Stadtbahn

Magazin für öffentlichen Verkehr im Münsterland



S-Balan IIII Minsterland

Wunsch und Wirklichkeit

2022#02

Verkehrs- und Energiewende

Endlich wirksam handeln

Vor rund 30 Jahren habe ich, damals als Vorsitzender des Kreisverbandes Münster des VCD (Verkehrsclubs Deutschland), zur Gründung des Vereins "Verkehrswende" in die leider nicht mehr vorhandene Gaststätte "Zum Schwan" am Bremer Platz eingeladen. Der Hauptzweck des Vereins war die Einführung des Stadtteilautos (CarSharing) in Münster. Da viele Aktivist*innen aus dem Umwelt- und Naturschutz schon damals dem Auto kritisch gegenüberstanden, sollte der Verein "Verkehrswende" nicht nur die gemeinschaftliche Nutzung von Autos ermöglichen, sondern satzungsgemäß auch die heute zum "Umweltverbund" zählenden Verkehrsarten und -träger (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Öffis nutzen) fördern.



In einem Artikel der Tageszeitung "Die Glocke" forderte ich schon 1991 im Namen des VCD die Elektrifizierung der Bahn nach Warendorf und die Reaktivierung der WLE nach Beckum. Erfreulicherweise erfuhr ich auf dem Markt der Möglichkeiten des Tages der Nachhaltigkeit in Münster (20. August), dass der zwischenzeitlich aufgelöste Verein wiederbelebt wurde. Angesichts der aktuellen Zulassungszahlen von PKW in Münster – nie gab es mehr Autos in der Stadt – ein richtiger und wegweisender Schritt.

Die im Namen des Vereins propagierte Verkehrswende ist ebenso notwendig wie die Energiewende. Nicht erst seit dem Überfall Russlands auf die Ukraine und der weiteren Verteuerung der Energie wegen des Krieges und den damit verbundenen Sanktionen ist allgemein bekannt, dass auch die Energieerzeugung und der -verbrauch der Klimakrise angepasst werden muss. Die offiziellen Verlautbarungen der Regierungen in Berlin und Düsseldorf sehen dies auch vor. Die Praxis der vergangenen Jahre sprach al-

lerdings eine gänzlich andere Sprache. Weder die Energieeinsparung noch der konsequente Umstieg hin zu regenerativer Energie wird von den Regierenden vorangetrieben.

"Will Deutschland die Klimakrise eindämmen, muss der CO²-Ausstoß im Verkehr bis 2030 halbiert werden", erklärt der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) auf seiner Webseite: "Verkehrsminister Wissing hält jedoch an dem Plan fest.

hunderte Kilometer neue Autobahnen zu bauen und damit Deutschlands Klimaziel dauerhaft zu verfehlen."

Für das Münsterland bedeutet dies aus meiner Sicht, dass die Mobilität der Münsterländer*innen zukünftig durch den Umweltverbund gesichert werden muss. Dazu reicht das in diesem Heft beschriebene Konzept S-Bahn-Münsterland nicht aus, denn auf den im Münsterland vorhandenen Gleisen werden die notwendigen Beförderungskapazitäten nicht erreicht werden. Zudem werden weite Teile der Stadtregion Münster von den vorhandenen Schienen nicht erreicht. Deshalb favorisiere ich den Einstieg in die Planung einer Stadtbahn für die Region.

S-Bahn-Münsterland

Zukunft oder Märchen?

Seit einigen Jahren erzählen Politiker*innen, Spitzenvertreter*innen der kommunalen Verwaltungen und auch Hauptamtliche aus dem Verkehrssektor eine beruhigende Geschichte. Es wird einmal . . .

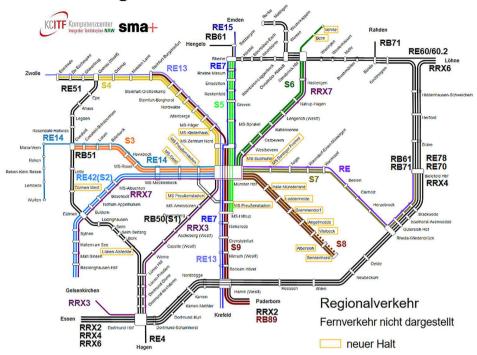
. . . die S-Bahn-Münsterland das zentrale Element des übergeordneten Projektes "Mobiles Münsterland" sein. Dies verspricht auch nochmals der am 28. März 2022 von elf Vertreter*innen unterzeichnete "Letter of Intent zur Beschleunigung des Projektes S-Bahn-Münsterland".



Die "Baumberge-Bahn", die RB 63 von Münster Zentrum-Nord nach Coesfeld, soll einmal als "S 3" Teil der S-Bahn-Münsterland werden. Derzeit fährt die DB tagsüber diese Strecke nur im Stundentakt. Im Bild nähert sich die DB-Lok dem unbeschrankten Bahnübergang an der Mecklenbecker Straße in Münsters Westen.

Schon im Dezember 2019 hatten sich in Münster die Stadt Münster, die vier Münsterland-Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf gemeinsam mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) auf das gemeinsame Konzept S-Bahn-Münsterland geeinigt und einen entsprechenden Beschluss verkündet. Insgesamt acht bestehende und eine reaktivierte Bahnlinie sollen ab 2025 oder später die S-Bahn-Münsterland bilden.

