Eisenbahnstrecke von Haltern nach Venlo

Venloer Bahn

Hamburger Bahn

ParisHamburger Bahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Alpen, Dorsten, Geldern, Haltern am See, Hünxe, Issum, Marl (Nordrhein-Westfalen), Schermbeck, Straelen, Venlo, Wesel
Provinz(en): Limburg
Kreis(e): Kleve (Nordrhein-Westfalen), Recklinghausen, Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Ehemaliges Empfangsgebäude Bahnhof Straelen (2017)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Eisenbahnstrecke von Venlo über Wesel nach Haltern war als Teil der direkten Verbindung von Paris nach Hamburg, der Paris-Hamburger Bahn, geplant worden. Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaute und betrieb die Strecke ab dem 31. Dezember 1874.

Die Entwicklung bis zur Eröffnung 1874
Die Zeit nach 1874
Die Zeit der beiden Weltkriege (1914?1945)
Die Zeit nach 1945 (linksrheinisch)
Die Zeit nach 1945 (rechtsrheinisch)
Museumsverkehr von Wesel nach Schermbeck
Radfernweg Römer-Lippe-Route
Die Strecke und die Betriebsstellen
Hinweise, Links, Literatur

Die Entwicklung bis zur Eröffnung 1874

Die Überlegungen für eine Eisenbahn-Verbindung von Paris nach Hamburg gehörten zu den zahlreichen Planspielen von Politikern, Ingenieuren und Technikern in der Ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Nach der Erfindung der betriebstauglichen Eisenbahn in England entstanden überall in Europa Planungen für überregionale Eisenbahnverbindungen.
Eine besondere Situation ergab sich im rheinisch-westfälischen Wirtschaftsraum zwischen Aachen, Köln, dem Bergischen Land und Dortmund. Nach dem Wiener Frieden 1816 als Folge der napoleonischen 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. Erste Überlegungen stammen von Friedrich Harkort (1793 - 1880) von 1826: *„Man verbinde Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen oder Emden und Hollands Zölle sind nicht mehr!“*. In der folgenden Zeit entstanden die Pläne für die Rhein-Weser Bahn, später als Köln-Mindener Bahn ausgeführt.
In diese Zeit gehörten auch Planungen von Eisenbahnstrecken aus dem Rheinland Richtung Venlo, eine Verbindung von Elberfeld über Düsseldorf nach Venlo. Ziel war der Transport von Waren der Textilindustrien am Niederrhein und die Versorgung mit Steinkohle aus dem Bergischen Land. Zusammen mit ebenfalls geplanten Schifffahrtskanälen ging es wiederum um die Umgehung der hohen Rheinzölle.
Diese frühen Pläne scheiterten unter anderem an der wirtschaftlichen Rezension der 1830er Jahre, die in einigen Ländern in Revolutionen und Aufständen endeten. Und 1831 bildete sich der belgische Staat neu als Abspaltung vom Königreich der Niederlande. Damit war auch die Veränderung der Warenströme verbunden. Somit wurde als erste internationale Eisenbahnverbindung die Strecke von Köln über Aachen nach Antwerpen gebaut und bis 1843 eröffnet.
In Preußen hatte sich bereits 1841 ein *Eisenbahnkomitee von Münster* gegründet, das sich für eine Strecke von Minden über Haltern nach Venlo einsetzte.
