

1-2024-#06



Stadtbahn

Magazin für öffentlichen Verkehr im Münsterland

02/32

RO.IT

ROSERIO

6
1

Funeraria
rea, 3 - Milano

Impresa
SANSIRO
Milano

1652

Impresa
SANSIRO
Milano

Nachhaltig seit 100 Jahren Straßenbahn in Mailand

ÖPNV im Münsterland

Mangelnde Zusammenarbeit

Als die Stadt Münster auf Betreiben der SPD für Münster das inzwischen 30,40 Euro im Monat teure „29-Euro-Ticket“ einführte, hatten viele Sozialdemokrat*innen in der Domstadt gehofft, dass sich auch die Nachbarkreise Münsters für die Einführung dieses günstigen, die Verkehrswende zweifelsfrei fördernde kommunale Angebot erwärmen können. Es



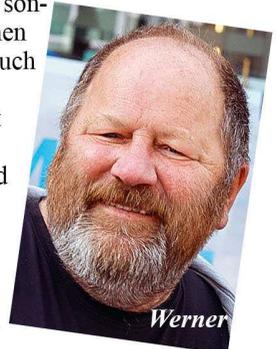
Westfälischer Bus auf dem Neumarkt
in Osnabrück. Foto: Werner Szybalski

blieb bei einer Insellösung für Münster. Als die Landesförderung für den nach Münster aus dem Kreis Coesfeld einpendelnden X 90 gestrichen wurde, hatten die Politiker*innen im Kreis Coesfeld auf eine finanzielle Beteiligung aus der Domstadt gehofft, um das bewährte Angebot mit dem engen Takt auf dieser Linie halten zu können. Die Münsteraner*innen winkten ab und nahmen es hin, dass nach den Sommerferien die täglich rund 3700 Fahrgäste zwischen Datteln, Olfen, Lüdinghausen, Senden und Münster mit einem ausgedünnten Fahrplan leben müssen. Wirkliche Zusammenarbeit sieht anders aus!

Auch im Münsterland wird die Kooperation im Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr durch örtliche Eitelkeiten von Politik und Verkehrsunternehmen geprägt. Gern wird nur auf das eigene Portemonnaie geschaut. Die Zuschüsse aus Düsseldorf, Berlin oder Brüssel werden natürlich dankbar angenommen, aber dem Mitgestalter*innen hinter der Stadt-, Kreis- oder gar Landesgrenze nicht wirklich gegönnt.

Der Öffentliche Personennahverkehr, die Bezeichnung sagt es ja schon, gehört zur Daseinsvorsorge. Diese umfasst alle öffentlichen Angebote, die keine Waren sondern Güter sind. Die öffentlichen Güter müssen allen Einwohner*innen zur Verfügung stehen, öffentlich kontrolliert werden und möglichst auch durch öffentliche Einrichtungen angeboten werden.

Für die Öffis auf den Straßen und Schienen im Münsterland bedeutet dies: im Öffentlichen Nahverkehr muss eine noch wesentlich engere Zusammenarbeit als derzeit im Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM), dem die Münsterlandkreise und Münster angehören, praktiziert werden. Trotz des „Masterplan Mobilität Münsterland“, einem gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan für die Region, bleibt noch viel Platz für mehr Gemeinsamkeit in den politischen Gremien, bei den Verwaltungen und in den öffentlichen Verkehrsunternehmen.



Werner

Straßenbahn in Mailand

Über 100 Jahre unterwegs

Schon seit fast 100 Jahren ruckelt die Straßenbahn der Baureihe „Ventotto“ auf der Linie 1 in Mailand durch die Stadt. Diese Tram ist zwar extrem schwierig für Menschen mit Behinderung zu besteigen, zeigt aber eindrucksvoll, wie nachhaltig der schienengebundene, elektrisch betriebene Nahverkehr ist. Von der Baureihe „Ventotto“, eine Bahn ist auf dem Titel dieser „Stadtbahn“ abgebildet, hat Mailand zwischen 1927 und 1930 insgesamt 502 Straßenbahnen angeschafft. Heute sind von der mit nur 29 Sitz- aber 101 Stehplätzen ausgestatteten, spartanisch eingerichteten und maximal 42 km/h schnellen Bahn noch rund hundert im regulären Linienverkehr in der Metropole in der Lombardei unterwegs. Die „Ventotto“ fahren heute noch auf fünf der insgesamt 17 innerstädtischen Linien mit 116,6 km Streckenlänge: der 1 Greco ↔ Roserio, der 5 Ortica ↔ Ospedale Niguarda, der 10 Viale Lunigiana ↔ Piazza XXIV Maggio, der 19 Stazione Lambrate ↔ Piazza Castelli und der 33 Piazzale Lagosta ↔ Lambrate.

Obwohl die Fahrzeuge sehr alt sind, sind sie für die Fahrgäste mit sehr modernen Bezahlmöglichkeiten ausgestattet, was insbesondere den Tagestourist*innen gefallen dürfte. Ein kleiner elektronischer Kasten, direkt hinter der Fahrerkabine angebracht, ermöglicht die kontaktlose Zahlung per EC- oder Kreditkarte. Die Einzelfahrt in Mailand kostet 2,20 € und das Ticket ist 90 Minuten gültig. Damit schafft man allerdings gerade eine komplette Fahrt mit der auch als „Touristenlinie“ bekannten Linie 1, die mit ihren insgesamt 39 Haltestellen an vielen bedeutsamen Institutionen und Sehenswürdigkeiten Mailands vorbeifährt oder auch direkt davor anhält.