Mögliche S-Bahn Münsterland



Das aktuelle Planungsziel für ein S-Bahnnetz im Münsterland vom März 2022 umfasst neun S-Bahnlinien. (Grafik: KompetenzCenter ITF NRW)

Erstmals im Frühling 2018 wurde auf einer Mobilitätskonferenz für das Münsterland, an der der damalige NRW-Verkehrsminister und heutige Ministerpräsident Hendrik Wüst teilnahm, angeregt, für die Stadtregion ein S-Bahn-Konzept zu entwickeln. Knapp zwei Jahre später konnte Markus Lewe, Oberbürgermeister von Münster, gemeinsam mit den Landräten der umliegenden Kreise das Projekt S-Bahn-Münsterland offiziell vorstellen. Im März diesen Jahres (siehe Seite 3) bekräftigten die Spitzen der beteiligten Gebietskörperschaften ihr Vorhaben, dass maßgeblich von der Deutschen Bahn umgesetzt und vom Land NRW und dem Bund finanziert werden soll. Gemeinsames Ziel der Gemeinden des Münsterlandes sei die Verkehrswende, um so den Verkehrsinfarkt – insbesondere im Oberzentrum Münster – zu vermeiden. Die Deutsche Bahn hat zugesagt, sich an dem Projekt zu beteiligen. Die Federführung bei der Planung liegt beim Zweckverband Nahverkehr NWL.

Möglichst bis 2035 sollen folgende S-Bahnen im Münsterland verkehren:

Die S 1 (heutige RB 50) zwischen Münster – Lünen – Dortmund.

Die S 2 (RE 42) zwischen Münster – Dülmen – Haltern – Gelsenkirchen – Essen.

Die S 3 (RB 63) zwischen Münster – Havixbeck – Coesfeld.

Die S 4 (RB 64) zwischen Münster – Burgsteinfurt – Gronau – Enschede.

Die S 5 (RB 65) zwischen Münster-Hiltrup – Münster – Greven – Rheine.

Die S 6 (RB 66) Münster – Lengerich – Osnabrück.

Die S 7 (RB 67) zwischen Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld.

Die reaktivierte WLE (siehe Seite 8) als **S 8** zwischen Münster – Wolbeck – Sendenhorst. Die **S 9** (RB 69 / 89) zwischen Burgsteinfurt – Münster Zentrum-Nord – Münster – Drensteinfurt – Hamm.

Hinzu kommen weitere Pläne. So soll die Linie RE 13 (Venlo – Hamm) gegebenenfalls nach Münster oder später sogar über Burgsteinfurt und Enschede nach Zwolle weitergeführt werden. Geplant ist, die Verlängerung der RE 13 über Hamm hinaus nach Münster schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 zu verwirklichen:

Betreiberwechsel beim Maas-Wupper-Express – 2023 Verlängerung bis Münster

Anfang des Jahres hat die DB-Tochter Regionalverkehr Start Deutschland (START) das Ausschreibungsverfahren für die Linie RE 13, den sogenannten Maas-Wupper-Express von Hamm nach Venlo in den Niederlanden, gewonnen. Aktuell betreibt die Eurobahn diese Linie. Zum Fahrplanwechsel in vier Jahren (Dezember 2026) wird START die Linie, die bis dahin nach Eindhoven verlängert sein soll, befahren. Bereits ab Dezember 2023, noch unter der Regie der Eurobahn, soll die Linie RE 13 über Hamm hinaus bis nach Münster verlängert werden.

Die Nachfrage auf der Bahnstrecke Hamm – Münster sei mit über 12.000 Fahrgästen an Arbeitstagen (ermittelt vor der Corona-Pandemie) eine der stärksten im Verbandsgebiet des NWL. Laut gültigem Nahverkehrsplan von 2011 sollten eigentlich sogar vier Züge pro Stunde die Strecke bedienen. In der Neuausschreibung der Linie war deshalb festgelegt worden, dass eine zweite Verbindung pro Stunde auf dieser Linie erforderlich ist. Bislang fährt zwischen Wuppertal und Münster nur die Linie RE 7 (Krefeld – Köln – Wuppertal – Unna – Hamm – Münster – Rheine). Dies im Stundentakt.

Langfristig (Zielnetzplanung 2040) könnte die RE 13 im Rahmen des Projektes S-Bahn-Münsterland über Hengelo bis Zwolle verlängern werden. Dazu ist vorgesehen, die Bahnstrecke zwischen Münster und Enschede zu elektrifizieren.

Die geplante Weiterführung der RE 13 nach Münster schon im Dezember 2023 dürfte schwierig werden, weil die Streckenbelegung sehr dicht ist und die Infrastruktur unter anderem im Hauptbahnhof in Münster nicht ausreichend wäre. Es fehlten – wie die Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland (ASM) auf ihrer Webseite mitteilt – insbesondere zusätzliche Weichen, die das Anfahren weiterer Bahnsteigkanten aus Richtung Hamm ermöglichen. Auch sei eine Bedienung der Zwischenhalte der RE 13 in Drensteinfurt und in Münster-Hiltrup ohne einen Infrastrukturausbau vorerst nicht umsetzbar.

Ebenso ist angedacht, später einmal die Linie RE 14, den sogenannten "Emscher-Münsterland-Express", von Essen über Dorsten nach (Borken beziehungsweise) Coesfeld zum Hauptbahnhof nach Münster zu verlängern. Die RE 14 könnte dann die "Baumberge Bahn" (RB 63 und zukünftig S 3) ersetzen. In Gedankenspielen des Konzeptes S-Bahn-Münsterland werden bei diesem Vorschlag einzelne Haltepunkte auf der gut 40 Kilometer langen "Baumberge Bahn" zwischen der Kreis- und der Domstadt zur Taktverbesserung in Frage gestellt. Sicherlich nicht für alle potentiellen Bahnnutzer*innen ein Vorteil, wenn für den geplanten 30-Minuten-Takt einzelne Haltepunkte zukünftig nicht mehr bedient werden können. Zusätzliche oder neue Haltepunkte kämen dann auch nicht mehr in Betracht.