Trotz der Zeit der *Eisenbahn-Manie* in den 1840er Jahren und der wirtschaftlichen und politischen Krise von 1848 blieben Banken und Industrielle weiterhin am Bau von Eisenbahnlinien interessiert. In Paris entwickelte die Bank der Brüder Rothschild die Idee einer direkten Verbindung von Paris über Namur, Lüttich, Maastricht, Venlo, Wesel, Haltern, Münster, Osnabrück, Bremen nach Hamburg. Diese Eisenbahn sollte die alte Straße von Paris nach Wesel (Route Impérial de première classe no. 3 de Paris à Wesel) ersetzen und verlängern. Und die Bahn sollte alle bedeutenden Festungsstädte tangieren, dies wurde damals als besonders wichtig angesehen. Die Eisenbahngesellschaft der Rothschilds, die *Compagnie des Chemins de fer du Nord* errichtete von 1847 bis 1855 die Verbindung von Paris an die belgische Grenze bei Jeumont/Erquelinnes. In Belgien wurde die Tochtergesellschaft *S.A. des Chemins de Fer du Nord de la Belgique* gegründet; sie setzte die Bauarbeiten und den Betrieb fort. Die neu gebaute Bahnstrecke erreichte Charleroi 1852 und Lüttich 1850. Die Fortsetzung nach Maastricht baute schließlich die Tochtergesellschaft *Compagnie du Chemin de Fer de Liége à Maastricht et ses extensions*, eröffnet am 24. November 1861.
Aber auch auf preußischer Seite gab es Interesse an einer Verbindung vom Rhein in die Niederlande. In den 1850er Jahren gab es dazu Vorschläge des preußischen Finanzminister Carl von Bodelschwingh (1800 - 1873) für eine Strecke von Wesel nach Venlo. In den 1860er Jahren nahmen die Rothschilds Verbindungen zum preußischen Staat auf, um den Weiterbau der Bahnstrecke von Maastricht nach Venlo und Wesel zu erreichen. Dabei bestand die preußische Regierung darauf, dass die französische Bahn den Rhein bei Wesel überqueren sollte. In Wesel gab es eine große Festung, die die Bahnstrecke leicht kontrollieren konnte. Die Regierung in Berlin erteilte die Konzession am 28. Juli 1862.
Im September 1862 begannen die Bauarbeiten in der Umgebung von Geldern. Sie wurden ausgeführt von der Firma *Directe Eisenbahn von Paris nach Hamburg; Norddeutsches Eisenbahnnetz* des Herren L. L. Mouton, der im Auftrag der Bank der Rothschilds arbeitete.
Der Bau der Fortsetzung ab Wesel gestaltete sich für die französische Gesellschaft schwierig. Zum einen gab es Einsprüche der großen Eisenbahngesellschaften, die ihre eigenen Interessen bedroht sahen. Zum anderen gab es wachsenden Widerstand gegen zu viele französische Einflüsse in Preußen. Die unter Otto von Bismarck (1815 - 1898) eingeleiteten Einigungsbestrebungen gaben Anlass für zunehmende Spannungen mit Frankreich.
Unter dem Einfluss zunehmender Kriegsgefahr in Preußen (1864 Preußisch-Dänischer Krieg, 1866 Deutsch-Österreichischer Krieg) zogen sich die Finanziers Rothschild aus dem Projekt zurück. Auch die Baufirma unter Leitung von L. L. Mouton beendete ihre Arbeiten. So erhielt die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft am 28. Mai 1866 die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke von Venlo nach Haltern sowie von Wanne (heute Wanne-Eickel) über Haltern und Münster bis Osnabrück. Der Staatsvertrag zwischen den Niederlanden und Preußen datiert vom 29. Januar 1866.
Für die Köln-Mindener Eisenbahn war der Abschnitt von Wanne nach Hamburg der wichtigere, da dieser die Verbindung aus dem Ruhrgebiet an die deutschen Nordseehäfen ermöglichte. Aber die Strecke von Venlo nach Haltern war Teil der Konzession und so wurde nach längerer Bauzeit diese Strecke in zwei Abschnitten eröffnet: am **1. März 1874** von Haltern nach Wesel und am **21. Dezember 1874** von Wesel nach Venlo. Größter Posten war dabei der Bau der Weseler Rheinbrücke.

