

Hamburg-Venloer Bahn

Die **Hamburg-Venloer Bahn** ist eine überregionale historische Bahnverbindung in Nordwestdeutschland, die Teil des transkontinentalen Eisenbahnprojektes „Paris-Hamburger Bahn“ war.

Der nordöstliche Teil der Hamburg-Venloer Bahn, die heutige **Bahnstrecke Wanne-Eickel-Hamburg**, ist eine unvermindert stark frequentierte Fernverkehrsverbindung, während der westliche Teil, die **Bahnstrecke Haltern-Venlo**, immer defizitär blieb und nur bis zum **Ersten Weltkrieg** in beschränktem Maße dem Fernverkehr diente, im 20. Jahrhundert zu einer Regionalstrecke herabsank und schließlich weitestgehend stillgelegt wurde.

1 Geschichte

Die Streckenführung kam zustande durch eine französische Initiative zum Bau einer direkten Bahnverbindung von Paris nach Hamburg mit Möglichkeit einer Fortsetzung bis nach Skandinavien. Die Hamburg-Venloer Bahn war die einzige verwirklichte Neubaustrecke dieses Projektes, denn von Paris nach Belgien gab es schon mehrere Verbindungen und das Projekt einer Anschlussstrecke zwischen Antwerpen und Venlo wurde durch den 1869 bis 1879 gebauten **Eisernen Rhein** hinfällig.

Gleichzeitig war es Bedingung des **preußischen Staates**, diese Strecke aus strategischen Gründen nördlich am Ruhrgebiet vorbei zu führen. Konkretisieren ließen sich die Pläne erst, als nach der Annexion des **Königreichs Hannover** durch Preußen 1866 die Strecke zwischen Venlo und Hamburg in ganzer Länge auf preußischem Gebiet geführt werden konnte.

Den Auftrag zum Bau und Betrieb der Hamburg-Venloer Bahn erhielt die **Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft**. Sie begann den Bau des östlichen Streckenteils im **Bahnhof Wanne** an ihrer Stammstrecke (**Köln**–)Deutz–Minden, der dann im **Bahnhof Haltern** auf die projektierte Trasse stieß, und baute von dort aus zunächst nordwärts weiter. Mit dem Streckenbau westlich von Haltern ließ man sich Zeit, weil der Bau der Eisenbahnbrücke in **Wesel** erhebliche Zeit in Anspruch nahm.

Durchgehende Zugverbindungen wurden geschaffen, sobald ein neuer Streckenabschnitt eingeweiht wurde, insbesondere von Köln und aus dem Ruhrgebiet nach Norden, aber auch von Bremen bzw. Hamburg nach Wesel. Nach Fertigstellung der Gesamtstrecke schließlich fuhren auch internationale Schnellzüge zwischen Hamburg und

den Niederlanden.

Wie bei vielen großen Bahnprojekten des 19. Jahrhunderts wurden zwar die großen Brücken und der Tunnel gleich für zwei Gleise ausgelegt, aber der größte Teil der Streckenabschnitte hatte bei Betriebsaufnahme erst ein Gleis. Der zweigleisige Ausbau von Wanne-Eickel bis Harburg erfolgte 1881 bis 1893.

Während die Nachfrage auf dem westlichen Streckenteil auf Grund der ungünstigen Randlage stets gering blieb, plante die **Deutsche Reichsbahn** bereits in den 1920er Jahren, den Abschnitt **Münster–Osnabrück** viergleisig auszubauen, dieser Ausbau blieb wegen der **Weltwirtschaftskrise** jedoch in den Anfängen stecken.

Nachdem die **Nederlandse Spoorwegen** 1936 den Verkehr von und nach Venlo einstellen ließen, verkümmerte der westliche Streckenteil zur Nebenbahn, und wurde nach dem **Zweiten Weltkrieg** größtenteils stillgelegt.

Der östliche Streckenteil hingegen blieb Hauptstrecke und wurde 1966 elektrifiziert und von 1978 bis 1990 stückweise zur **Schnellfahrstrecke** mit **Linienzugbeeinflussung** für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut.

Die Linie endete am **Hannöverscher Bahnhof** in Hamburg. Später wurde die **Oberhafenbrücke** und die **Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn** gebaut inklusive Hauptbahnhof. Der **Hannoversche Bahnhof** hieß auch zeitweilig **Pariser Bahnhof**.

2 Brücken

Die Bahnstrecke hatte drei Ströme zu überqueren, den **Rhein**, die **Weser** und die **Elbe**.