Ventotto ist keine Museumsbahn

Natürlich gibt es in der Hauptstadt der Lombardei nicht nur die historischen Schienenfahrzeuge. Die Ventottos sind zwar historische Fahrzeuge, sind aber keine Museumsbahnen sondern wichtige öffentliche Nahverkehrsangebote in der italienischen Millionenstadt. Neben den Bussen, deren 80 Linien an den schienengebundenen Verkehrs angelehnt sind, so dass sie diesen perfekt ergänzen, gibt es in Mailand eine U-Bahn. Die seit 1964 überwiegend unterirdisch verkehrende „Metropolitana di Milano“ wickelt auf fünf Linien mit ihrer großen Kapazität den öffentlichen Massenverkehr in der Stadt ab. Die Übergänge zu den anderen Nahverkehrsangeboten werden der- ➔



Auch in den fast 100 Jahre alten Straßenbahnen in Mailand können Fahrgäste mit einfachem Vorhalten der EC- oder Kreditkarte vor dem elektronischen Zahlgerät (siehe Pfeil) ihr digitales Ticket für die einfache Fahrt lösen.



Die nach ihrem Konstrukteur benannten Peter-Witt-Wagen sind vierachsrig, viermotorig und besitzen hochflurige Großraumwagen. Sie sind die ältesten planmäßig eingesetzten Straßenbahnwagen in Europa. Bild: Von Roehrensee (wikimedia.org)

⇒ zeit an vielen Stellen in der Stadt optimiert. Neben den historischen Straßenbahnen sind natürlich überwiegend moderne Straßenbahnen auf den Schienen der Stadt unterwegs. Dies allein schon, weil die historischen Trams nur auf Strecken mit nicht so hohem Fahrgastaufkommen eingesetzt werden können.

Mobilität in Mailand ist komplex

Knapp 1,4 Millionen Einwohner*innen leben aktuell in der Stadt Mailand. Aus der Metropolregion „Provincia di Milano“, zu der 188 kleine und kleinste Kommunen gehören, pendeln täglich Millionen Menschen in die Stadt. Hinzu kamen 8,5 Millionen Tourist*innen, die Mailand im vergangenen Jahr besuchten. Auf einer Fläche von 182 km² mit über 7000 Einwohnern*innen pro km² ist die Organisation des innerstädtischen Verkehrs eine komplexe Aufgabe. Insbesondere, wenn die städtische Mobilität möglichst nachhaltig erfolgen soll.

In der Stadtregion Mailand werden täglich 5.678.000 Fahrten durchgeführt. 56 Prozent davon innerhalb des Stadtgebiets und der Rest zwischen Mailand und dem Umland. Der innerstädtische Modal Split in Mailand verteilt sich wie folgt: Der Öffentliche Nahverkehr bewältigt 57 Prozent, mit den Autos werden 30 Prozent der Fahrten durchgeführt und auf dem Fahrrad sechs Prozent.

Hinzukommen die Motorroller, die sogar einen Prozentpunkt mehr als Räder an Verkehrsleistung erbringen. Im Großraum ist die Situation nicht mehr so umweltfreundlich, denn der Modal Split verteilt sich wie folgt: Autos (58 Prozent), öffentlicher Nahverkehr (37 Prozent), Motorroller (vier Prozent) und Fahrräder (ein Prozent). Der Motorisierungsgrad in Mailand liegt bei 51 Fahrzeugen pro 100 Einwohner und ist inzwischen kontinuierlich rückläufig. Damit hängt Mailand anderen europäischen und weltweiten Städten ähnlicher Größe hinterher. Deshalb ist es für die Stadt so wichtig, auch die historischen Bahnen noch zu nutzen.



In Mailand sind auch moderne Straßenbahnen unterwegs. Die „Sirietto“ sind bis zu 70 km/h schnell und haben 50 Sitz- und 141 Stehplätze. Bild: Van Loon (wikimedia.org)

Drei Fragen an Prof. Dr. Wolfgang Seyfert

Vor- und Nachteile im ÖPNV

Der emeritierte Osnabrücker Professor Dr. Wolfgang Seyfert ist eine der treibenden Kräfte bei der Stadtbahninitiative Osnabrück (<https://sites.google.com>). Er hat einen umfangreichen Vortrag ausgearbeitet, in dem er nachweist, warum gerade die Straßenbahn die Städte lebenswerter macht. Am 31. Oktober 2024 um 17 Uhr (restaurierte Straßenbahn im Stadthaus 3) wird Prof. Dr. Seyfert Gast bei Pro Bahn Münsterland sein. Er wird Teile seines Referates vortragen und natürlich den aktuellen Sachstand zur Wiedereinführung der Straßenbahn in Osnabrück geben. Eine positive Machbarkeitsstudie liegt zumindest schon vor.

Bus, Metrobus, Straßenbahn – wer hat welche Vor- oder Nachteile im innerstädtischen sowie im Stadt-Umland-Verkehr?

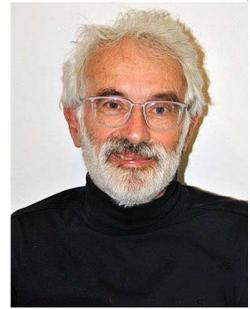
Prof. Dr. Wolfgang Seyfert: Bus, Metrobus und Straßenbahn sind aufeinander bezogene Teile eines ausgebauten Systems des ÖPNV in einer größeren Stadt. Straßenbahnen haben eine deutlich höhere Beförderungskapazität als Busse: Eine 40 Meter lange Straßenbahn ersetzt zwei Gelenkbusse (je 18 Meter) oder drei Normalbusse (zwölf Meter), vorsichtig geschätzt. Straßenbahnen bedienen aufgrund ihrer deutlich höheren Fahrgastkapazität die Hauptachsen, Metrobusse die Achsen zweiter Ordnung und Busse werden vor allem als Zulieferfahrzeuge zu den leistungsstärkeren Systemteilen eingesetzt.

Eine gelingende Verkehrswende wird zu mehr aktivem Verkehr und zu mehr ÖPNV führen. Starker Busverkehr belastet den Straßenraum enorm. Die Johannisstraße in Osnabrück ist eine Hauptachse mit Busverkehr (Normalbusse und elektrische Metrobusse). Die Straße war wegen des intensiven Busverkehrs ständig in Reparatur. Erst eine autobahnähnliche Befestigung hält jetzt der Belastung stand. Wenn der Busverkehr deutlich stärker wird, werden immer mehr Straßen so befestigt werden müssen.