Die Zeit nach 1874

In den Anfangsjahren fuhren drei Personenzüge und drei Güterzüge täglich über die Strecke, die Personenzüge hielten an allen Stationen. Der erste und der letzte Zug fuhr von Venlo nach Hamburg, der zweite Zug fuhr nur bis Osnabrück. Einen durchgehenden Personenverkehr nach Paris hat es vermutlich nie gegeben. Trotz der kürzeren Strecke über Wesel fuhren die internationalen Züge über Köln und das Ruhrgebiet nach Hamburg. Allerdings fuhren hier Güterzüge aus dem Ruhrgebiet bis nach Paris.
Ab 1880 führte man Postzüge von Vlissingen nach Hamburg über die Venloer Bahn. Zudem gab es in dieser Relation Kurswagen (einzelne Personenwagen, die gesonderte Verbindungen herstellten und an verschiedene reguläre Züge angehängt wurden). Weitere Kurswagen liefen über diese Strecke von Amsterdam nach Berlin.
1881 traten internationale Postverträge zwischen England, den Niederlanden und Deutschland in Kraft. Danach änderten sich die Verkehrsverhältnisse auf der Venloer Bahn. Die Postzüge aus Vlissingen fuhren nun über die Boxteler Bahn, die Rheinbrücke nach

Oberhausen und Berlin bzw. über Haltern nach Hamburg bzw. Skandinavien. Mit zunehmendem Verkehr musste der Bahnhof Büderich 1881/1882 ausgebaut werden, die Strecke über die Rheinbrücke bis Wesel wurde nun zweigleisig.
Hingegen blieb der Verkehr zwischen Wesel und Venlo bescheiden. Dies betraf auch den Güterverkehr, da hier nur wenig Industrie angesiedelt war. Für die Landwirtschaft waren die Strecken ins Ruhrgebiet lukrativer. Vor allem in Straelen gab es mehrere Anschlüsse, so an die Ölmühle der Gebrüder van Schayck und die Sauerkrautfabrik der Fa. Essig-Kühne. Des Weiteren wurden vor allem Kohlen aus dem Ruhrgebiet angeliefert sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse abtransportiert.
1913 beförderte man zwischen Büderich und Straelen 240 000 Tonnen Güter, täglich fuhren sieben Personenzüge und fünf Güterzüge zwischen Wesel und Venlo. Auf dem Abschnitt von Wesel nach Haltern gab es ebenfalls nur einen bescheidenen Lokalverkehr. Hier hatten die internationalen Fernzüge Vorrang, Züge von Vlissingen bzw. Hoek van Holland nach Hamburg, Berlin und darüber hinaus. Man baute die Strecke zweigleisig aus. Allerdings wurde dieser Ausbau erst 1914 fertiggestellt, in dem Jahr, in dem der internationale Verkehr auf dieser Strecke endete.

Die Zeit der beiden Weltkriege (1914-1945)