Auch auf der Strecke nach Warendorf ist angedacht, die bestehende Regionalbahn (RB 67) durch einen Regionalexpress, der weiter über Rheda-Wiedenbrück nach Bielefeld fahren soll, zu ersetzen. Dies auch, um auf der Linie einen Halbstundentakt zu erreichen. Problematisch bleibt auf dieser Strecke aber natürlich die durch die unzähligen, teilweise unbeschrankten Bahnübergänge nur geringe Reisegeschwindigkeit der Züge.

Für den Norden des Münsterlandes ist im Zuge der S-Bahn-Münsterland angedacht, den Regionalzugverkehr zwischen Hengelo und Rheine beziehungsweise Ibbenbüren / Osnabrück an das zukünftige S-Bahn-Taktsystem anzupassen.

30-Minuten-Takt als Standard

Ursprünglich sollten 2030 die neun S-Bahnlinien im Münsterland, die auf dem Netz der bisherigen Regionalbahn- und Regionalexpresslinien und der reaktivierten WLE-Strecke Münster nach Sendenhorst basieren, in Betrieb sein. Grundsätzlich wird ein Mindestzugangebot aus zwei S-Bahnen je Stunde plus einem Regionalexpress angestrebt. Gefahren werden soll also überwiegend im 30-Minuten-Takt, zu dem dann ein dritter Zug hinzukommen kann. Dadurch entsteht aber nicht zwingend der für S-Bahnen klassische 20-Minuten-Takt.

Mit diesem Raster soll aber sichergestellt werden, dass der Taktknoten Hauptbahnhof Münster weiterhin als zentraler Umstiegsbahnhof für das Münsterland fungieren kann. Dadurch, dass einige S-Bahnlinien sich im Münsteraner Stadtgebiet überlagern sollen, würde in Münster – zwischen Zentrum-Nord und Hiltrup – sogar ein 15-Minuten-Takt erreicht werden. Dies entspräche exakt der späteren Zielvorstellung ("zweiter Schritt") des Koalitionsvertrages der schwarz-grünen Landesregierung in Düsseldorf.

Es soll beim angestrebten 30-Minuten-Takt der S-Bahn-Münsterland zwei Ausnahmen geben. Auf der zu reaktivierenden WLE-Strecke, deren Wiederinbetriebnahme schon vor der S-Bahn-Idee angedacht worden war und die ursprünglich schon im kommenden Jahr (2023) erfolgen sollte, ist ein 20-Minuten-Takt zwischen Münster und Wolbeck geplant.



In der Nähe des Haltepunktes Häger plant die Stadt Münster neue Wohnbebauung.

Dies zunächst ab Hauptbahnhof und später gegebenenfalls ab Zentrum-Nord, Zwischen Wolbeck und Sendenhorst soll es stündlich zwei Verbindungen geben. Die jeweiligen Bahnen fahren natürlich von und nach Münster durch. Auf der Strecke von Münster über Lünen MCC Halle Münsterland nach Dortmund wird es - zumindest zunächst - keinen 30-Minuten-Takt geben können. Diese Strecke kann mit der vorhandenen Bahninfrastruktur maximal stündlich bedient werden. Was angesichts des angestrebten zukünftigen bundesweiten "Deutschlandtaktes" befremdlich wirkt.

..Deutschland taktet auf und macht die Bahn zum Verdenhorst-Albersloh kehrsmittel der Zukunft – dank abgestimmter, verlässlicher Verbindungen im Nah-, Fern- und Güterverkehr. Sendenhorst Mit dem Deutschlandtakt kommen alle einfacher, beguemer und schneller ans Ziel", wirbt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf der Webseite deutschlandtakt.de: ..Deutschlands Schiene stellt um: Auf mehr Güter auf der Schiene und auf einen integralen Taktfahrplan im Personenverkehr – damit alle Zugverbindungen wie ein Uhrwerk zusammenpassen. Dafür werden die größten deutschen Städte durch regelmäßige Personenfernverkehrszüge verbunden sein – und das alle 30 Minuten verlässlich zur selben Zeit. Der Regionalverkehr wird auf die halbstündliche Taktung in den Knotenbahnhöfen ausgerichtet. Und sichert so auch die flächendeckende Mobilität in ländlichen Regionen."

Münster Hbf

MS-Loddenheide

MS-Gremmendorf

MS-Wolbeck

Erweiterte Gleisanlagen und neue Stationen

Durch die S-Bahn-Münsterland soll im Innenstadtbereich von Münster durch die Überlagerungen der Linien ein dichter Takt (siehe oben) entstehen. Um die geplanten Angebotserweiterungen zu ermöglichen, müssen an einigen Stellen die Gleisanlagen erweitert werden. Außerdem sollen – vor allem im Stadtgebiet Münster – neue Haltepunkte errichtet und einzelne bestehende Linien verlängert werden. Folgende neue Stationen sind im Gespräch:

Münster Preußenstadion (für die Linien S 1, S 2, S 3, S 5 und S 9)

Münster Geist (für die Linien S 2 und S 3)

Münster Kinderhaus (für die Linien S 4 und S 9)

Münster Handorf / Dorbaum (für die Linie S 6)

Belm und Vehrte in Niedersachsen (für die Linie S 6)

Münster Mauritz-Mitte (für die Linie S 7)

Außerhalb des S-Bahn-Systems, aber in Zusammenhang mit diesem, sind auf der Linie RB 51 die Inbetriebnahme neuer Stationen in Lünen-Alstedde und in Dülmen-West angedacht.