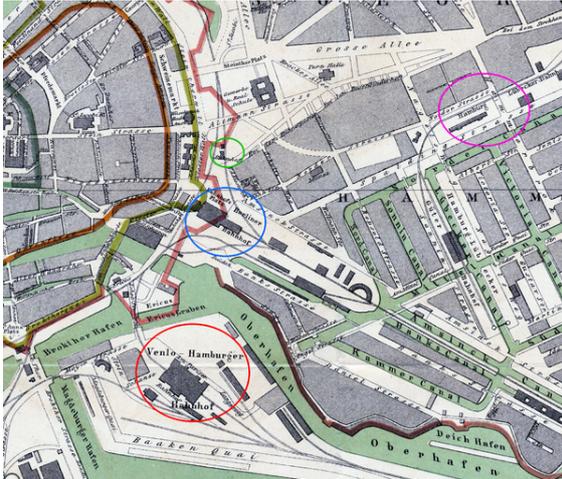
Als erstes baute man bis 1872 die **Hamburger Elbbrücken**. Sie waren die erste feste Verbindung zwischen Hamburg und Harburg überhaupt. Bei ihrer Eröffnung hatten sie noch keine Verbindung zu anderen fertiggestellten Teilen der Hamburg-Venloer Bahn, warfen aber als Verbindung der Bahnstrecken **Altona-Kiel**, **Lübeck-Hamburg** und **Berlin-Hamburg** zur Strecke **Hannover-Harburg** sofort Ertrag ab.

Die **Rheinbrücke in Wesel** wurde ab 1872 zeitlich im Anschluss an die Elbbrücken gebaut und dadurch als letzte fertig. Die Baustelle war außer auf dem Wasserweg über die ebenfalls der **Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft** gehörenden **Hollandstrecke** zu erreichen. Bei ihrer Fertigstellung war diese Brücke die längste Ei-

senbahnbrücke Deutschlands ([Liste hier](#)). Am 10. März 1945 wurde sie als letzte Rheinbrücke in deutscher Hand beim Rückzug der Wehrmacht gesprengt.

Die Weserbrücke in Hemelingen war kein so großes Projekt und schon die zweite Bremer Eisenbahnbrücke über die Weser, nach der 1866 gebauten Brücke der Oldenburger Bahn.

3 Bahnhöfe



Bahnhöfe Hamburgs 1880:
 blau = Berliner Bahnhof
 grün = Bahnhof Klostertor
 pink = Lübecker Bahnhof
 rot = Venlo(-Hamburger)er Bahnhof

3.1 Hamburg

Der Venloer Bahnhof in Hamburg diente außer der Hamburg-Venloer Bahn auch der vorher in Harburg endenden Nordstrecke der Hannöverschen Staatseisenbahnen als Endbahnhof, siehe Artikel [Hamburg Hannoverscher Bahnhof](#). Er war der südlichste von vier Kopfbahnhöfen, die nur durch Verbindungsgleise im Straßenbereich untereinander verbunden waren. Erst 1906 wurde nördlich der vier der Hamburger Hauptbahnhof eröffnet, der sie seither ersetzt.

3.2 Bremen

Bremen war bis 1882 Zollaussland. Darum wurden hier zwei Strecken gebaut: eine reine Güterstrecke ohne jeden Bahnhof, die am damaligen Staatsgebiet vorbeiführte, und die Personen- und Güterverkehr dienende Hauptstrecke durch die Stadt. Diese war aus Richtung Osnabrück am Rand der östlichen Vorstadt nördlich neben der Staatsbahnstrecke aus Hannover geführt und zweigte



Bremen 1884,
 von oben (NO) nach unten:
 Bürgerpark, Hamburger Bahnhof, Staatsbahnhof

dann bei der heutigen Straße Am Barkhof nach Nordwesten ab. Da der (hannöversche) Staatsbahnhof in Bremen keine zusätzlichen Verkehr aufnehmen konnte, wurde der nur für Güterverkehr gedachte Bahnhof der Hamburg-Venloer Bahn am Nordrand der Bürgerweide provisorisch auch für den Personenverkehr genutzt, bis 1889 der Staatsbahnhof durch den leistungsfähigeren Hauptbahnhof ersetzt worden war. Danach wurde die alte Hamburger Strecke nördlich der Bürgerweide abgebaut, siehe Artikel [Bremen Hauptbahnhof](#)

3.3 Osnabrück

Der heutige Hauptbahnhof als echter Turmbahnhof (s. u.) ging erst 1895 in Betrieb. Bis dahin existierten zwei Bahnhöfe an den beiden Strecken, die wenige hundert Meter auseinander lagen. Für die Hannoverschen Westbahn war der *Hannoversche Bahnhof* an der Wittekindstraße früher auch Bahnhofstraße zuständig. Der *Bremer Bahnhof* der Hamburg-Venloer Bahn lag nördlich des heutigen Kreuzungsbauwerks an der Buerschen Straße. Er hatte nur ein provisorisches hölzernes Empfangsgebäude. Beide Vorgängerbauten wurden mit der Eröffnung des Hauptbahnhofes für den Personenverkehr stillgelegt.

