischen den Niederlanden über die Boxteler Bahn bis Goch, weiter über Kleve und den Trajekt über den Rhein bei Spyck/Welle und Anschluss an die rechtsrheinische Bahnstrecke Richtung Wesel ermöglichte. In Goch wurde eigens eine Verbindung von der Boxteler Bahn Richtung Kleve errichtet (Swoboda 2010, S. 199).

Die Strecke nördlich von Krefeld besaß in der Nachkriegszeit keine größere strategische und verkehrliche Bedeutung mehr, daher baute man das zweite Gleis zwischen Kleve und Geldern 1945 wieder ab und verwendete die gewonnenen Materialien für den Wiederaufbau an anderer Stelle. Am 5. Juli 1945 nahm man den öffentlichen Personenverkehr zwischen Krefeld und Geldern wieder auf, am 7. August 1945 bis Kleve und Kranenburg.

In der ersten Hälfte der 1960er Jahre wurden die Dampflokomotiven zunehmend von Diesellokomotiven abgelöst. Im Bahnbetriebswerk Kleve richtete man ein Tankstelle ein.
Das Kursbuch der Deutschen Bundesbahn von Sommer 1970 verzeichnete 18 durchgehende Züge zwischen Krefeld und Kleve, darunter zwei D-Züge und vier E-Züge (Eilzüge). Des Weiteren gab es zahlreiche Züge auf Teilstrecken.
Die Personenzüge zwischen Kleve, Kranenburg und Nijmegen stellte man zum 2. Juni 1991 ein; die Strecke wurde 1999 stillgelegt. Heute verkehrt hier auf Teilstrecken eine Draisine im Tourismusverkehr.

In den 1980er Jahren änderten sich die Zugverbindungen auf der Strecke von Krefeld nach Kleve. Es entfielen die Eilzüge, zur Beschleunigung legte man einige wenige Haltepunkte still. Im Süden orientierte sich der Anschluss von Köln weg nach Düsseldorf. Seit den 1990er Jahren gibt es Taktverkehr zwischen Düsseldorf, Krefeld und Kleve. Der RE 10 zwischen Kleve und Düsseldorf Hauptbahnhof wird aktuell von der RheinRuhrBahn betrieben.
Zwischen 2020 und 2022 digitalisierte die Deutsche Bahn AG auf dem Abschnitt zwischen Kempen und Kleve mit elf Stellwerken und über 70 Bahnübergängen. Die zwölf bestehenden Stellwerke wurden durch hochmoderne Stellwerkstechnik ersetzt. Auf einer Länge von 54 Kilometern wurden 76 Bahnübergänge erneuert bzw. technisch aufgerüstet. In den Sperrzeiten erneuerte man zudem 23 Weichen und 7.600 Meter Gleis. Nach zwischenzeitlichen Vollsperrungen wurde der Verkehr auf der gesamten Strecke im November 2022 wieder aufgenommen.
Seitens der regionalen Politik wird die Elektrifizierung der Strecke gefordert, eine Realisierung ist zurzeit nicht absehbar. In Krefeld-Obergplatz soll ein neuer Haltepunkt entstehen. Für Entlastungen sollen neue zusätzliche Linien sorgen, wie die RB 41 von Geldern nach Düsseldorf und die RB 37 zwischen Geldern und Neuss. Und auch die Fahrzeuge sollen moderner werden, geplant ist der Einsatz von Triebzügen des spanischen Herstellers *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles* (CAF). Eine durchgehende Verbindung in die Niederlande über Kranenburg wird zwar angedacht, eine ernsthafte Chance auf Realisierung ist zurzeit nicht absehbar.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von rund 65 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Köln.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
53,6	Krefeld Hbf (seit 1847. Übergang zu den Strecken nach Mönchengladbach, Duisburg und Dortmund, Köln, (Duisburg-)Homberg) sowie zur Krefelder Eisenbahn
59,0	Bf Benrad-St. Tönis (1888-1996; bis 1917: Benrad (St. Tönis)
65,0	Bf Kempen (Niederrhein) (bis 1914 Kempen; 1914-1936 Kempen (Rhein); 1936-1944 (Kempen (Ndrhein) (Übergang zur Strecke nach Venlo und zur Geldrischen Kleinbahn)
68,4	Hp St. Hubert-Vösch (1905 bis 1978, bis 1914: Broich (Kr Kempen))
72,7	Hp Aldekerk
76,3	Bf Nieukerk
80,3	Hp Vernum
83,6	Bf Geldern (bis 1927 Geldern Rh) (Übergang zur Strecke von Venlo nach Wesel)

88,6	Bf Wetten (1909 bis 1968)
92,5	Bf Kevelaer (Übergang zur Geldrischen Kleinbahn)
95,1	Hp Wissen (bis 1966)
98,6	Bf Weeze
105,5	Bf Goch (Übergang zur Boxteler Bahn)
-	Verbindungskurve zur Boxteler Bahn (1946)
109,5	Hp Pfalzdorf (1880-1997 nach Lilla)
114,1	Hp Bedburg-Hau (ab 1911/1913 Hau)
115,0	Berg und Tal (bis 1908, ersetzt durch Bedburg-Hau)
118,4	Bf Kleve (Übergang zu den Strecken nach Nijmegen, Zevenaar/Arnhem und Xanten/Rheinhausen)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2023)

Quelle

Joachim Lilla, Die Eisenbahn am unteren linken Niederrhein, in: Internetportal Rheinische Geschichte, abgerufen unter: www.rheinische-geschichte.lvr.de (abgerufen am 09.08.2023)

Hinweis

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

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Köln - Kranenburg (Grenze) (abgerufen: 09.08.2023)
de.wikipedia.org: Linksrheinische Strecke (abgerufen: 09.08.2023)
www.drehscheibe-online.de: Henk Boumann, Dieselloks in Kleve und Umgebung 1980 1991 (in 3 Teilen, mit vielen Bildern) (Abgerufen: 22.08.2023)
grenzland-draisine.eu: Die Eisenbahn in Kleve (Abgerufen: 30.08.2023)

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.

Frankewitz, Stefan (1988): 125 Jahre Eisenbahn und Schienenverkehr in Geldern. Geldern.

Freriks, Vincent; Schleper, Hans (2008): De Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg-Maatschappij, de Vlissinger Postroute. Rosmalen.

Hantsche, Irmgard (2005): Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes am unteren Niederrhein bis zum Ersten Weltkrieg. In: Becks, Jürgen u. Roelen, Martin Wilhelm (Hrsg.): Eisenbahnen am Niederrhein, S. 21-53. Wesel.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 41-46, Duisburg.

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

Eisenbahnstrecke von Krefeld nach Kleve

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt

Ort: Bedburg-Hau, Geldern, Goch, Kempen, Kerken, Kevelaer, Kleve (Nordrhein-Westfalen), Krefeld, Tönisvorst, Weeze

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 bis 1863

Koordinate WGS84: 51° 30 47,38 N: 6° 19 9,95 O / 51,51316°N: 6,31943°O

Koordinate UTM: 32.314.003,09 m: 5.710.299,56 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.522.218,23 m: 5.708.784,98 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 Krefeld nach Kleve“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345720 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**