Märchen mit wahrem Kern und realistischer Perspektive

Das Ziel, bis 2030 neun S-Bahnlinien im Münsterland zu schaffen, war wohl niemals erreichbar. Schon Ende Februar 2021 wurde deshalb eingeräumt, dass sich die Realisierung um mindestens fünf Jahre, also bis 2035, verzögern würde. Das Vorhaben sei insgesamt "zu groß" und zudem die Vorgabe 2030 "unrealistisch" gewesen. Letzteres schon allein wegen der notwendigen und sehr aufwendigen Umbauarbeiten des Gleisnetzes – unter anderem im Hauptbahnhof in Münster. Es ist also ein Märchen mit wahrem Kern und realistischer Perspektive und trotzdem nur ein Puzzleteil der mobilen Zukunft der Stadtregion Münster.

S-Bahn-Münsterland

Herzstück WLE

Zentral für die S-Bahn-Münsterland ist die Reaktivierung der WLE-Bahnstrecke für den Personenverkehr. Geplant ist zunächst eine Wiederbelebung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen Münster und Sendenhorst (siehe Grafik Seite 7). Zwischen Wolbeck und Münster sollen dann stündlich drei Züge (20-Minuten-Takt) verkehren. Zwei dieser Züge werden stündlich über Wolbeck hinaus nach Sendenhorst weiterfahren.

Weit im Hinterkopf der Planer*innen steckt auch schon die Reaktivierung der Strecke bis nach Neubeckum oder gar bis nach Lippstadt / Warstein (Sauerland). Nicht ohne Grund, denn diese 101 Kilometer lange Schienenverbindung in Normalspurbreite war die historische Stammstrecke der am 22. November 1881 gegründeten "Warstein-Lippstädter Eisenbahn" (WLE), die ab 1896 als "Westfälische Landes-Eisenbahn" firmierte.

Der Rat der Stadt Münster hat im Juni diesen Jahres den Planungsbeschluss "Münsterland-S-Bahn: Haltepunkte entlang der WLE-Strecke auf dem Stadtgebiet Münster" beschlossen. Lediglich der Haltepunkt in Angelmodde war umstritten. Schließlich wurden die Verwaltungsvorschläge für die Erschließungsplanung der Haltepunkte Halle Münsterland, Loddenheide, Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck, deren Umsetzung der Stadt Münster



Die S 8 soll zukünftig auch hier an der Halle Münsterland halten.

in Abstimmung mit dem NWL obliegt, einstimmig beschlossen. Die S-Bahnlinie auf den umfangreich zu renovierenden WLE-Schienen soll die zukünftige Linie "S 8" der S-Bahn-Münsterland werden.

Aktuell läuft bei der Bezirksregierung Münster gerade das durch die Westfälische Landes-Eisenbahn **GmbH** beantragte "Planfeststellungsverfahren für die Reaktivierung der SPNV WLE-Strecke Sendenhorst - Münster, Strecke 9213 von Bahnkm 14.370 bis Bahn-km 35.531". Die Auslegung der Unterlagen erfolgte schon 2020. Bei der Bezirksregierung Münster gingen 282 Einwendungen ein. In den Einwendungen wurden verschiedenste Themen angesprochen. Als Kernthemen wurden insbesondere Lärm, Erschütterungen, Wertminderung von Grundstücken und Immobilien sowie alternative Betriebsstoffe angeführt. Die Vorhabenträgerin WLE bringt nunmehr umfangreiche neue und aktualisierte Planunterlagen in das Planfeststellungsverfahren durch ein sogenanntes Deckblatt ein. Die Auslegung dieser neuen Planungsun-

terlagen erfolgt vom 17. Oktober 2022 bis einschließlich 16. November 2022. Daran schließt sich die Einwendungsfrist (bis zum 30. November 2022) an.

Finanzknappheit im Nahverkehr

Linke fürchten Stilllegung

Ulrich Thoden, Vorsitzender der Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Münster schlug Ende September nach Veröffentlichung des Finanzberichtes des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) Alarm. Hintergrund ist, dass aus dem Bericht hervorgeht, dass bereits für 2023 die heutigen Betriebsleistungen nicht mehr vollständig finanziert sind. Die Finanzierungslücke würde zudem in den kommenden zehn Jahren von 500 Millionen auf 900 Millionen Euro anwachsen.

Am 27. September 2022 hatte der für den ÖPNV im Münsterland zuständige Zweckverband NWL bekanntgegeben, dass der Normalbetrieb – insbesondere auf der Schiene, aber auch im Busverkehr – zukünftig wegen mangelnder finanzieller Ausstattung nicht mehr plangemäß aufrecht erhalten werden könne: "Die Kombination aus Infrastrukturschäden, Fachkräftemangel und Fahrzeugdefekten macht inzwischen so gut wie jeden Betriebstag für Eisenbahnverkehrsunternehmen wie für Fahrgäste zur Herausforderung."

Ulrich Thoden: "Statt der dringend benötigten Verkehrswende stehen dann Streckenstilllegungen an. Über den Ausbau des Bahnnetzes und das



Die NRW-Zweckverbände Nahverkehr fordern gemeinsam eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV.

Projekt Münsterland S-Bahn erübrigt sich dann jegliche Diskussion." Vor diesem Hintergrund fordert der Linke, dass die Bundesregierung die entsprechenden Finanzmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) endlich bereitstellt. Auch die schwarz-grüne Landesregierung in Düsseldorf müsse mehr Druck machen. Insbesondere die Grünen, die sowohl in Berlin als auch in Düsseldorf mitregierten, seien in der Pflicht, betonte Ulrich Thoden. Schließlich hätten sie den Menschen vor den Wahlen die Verkehrswende versprochen.