Wegen der Spurbindung braucht eine Straßenbahn weniger Straßenbreite als ein Bussystem und der Raum zwischen und neben den Schienen kann sehr variabel gestaltet werden. Dadurch ist mehr Platz für Fußgänger da und die Aufenthaltsqualität steigt.

Eine Reise mit der Straßenbahn ist komfortabler und (für die Passagiere) sicherer als mit dem Bus. Außerdem braucht die Straßenbahn pro Passagierplatz nur die Hälfte der Energie, die ein Bus benötigt. Bei gleichen Betriebskosten kann also in der Straßenbahn mehr Platz pro Passagier angeboten werden. Diese und andere Vorteile führen zum sogenannten Schienenbonus. Menschen, die nicht Zwangskunden des ÖPNV sind, sind bereit 600 Meter Fußweg bis zur nächsten Straßenbahnhaltestelle in Kauf zu nehmen und ihr Auto stehen zu lassen. Bei Bussen liegt die Schmerzgrenze bei 300 Meter. Das ist für die Verkehrswende von entscheidender Bedeutung, für die es wichtig ist, dass Menschen sich vom Auto verabschieden können. Und es trägt zur Beschleunigung der Straßenbahn gegenüber dem Bus bei (weniger Haltestellen) und es spart Buslinien in der Nachbarschaft von Straßenbahnen ein.

Bezüglich der Belastung mit Feinstaub haben sowohl Bus als auch Straßenbahn ihre Probleme. Reifenabrieb ist heute eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung (Busse), aber durch die Räder der Straßenbahn feingemahlener Brems sand ist ebenfalls eine Gefahr für ➔



Wolfgang Seyfert von der Stadtbahninitiative Osnabrück spricht am 31. Oktober 2024 in Münster.

⇒ die Gesundheit (Silikose). Für Radfahrer*innen sind Straßenbahngleise dann gefährlich, wenn sie in spitzem Winkel überfahren werden (Sturzgefahr durch Einfädeln). Radtrassen müssen also neben die Gleise gelegt werden und diese wenn nötig stumpfwinklig überqueren oder aber von den Straßenbahntrassen räumlich getrennt werden und sie möglichst nur in rechtem Winkel queren. In Frankreich, aber auch in Bremen gibt es zahlreiche Beispiele dafür, dass dies gut gelingen kann.

Wann fuhr die letzte Straßenbahn in Osnabrück und wird es wieder Tram-Verkehr in Osnabrück geben?

Seyfert: 1960 wurde im Zuge des Wahns der autogerechten Stadt der Straßenbahnverkehr in Osnabrück eingestellt.

Ob es wieder Tramverkehr in Osnabrück geben wird? Kann sein. Es gibt ein Gutachten des Verkehrsplanungsbüros VKT, in dem die weitere Planung einer Straßenbahn empfohlen wird. Am 12. September wurde im Osnabrücker Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt die Entscheidung getroffen, die Realisierung einer Stadtbahn zwar nicht unmittelbar weiterzuverfolgen. Zunächst steht eine bisher verschlafene Beschleunigung des Busverkehrs an. Aber ab 2027 könnte, bei positiver Entwicklung des ÖPNV in der Stadt, vor allem bei steigenden Fahrgastzahlen, welche die Notwendigkeit eines leistungsfähigeren Systems als nur mit Bussen bewirken könnte, die Entscheidung für eine standardisierte Bewertung eines Straßenbahnsystems folgen. Die standardisierte Bewertung ist Voraussetzung für eine weitgehende Förderung durch das Land Niedersachsen und den Bund, ohne die ein 600-Millionen-Projekt (das ist die Kostenschätzung von VKT) für die Stadt finanziell nicht zu stemmen wäre. Der Weg zur Tram bleibt offen. Vor 2040 wird in Osnabrück aber wohl keine Straßenbahn fahren.



Johannisstraße in Osnabrück: Autobahnähnlicher Ausbau (Fahrbahn) einer Hauptverkehrsachse mit Busverkehr.

Foto: Wolfgang Seyfert

Im französischsprachigen Teil Europas erlebt die Straßenbahn eine breite Renaissance. Aber auch in Deutschland gibt es Erweiterungen und Reaktivierungen. Wer ist hier die treibende Kraft?

Seyfert: Es gibt mehrere treibende Kräfte:

1. Die Zivilgesellschaft. Ein Prototyp hierfür ist der Verein Tram für Kiel, dessen Mitglieder sofort nach der Einstellung des Tramverkehrs in Kiel (1985 als letzte Stadt in Deutschland) Lobbyarbeit für eine Wiedereinführung der Tram geleistet haben. Sein Erfolgsrezept war, alle wesentlichen Stakeholder in Kiel in den Entscheidungsprozess für eine neue Tram einzubinden und einen ergebnisoffenen Vergleich der Systeme Straßenbahn und BRT (Bas Rapid Transport) zu unterstützen. Dieser ging dann klar zu Gunsten der Straßenbahn aus. Die Wiedereinführung der Straßenbahn in Kiel wurde in der Folge von allen Fraktionen des Stadtrates außer der AfD beschlossen und wird jetzt realisiert.
2. Die Verkehrsbetriebe: Gute Beispiele unter anderen sind die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG), die Freiburger Verkehrs AG (VAG) und die Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG). Diese Betriebe bauen die Straßenbahn konsequent aus. Die Straßenbahn wird zusammen mit der Erschließung neuer Wohngebiete erweitert.

Im Nahverkehr fährt die Zukunft auf Schienen

Straßenbahn für Münster

Angesichts der Schwierigkeiten mit der Reaktivierung der WLE-Strecke von Sendenhorst nach Münster erscheint es vielen Menschen völlig absurd, eine Renaissance der Straßenbahn in Münster zu fordern. Trotzdem ist dies mit guten Argumenten möglich und sinnvoll. Münster gehört zu den wenigen Städten in Deutschland mit über 200.000 Einwohner*innen und ohne schienengebundene Öffis im Nahverkehr.