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 schlossen die Niederlande die Grenze bei Venlo. Damit ruhte der Bahnverkehr zwischen Straelen und Venlo. Die Strecke bis Venlo gehörte dem preußischen Staat, wie auch der Güterbahnhof am Hamburgersingel in Venlo (heute Deken van Oppensingel). Vermutlich wurde der Bahnverkehr bis Kriegsende 1918 nicht wieder aufgenommen.
Auf den restlichen Streckenabschnitten war der Verkehr kriegsbedingt stark eingeschränkt. Es wurden nur noch lokale Verbindungen angeboten.
Über die Bahnverbindung waren vor dem Krieg zahlreiche Kohlentransporte in die Niederlande gelaufen. Unter dem Eindruck der fehlenden Importe baute man in südlichen niederländischen Limburg den Kohlenabbau stark aus, sodass man nicht mehr von den Lieferungen aus Deutschland abhängig war. Dadurch brach der Steinkohlenverkehr zwischen Geldern und Venlo völlig weg. Zum anderen behinderte die Besetzung des Niederrheins nach dem Waffenstillstand 1918 durch belgische Truppen den grenzüberschreitenden Verkehr. Das belgische Militär lag in Kasernen in Geldern und Issum. Die Besatzung verhinderte auch den Weiterbau der Strecke von Duisburg-Beeck nach Geldern, die den Transport von Kohlen aus dem Ruhrgebiet in die Niederlande erleichtert hätte.
Der Rhein bildete die Grenze der Besatzungszone. Insofern war auch die Verbindung über die Weseler Rheinbrücke unterbrochen. Nur die internationalen Züge auf der privaten Boxteler Bahn durften die Brücke passieren. Es gab sogar Pläne, die Brücke zu sprengen, um Deutschland an einem Vormarsch gegen Frankreich zu hindern. Es blieb jedoch bei den Planungen.
Am 11. Oktober 1924 wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gegründet. Es entstanden nun Pläne, die Strecke von Haltern nach Venlo als Nebenbahn zu betreiben. Dies hätte einige Vereinfachungen im Betriebsablauf und Einsparungen ermöglicht. Am 1. Juni 1920 wurde der Lokalverkehr wieder eingerichtet, am 1. Februar 1921 auch wieder der Postverkehr von Haltern an den Niederrhein.
Im Zusammenhang mit der Ruhrbesetzung durch belgische und französische Truppen ab Januar 1923 sowie die folgende Arbeitsverweigerung der Eisenbahner (*Ruhrkampf*, *passiver Widerstand*) gab es erhebliche Auswirkungen auch auf den Bahnbetrieb. Die Regiebahn, betrieben von französischen und belgischen Eisenbahnern und Soldaten, bot sechs Züge zwischen Wesel und Geldern RhE an. Ein Zug fuhr bis Straelen durch und vier Züge pendelten zwischen Geldern CM und Venlo. Auf Befehl der belgischen Besatzung ruhte der grenzüberschreitende Verkehr vom 16. Juni 1923 bis zum 15. November 1924.
Nach dem Ende der Besatzung Ende 1924 gab es keinen durchgehenden Verkehr mehr zwischen Wesel und Venlo. Die Züge aus Wesel und die aus Venlo endeten beide in Geldern RhE. Die Züge aus Venlo wurden von der niederländischen NS (Nederlands Spoorwegen) gefahren; die Fahrkarten wurden in Gulden berechnet. Den Güterverkehr fuhr dagegen die DRG.
Zum 1. Oktober 1928 wurde der niederländische Streckenteil von der DRG an die Maatschappij to Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS, Teilbetrieb der NS) verkauft. Vor allem das große Gelände des preußischen Bahnhofes Venlo CM sah man in der Stadt als *Deutsche Faust im Magen der Stadt* an. Später wurde das Gelände von der Staatsbahn an die Stadt Venlo veräußert.
Die niederländische Staatsbahn bemühte sich intensiv, die Strecke nach Geldern einzustellen. Dies verhinderte noch der internationale Vertrag vom 28. November 1867 zum Betrieb der grenzüberschreitenden Bahnstrecke. Nach langen Verhandlungen stellte man den Personenverkehr am 4. Oktober 1936 ein. Ersatzweise fuhr ein Reichsbahn-Kraftomnibus von Geldern über Straelen nach Venlo. Der Güterverkehr blieb erhalten, wenn auch auf einem niedrigen Niveau.
Im Zweiten Weltkrieg wurden die Niederlande ab dem 10. Mai 1940 überfallen. Die deutsche Besatzung führte zu einer Wiedereröffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Wurden zunächst Militärzüge gefahren, wurde ab dem 20. Januar 1941 wieder ein Lokalverkehr angeboten. Dieser verblieb bis zum Herbst 1944, als Venlo in die Frontlinie kam. Danach wurden nur noch Militärzüge gefahren.
Mit dem Bau des Nachtjägerflugplatzes in der Heronger Heide ab Oktober 1940 wurde für die dort tätigen Arbeiter eine Haltestelle an der Bahnlinie zwischen Straelen und Venlo eingerichtet. Dieser Flugplatz wurde nach Bombenangriffen zerstört und im September 1944 von der Deutschen Wehrmacht aufgegeben. Für die Versorgung mit Treibstoff für die Flugzeuge war ein Gleisanschluss angelegt worden.
Ein zweiter Flugplatz lag in der Nähe von Bönninghardt, der 1940 kurzfristig genutzt wurde. Er diente wohl nur als Hilfsflugfeld. Die