Bei ihren Verbandsversammlungen am 30. September 2022 verabschiedeten der NWL, der VRR (Zweckverband für das Ruhrgebiet) und der NVR (Zweckverband für das Rheinland) eine "Resolution zur auskömmlichen und nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV". Die Verbandsversammlungen der drei Zweckverbände für den Nahverkehr in NRW fordern darin eine "nachhaltige Finanzierung für einen zukunftsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr." Vor dem Hintergrund rasant steigender Kosten, den Nachwirkungen der Corona-Pandemie und zur Erreichung der Klimaziele, müssten Bund und Land die Finanzierung zur Aufrechterhaltung der Nahverkehrsleistungen und für erforderliche Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge auf ein verlässliches Fundament stellen, so die Verbände.

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln sei die Finanzierung des Status quo des ÖPNV in NRW nicht mehr gesichert. Vielmehr drohten aufgrund der schon jetzt vorhandenen Finanzierungslücke deutliche Einschnitte im Verkehrsangebot. Um die Klimaziele des Bundes zu erreichen und den ÖPNV voranzubringen, müsste das Angebot gestärkt und deutlich mehr Fahrgäste für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität mit Bus und Bahn gewonnen werden. Um aber weiterhin das ÖPNV-Angebot aufrechterhalten und in deren Ausweitung investieren zu können, sei es nötig, die Gesamtfinanzierung des ÖPNV sicherzustellen. Dafür fehlten aber nachhaltige Lösungsvorschläge. D der Bund und auch das Land NRW seien nun gefordert, mindestens die Bestandsverkehre finanziell abzusichern.

Busse tanken Ökostrom im Stadtteil

Abschied vom Diesel

Am Bahnhof Hiltrup machen die Stadtwerke Münster den nächsten Schritt, um ihre Busflotte auf elektrischen Antrieb umzustellen: Vor dem alten Stellwerk hat kürzlich ein Schwerlastkran die neue Ladestation für die klimafreundlichen Elektrobusse aufgestellt. Noch in diesem Jahr können dort die Busse der Linien 5 und 6 Ökostrom tanken. "Wir liegen deutlich vor unserem eigenen Zeitplan, was die Elektrifizierung der Busflotte und damit auch den Abschied vom Diesel angeht. Das ist ein wichtiger Meilenstein, um die Klimakrise zu bekämpfen, aber auch um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren", sagt Frank Gäfgen, Geschäftsführer für Mobilität der Stadtwerke Münster.

Nach dem nun erfolgten Aufstellen der Trafostation werden noch zwei Lademasten aufgebaut, an denen die Elektrobusse künftig Ökostrom tanken. "Gerade auf der Marktallee werden die Hiltruperinnen und Hiltruper den Unterschied spüren, wenn die ersten Busse der



40 Tonnen wiegt die Trafostation, die in Hiltrup mit einem Schwerlastkran aufgestellt wurde. (Foto: Stadtwerke Münster)

Linie 5 leise und abgasfrei durch den Ortskern fahren. Das gilt auch für Nienberge, wo wir dank der Nachladung in Hiltrup überhaupt erstmals regelmäßig Elektrobusse einsetzen können". Gäfgen. Bis es so weit ist, muss noch der Anschluss der Trafostation Mittelspannungsnetz hergestellt werden, dafür arbeiten die Stadtwerke eng mit ihrem Tochterunternehmen. den Stadtnetzen Münster, zusammen.

Für die Stadtwerke

ist es bereits die fünfte Endhaltestelle, die sie mit einer Schnellladestation ausrüsten. Dort können die Busse mit bis zu 300 Kilowatt Leistung Ökostrom tanken. Innerhalb einiger Minuten sind die Batterien wieder genug geladen, um die nächste Fahrt antreten zu können. 39 Elektrobusse haben die Stadtwerke aktuell. Im Jahr 2025 sollen es bereits fast 100 sein. Vollenden wollen die Stadtwerke den Abschied vom Diesel bis spätestens 2029.

Mit 90 Prozent der Investitionssumme wird das neue Elektrobus-Drehkreuz in Hiltrup vom Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und dem NRW-Verkehrsministerium gefördert. "Die Infrastrukturförderung ermöglicht uns den schnellen Hochlauf der E-Mobilität im Nahverkehr", bedankt sich Frank Gäfgen. Auch weitere Standorte für die Elektrifizierung haben die Stadtwerke bereits im Blick – 2023 geht es also weiter.

Personalmangel

Ringlinien gestrichen

Bei den Stadtwerken Münster herrscht starker Personalmangel – zumindest hinter dem Lenkrad der Busse. "Kurzfristige, nicht planbare coronabedingte Personalausfälle in einer durch den grundsätzlichen Fachkräftemangel ohnehin schon angespannten Situation", machen die Stadtwerke Münster für die zumindest für Busnutzer*innen sehr ärgerlichen Ausfälle verantwortlich. Betroffen sind einzelne Fahrten, die gelegentlich sogar spontan (Beispiel Sprakel) nicht bedient werden, aber auch ganze Linien. So wurden



Anfang Oktober die Ringlinien (33 und 34), die vom Hauptbahnhof über den zweiten Tangentenring führen, eingestellt. Zuvor war das Angebot der beiden Linien schon auf einen 30-Minuten-Takt reduziert worden. Vergleichsweise wenige Fahrgäste wären auf der Ringlinie unterwegs, argumentieren die Stadtwerke, was befürchten lässt, dass die Linien auch komplett eingestellt werden könnten.

ÖPNV-Anschluss von Mariendorf ist offen

Bahnübergang fällt weg

Die Deutsche Bundesbahn plant in Münster-Sudmühle vor dem Abzweig zur Güterumgehungsstrecke ein Überholgleis so anzupassen, dass zukünftig auch 740 Meter lange Güterzüge dort warten können. Deshalb müssten die Bahnübergänge (BÜ) in Südmühle und Mariendorf aufgelassen werden.