Während Städte vergleichbarer Größe, zu nennen wäre das Beispiel Kiel, dabei sind, die Straßenbahn wiederzubeleben, produziert die Verwaltung in Münster schöne Broschüren, während Stadtwerke, Regionalverkehr, Eurobahn und andere den Nahverkehr aus Fahrgast-sicht gefühlt eher verschlechtern als optimieren. Gemäß dem städtischen Masterplan Mobilität 2035 sollen in den kommenden Jahren sechs Ziele (klimaneutrale Mobilität, verkehrssichere Stadt, gesunde und lebenswerte Stadt, digitale und vernetzte Stadt, erreichbare Stadt, gerechte und barrierefreie Stadt) verwirklicht werden. Perfekt geeignet: die Tram.

In einer Straßenbahn können deutlich mehr Fahrgäste als im Bus befördert werden, unterstrich Prof. Dr. Wolfgang Seyfert (siehe nebenstehendes Interview). Durch die Spurbindung braucht die Tram weniger Straßenraum als ein Bus. Zudem kann der Raum an Schienen variabel gestaltet werden, wodurch zusätzlicher Platz für Fußgänger gewonnen wird.

⇒ 3. Visionäre / Unternehmer: Das Paradebeispiel hierfür ist Dieter Ludwig, der ehemalige Chef der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) und der Albtal Verkehrs Gesellschaft (AVG). Unter seiner Führung wurde das Karlsruher Modell entwickelt. Mit Zweisystem Tram-Trains wurde der öffentliche Regionalverkehr revolutioniert. Das System wird weltweit beachtet.

4. Die allgemeine verkehrspolitische und wirtschaftliche Vernunft: Frankreich erlebt eine insbesondere für die Stadtentwicklung sehr erfolgreiche Renaissance der Straßenbahn. Frankreich hat aber in den 60-iger Jahren die Straßenbahn bis auf kümmerliche Reste abgebaut. Aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus haben viele Städte im Osten Deutschlands die Straßenbahn behalten und auch in vielen Städten in Westdeutschland wurde die Straßenbahn nicht abgeschafft. Nach Russland hat Deutschland die meisten Straßenbahnstädte in Europa. Westfalen hat relativ sehr wenige Straßenbahnstädte. Aber hier ist Werner Szybalski eine treibende Kraft, die eine Änderung bewirken wird.

Meine Meinung

Natürlich ist nicht damit zu rechnen, dass schon in wenigen Monaten wieder Straßenbahnen das Stadtbild in Münster prägen. Es wird vom Beschluss bis zur ersten Fahrt vielleicht bis zu zehn Jahre dauern – schließlich sind wir nicht in Luxemburg (siehe Stadtbahn 1).

Trotzdem sollte ab sofort, nicht zuletzt aus Klima- und Umweltschutzaspekten, eine ernsthafte Diskussion über die Renaissance der Tram in Münster beginnen. Schon allein, um bei der Wiedereinführung des Nahverkehrsmittels der Zukunft nicht noch weitere Zeit zu verlieren.

Die Vorteile der Straßenbahn gegenüber dem Auto und auf den Hauptachsen auch gegenüber dem Bus bestreitet niemand. Die Kosten, die zur Zeit fast komplett vom Staat getragen werden, sind natürlich gewaltig, aber dafür bekommt Münster ein Nahverkehrsmittel, das auch in über 100 Jahren noch zuverlässig die Menschen zu ihrem Ziel bringt.

Werner Szybalski

Drei neue Tramlinien

Essen baut die Citybahn

Die Ruhrmetropole Essen setzt ein deutliches Zeichen und entwickelt ihren Nahverkehr in Richtung ökologische Mobilität der Zukunft. Essen baut derzeit drei neue, zusätzliche Straßenbahnstrecken. Alle führen mitten durch die Innenstadt und halten auch am Hauptbahnhof. Die „Citybahn“ wird auch das noch in der Entwicklung befindliche neue Stadtquartier „Essen 51.“ erschließen. Dort könnte die Tram sogar schon beim Erstbezug vieler Wohnungen an zwei Haltestellen der Linie 108 genutzt werden.

Die Essener Straßenbahn fuhr vor über 50 Jahren ebenfalls oberirdisch am Hauptbahnhof entlang. In den 1970er Jahren verschwand die Tram dann aus der Innenstadt. Sie sollte dem steigenden Autoverkehr Platz machen. Dafür wurden die U-Bahnen ausgebaut, die heute mit drei Linien, die teilweise auch mit der Straßenbahn befahren werden, in der Ruhrmetropole unterwegs ist.



Im Mai 2020 wurden die Planungen für den ersten Bauabschnitt beschlossen. Die Stadt Essen reagiert damit auf steigende Fahrgastzahlen und ermöglicht eine umweltfreundliche Fortbewegung. Im Januar dieses Jahres begannen vor dem Essener Hauptbahnhof die Bauarbeiten, die bis Mitte 2026 abgeschlossen werden sollen. Dann ist mit der Citybahn, die oberirdische Straßenbahn, zurück in der Innenstadt und auch wieder auf dem Bahnhofsvorplatz. Schon 1893 fuhr die erste Tram durch Essen. Bis 1955 wurde die Straßenbahn als wichtigster Verkehrsträger der Stadt immer weiter ausgebaut, ehe sie dann großflächig unter die Erde verbannt wurde.

Die Essener Citybahn wird ab 2026 zwischen den Haltestellen „Bocholder Straße“ und dem „Betriebshof Stadtmitte“ verkehren. Grafik: citybahn-essen.de

Die Citybahn ist ein wesentlicher Baustein für die Stadtentwicklung in Essen. Politik und Verwaltung streben mit dem Mobilitätsplan 2035 der Stadt Essen eine möglichst gleichmäßige Verteilung des Verkehrs auf die vier Mobilitätsarten Fuß-, Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr an: jeweils auf 25 Prozent der Wege pro Verkehrsart.

Die ersten Schienen für die Citybahn in Essen sind am Haus der Technik verbuddelt. Wo möglich, sollen die Schienenwege begrünt werden. Foto: citybahn-essen.de



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, Tel.: 01 71 / 4 16 23 59) herausgegeben und verlegt. Die Auflage variiert und ist abhängig vom Spendeneingang. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Einzelne Beiträge und alle Ausgaben (auch als druckbare Dateien) sind im Internet unter „szybalski.de/stadtbahn“ veröffentlicht. Ausgabe 6, 1/24, Oktober 2024

Schluss für LOOPmünster Taxibusse kehren zurück

Der Rat der Stadt Münster war nicht bereit, die Kosten für LOOPmünster, das „On-Demand-ÖPNV-Angebot“ im Süden der Stadt, nach Wegfall der Millionenförderung durch das Land NRW zu übernehmen. Zunächst hatte es kurzfristig anders ausgesehen, denn der kürzlich wiedergewählte der CDU nahe stehende Stadtbaurat Denstorff wollte das Defizit für den Betrieb bis Ende 2026 in Höhe von 5,8 Millionen Euro durch Stadt und Zuschüsse des Zweckverbandes Münsterland (ZVM) finanziert wissen. Doch die grüne Stadtkämmerin Christine Zeller bremste, tauschte die schon veröffentlichte Ratsvorlage aus und schrieb: „Eine dauerhafte Finanzierung kann derzeit nicht sichergestellt werden.“ So beförderte am 31. August, genau vier Jahre nach der Inbetriebnahme, letztmalig ein Loop-Kleinbus Fahrgäste durch die südlichen Stadtteile. „Wir bedauern das Aus“, erklärte Stadtwerke-Geschäftsführer Frank Gäfgen. Am 1. September kehrten die Taxibusse T5, T9 und T85 zurück. Als Bonbon gab es eine Verbesserung, denn nun ist das Haus Heidhorn besser mit dem Taxibuserreichbar. Zudem mussten die Nachtbuslinien N81 und N82 geändert und angepasst werden.

Konkret wurden die Taxibuslinien T9 (Heerdesiedlung) und T85 (Nachtbusverbindung Hiltrup – Angelmodde) wieder eingeführt. Die T5 wurde über die bisherige Endhaltestelle verlängert und verbindet nun den Hiltruper Bahnhof nicht nur mit dem Friedhof Hohe Ward, sondern auch mit dem Freibad und den Einrichtungen am Haus Heidhorn. Die Linienführung der N81 und N82 kehrten zurück auf die Amelsbürener Straße. Der Nachtbus aus Amelsbüren fährt dann wieder bis zur Kreuzung Westfalenstraße und biegt dort Richtung Innenstadt ab. Aus Hiltrup-Ost fährt der Nachtbus nun wieder über Meesenstiege.



Das Projekt Loopmünster ist seit Anfang September 2024 Geschichte.

Foto: Stadtwerke Münster

Stadtrat verlängert Amtszeit für Robin Denstorff

Gegen die Stimmen der Linksfraktion hat der Rat der Stadt Münster Stadtbaurat Robin Denstorff für weitere acht Jahre zum Beigeordneten wiedergewählt. Der auch für die Mobilität in Münster zuständige Stadtbaurat leitet das Dezernat für Planung, Bau und Wirtschaft der Stadt Münster. Erstmalig hatte der Rat den von der CDU vorgeschlagenen Denstorff im November 2016 zum Beigeordneten gewählt. Seit März 2017 ist er im Dienst der Stadt Münster, so dass seine zweite Amtszeit 2033 endet.



Robin Denstorff

Ringlinie wird wiederbelebt – Westfalenbus übernimmt



Die Ringlinie fährt ab Ende Oktober wieder.

Foto: Stadtwerke Münster

Nach den Herbstferien in NRW, also ab dem 28. Oktober 2024, verkehrt nach zwei Jahren Pause die Ringlinie wieder. In einer europaweiten Ausschreibung (!) – von Stadtwerke-Geschäftsführer Frank Gäfgen gewünscht – fanden die weiterhin auf zusätzliche Privatisierung setzenden Stadtwerke für den Fahrbetrieb auf den Ringlinien 33 und 34 einen Partner in der Region: die zur DB Regio gehörende Westfalen Bus GmbH.

Preis für das Deutschlandticket Stochern im Nebel



Beim VCD Münsterland im Bennohaus am Kanal diskutierten über die Zukunft des Deutschlandtickets (v.l.n.r.): Hermann-Josef Vogt (SPD Coesfeld), MdL Simone Wendland (CDU), MdL Dr. Robin Korte (Grüne), Udo Sieverding (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Mobilität NRW), Frank Gäfgen (Stadtwerke Münster) und (zugeschaltet) Alexander Kaas Elias (VCD Bundesverband). Fotos: Werner Szybalski

Der VCD Münsterland lud Anfang September zu einer öffentlichen Veranstaltung in Bennohaus in Münster. Unter dem sperrigen Thema „Sicherung des Deutschlandtickets auf dem bisherigen Preisniveau durch Erschließung alternativer Finanzierungsquellen“ diskutierten – moderiert von Michael Wildt (VCD Münsterland) – zunächst Udo Sieverding (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Mobilität NRW), Frank Gäfgen (Stadtwerke Münster) sowie (online zugeschaltet) Alexander Kaas Elias (VCD Bundesverband). Später kamen die Politiker*innen MdL Simone Wendland (CDU), MdL Dr. Robin Korte (Grüne) und Hermann-Josef Vogt (SPD Coesfeld) hinzu.



Für MdL Dr. Robin Korte von den Grünen ist das Deutschlandticket eine Erfolgsgeschichte.