3.4 Venlo

Der Endbahnhof der Hamburg-Venloer Bahn in Venlo wurde nach Stilllegung des niederländischen Streckenteils abgetragen, sein Gelände bildet heute den Julianapark. Er lag also rechtwinklig zu der älteren und heute noch bestehenden Bahnstrecke, die in der Stadt die Maas kreuzt. Deren Bahnhof hatte vorher weiter stadtauswärts gelegen und wurde dann 250 Meter nach Nordwesten versetzt, um den Abstand zwischen beiden Bahnhöfen zu verringern.

3.5 Turmbahnhöfe

An mehreren Kreuzungspunkten mit anderen Bahnstrecken entstanden Bahnhofsanlagen mit zwei einander rechtwinklig kreuzenden Gleisebenen:

- Osnabrück
- Dülmen
- Hervest-Dorsten
- Menzelen West

4 Literatur

- Hartmut Roder (Hrsg.): *Verkehr in Bremen. Binnen und buten. Fähren, Fahrräder, Flugzeuge, Bahnen, Busse, Taxen*. Steintorverlag, Bremen 1990, ISBN 3-926028-15-7.
- Hermann Hoyer, Dierk Lawrenz, Benno Wiesmüller: *Hamburger Hauptbahnhof 1906 bis 2006. 100 Jahre Zentrum der Stadt*. EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 2006, ISBN 3-88255-721-4.
- Rolf Swoboda: *Venloer Bahn: Haltern – Wesel – Venlo*. VBN Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2010, ISBN 978-3-941712-02-7.

5 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen

5.1 Text

- **Hamburg-Venloer Bahn** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Venloer_Bahn?oldid=152285004 *Autoren:* Aka, Ralf Roletschek, Heinte, Liesel, Platte, FritzG, Felix Stember, Elvaube, MBxd1, Benedictus, Jakob Mitzlaff, Cramunhao, Frank Reinhart, Commons-Delinker, MPW57, Axpde, Ulamm, Mahjon99~dewiki, Dreizung, Crazy1880, Tom Bombadil 98, Ramsch, Woches, Eingangskontrolle, Kjuto, Finte, Sebastian scha., Kraftprotz, Nothere, Bahnthaler, Neun-x, JFH-52, RonMeier, Richtest, Sonnesatt, Scholless und Anonyme: 6

5.2 Bilder

- **Datei:Dorsten_hervest_bhf.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/33/Dorsten_hervest_bhf.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* self-made (<http://www.radweit.de>, extended and prepared for this purpose) *Ursprünglicher Schöpfer:* Ulamm 23:11, 27 March 2008 (UTC)
- **Datei:HB_Staatsbahnhof_Parkbahnhof.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/02/HB_Staatsbahnhof_Parkbahnhof.png *Lizenz:* Public domain *Autoren:* eingescannt von einer Quelle, die älter als 100 Jahre ist *Ursprünglicher Schöpfer:* Ulamm 13:35, 28 March 2008 (UTC)
- **Datei:Hamburgs_Bahnhöfe1880.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6f/Hamburgs_Bahnh%C3%B6fe1880.png *Lizenz:* Public domain *Autoren:* http://www.christian-terstegge.de/hamburg/karten_hamburg/files/1880_gaedechens_300dpi.jpeg *Ursprünglicher Schöpfer:* C. F. Gaedechens: Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg..., 1880
- **Datei:Kme2.png** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/28/Kme2.png> *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Originally from de.wikipedia; description page was here. *Ursprünglicher Schöpfer:* Der ursprünglich hochladende Benutzer war Markus Schweiß in der Wikipedia auf Deutsch
- **Datei:Osnabrueckhbf.gif** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0b/Osnabrueckhbf.gif> *Lizenz:* GFDL *Autoren:* self-made (<http://www.radweit.de>) *Ursprünglicher Schöpfer:* Ulamm 23:04, 27 March 2008 (UTC)

5.3 Inhaltslizenz

- Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0