In einer Bürgerdialog-Veranstaltung am 28. September 2022 im "Dat Handorfer Huus" stellte die DB den über 300 interessierten Besucher*innen drei Varianten für die zukünftige Verkehrsführung in Sudmühle und Mariendorf vor. Der Bahnübergang Mariendorfer Straße soll für den Kraftfahrzeugverkehr komplett wegfallen. Der BÜ Sudmühlenstraße soll hingegen durch eine Unterführung oder Brücke ersetzt werden, wodurch auch die langen Staus auf dieser Straße der Vergangenheit angehören würden.

Die DB stellte dafür verschiedene Planungsvarianten vor, die sich allerdings nur auf den Fuß-, Rad- sowie den Kraftfahrzeugverkehr auf der Sudmühlenstraße bezogen. Die Erschließung insbesondere der Siedlung Mariendorf und des östlich der Gleise liegende Freizeit- und Erholungsgeländes unter anderem mit der Sportanlage der DJK Dyckburg durch den öffentlichen Verkehr fand in den DB-Planungen überhaupt keine Erwähnung.

Aktuell befahren die Buslinien 4 und 19 der Stadtwerke Münster den zukünftig wegfallenden Bahnübergang in Mariendorf. Florian Adler, Pressesprecher der Stadtwerke Münster, teilte auf Nachfrage der Stadtbahn-Redaktion mit, dass er zur zukünftigen ÖPNV-Erschließung Mariendorfs noch keine Auskunft geben könne: "Die Schließung der Bahnübergänge ist meines Wissens nach auf 2031 terminiert und grundsätzlich ein Kreuzen der Zugstrecke auch weiterhin – gegebenenfalls zwischen den heutigen Übergängen – angedacht. Daher wird es auch weiterhin möglich sein, Mariendorf per Bus mit Handorf zu verbinden. Bei dem zeitlichen Horizont ist es aber heute unmöglich zu sagen, wie bestimmte Linien dann fahren werden oder ob möglicherweise ein System wie LOOPmünster in Verbindung mit größeren Bussen die Erschließung des Stadtteils übernimmt."

Rikschas im ÖPNV-Einsatz

Nur wenig Interesse

Für rund acht Wochen standen den Busnutzer*innen in Münsters Kernstadt auch zwei Rikschas zur Verfügung. Nutzer*innen wurden, wenn sie im Besitz eines gültigen ÖPNV-Fahrscheins waren, kostenfrei zwischen zwei der rund 80 virtuellen Haltestellen zwischen



Nur 1200 ÖPNV-Rikschafahrten wurden im August und September 2022 in Münster nachgefragt. (Foto: Stadtwerke Münster)

Schloss und Hafen von zwei Fahrern der Firma Leezen Heroes befördert.

Angekommen ist der Versuch, der 50.000 Euro verschlang, allerdings nicht, denn laut erster Auswertung wurden nur 1200 Fahrten mit insgesamt 1800 Fahrgästen durchgeführt. Trotzdem wollte Florian Adler, Pressesprecher der Stadtwerke Münster, gegenüber den Westfälischen Nachrichten (WN) nicht den Stab über den Versuch brechen: "Es funktioniert, aber auf niedrigem Niveau."

Die Idee, im Kernstadtbereich Münsters, wo viele Linienbusfahrten häufig durch Veranstaltungen aller Art nicht fahrplanmäßig verkehren, einen flexiblen Service für ÖPNV-Nutzer*innen anzubieten, ist grundsätzlich zu begrüßen. Doch das inter-

essante Angebot scheint bei der Zielgruppe nicht wirklich angekommen zu sein. Viele potentielle Rikscha-Nutzer*innen beäugten zum Beispiel am Michaelisplatz gegenüber dem historischen Rathaus die beiden dort stehenden Rikschas. Der Schritt hin zu den Fahrern fiel aber offensichtlich schwer, da trotz der intensiven Werbung für das Projekt offensichtlich nur wenigen klar war, wer, wann, wohin und zu welchen Bedingungen in den beiden Rikschas durch die Stadt befördert würde.

Auch der erste Rikscha-Versuch im Projekt "Verkehrsreduzierung und Aufenthaltsqualität in der Hörsterstraße" im vergangenen Jahr war nur mäßig erfolgreich. So heißt es im städtischen Endbericht zur Evaluierung der Verkehrsversuche Münster 2021: "Das Ersatzangebot während des Verkehrsversuches (Kleinbus und Rikscha) ist jedoch auf verhältnismäßig wenig Zustimmung gestoßen." Für die ausgesetzten Busverkehre der Linien 6 und 8 fuhren zwischen den Haltepunkten Altstadt / Bült, Hörsterstraße und Eisenbahnstraße Rikschas. Damals wurde vermutet, dass die geringe Nutzung auch an der fehlenden digitalen Buchungsmöglichkeit lag. Dieses Thema haben die Nutzer*innen mit dem zweiten Rikscha-Versuch offensichtlich endgültig ausgeräumt. Nicht die "Smart-City" ist für Busnutzer*innen relevant, sondern ausschließlich die möglichst einfache Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote- Linienangebote mit festen Fahrzeiten scheint die Nachfrage der ÖP-NV-Nutzer*innen am besten zu treffen.

Trotzdem sollte mit den "OnDemand-Versuchen", also ÖPNV auf Bestellung, auch in Münster weiter experimentiert werden. Auch in Zukunft wird es temporär gesperrte Bereiche geben, so dass dort auch Buslinien ausfallen. Zudem dürften einige Bereiche der Stadt auch zukünftig nicht an den regulären und planmäßigen Linienverkehr angeschlossen werden. Da können flexible Lösungen sicherlich hilfreich sein.

Zusatzgebühr bei Loop-Fahrten

Politik biegt falsch ab

Seit dem 1. September 2020 können Busnutzer*innen in Münsters Süden auf das "OnDemand"-Angebot "Loop" (ÖPNV auf Bestellung und durch PKWs) zurückgreifen. Der acht Millionen teure Verkehrsversuch sollte noch knapp ein Jahr laufen. Inzwischen hat der Rat der Stadt Münster beschlossen, den Versuch um ein weiteres Jahr zu verlängern. Es sollen noch mehr Erfahrungen gesammelt werden.

Das Problem der zu vielen Leerfahrten der Loop-PKW wollen die Lokalpolitiker mit einer Schutzgebühr in Höhe von einem Euro pro gebuchter Fahrt und Person bekämpfen. Nur die Partei Die Linke stimmte im Rat der Stadt Münster gegen diese Schutzgebühr, die zunächst für drei Monate gelten soll. Bei einem positiven Fazit, was immer damit gemeint sein könnte, wird die Gebühr dann weiterhin verlangt werden.

Zusatzgebühren im ÖPNV sind – spätestens nach den guten Erfahrungen mit dem praktischen Neun-Euro-Ticket – aber grundsätzlich abzulehnen. Es macht die ÖPNV-Nutzung einfach komplexer, was direkt zu geringerer Nutzung führt. Um die vielen Leerfahrten im Loop-System einzuschränken, sollte im Verkehrsversuch doch besser herausgefunden werden, ob etwas weniger Flexibilität und damit mehr Anpassung an den gewohnten ÖPNV zu einem positiveren Verhalten der Loop-Nutzer*innen führen könnte.

Intelligente Verkehrssteuerung

Ampel statt Busspur?

Das der Busverkehr insgesamt und insbesondere im Innenstadtbereich beschleunigt werden muss, bestreitet in Münster derzeit kaum jemand. Im Oktober startete ein weiterer Verkehrsversuch. Gemeinsam mit der RWTH Aachen will die Stadt bis Mitte November eine verkehrsabhängige Ampelschaltung testen. Versuchsgebiet ist der Abschnitt zwischen der Geiststraße und der Moltkestraße stadteinwärts auf der Weseler Straße.

Diese intelligente Verkehrssteuerung kann Ampeln nach Bedarf auf Grün schalten. "Mit der adaptiv-dynamischen Steuerung dieser Ampeln sollen Busse beschleunigt vorankommen", heißt es dazu in der Pressemitteilung der Stadt Münster.

Im Versuch werden die vorhandenen Ampeln abgestellt. Die dort provisorisch aufgestellten Baustellenampeln sind tatsächlich Thermalkameras. Diese werten anonymisiert das Verkehrsaufkommen aus und übermitteln es in Echtzeit an ein Steuerungsgerät. Dieser Verkehrsrechner wiederum regelt unter Berücksichtigung der gemessenen Position der Busse ein für diese günstiges Ampelsignal. Ziel dabei ist die Beschleunigung des Busverkehrs. Einfacher wäre die Beschleunigung des ÖPNV dabei allerdings durch eine permanente Busspur auf der Weseler Straße zu haben.



Optisch nur eine Baustellenampel – tatsächlich ein Pilotprojekt zur Beschleunigung des Busverkehrs. (Foto: B.A.S.)

Ostbahnhof in Münster

Einige Gleise liegen noch



Kaum jemand in Münster wüsste wohl die richtige Wegbeschreibung abzugeben, wenn nach dem Ostbahnhof gefragt würde. Dies ist nicht sonderlich überraschend, denn den ehemaligen WLE-Bahnhof am Stadthafen II in

Münster kennen wohl nur noch eingefleischte Eisenbahnfans sowie aufmerksame Festivalbesucher auf dem Haverkamp-Gelände.

Der Bahnhof "Münster (Westf.) Ost" ist noch teilweise vorhanden. Er gehört zur Strecke Münster - Neubeckum, die von der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) seit 1903 betrieben wurde. Auf ihr wurde der Personenverkehr schon am 27. September 1975 eingestellt. Heute gäbe es nur noch ganz gelegentlich Güterverkehr oder touristische Fahrten auf dieser Strecke.

Allerdings sollen möglichst bald im Zuge



Vor den alten Lokschuppen im Ostbahnhof stehen heute private Lokomotiven.



Der Ostbahnhof beginnt direkt hinter der WLE-Kanalbrücke.

der Entwicklung der S-Bahn-Münsterland (siehe Seite 3ff) auch wieder Personenzüge auf den WLE-Gleisen zwischen Münster

und Sendenhorst und somit auch durch den Ostbahnhof fahren.

Zum WLE-Bahnhof Münster-Ost gehörten auch die Gütergleise rechts und links des Stadthafens I sowie der Personenbahnsteig an der Ecke Albersloher Weg und Hafenstraße. Bis 1949 endete dort, rund 450 Meter vor dem Hauptbahnhof, die WLE-Bahnstrecke von Neubeckum. Erst dann wurde die Rampe fertiggestellt, die es den Zügen ermöglichte, von der WLE-Strecke hoch in den Hauptbahnhof einzufahren. Auch für den Güterverkehr aus dem Hafen wurde eine Rampe hinauf zum Güterbahnhof gebaut. Diese ist heute außer Betrieb.