Immerhin fanden rund 20 Interessierte den Weg an den Kanal, wo der VCD-Vorsitzende im Münsterland, Thomas Lins, die Gäste und Podiumsteilnehmer*innen begrüßte. Seine Forderung für den Abend: „Zugverkehr muss weiterhin bezahlbar bleiben.“ Obwohl das Thema verfahren sei: „Soll das Deutschlandticket trotz maroder Schienen-Infrastruktur nun teurer werden oder nicht?“

Für Deutschland sei es schon revolutionär, dass man ohne Rücksicht auf Tarife, Waben, Verkehrsverbünde oder Verkehrsmittel überall in den Nahverkehr einsteigen kann. Leider sei aber das Deutschlandticket sechzehn Monate nach der Einführung schon wieder in einer existenziellen politischen Diskussion, erklärte Lins und Moderator Michael Wildt ergänzte, wie wichtig eine verlässliche Finanzierung des Deutschlandtickets für die Verkehrswende sei: „Wenn ich mein Mobilitätsverhalten nachhaltig umstellen will, brauche ich die Gewissheit, dass solch ein Ticket zu einem angemessenen Preis Bestand hat.“

Frank Gäfgen, Geschäftsführer Verkehr der Stadtwerke Münster, ⇨

⇒ will ebenfalls Planungssicherheit: „Für uns als Unternehmen ist die Unsicherheit der Finanzierung und der Planung ein großes Problem, weil wir die komplette alte Tarifstruktur aufrechterhalten müssen und die Einnahmen kaum planen können.“ Dabei unterstrich er, dass die Form des Tickets für Verkehrsunternehmen nicht einfach sei: „Die monatliche Kündigung hat uns fast das Genick gebrochen – eine solche Revolution gab es zuvor noch nie!“ Weiterhin stelle das Deutschlandticket für sein Unternehmen eine Herausforderung da. Zudem plädierte er für eine Preisanpassung nach oben und erklärte zum aktuellen Preis: „Ich sehe den Effekt noch nicht, dass die Menschen bei diesem Preis auf den ÖPNV umsteigen.“



Frank Gäfgen, Geschäftsführer Verkehr bei den Stadtwerken Münster.

Dies bedeutet ja grundsätzlich, dass nicht eine Preissteigerung in 2025, die nach Einschätzung vieler auf dem Podium bis auf 79 € steigen könnte, erfolgen dürfte, um das Ziel mehr Nutzer*innen in Bus und Bahn zu erreichen, sondern ein Preissenkung. Vielleicht sogar wieder auf neun Euro?



Simone Wendland glaubt daran, dass das Deutschlandticket Bestand hat.

Das Deutschlandticket sei, so unterstrich der VCD, sei als Beitrag zur Verkehrswende ins Leben gerufen worden. Ziel war, erheblich mehr Menschen aus dem Auto in Bus und Bahn zu bringen. Teilweise sei dies gelungen, so zum Beispiel ein Statement von Dr. Robin Korte. „Das 49 Ticket erreicht auch Zielgruppen, die diesen niedrigen Preis gar nicht nötig haben“, betonte Udo Sieverding vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Mobilität NRW. Um es dauerhaft anbieten zu können, müsse in 2025 der Monatspreis für das Deutschlandticket auf „irgendwas zwischen 49 und 69 Euro“ steigen.

Dem widersprach der per Videoschaltung teilnehmende VCD-Referent Alexander Kaas Elias aus Berlin heftig: „Umfragen haben gezeigt, dass die Akzeptanz des Deutschlandtickets sehr am Preis hängt.“ Mit zunehmenden Kosten würde die Bereitschaft es zu erwerben, erheblich sinken – bei 60 € auf 18 Prozent und ab 70 € auf unter zehn Prozent.

Während Frank Gäfgen betonte, dass um das gemeinsame Ziel „mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen“ auch außerhalb der Städte ein gutes Angebot gemacht werden müsse und mehr Geld in den Ausbau statt ins Ticket gesteckt werden müsse, erklärte für den VCD Kaas Elias, dass es besser wäre, die klimaschädlichen Subventionen des Bundes umzuwidmen. Dafür kämen bis zu 25 Milliarden Euro in Frage. Auch Dr. Robin Korte (Grüne) forderte die Erschließung neuer Finanzierungsquellen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass selbst die NRW-Landespolitiker*innen, das Mobilitätsministerium des Landes, die Verkehrsanbieter und auch die Lobbyisten nicht wirklich wissen, wie es mit dem Deutschlandticket und insbesondere der Finanzierung und Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen und -Verbänden weitergehen wird. Der Eindruck des Stochern im Nebel blieb auch nach zwei Stunden Diskussion. Immerhin steuerte die CDU-Landtagsabgeordnete Simone Wendland eine den heutigen und zukünftigen Nutzer*innen des Deutschlandtickets Hoffnung machende Erklärung bei: „Alle demokratischen Parteien wissen, dass wir das Deutschlandticket nicht wieder abschaffen können.“

Metrobuskonzept gekippt

Verkehrswende gelingt nicht

Verkehrspolitik in Münster ist ein konfliktreiches Dauerthema und zugleich ein exzellenter Gradmesser für den Erfolg der Ratskoalition. Sie muss sich im kommenden Jahr zur Wiederwahl stellen. Es wird in Münster immer viel über Radverkehr gesprochen, aber dominierend in der Stadt bleibt trotzdem der PKW-Verkehr. Noch nie gab es in Münster so viele zugelassene Autos wie im Sommer diesen Jahres. Da ist es kaum verwunderlich, insbesondere weil sehr viele Menschen im Kern- und Randgebiet der Innenstadt das Fahrrad nutzen, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Domstadt nur ein Schattendasein fristet. Jüngst zerbrachen nun auch noch die Hoffnungen der Bus-freund*innen auf eine bessere ÖPNV-Zukunft in der Stadt.



Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität des Rates der Stadt ist die zentrale politische Instanz in Münster, die die von allen demokratischen Parteien geforderte Verkehrswende umsetzen soll.

Foto: Werner Szybalski

Ein gutes Jahr vor der nächsten Kommunalwahl erklärte Frank Gäfgen, ÖPNV-Geschäftsführers der Stadtwerke Münster, in einem Interview mit der lokalen Tageszeitung die lokale Verkehrspolitik für gescheitert. Die örtliche Verkehrswende, ein zentrales Wahlkampfthema 2020, würde nicht kommen. Dem

lange Zeit von der breiten Ratsmehrheit aus Grünen, SPD, Volt, Internationalen Fraktion Die Partei/ÖDP favorisierte Metrobuskonzept, 2020 von CDU und Grünen (!) beantragt wird, so Gäfgen in dem Interview, von den Stadtwerken Münster nicht weiter verfolgt.

Nach dem WLE-Reaktivierungsdesaster, den zahlreichen Busausfällen wegen katastrophaler Personalplanung, der Aufdeckung der S-Bahn-Lüge, den Fahrtkürzungen beim Mobi- ➔

„Stadtbahn“ zum Lesen finanziell fördern

Engagement für und Information zum Öffentlichen Verkehr kostet nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Deshalb bitten wir unsere Leser*innen um Unterstützung durch Spenden, damit auch zukünftig über den ÖPNV im Münsterland berichtet wird.

Alle Spender*innen, sofern diese bei der Überweisung (oder zusätzlich per Email an werner@szybalski.de) ihre Anschrift mitteilen, wird jeweils direkt nach Erscheinen die neu erschienene Stadtbahn-Ausgabe per Post nach Hause (oder ins Büro) zugestellt. Spenden – bitte mit dem Stichwort „Stadtbahn“ – auf das Verlagskonto mit der

IBAN DE32 3506 0386 3329 4701 08.



Freitag
Ein Metrobus-System für Münster

Der Rat magt beabsichtigt:

1. Einführung von Stadtbussen Münster werden bezüglich der Einführung eines Metrobuskonzepts für Münster zu prüfen und auf Grundlage der Vorarbeiten zu werden.
2. Von Antrag zu prüfen Fahrzeugen in E- oder Wasserstoffantriebe eingeteilt werden.
3. Die Bewertung der E- oder Wasserstoffantriebe nach dem Kauf der Stadtbussen, insbesondere in Bezug auf die Kosten der Energieerzeugung und die Kosten der Wartung und Reparaturen werden durch den Rat zu prüfen.

Begründung:

Ein Metrobus-System ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Attraktivität des ÖPNV in Münster weiter steigern zu können. Ein Metrobus-System ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Attraktivität des ÖPNV in Münster weiter steigern zu können. Ein Metrobus-System ist ein wesentlicher Bestandteil, um die Attraktivität des ÖPNV in Münster weiter steigern zu können.

⇒ ung von immer mehr unrealistischen Versprechen im Rahmen der „S-Bahn-Lüge“, den Fahrtkürzungen beim lokalen Mobilitätspreisträger 2023, der Buslinie X90 / S90 Münster – Senden – Lüdinghausen – Olfen, der Einstellung des LOOP-Betriebs, der zunehmenden Privatisierung des Busverkehrs in Münster nun auch noch die Aufgabe des Metrobus-Konzeptes durch den verantwortlichen Geschäftsführer der Stadtwerke Münster. Die „Öffis“, wie die Bus- und Bahnfreund*innen ihre öffentlichen Verkehrsmittel fast zärtlich nennen, in Münster bleiben weiter da, wo sie spätestens seit Einstellung des Straßenbahnverkehrs immer standen – auf dem Nebengleis der lokalen Verkehrspolitik.

Ende des Metrobuskonzepts

Der Metrobus-Antrag von CDU und Grünen wurde im Juni 2020 in den Rat eingebracht. Dieser verwies ihn laut Sitzungsprotokoll an den Verkehrsausschuss. Dort allerdings wurde er nie beraten. Dies kann zwei mögliche Gründe haben. Entweder waren die Überlegungen zur möglichen Einführung eines Metrobusssystem nur Wahlkampf der beiden damaligen Mehrheitsfraktionen oder aber nach der Kommunalwahl im September 2020 entschied die Verwaltung, dass das Konzept nicht direkt weiter verfolgt werden sollte. Zumindest ist der Ratsbeschluss nicht umgesetzt worden. Antrag und Beschluss tauchten in öffentlichen städtischen Unterlagen nicht mehr auf.

Das städtische Presseamt antwortete auf Anfrage, dass der Antrag durch den „im April diesen Jahres veröffentlichte und von der Politik beschlossene Endbericht“ zum „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ erledigt sei, auch wenn in diesem Plan kein Metrobusssystem vorgesehen ist. Die Frage, warum ein vom Rat der Stadt Münster an einen seiner Ausschüsse verwiesener Antrag von der Stadtverwaltung offensichtlich im „Rundordner“ abgehakt werden kann, blieb vom Informationsamt der Stadt unbeantwortet.



Busspuren, allerdings nur, wo sie den PKW-Verkehr nicht wirklich stören, sind der offizielle Hoffnungsträger für Öffis in Münster.



„Alles in Bewegung“ verspricht die städtische Werbebroschüre. Aber die Stadtwerke Münster stoppen das Metrobuskonzept.

orientiert sich der ÖPNV-Geschäftsführers der Stadtwerke auch nicht an den Bedürfnissen und Interessen seiner Fahrgäste (Interview: „dann ist es hinnehmbar, dass die verbleibenden keinen Vorteil haben.“), sondern an der marktwirtschaftlichen Optimierung seines Unternehmens. Dabei wird natürlich ein grünes Mäntelchen umgehängt. Die Stadtwerke streben zukünftig den emissionsfreien Busbetrieb an – allerdings nicht in der Stadt, sondern lediglich bei den eigenen Fahrzeugen. Diese leisten weniger als 50 Prozent des Busbetriebs.

Feldbahn

Kleine Schwester der Bahn

Es gab auch im Münsterland Schienenverkehr, der nie sonderlich in der Öffentlichkeit stand, trotzdem sehr wichtig war und heute praktisch nur noch im Museum zu finden ist. Gemeint ist die Feldbahn oder Lorenbahn. In Münster wurden diese Schmalspurbahnen insbesondere nach den verheerenden Verwüstungen durch den Zweiten Weltkrieg genutzt. So gab es zum Beispiel eine Schmalspurbahn aus dem Kreuzviertel zum Sportplatz der Westfälischen Landesklinik an der Wienburgstraße, wo der Schutt abgelagert wurde. „Feldbahnen waren in der Nutzung sehr flexibel. Die Schienen konnten schnell verlegt werden, was teilweise sogar einfach nur mit menschlicher Muskelkraft geschah. Ebenso schnell konnten die Schienen, wenn war, wieder entfernt

Geschichte

zum Beispiel der Torf in einem Bereich abgebaut werden, um diese in einem anderen Abbaubereich neu zu verlegen“, erklärt Ulrich Voß, Vorsitzender des Münsterländischen Feldbahnmuseums (MFM) in Rheine-Gellendorf.

