

Weitere Hintergrundinformationen zur Walsumbahn:

Die Bahnstrecke Oberhausen – Wesel, auch Walsumbahn genannt, wurde 1912 in Betrieb genommen. Die Strecke wurde als Nord-Süd-Entlastung der Hauptlinie Wesel – Dinslaken – Oberhausen gebaut. Wegen ihrer Nähe zum Rhein wurde die Bahnstrecke als Hochbahn ausgeführt.

Im Jahr 1930 wurde nördlich von Spellen die Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal errichtet, die am 24. März 1945 von deutschen Pionieren gesprengt wurde. Bis in die 1960er Jahre war ein Wiederaufbau vorgesehen, die Bundesbahndirektion (BD) Essen legte den Abschnitt Spellen – Wesel erst zum 19. März 1969 still. Ebenfalls im März 1945 wurde außerdem die Eisenbahnbrücke über die heutige Kleine Emscher gesprengt und die Strecke zwischen Walsum und Hamborn unterbrochen. Während der Bahnhof Hamborn weiterhin aus Richtung Oberhausen erreichbar war, wurde der Abschnitt Walsum - Spellen über ein Privatanschlussgleis und das Werkbahnnetz der Gutehoffnungshütte an den Bahnhof Sterkrade angeschlossen. Ab 1948 befuhren Güterzüge und Personenzüge den Abschnitt Hamborn – Walsum wieder.

1950 stufte die Deutsche Bundesbahn den Streckenabschnitt Walsum – Spellen in eine Nebenbahn herunter, 1957 wurde der Stückgutverkehr in Möllen und Spellen eingestellt.

1959 begann der Bau der Kreisbahn Dinslaken, die als Industriestammgleis die am Südufer des Wesel-Datteln-Kanals gelegenen Betriebe an die Eisenbahn anschließen sollte. Nach einjähriger Bauzeit konnte die Strecke 1960 eröffnet werden. 1963 stellte die Deutsche Bundesbahn den Personen-, Eilgut- und Güterverkehr auf dem Abschnitt Walsum – Spellen ein. Die Haltestelle Möllen war damit die nächsten fünf Jahre funktionslos. Anstelle der Personenzüge kamen wie schon seit 1945 zwischen Wesel und Spellen Bahnbusse zum Einsatz.

Der Personenverkehr zwischen Oberhausen Hbf und Walsum wurde 1983 eingestellt.

Der verbliebene Güterverkehr konzentrierte sich auf die Bedienung mehrerer Anschlüsse, unter anderem die Grillo-Werke (Duisburg-Hamborn), Zeche Walsum, Kraftwerk Duisburg-Walsum, Haindl Papier (Walsum), Kraftwerk Voerde (Möllen) und die Anschließter der Kreisbahn Dinslaken und des Hafens Emmelsum (Spellen). Nach der Stilllegung der Zeche Walsum im Jahr 2008 und des Kraftwerks Voerde im März 2017 ist das tägliche Zugaufkommen weiter zurückgegangen.

Die seit 1912 bestehenden Bahnhöfe Oberhausen-Buschhausen, Duisburg-Hamborn, Walsum, Möllen und Spellen sind nach der Aufgabe des Personenverkehrs 1963 und 1983 weiterhin in Betrieb. Der Bahnhof Spellen wurde 1985 in eine Anschlussstelle umgewandelt. Die Empfangsgebäude sind noch vorhanden und werden überwiegend privat genutzt. Das imposante Empfangsgebäude des Bahnhofs Duisburg-Hamborn beherbergt unter anderem ein Café, die Empfangshalle wird für Hochzeitsfeiern genutzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg endeten die Personenzüge in Spellen, da die Brücke über den Wesel-Datteln-Kanal gesprengt worden war. Es gingen die Haltepunkte Voerde (Nrh)-Löhnen (1947), Duisburg-Hamborn Provinzialstraße (1948) und Duisburg-Marxloh (1967) in Betrieb. Das Zugangebot war nach der Ausweitung des Kohleverkehrs nach Möllen ab 1976 auf zwei Zugpaare zurückgegangen. Außer gelegentlichen Sonderfahrten wird kein Personenverkehr mehr durchgeführt.

Im Oktober 2019 wurde nun der Startschuss für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu einer Reaktivierung des SPNV seitens des VRR gegeben, sodass bis 2025 auf der Strecke wieder Personenzüge verkehren könnten. Dieser Vorstoß trifft in der Bevölkerung sowie bei den Städten entlang der Strecke bisher auf überwiegend positive Resonanz.

Am 17. Januar 2020 haben Vertreter der Städte Duisburg, Oberhausen sowie des Kreises Wesel und des VRR eine Absichtserklärung unterzeichnet, die Wiederaufnahme der Walsumbahn zu prüfen.

Das Geld ist vorhanden. Der VRR und die Stadt Duisburg setzen eigene Haushaltsmittel ein, profitieren aber zugleich von großzügigen Fördergeldern des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. CDU, SPD und Die Grünen im VRR, waren von Beginn an von der Idee angetan. Gemeinsam haben die drei Parteien das Projekt angeschoben und viele Menschen und Organisationen wie etwa den Fahrgastverband ProBahn mit ins Boot geholt. Auch das NRW Verkehrsministerium hat bereits seine volle Unterstützung zugesagt. Man geht „felsensfest“ von einer zügigen Realisierung des Plans aus.

Von Voerde aus über Walsum, Fahrn, Marxloh, Hamborn, Neumühl und Buschhausen geht es zum Hauptbahnhof Oberhausen. Dort schwenkt die „alte, neue S-Bahn“ auf die vorhandenen Gleise nach Düsseldorf.