Versorgung mit Treibstoff erfolgte über den Bahnhof Bönninghardt. Die Tankwagen fuhr man über die Straße auf Culemeyer-Straßentransportern.
Der Rheinübergang der Alliierten im März 1945 wurde aufwändig vorbereitet. Auch über die Strecke von Venlo nach Bönninghardt wurden britische Militärzüge gefahren. Mit der Zerstörung der Weseler Rheinbrücke 1945 endete der durchgehende Verkehr zwischen dem linken und dem rechten Rheinufer.

Die Zeit nach 1945 (linksrheinisch)

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der grenzüberschreitende Verkehr endgültig eingestellt (Vertrag vom 26. Juni 1951 zwischen der Niederländischen Staatsbahn und der Deutschen Bundesbahn). Alle Eisenbahnanlagen in Venlo wurden abgebaut, der Wilhelminapark und das Limburgs Museum eingerichtet (heute Juliana-Park).
Ab 1946 richtete man zwei Verbindungen ein, zum einen Personenverkehr von Moers über Alpen und das Verbindungsgleis bei Menzelen bis nach Büderich. Zum anderen gab es Züge zwischen Geldern Rheinischer Bahnhof nach Büderich. Hier verlängerte man die Strecke 1952 bis Büderich Ost und damit näher an den Ort.
Die Anzahl der Züge steigerte sich bis 1950 auf täglich sechzehn Zugpaare. Danach sanken die Zugfahrten kontinuierlich. Durch das eingeschränkte Angebot und die gleichzeitige Zunahme von Autobusverbindungen und individuellem Autoverkehr fuhren nur noch sehr wenige Passagiere mit den wenigen Zügen. So konnte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr westlich von Wesel am 29. Mai 1960 einstellen.
Nach der Einstellung des restlichen Güterverkehrs nach Issum (Brauerei Diebels) und Geldern am 1. August 1963 verblieb nur noch der Betrieb von Alpen über die Verbindungskurve bis Büderich mit Anschluss an das Werkbahnnetz der Chemischen Werke Solvay und das Steinsalzbergwerk Borth. Auch dieser Betrieb wurde in Jahr 2014 eingestellt.
Von Geldern nach Straelen eröffnete man den Bahnverkehr wieder am 1. Juni 1949, allerdings nur noch Güterverkehr. Nach einer Hochzeit des Verkehrs (Gemüse, landwirtschaftliche Güter) in den 1950er Jahren nahm der Bedarf in den 1960er Jahren ab. Als eine Gleiserneuerung erforderlich wurde, stellte man den Verkehr am 28. Februar 1967 ein. Die Gleise baute man ab 1975 ab.

Die Zeit nach 1945 (rechtsrheinisch)