Dort stehen Loks und Waggons aus unterschiedlichen Einsatzbereichen. Viele der Exponate waren früher im Münsterland im Einsatz. So besitzt das Museum zahlreiche Grubenbahnen aus Ibbenbüren und anderen westfälischen Zechen und Moorbahnen die zum Torfabbau – zuletzt bei Gronau – genutzt worden waren. Auch eine Lok, die beim münsterischen Bauunternehmen Oevermann zum Einsatz kam, ist in Gellendorf zu sehen.

Auch wenn heute noch vereinzelt Feldbahnen im Einsatz sind, so baut und verkauft die Firma Schöma aus Diepholz in Niedersachsen noch immer Schmalspurbahnen in alle Welt, aber auch zum Torfabbau in Niedersachsen, ist die Zeit der Güter-Schmalspurbahnen wohl vorbei. Die ersten Schmalspurbahnen wurden schon vor Jahrhunderten, zunächst von Pferden oder Ochsen gezogen, eingesetzt. Sie

Diese Schmalspurlokomotive der Firma Hentschel aus Kassel ist eine der größten Loks im Feldbahnmuseum in Rheine-Gellendorf.





Ulrich Voß ist Vorsitzender des Münsterländischen Feldbahnmuseums. Gemeinsam mit seinen Vereinsmitgliedern restauriert er alles, was einst auf Feldbahnen unterwegs war.

kamen insbesondere im Bergbau zum Einsatz. Aber erst vor rund 150 Jahren, so Dr. Lutz Volmer auf den LWL-Webseiten: „Feldbahnen werden auf eine Erfindung des französischen Gutsbesitzers Paul-Armand Decauville zurückgeführt, der 1875 für die Ernte auf seinem Gut ein Transportsystem suchte. Er entwickelte ein transportables, leicht verlegbares Schienen- und Fahrzeugsystem, das sich für seine Zwecke als praxistauglich erwies. Von diesen Ursprüngen in der Landwirtschaft her stammt auch der Name »Feldbahn«. Ein weiteres, noch früheres Einsatzgebiet kleinspuriger Bahnen war der Bergbau an der Ruhr.“ Das MFM dokumentiert mit seiner umfangreichen Fahrzeugsammlung einen aussagekräftigen Querschnitt über den Einsatz von Feldbahnen im Münsterland in den vergangenen 100 Jahren. In Gellendorf werden die eingesammelten Fahrzeuge konserviert und restauriert. „Der Erhalt originaler Substanz und der respektvolle Umgang mit der individuellen Geschichte des Exponates stehen dabei im Vordergrund“, heißt es auf der MFM-Vereinswebseite (www.feldbahn.org).

Für die Feldbahnfreunde sind ihre Exponate nicht Selbstzweck. Der Verein fördert die Vernetzung verschiedener Interessen rund um Feldbahnen. Der Erhaltung der Feldbahnen bietet zum Beispiel eine ideale Plattform zur Berufsqualifizierung insbesondere von Jugendlichen sowie die Vermittlung industrie-, technik-, und heimatgeschichtlicher Zusammenhänge. In Zusammenarbeit mit dem Emsland-Moormuseum im niedersächsischen Geeste-Groß Hesepe sind einzelne Fahrzeuge des Münsterländischen Feldbahnmuseum auch regelmäßig auf der dortigen Museumsfeldbahn im Fahrbetrieb erlebbar.

600 Meter Schmalspurgleise haben die Museumsbetreiber auf ihrem Gelände verlegt.





Fahrgastverband
PRO BAHN

WLE reaktivieren

Immer wieder verzögert sich die Wiederaufnahme des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Münster und Sendenhorst auf der WLE-Strecke. Es braucht öffentlichen Druck, um die Reaktivierung sicher zu stellen und möglichst zu beschleunigen. Wir müssen

jetzt aktiv werden

Pro Bahn Münsterland braucht dazu Aktive im Kreis Warendorf und in der Stadt Münster. Sie, ja genau Sie, werden benötigt, um die WLE so schnell wie möglich wieder auf das Gleis zu setzen. Machen Sie bei Pro Bahn mit oder unterstützen uns dadurch, dass Sie

Mitglied werden

Infos unter probahn-nrw.de

WLE-Reaktivierung

Wann endlich?



So sehen die zukünftigen elektrischen Züge auf der WLE-Strecke aus.

Die Reaktivierung des Personennahverkehrs auf der WLE-Trasse zwischen Sendenhorst und Münster lässt auf sich warten. Immer neue Gründe lassen den Starttermin in die ferne Zukunft rücken. Nun mischt sich auch Pro Bahn Münsterland ein und fordert die Beteiligten zur engen, zielorientierten und schnellen Zusammenarbeit auf.

Bei den „Tagen der Schiene 2024“ vom 20. bis 22. September warb Pro Bahn Münsterland entlang der Trasse auf Flyer mit der Forderung nach zügiger Inbetriebnahme des reaktivierten Personennahverkehrs auf der Strecke von Sendenhorst nach Münster-Hauptbahnhof und zurück. „Unser Engagement ist dringend nötig, denn trotz vieler Willensbekundigungen passiert zu wenig. Die Reaktivierung braucht auch öffentliche Fürsprecher“, betont Maximilian Heilmann vom Vorstand von Pro Bahn Münsterland.

Die Züge, natürlich elektrisch betrieben, sind schon bestellt. Aber immer neue kleine und große Probleme machen die WLE-Reaktivierung zu einem absurden Theaterstück wie Becketts „Warten auf Godot“. Ein bisschen öffentlicher Druck könnte das Warten vielleicht erfolgreich verkürzen.



Ältere Ausgaben der „Stadtbahn“ können für 1,50 € für ein Einzelexemplar oder für 1 € pro Heft bei Mehrfachbestellung (ggf. plus Versandkosten) bei werner@szybalski.de bestellt werden.