Stadtbahn für die Region Münster

Realistische Perspektive

"In 100 Jahren wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Münsterland die dominierende Rolle für die Mobilität der Menschen spielen." Davon ist nicht nur Werner Szybalski überzeugt. Allerdings muss aktuell den Bewohner*innen des Münsterlandes die ökologische Notwendigkeit der Verkehrswende noch verdeutlicht werden, denn die Stimmung ist noch längst nicht "Pro Bahn". Dies ist sogar verständlich, denn die Politik auf allen Ebenen favorisiert noch immer den motorisierten Individualverkehr (MIV). So ist – auch unter der Ampelregierung in Berlin – der Straßenbauetat im Bundesverkehrswegplan deutlich größer als der für den Schienenverkehr.



Die zu erwartende Energieknappheit bei Verzicht auf Atomstrom und fossiler Verbrennung macht den SPNV für die Zukunft noch attraktiver. Doch um für die realistische Perspektive "Stadtbahn für die Region Münster" zu werben, müssen sich die Befürworter*innen zusammenschließen und aktiv werden. Es besteht Hoffnung, denn derzeit entsteht ein Arbeitskreis, der allerdings noch weitere aktive Mitglieder benötigt.

Stadtbahn zum Lesen

Abo für Spender*innen

Das Produzieren einer Ausgabe der "Stadtbahn" kostet Zeit und natürlich auch Geld. Da sind einerseits die Kosten für die Autor*innen und Fotograf*innen, die Grafiker*innen und Redakteur*innen und anderseits die Druckkosten sowie die Ausgaben für die Verteilung des Magazins für den öffentlichen Verkehr im Münsterland.

Die Kosten sollen zukünftig durch Werbeanzeigen etwas aufgefangen werden, doch angesichts der in Frage kommenden Werbekunden bleibt diese Perspektive zunächst ein Tropfen auf einem heißen Stein. Deshalb bitten wir unsere Leser*innen um Unterstützung durch Spenden.

Allen Spender*innen, sofern diese bei der Überweisung (oder zusätzlich per Email an werner@szybalski.de) ihre Anschrift mitteilen, wird die jeweils neu erschienene aktuelle Ausgabe der "Stadtbahn" nach Hause (oder ins Büro) zugestellt. Spenden bitte mit dem Stichwort "Stadtbahn" auf das Konto mit der IBAN DE32 3506 0386 3329 4701 08.



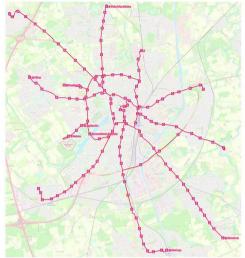
Das Magazin "Stadtbahn" erscheint rund alle drei Monate und wird kostenfrei im Münsterland verteilt. Es wird von Werner Szybalski (Grevener Straße 144 in 48159 Münster, Email: werner@szybalski.de, Telefon: 01 71/4 16 23 59) herausgegeben und verlegt. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Aktuelle Beiträge im Netz unter www.szybalski.de.

Vorschlag: Straßenbahn für Münster

Interessanter Netzfund

Auf der Internetseite "linieplus.de" können Privatpersonen "Vorschläge zum Öffentlichen Verkehr" unterbreiten. Der User "leopoldi" hat im Mai vergangenen Jahres auf der Webseite seinen Vorschlag für ein knapp 63 Kilometer langes Straßenbahnnetz in Münster vorgestellt. "Mit über 314.000 Einwohnern hat sich Münster definitiv ein Straßenbahnnetz verdient. Auch das Touristenaufkommen in Münster steigt. Daher habe ich ein mögliches Straßenbahnnetz erschaffen", erklärt User "leopoldi" seine Motivation für seinen Entwurf eines Straßenbahn-Liniennetzes für die westfälische Metropole.

Offensichtlich lebt "leopoldi" aber nicht in der Domstadt, denn sein Vorschlag beinhaltet angesichts der vorhandenen Verkehrsströme in Münster einige gravierende Defizite. Trotzdem ist es interessant, sich die offensichtliche Kopfgeburt einmal genauer anzuschauen. Vielleicht sind Ansätze zu er-



Der Vorschlag von "leopoldi" zeigt den Blick von außerhalb Münsters auf potentielle Stadtbahnlinien. (Grafik: linieplus.de)

kennen, die in der derzeit beginnenden Diskussion zur Reaktivierung der Straßenbahn in Münster relevant sein könnten. Er schlägt sieben Linien im Stadtgebiet vor, die werktags grundsätzlich im Zehn-Minuten-Takt bedient werden sollen: Linie 1 vom Zoo über den Hauptbahnhof zum Zentrum- Nord. Linie 2 vom Meckmannweg über Schlossplatz, Theater zum Tannenhof. Linie 3 vom Freibad Stapelskotten über Theater nach Nienberge (im 20-Minuten-Takt). Linie 4 von Hiltrup zum Hauptbahnhof und weiter über Theater zum Max-



Die Straßenbahn vom Typ MGT6D ist zum Beispiel in Brandenburg an der Havel unterwegs. (Foto: A. Savin / WikiCommons)

Klemens-Kanal in Kinderhaus (im 20-Minuten-Takt). Linie 5 vom Freibad Stapelskotten über die Umgehungsstraße, Hammer Straße zum Hauptbahnhof und weiter über Theater nach Gievenbeck. Linie 6 von Angelmodde zum Hauptbahnhof und weiter zum Zentrum-Nord. Linie 7, eine Ringlinie, von der Mendelstraße über Cheruskerring, Domplatz, Aegidistraße, Koldering zurück zur Mendelstraße.

Als Fahrzeug schlägt "leopoldi" die Bahn MGT6D des Herstellers Duewag vor. Unter anderem ist diese Niederflur-Straßenbahn mit 72 Sitzplätzen und 99 Stehplätzen in Bochum, Heidelberg, Brandenburg oder Halle an der Saale unterwegs.