Auf der rechtsrheinischen Strecke fuhren nach dem Krieg ausschließlich militärische Verpflegungs- und Urlauberzüge. Diese begannen in niederländischen Häfen und fuhren über Gennep, Goch, Kleve nach Spyck, querten dort über die Eisenbahn-Pionierbrücke den Rhein, weiter über die „Engländer-Kurve“ Richtung Wesel und von dort auf die Strecke nach Haltern.
Ab Wesel wurde der zivile Verkehr ab Mai oder Juni 1945 wieder aufgenommen. Allerdings gab es nur noch lokalen Bedarf, die internationalen Züge fuhren über das Ruhrgebiet. 1948 wurde das zweite Gleis entfernt, es blieb ein vereinfachter Nebenbahnbetrieb. In den frühen 1950er Jahren gab es noch ein ausreichendes Angebot von sieben Personenzugpaaren an Werkstagen (Sonntags vier) zwischen Wesel und Haltern. Aber schon 1953 reduzierte die Deutsche Bundesbahn den Verkehr auf zwei werktägliche Zugpaare, was zu einer starken Abwanderung der Fahrgäste führte. Als Ersatz fuhren Busse, die vor allem direkt die Ortszentren bedienten.
Den Personenverkehr auf der Strecke von Wesel nach Haltern stellte man am 30. September 1962 ein. Der Güterverkehr zwischen Schermbeck und Drevenack endete ebenfalls am 30. September 1962, der zwischen Wesel und Drevenack am 26. Mai 1974 und der zwischen Schermbeck und Hervest-Dorsten am 29. September 1985 und schließlich der Rest von Hervest-Dorsten nach Haltern am 29. Mai 1988.
Ab Dorsten besteht eine Anschlussverbindung zum Schaltwerk Kusenhorst der Amprion GmbH. Zwischen Wesel und Obrighoven wird ein Gleis der alten Strecke als Anschluss für das Schaltwerk Niederrhein der Amprion GmbH genutzt. Am Haltepunkt Hohe Mark ist der Übergabepunkt für schwere Transformatorentransporte, die ausschließlich auf der Schiene stattfinden.

Museumsverkehr von Wesel nach Schermbeck

Der Historische Schienenverkehr Wesel e. V. (gegründet 1978) betreibt mit Diesellokomotiven einen Museumsbahnbetrieb zwischen dem Hafen Wesel (Gleise der Hafenbahn), durch den Bahnhof Wesel und auf Reststücken der Bahnstrecke Haltern–Venlo bis zum Haltepunkt Hohe Mark.
Die Dampflokomotive, die beiden Diesellokomotiven und einige Waggons sind eingetragene bewegliche Denkmäler (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 30966-30968).

Radfernweg Römer-Lippe-Route

Der Radfernweg Römer-Lippe-Route verläuft im Abschnitt von Wesel nach Haltern zum Großteil auf der ehemaligen Bahntrasse. Zwischen Wesel-Wittenberg und Drevenack musste der Radweg parallel zur Trasse geführt werden.

Die Strecke und die Betriebsstellen

In Venlo erwarb die Köln-Mindener Eisenbahn ein großes Gelände östlich des Kölner Tores. Hier wurden der Güterbahnhof und der Betriebshof angelegt. Es entstanden ein Lokomotivschuppen, Anlagen für die Bekohlung der Lokomotiven, ein Wasserturm und ein Übernachtungsgebäude. Hier befand sich auch die Zollabfertigung. Der Personenverkehr endete im Bahnhof Venlo, der bereits 1865 eröffnet worden war.
Zwischen Venlo und der Grenze verlief die Strecke parallel zum napoleonischen Nordkanal, der Vorgänger der Bahnstrecke als Verbindung von der Maas zum Rhein. In Geldern wurde der Bahnhof östlich der Strecke von Krefeld nach Kleve angelegt. Es gab eine Verbindungskurve beider Strecken, die 1875 angelegt wurde und 1,99 Kilometer lang war.

In Menzelen entstand einer der seltenen Turmbahnhöfe, als 1904 die Strecke von Duisburg nach Kleve erbaut wurde. Zusätzlich gab es eine Verbindungskurve von Alpen nach Menzelen Ost. Im Bahnhof Büderich zweigte die Boxteler Bahn ab, die über Xanten West und Goch nach Boxtel in den Niederlanden führte. Hinter Büderich wurde die Rheinbrücke befahren und nach einer langen Rechtsbogen der Bahnhof Wesel erreicht. Nach Queren der Strecke von Arnhem nach Oberhausen verlief die Strecke weiter parallel zur Lippe. Von dieser Strecke gab es bei Wesel-Fusternberg zwischen 1943 und 1946 eine Verbindungskurve von Süden zur Strecke nach Haltern.
In Hervest-Dorsten kreuzte ab 1879 die Strecke von Osterfeld-Nord nach Rheine. In Dorsten gab es eine Verbindungskurve, eröffnet 1879, stillgelegt 1972 und rund zwei Kilometer lang. Ebenfalls in Dorsten querte ab 1880 die Strecke der Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft von Gelsenkirchen-Bismarck nach Winterswijk in den Niederlanden.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung; CM = Köln-Mindener Eisenbahn). Die Streckenkilometrierungen beginnt in Haltern.

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Haltern am See (ab 1870; Anschluss an die Strecken nach Bottrop, Herne und Münster
7,4	Bf Lippramsdorf (1877-1962)
16,3	Bf Hervest-Dorsten (ab 1882)
17,0	Bf Dorsten CM (1874-1888, verlegt nach Hervest-Dorsten)
24,0	Bf Schermbeck (1874-1962)
28,9	Hp Damm (Lippe) (1906-1962)
32,6	Bf Drevenack (1874-1930 Peddenberg, bis 1962)
39,7	Hp Hohe Mark (Wesel-Wasserwerk, Museumsbahn ab 1990)
41,1	Bf Wesel (ab 1856; Anschluss an die Strecken von Oberhausen nach Arnhem, zur Boxteler Bahn sowie nach Bocholt, Übergang zur Kleinbahn Wesel-Rees)
–	Weseler Rheinbrücke
48,6	Hp Büderich Ost (1952-1960)
49,3	Bf Büderich (1881-1960; Übergang zur Boxteler Bahn und nach Alpen)
51,4	Hp Menzelen Ost (1908-1960)
53,1	Bf Menzelen (1874-1908, verlegt nach Bf Menzelen West)
53,9	Bf Menzelen West (1904-1978)
57,7	Bf Bönninghardt (1885-1960)
62,7	Bf Issum (1874-1960)
66,0	Hp Aengenesch (1952-1960)
68,9	Bf Geldern CM (1874-1967, Anschluss an die Strecken nach Krefeld und Kleve und nach Baerl)
73,3	Bf Pont (1888-1936, neu 1941-1944)
79,0	Bf Straelen (1874-1967, Übergang zur Geldernschen Kreisbahn)

84,9	Grenze zwischen den Niederlanden und Deutschland
89,3	Station Venlo Oostsingel (ab 1874 als Venlo CM, 1936 geschlossen, neu 1941-1944)
90,2	Station Venlo (ab 1865, Übergang zu den Strecken nach Nijmegen, Maastricht, Eindhoven, Kempen und Viersen/Mönchengladbach)

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

Hinweise

Die Eisenbahnstrecke von Venlo nach Haltern ist wertgebendes Merkmal der Kulturlandschaftsbereiche „Forts bei Wesel“ (Regionalplan Ruhr 015)”, „Rheinbrücke Wesel“ (Regionalplan Ruhr 016), „Untere Lippeaue“ (Regionalplan Ruhr 018) und „ Bönninghardt“ (Regionalplan Ruhr 028).

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

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Haltern - Büderich (Abgerufen: 27.10.2023)

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Menzelen - Geldern (Grenze) (Abgerufen: 27.10.2023)

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Haltern - Venlo (Abgerufen: 27.10.2023

www.hsw-wesel.de: Historischen Schienenverkehr Wesel e.V. (Abgerufen: 27.10.2023)

Literatur

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

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

Eisenbahnstrecke von Haltern nach Venlo

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke

Ort: Alpen, Dorsten, Geldern, Haltern am See Hünxe, Issum, Marl, Schermbeck, Straelen, Venlo, Wesel

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Auswertung historischer Fotos

Historischer Zeitraum: Beginn 1874

Koordinate WGS84: 51° 39 25,66 N: 6° 35 45,46 O / 51,65713°N: 6,59596°O

Koordinate UTM: 32.333.714,68 m: 5.725.641,06 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.541.284,17 m: 5.724.922,81 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 Haltern nach Venlo“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20141230-0001 (Abgerufen: 26. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz