

NEWSLETTER

Münsterland Bahn-Tage 2027

30. April bis
9. Mai 2027

Nummer 2
September
2026



Große Pläne: S-Bahn Münsterland

Von Werner Szybalski

Die Zukunft gehört im Münsterland der Schiene, wenn die Pläne des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Modernisierung, Reaktivierung und Elektrifizierung der Bahnstrecken nach Münster beziehungsweise des Fahrzeugmaterials tatsächlich Realität werden sollte. Sternförmig verlassen neun Bahnstrecken die Domstadt. Seit 1975 gibt es allerdings auf der Trasse von der Domstadt nach Neu-Beckum keinen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mehr. Aber dieser Stillstand soll noch in diesem Jahrzehnt beendet sein. Im November 2019 überraschte der NWL die Öffentlichkeit mit den Plänen für eine S-Bahn Münsterland.

Klimafreundliche, vernetzte Mobilität

In Münster und der Region soll Schritt für Schritt ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz entstehen. Sie soll die Straßen und Innenstädte entlasten, die Region besser an das Oberzentrum anbinden und die CO₂-Emissionen im Münsterland deutlich senken. Als Teil des NRW-Programms „Zielnetz 2040“ unterstützt die Landesregierung den umfangreichen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs vorantreibt.

Für das Münsterland sollen die Weichen in Fahrtrichtung Verkehrswende gestellt werden. 2019 wurde den Kommunalpolitiker:innen in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie in der Stadt Münster drei klare Ziele, die mit der S-Bahn Münsterland verwirklicht werden sollen, vorgestellt: a) ein vernetztes Mobilitätsangebot, b) eine leistungsfähige Infrastruktur und c) hohe Lebensqualität für die Menschen in der Region.

„Bis 2040 sollen zwei von drei Wege im Münsterland emissionsfrei zurückgelegt werden. Die S-Bahn Münsterland leistet dazu einen zentralen Beitrag: Sie wird

vollständig lokal emissionsfrei mit Ökostrom und modernen Fahrzeugen unterwegs sein“, wirbt der NWL schon seit sieben Jahren.

Baumbergebahn überholt WLE-Reaktivierung

Aber nicht alles läuft offensichtlich so, wie es sich die Planer:innen vorgestellt haben. Lange Zeit wurde die Wiederbelebung des SPNV auf der WLE-Strecke als

Maßnahme vor dem Start der S-Bahn Münsterland gesehen. In der vergangenen Versammlung des Zweckverbandes Mobilität Münsterland (ZVM) überraschte der Planer Dr. Ingo Heinrich, Geschäftsführer der Stellschrauber GmbH in Münster, mit dem Hinweis, dass aufgrund der fortgeschrittenen Planungen für die Umgestaltung



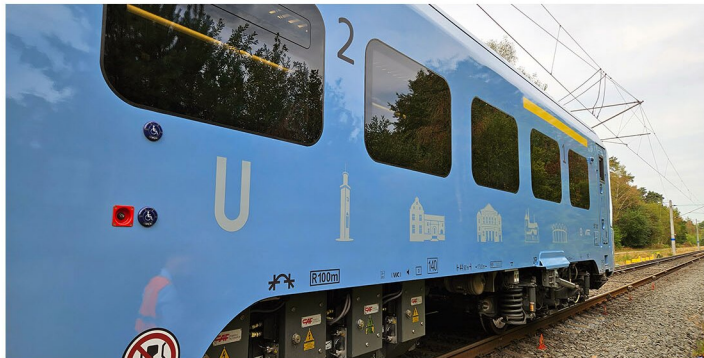
des Berliner Platzes rechts vor dem Hauptbahnhof Münster die Baumbergebahn von Coesfeld nach Münster-Zentrum Nord, die zukünftige S3, eine höhere Priorität eingeräumt werden soll. Nach dem Abriss des ehemaligen Postgebäudes und der Sparda Bank am Hauptbahnhof sollen nach dem Neubau die Gleise der Post als Ziel für die Baumbergebahn dienen. ► Seite 2

Gesamtkonzept oder doch nur Einzelmaßnahmen?

Sicherlich ist in der Draufsicht auf die im Münsterland geplanten S-Bahn-Einzelmaßnahmen ein schlüssiges Konzept zu erkennen. Allerdings scheint dieses Gesamtbild nur aus Einzelmaßnahmen an den neun Strecken zu bestehen, wie aktuell auch die Prioritätenverschiebung zur S3 (Baumbergebahn) von der S8 (WLE) zeigt. Der angestrebte 15-Minuten-Takt zwischen dem Zentrum Nord und dem Bahnhof Hilstrup, der sogenannten Stammstrecke – also der Abschnitt im S-Bahn-Netz, der von den meisten Linien befahren wird – entsteht durch Verdichtung (S4 / RB 64 / Münster – Gronau) beziehungsweise Verlängerung (S9 / RB 89 Paderborn – Münster – Burgsteinfurt) zweier bestehender Linien. Zwei Einzelmaßnahmen sollen zum Ziel des Gesamtkonzeptes führen, wobei sicherlich beide Maßnahmen unabhängig von einander geplant und verwirklicht werden müssen.

Münster – Zentrum des S-Bahn-Netzes

Die Stadt Münster ist das Zentrum des geplanten Netzes und der Hauptbahnhof der wichtigste Knotenpunkt. Hinzu kommen die Bahnhöfe Münster Zentrum Nord und Münster-Hilstrup. Doch angesichts des prognostizierten enormen Fahrgastzuwachses durch die Maßnahmen reichen diese Umsteigemöglichkeiten zum Busverkehr in Münster sowie die Anbindung an Radstationen und Verleihsysteme nicht aus. Deshalb ist die Schaffung von zwei weiteren Knoten „Südkreuz“ und Nordkreuz (siehe auch Seite 3) angedacht.



Völlig offen ist, wann der erste „Civity-BEMU“-Akkutriebwagen von CAF auf der WLE-Strecke unterwegs sein wird. (Foto: CAF Deutschland)



Der Haltepunkt in Münster-Roxel auf der Baumbergebahn (S3). (Foto: Werner Szybalski)

Vorinformation des NWL zur S-Bahn Münsterland

Im Juli veröffentlichte der NWL im EU-Amtsblatt Vorinformationen für die „nächste größere SPNV-Vergabe in NRW“, darunter „die Verkehrsleistungen im E-Netz Westfalen / S-Bahn Münsterland mit rund 10,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Wer die Leistungen erbrin-

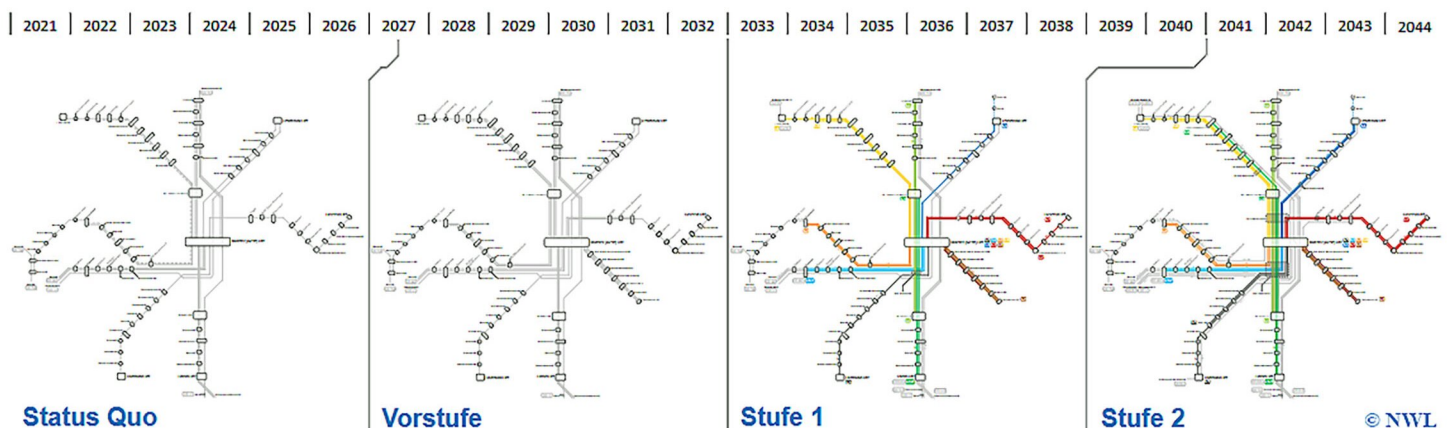


Die Eurobahn muss mitgekauft werden, wenn Verkehrsunternehmen die S-Bahn Münsterland betreiben wollen. (Foto: Werner Szybalski)

gen will, muss allerdings Ende 2029 auch die Eurobahn kaufen. Im Mai 2025 hatte der NWL von Keolis, die keinen anderen Käufer gefunden hatten, das Verkehrsunternehmen übernommen. Aktuell beschäftigt die Eurobahn rund 900 Mitarbeiter:innen und ist hinter DB Regio und National Express der drittgrößte SPNV-Anbieter in Nordrhein-Westfalen.

Betriebsstufe II beginnt 2032

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2032 soll dann die Betriebsstufe II (siehe unten), die erste Ausbaustufe der S-Bahn Münsterland beginnen. Den Betreibern – insbesondere des S4 und S9 – werden dann Alstom Talent 2-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt.



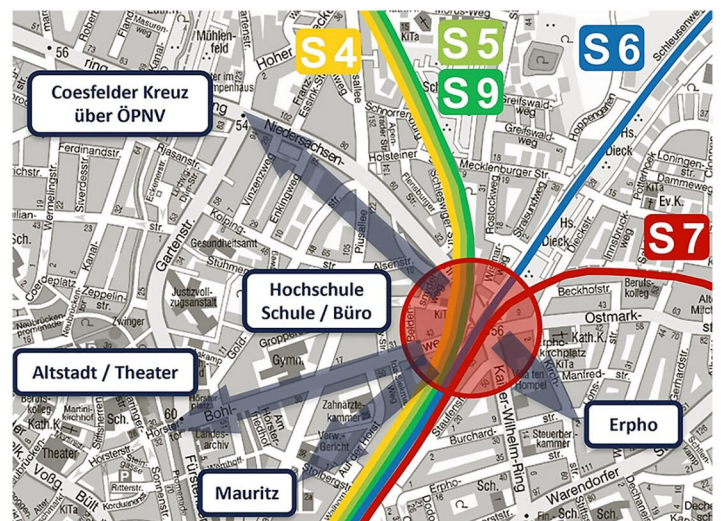
Bahnkreuz statt Tankstelle und Fastfood?

Schon im Juni 2023 überraschte der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) mit der angekündigten Einrichtung von zwei Umsteigekreuzen in Münster im Rahmen der S-Bahn Münsterland. Während im Süden der Stadt im Bereich zwischen Umgehungsstraße, Robert-Bosch-Straße, Sportgelände des Eisenbahner Sportvereins, der Hammerstraße und der Fritz-Pütter-Straße öffentliche Fläche, vermutlich sogar noch im Besitz der Deutschen Bahn, zur Verfügung steht, sieht es bezogen auf die möglichen Flächen im Norden der Domstadt nicht so gut aus. Verwaltungsintern wird, ohne dass es amtlich bestätigt wurde, mit dem Abriss der Westfalen-Tankstelle und des Burger King am Bohlweg geplant.

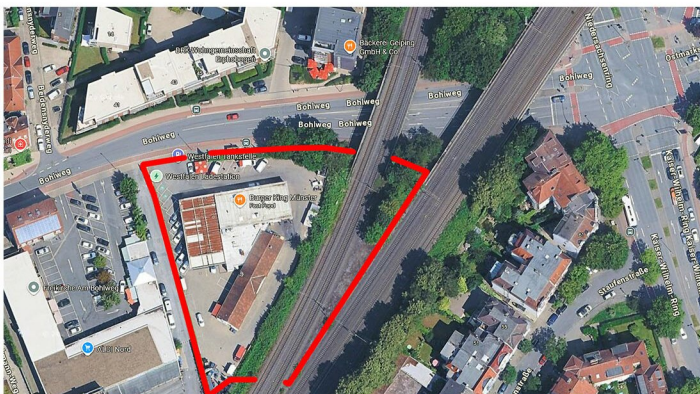


Die Westfalen-Tankstelle und der Burger King am Bohlweg könnten für das „Nordkreuz Münster“ verschwinden müssen. Offiziell wird diese Überlegung von der Stadtverwaltung Münster aber noch nicht bestätigt. Bislang hält dort nur die Buslinie 4 nach Gelmer und zum Hauptbahnhof. (Foto: Werner Szybalski)

Der NWL schlägt, als ein Ergebnis aus der Voruntersuchung zur Realisierung der S-Bahn Münsterland im Rahmen des Infrastrukturprojekts „Zielnetz 2040“, vor, einen Knotenbahnhof „Nordkreuz Münster“ zu schaffen. Es soll im Bereich der Kreuzung Bohlweg / Niedersachsenring und damit an den zukünftigen Linien S4, S5, S6, S7 und S9 der S-Bahn Münsterland liegen. Es dürfte dabei tatsächlich allerdings weniger ein Bahnhof für Umstiege zwischen den Zügen aus Enschede / Gronau, Rheine, Osnabrück oder Rheda-Wiedenbrück handeln, als um einen Haltepunkt für Ein- und Ausstiege, wie auch die NWL-Grafik rechts nahelegt. Laut Verwaltungsvorlage (V/0317/2023) der Stadt Münster soll das Nordkreuz auch „der weiteren Stärkung der Stammstrecke sowie Optimierung der Um-



Planskizze des Zweckverbandes. (Quelle: NWL)



Im rot umrandeten Bereich soll die Haltestelle „Nordkreuz Münster“ verwirklicht werden.

(Karte: googlemaps.org)

steigebeziehungen innerhalb der S-Bahn Münsterland dienen. Der als »Nordkreuz« bezeichnete Bahnhof [...] besäße ebenfalls eine wichtige Verteilerfunktion im Zulauf an den Hauptbahnhof.“

Am 25. September vermeldeten die Westfälischen Nachrichten, dass im Bereich des geplanten „Nordkreuz Münster“ ab Anfang 2027 rund vierjährige Bauarbeiten an der „wichtigen Kreuzung am Ring“ anstünden. allerdings ist dabei nicht von einem Bahnhaltepunkt oder gar Knotenbahnhof mit ÖPNV-Anschluss die Rede, sondern lediglich von der Schließung einer „rund 500 Meter langen Lücke der Veloroute zwischen Münster und Telgte“.

Betriebsbesichtigung in Neubeckum

Der spanische Hersteller CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) aus Beasain im Baskenland. Mit seinen Vorläufern blickt der Schienenfahrzeugbauer auf eine 166-jährigen Firmenerfahrung im Schienenpersonenverkehr zurück. Die Spanier liefern die leisen „Civity-BEMU“-Akkutriebwagen für die zu reaktivierenden Eisenbahnstrecken Münster – Sendenhorst (WLE-Strecke) und Harrewinkel – Gütersloh – Verl (TWE-Strecke). Der Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL) hat für die beiden Strecken zusammen zehn Akkutriebwagen im Baskenland bestellt. Wenig überraschend hat nach der Beauftragung der Lieferung der Fahrzeuge der NWL auch die Wartung, der Vertrag läuft über 30 Jahre, an CAF vergeben. Dieser baut deshalb derzeit für die Reinigung und Wartung der Civity-BEMU-Fahrzeuge in Neubeckum, direkt am Gleisstummel der ehemaligen WLE-Strecke nach Warendorf, ein neues Betriebswerk.



Die Baustelle des CAF-Betriebswerkes in Neubeckum. (Foto: Werner Szybalski)

Am 21. Mai diesen Jahres wurde bei der 3. VRR-Niederrheinkonferenz in Neuss der „Civity BEMU“ von CAF erstmals in Deutschland vorgestellt. Im September besuchte NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer den auf der Aussenfläche der InnoTrans 2026 in Berlin ausgestellte Fahrzeug der Baureihe 557. Die spanischen batterieelektrischen Triebzüge sollen nicht nur in Westfalen auf den zu reaktivierenden Strecken eingesetzt werden, sondern auch Dieselmotoren auf zahlreichen Linien in den Zuständigkeitsbereichen von NWL und

VRR ersetzen. Dabei ist es auch nicht unwahrscheinlich, dass den Verkehrsunternehmen die CAF-Triebwagen von den Zweckverbänden beziehungsweise vermutlich zukünftig von schiene.nrw zur Verfügung gestellt werden.

„Gemeinsam mit VRR und NWL setzt CAF damit eines der größten Beschaffungsprojekte für alternative Antriebe im deutschen Schienenpersonennahverkehr um. Die neuen Züge sollen künftig Dieselmotoren auf Strecken ohne durchgehende Oberleitungen ersetzen und dort einen lokal emissionsfreien Schienenverkehr ermöglichen. Insgesamt beschaffen



Der Civity BEMU im Test. (Foto: CAF Deutschland)

Besuch des CAF-Betriebswerkes

Während der Münsterland Bahn-Tage 2027 öffnet CAF Deutschland für eine offene Besuchergruppe von Pro Bahn Münsterland ihr Betriebswerk in Neubeckum für Gäste. Bei der geführten Besichtigung bekommen die Teilnehmer:innen einen guten Einblick in die zukünftige Tätigkeit des Werkes.

Die Betriebswerkbesichtigung findet am 3. Mai 2027 ab 16 Uhr statt. Interessent:innen können sich ab sofort per Email an info@probahn-muensterland.de (bitte bei der Platzreservierung Namen, Wohnort und ggf. Mobilitätsbeschränkungen angeben) zur Besichtigung anmelden.

VRR und NWL 76 batterieelektrische Fahrzeuge vom Typ Civity BEMU“, erklärte der VRR anlässlich des Ministerbesuchs auf der Schienenverkehrsmesse in Berlin: „Mit den neuen Batteriezügen schaffen wir die Voraussetzungen für einen klimafreundlicheren Schienenverkehr, wo bislang Dieselmotoren unterwegs sind.“

Pro Bahn Münsterland sucht Bahnhofspaten

An der Station Recklinghausen Süd ging es vor rund sechs Jahren los. Inzwischen gibt es im Bereich des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) für kleinere, unbesetzte Bahnhöfe und Haltepunkte schon 34 „Bahnhofspaten“. Im Ruhrgebiet ist dies eine vom Land NRW geförderte Gemeinschaftsinitiative der Deutschen Bahn InfraGO und des VRR. Pro Bahn Münsterland möchte dieses Projekt aufgreifen und ehrenamtlich im Münsterland umsetzen. „Wir versprechen uns davon einen Fahrgastblick auf die Haltestellen und Bahnhöfe zu bekommen, so dass wir als Verband die zuständigen Stellen schnell auf Probleme aufmerksam machen können“, erklärte Werner Szybalski, Vorsitzender von Pro Bahn Münsterland. Interessierte Fahrgäste, die entweder „ihren Haltepunkt“ regelmäßig nutzen oder aber in der Nähe von ihm wohnen, können sich gern per Email mit ihrem Namen und Kontaktdaten sowie dem gewünschten Haltepunkt anmelden: info@probahn-muensterland.de.

Hauptamtlich nicht leistbar?

Die Landesregierung in Düsseldorf teilte im April diesen Jahres mit, dass sich in Nordrhein-Westfalen inzwischen schon 34 ehrenamtliche Bahnhofspaten*innen um „ihre“ Station kümmern. Dies vor allem um kleinere Haltepunkte, die nicht ständig mit hauptamtlichem Personal besetzt sind. Offensichtlich sind die Verantwortlichen überfordert, alle Bahnhaltelpunkte regelmäßig zu kontrollieren. Deshalb such nun Pro Bahn für das Münsterland engagierte Bürger:innen, die Spaß daran haben für Bahnstationen eine Patenschaften zu übernehmen. Die Pat:innen achten darauf, dass „ihr“ Bahnhof sauber, funktionstüchtig und gepflegt bleibt, indem sie regelmäßig Pro Bahn Münsterland über Mängel wie fehlende Fahrpläne, starke Verschmutzungen oder Beschädigungen informieren. Durch ihre Meldungen helfen die Bahnhofspaten:innen, die Station in Ordnung zu halten, denn Pro Bahn gibt die Infos an das Bahnhofsmanagement, damit dieses die Mängel behebt.

Bald 71 Haltepunkte im Münsterland

Wie groß der Bedarf im Münsterland ist, macht schon die Anzahl der Haltestellen in den vier Kreisen und der Stadt Münster deutlich. Nach der Reaktivierung der WLE-Strecke gibt es 71 Haltepunkte. Überprüft wer-



Ehrenamtliche Bahnhofspaten sollen auch im Kreis Warendorf zukünftig regelmäßig die Haltestellen kontrollieren und Beschädigungen, Defekte oder Verschmutzungen zu melden. (Foto: W. Szybalski)

Aufenthaltsqualität				
Sauberkeit / baulicher Zustand	keine Mängel	leichte Mängel	mittlere Mängel	starke Mängel
herumliegender Müll	☐	☐	☐	☐
Verschmutzung (Boden / Wände / Scheiben / Ausstattung)	☐	☐	☐	☐
Geruchsbelästigung	☐	☐	☐	☐
Feuchtigkeit / Pfützenbildung	☐	☐	☐	☐
Graffiti	☐	☐	☐	☐
bauliche Schäden und Mängel	☐	☐	☐	☐
Vegetation / Herbstlaub	☐	☐	☐	☐

Ausstattung / Schadenstrenheit	Ausstattungsmerkmal vorhanden?	Ausstattungsmerkmal beschädigt / defekt?
Fahrkartenautomaten und Entwerter	☐	☐
Aufzüge	☐	☐
Vitrinen	☐	☐
Beleuchtung	☐	☐
Sitzgelegenheiten	☐	☐
Wetterschutz	☐	☐
Abfallbehälter	☐	☐

Haltepunkt-Kontrollbögen des VRR.

den soll von den Bahnhofspaten:innen regelmäßig die Aufenthaltsqualität (Sauberkeit / baulicher Zustand, Ausstattung und Schadensfreiheit) sowie die Fahrgastinformation (statische Fahrgastinformation, dynamische Fahrgastinformation, Barrierefreiheit). Dabei wird in einem von Pro Bahn verteiltem (Online-)Formblatt das jeweilige Gesamtergebnis dargestellt. Folgende Noten werden verteilt: ausgezeichnet, ordentlich, entwicklungsbedürftig oder nicht tolerierbar.

Für die Aufenthaltsqualität sowie die Fahrgastinformation können folgende Noten vergeben werden: hervorragend, zufriedenstellend, verbesserungswürdig oder unzureichend. Die Barrierefreiheit kann mit kein Handlungsbedarf, geringfügiger Handlungsbedarf, erhöhter Handlungsbedarf oder sehr hoher Handlungsbedarf bewertet werden. Vor der ersten Begutachtung eines Haltepunktes gibt es natürlich zunächst eine gründliche Einführung der zukünftigen Bahnhofspaten:innen durch Pro Bahn Münsterland.

Premiere in der Messehalle Nord gelang

Die Messe „Die Modellbahn und mehr“ feierte am Wochenende 18. bis 20. September 2026 eine gelungene Premiere in der Halle Nord des Messe und Congress Centrums Halle Münsterland. Der Modellbahnverband Deutschland hatte zu dieser erstmals in dieser Form stattfindenden Schau eingeladen. Sehr viele private Modellbauer und Modellbahn-Gruppierungen hatten ihre sehenswerten Bahnen, Straßen und Landschaften ausgestellt. Hinzu kamen Händler, die alles anboten, was das Herz von Modellbahnfreund:innen schneller schlagen ließ.



Der Münsteraner Heinz-Ulrich Grumpe stellte eine historischen Eisenbahnlandschaft auf der Messe aus.
(Foto: Werner Szybalski)

Internationale Gäste in Münster

Sehr viele Modelle waren erstmals öffentlich beziehungsweise erstmals in Deutschland zu sehen. Aussteller aus den Niederlanden, Polen, Frankreich und ganz Deutschland verwandelten die Messehalle in eine besondere eigene Welt im Kleinen. Dabei gab es auch Großes zu sehen: Gigantisch war zum Beispiel die über 100 Meter lange Modelleisenbahn aus zusammengestellten Modulen, die gemeinsam vom Modellbahnclub Münster (MEC), der Modul-Modelleisenbahner-Vereinigung (MMV) Bremen-Nord und der MEC-Jugendgruppe in der Halle präsentiert wurde. Durch die vielen Module gab es jeden Meter Neues und Interessan-

tes zu entdecken und zu bestaunen. Einheimische erfreuten sich besonders an den Modulen, die die nachgebauten Bahnhöfe und Bahneinrichtungen in Hilstrup und Mecklenbeck zeigten.

Häufig von Besucher:innen umlagert, waren auch die Modellbau-Stände der Osnabrücker Dampflokfreunde, Peter Schulz vom Schrumpfmich aus Albersloh oder Heinz-Ulrich Grumpe aus der Aaseestadt. Originalfahrzeuge stellten die Oldtimerfreunde Münster & Münsterland aus.

Welt des Modellbaus entdecken

„Organisatorisch ist die Veranstaltung sehr gut gelaufen. Die Zusammenarbeit mit dem MCC Münster war hervorragend. Das Stimmungsbild und die Zufriedenheit der Besucher waren sehr gut. Gleiches gilt grundsätzlich auch für die Aussteller. Das einzige Manko waren die Besucherzahlen, die unter 4000 Besucher geblieben waren. Hier hätte die Veranstaltung mehr Interesse verdient gehabt. Es muss natürlich berücksichtigt werden, dass es eine Premiere war und sich die Veranstaltung etablieren muss. Die nächste Modellbahn und mehr ist vor der Adventszeit vom 18. bis 20. November 2027 in der Halle Münsterland geplant“, zog Jürgen Wiethäuper, der Vorsitzende des Modellbahnverbands in Deutschland, ein gemischtes, aber durchaus hoffnungsfrohes Fazit des Wochenendes.

Schon am 23. und 24. Januar 2027 kommen Modellbahnfreunde im Pfarrheim St. Gottfried wieder in den Genuss die große H0-Modulanlage des MEC zu bewundern.

Bahnhofsführungen völlig überbucht

Am Tag des Offenen Denkmals, Sonntag, dem 13. September, boten Dr. Wolfgang Fiegenbaum und Metin Sönmez zwei Führungen durch den Hauptbahnhof Münster an. Das Duo ergänzte sich sehr gut, so dass die rund 60 Teilnehmer:innen, die das Glück hatten, aus dem Kreis der über 800 Bewerbungen ausgewählt worden zu sein, zwei spannende Stunden rund um den Hauptbahnhof in der Domstadt erlebten. Höhepunkt für viele Teilnehmer:innen war der Spaziergang durch die nur durch die Taschenlampe von Bahnstationsmanager Metin Sönmez erhellten Bunker unter den Gleisen des Hauptbahnhofes.



Dr. Wolfgang Fiegenbaum (M.) und Bahnstationsmanager Metin Sönmez (r.) führten die Besuchergruppen durch sonst geschlossene Bereiche des Hauptbahnhofes Münster.
(Foto: Werner Szybalski)

Historische Blätter zur Bahngeschichte

Die Geschichte des Schienenverkehrs im Münsterland ist heute leider ziemlich unbekannt. Dabei lässt sich durch das Kennen der Geschichte, viel für die Perspektiven in der Zukunft lernen. Der „Verein für Bahngeschichte i.Gr.“ möchte die Bahngeschichte des Münsterlandes wieder bekannter machen. Dazu wurde eine Webseite (www.schienen-im-muensterland.de) eingerichtet, auf der Artikel zu einzelnen Aspekten des historischen Schienenverkehrs in der Region erscheinen. Zudem werden zukünftig die sehenswerten Orte zur Bahngeschichte des Münsterlandes, wie zum Beispiel Museen, Lokomotiven, alte Schienen, ehemalige Haltepunkte und Bahnhöfe, Denkmäler, etc. beschrieben. Auch die fremde Literatur über die Schienen, ihre Fahrzeuge und dazugehörige Infrastruktur sammelt und stellt der Verein für Bahngeschichte vor. Um die Schienen lebendig werden zu lassen, wird der Verein FußBahnTouren (Wanderungen) und Rad-BahnTouren anbieten, um interessierte Menschen an die genannten Orte der Schienenverkehrsgeschichte zu führen.

Schienen im Münsterland
Verein für Bahngeschichte i.Gr.
Blatt 1 - September 2026

Eisenbahn in Uppenberg
Als Preußenfans in Marienthal in den Sonderzug stiegen

Von Werner Szybalowski

Fast hundert Jahre gab es ein Bahnambleuch, der die alte Bauerschaft Uppenberg in Münster Norden erschloss. Am ehemaligen Bahnhof Nevinghof an der Bahnstrecke von Münster nach Rheine wurde 1914 eine Weiche eingebaut, die eine rund drei Kilometer lange Nebenstrecke bis zum Neuvortel für die Realisierung waren die Kaufmannschaft aus dem Kreuzviertel, aus Uppenberg und von Neuvortel so insbesondere das Militär aus Uppenberg. Die Artillerie besaß in der Grevenorfer Straße eine Kaserne und zudem befand sich zwischen Steinfurter Straße und Gassestraße das Artilleriedepot. Nördlich davon, auf der Fläche der heutigen Feuerwache 1, gab es zudem das aus Düsseldorf nach Münster verlegte Korpalkadettengymnasium. Noch näher am Kinderhaus hatte sich Ende des 19. Jahrhunderts die Germania-Bräuerei in einer ehemaligen Sandhalle angesiedelt.

Karte der Bahngleise in Uppenberg mit Anschluss an das Gleis zwischen Münster und Gronau nördlich des heutigen Haltepunktes Zentrum Nord.

Obwohl nach der beherrschenden Geschichtsschreibung und der Übertragung des Baus und späteren Betriebes an die Kleinbahnabteilung der Westfälischen Provinzialverwaltung erfolgt war, hatte tatsächlich das Eisenbahnbaurevier VII, Armeekorps Anfang 1914 mit den Vorarbeiten für das Gleisbau begonnen.

Kriegsgeplante bauen die Bahnstrecke
Ausgetrениert durch das beginnende Erste Weltkrieg waren die Gleisbauarbeiten in Uppenberg aufgenommen, nachdem die ersten Kriegsgeplante in Münster eingetroffen waren. Von

Drahtschiff von 1910 beschleunigt die Planungen
Die Planungen für eine Eisenbahnverbindung von Osten der Stadt zum Artilleriepark bestanden schon bei dessen Baubeginn im Jahre 1906. Eine Drahtschiff im Jahr 1910, von fast von „Beitragenden Körperschaften“, brachte Bewegung in die Planungen. Dies auch, weil die 1907 errichtete Bahnstrecke von Coesfeld nach Münster nun doch nicht im angedachten Bahnhof vor dem Neuvortel – mit Verbindung zum Gleis zwischen Marienthal – endete. Minister Oberbürgermeister Dr. Max Jungblut begründete die Initiative und die Bahngleise in Uppenberg; nicht zuletzt, weil für die Stadt, Uppenberg und Neuvortel sich „nicht unerhebliche wirtschaftliche Vorteile durch den Bau ergeben“ könnten. Die königliche Eisenbahndirektion Münster erklärte 1912 gegenüber dem Regierungspräsidenten, dass sie für die geplante Nebenbahn zwar keine Bedenken habe, aber „nicht mit neuem Wert“ auf den Schienen in Uppenberg rechnen. Es wurde aber unterstrichen, dass der Anschluss an die Staatsbahn bei Neuvortel für die Nebenbahn eine Lebensfrage“ sei, weshalb die Pläne nachfolgend für

Schienen im Münsterland
Verein für Bahngeschichte i.Gr.
Blatt 2 - September 2026

Schiene für den Berufsverkehr
Straßenbahn nach Gronau

Von Werner Szybalowski

Die Textilindustrie im nordwestlichen Münsterland und der angrenzenden niederländischen Region Twente boomte Ende des 19. Jahrhunderts insbesondere durch die erfolgreiche Erschließung der Region durch die Eisenbahn. Die Textilfabrikanten Gellermann in Oldenzaal und Van Delden in Gronau wünschten sich ein zuverlässiges Beförderungsmittel für ihre Arbeiter. Diese mussten wegen des großen Bedarfs an Arbeitskräften – vermutlich insbesondere in Gronau – aus immer weiter entfernten Gebieten zu den Fabriken gebracht werden. Aber auch um die fertigen Textilprodukte schnell zu den Kunden zu befördern, wurde ein sicheres Transportmittel gefordert, das Denckamp und Oldenzaal mit Deutschland verlässlich besser verband.

Günstige niederländische Gesetze puschen Eisenbahnen
Schon 1859 hatte die niederländische Regierung festgelegt, dass zwölf „Staatslijnen“ gebaut werden sollten. Dafür wurden die Gesetze so beschlossen, dass der Eisenbahnfinanzierung durchgefördert werden konnte. So begann das Eisenbahnbaurevier in Ende mit der Errichtung des Bahnhofs am 1. Juli 1866. Den Grenzort Gronau erreichte die Schiene am 1. Januar 1868. Der Bahnverkehr von Ende über Gronau nach Westfalen wurde am 18. Oktober 1875 aufgenommen. 19 Tage zuvor waren schon die neuen Bahnstrecken von Gronau nach Münster sowie nach Dortmund eröffnet worden. Später, im Jahr 1903, war mit der Errichtung der Bahnstrecke von Ahaus nach Ende-Zuid das grenzüberschreitende Eisenbahnnetz nach Ende fertig.

In diesem Jahr befand sich der Rat der Stadt Gronau wegen der weiterhin stark wachsenden Textilindustrie mit dem Bau einer Bahnstrecke von Gronau über Gildeshausen nach Beuningen mit Anschluss zur Hauptbahn Münster – Ende sowie zur Strecke nach Dortmund über Coesfeld. Der Umweg über Oldenzaal und Rheine wurde als unerschwinglich angesehen. Auch erhofften sich die Gronauer Unternehmen durch die neue Strecke eine bessere Erreichbarkeit regionaler Arbeitskräfte aus Deutschland, um die Abhängigkeit von niederländischen Arbeitskräften zu verringern. Die offizielle Eröffnung der knapp 19 Kilometer langen Verbindung fand schließlich am 20. Juni 1908 statt.

Diese nun sehr gute Schieneninfrastruktur für einen landlich geprägten Grenzraum puschte die lokale Wirtschaft und Industrie beiderseits der Grenze so stark, dass es sogar zu Anwerbswegen in der Region kam. Abhilfe sollte durch eine neue Schienenverbindung zwischen der Niederlande und Deutschland schaffen.

Ziel Gronau statt Nordhorn
Der südliche Teil von Twente war trotzdem verkehrstechnisch unberücksichtigt geblieben und besaß kurz vor der Jahrhundertwende noch keine Bahnlinie. So entstanden um 1890 die ersten konkreten Pläne für eine Kleinbahn. Diese sollte die beiden niederländischen Städte Oldenzaal und Denckamp sowie die deutsche Stadt Nordhorn verbinden. Der Gemeinderat Nordhorn lehnte jedoch „das Geld für dieses Projekt. Die niederländischen Initiatoren ließen sich nicht entmutigen und intensivierte ihre Strategie. Schließlich konnte die Bahn genauso gut in Denckamp beginnen und dann über Oldenzaal und Lösser nach Gronau führen.

Die Lokalpolitik und auch die Textilbranche einigten sich recht schnell auf eine Straßenbahn, um die Kosten für Bau und Betrieb niedrig zu halten. Schließlich ist die Straßenbahn die einfachste Form einer Schienenverbindung – ohne Signale, ohne besondere Einrichtungen und daher kostengünstig zu bauen und zu betreiben. Ein Nachteil war, dass die Straßenbahn anfangs nur mit 20 km/h und erst später mit 45 km/h fahren durfte. Auch die Achslast auf der Straße war stark begrenzt. Die Strecke war in erster Linie für den

Die Straßenbahnstrecke Oldenzaal – Lösser – Gronau (---) mit Lücken. (Karte: openrailwaymap.org)

Schienen im Münsterland
Verein für Bahngeschichte i.Gr.
Blatt 3 - Oktober 2026

Köf II steht in Coerde
Windhoff-Lok in der Speicherstadt

Von Werner Szybalowski

In Münster gibt es aktuell nur noch drei alte Lokomotiven, die an frühere Eisenbahntage in der Domstadt erinnern sollen. Zu diesem Lok-Trio kommt nach der Straßenbahn-Triebwagenkita, der in Stadthaus III zu finden ist. Vor rund 20 Jahren sah es so noch ganz anders in Sachen historischer Fahrzeuge und Lokomotiven in Münster aus: Am W.L.E. Bahnhof Münster-Ost an der Lipptälder Straße war das „Westfälische Eisenbahn-Museum“ des ehemaligen Vereins der „Eisenbahnfreunde Münster“ beheimatet. Dort gab es Lokomotiven, Triebwagen, Waggon und Dräsen zu bestaunen.

Vom Heeresverpflegungsamt bis zur Wusthaus
Zwischen den Bahnhöfen nach Greven und Kinderhaus liegt nördlich des heutigen Haltepunktes Münster Zentrum-Nord (ehemals Überholbahnhof Nevinghof) die sogenannte „Speicherstadt“. Es ist das Gelände des ab 1938 errichteten Heeresverpflegungsamts, das die Soldaten im Weltkrieg VI (ungefähr Nordrhein-Westfalen plus Emsland) zu verpflegen hatte. Dazu wurden überwiegend Schienenwege genutzt, weshalb das gesamte Gelände rund 21 Hektar umfassende Gelände mit Schienen versehen worden war. Alle Schienen führten von den nun ehemaligen Speichergeländen (siehe Bodenspeicherung plus zwei Zellenstrecken) und der ehemaligen Heereskaserne nach Anschluss an die Bahnstrecke zwischen Münster und Rheine. Nach dem Zweiten Weltkrieg nutzten von 1945 bis 1994 die britischen Streitkräfte das Gelände als Lager für Winterruhe-Kaserne (W.L.K.) für Lagerungszwecke. Ab 1996 benutzte sich die Westfälisch-Lippische Vermögensverwaltung (WL.V.) im Besitz des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (WL.V.) die Kaserne zu übernehmen, was gelang.

Nach dem Erwerb durch die WL.V. sollte ein Teil des Geländes des Westfalen GmbH, einem von LWL/VWL neu gegründetes regionales Bahnambleuch, als Betriebsstandort und Heimathafen dienen. Die 13.000 Quadratmeter der Winterruhe-Kaserne mit den zahlreichen Schienen boten durch die gute Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn AG beste Voraussetzungen für einen Eisenbahnbetriebsstandort. Doch die Westfalen GmbH, die sich um die Betriebsführung auf den Strecken Münster – Coesfeld und Münster – Gronau bemühte, war, ging der W.L.V. der W.L.V. der vergangenen Jahrzehnte bei der Vergabe der Strecken heran. Den Zuschlag hatte die damalige „Regionalbahn Westfalen GmbH“, eine Tochter der Deutschen Bahn AG, bekommen. Das veränderte WL.V.-Verkehrsbild sah sich im Jahr 2004 die Betriebsführung ein.

WFL erwirbt in Rheine eine Köf II
Auch um die zahlreichen Schienen auf dem Gelände der Speicherstadt zu nutzen, erwirb im Jahr 2004 der öffentliche Vermögensverwalter des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, inzwischen war die Fläche und die Gebäude aus dem Besitz der umgewandelten Westfalen GmbH zurück an den WL.V. gegangen. In Rheine-Gellendorf eine 60 Jahre alte Lokomotive – eine Kleinlokomotive der Leistungsgruppe II (Köf II).

Das Anschlussgleis der Textilmühle F.A. Kämpfers in Rheine-Gellendorf wurde schon seit Ende der 1970er Jahre nicht mehr benutzt und ist mittlerweile bis zum Werk abgebaut. Das Gleis führte einst auch am benachbarten Zementwerk vorbei, das die Kämpfers-Werk, die von Horstwindhoff AG in Rheine Ende des Zweiten Weltkriegs produziert wurde, damals gleichfalls als Rangierplatz an den Stangengeleisen bediente. 2004 stand die Werklokomotive schon rund ein Jahrzehnt ungenutzt auf dem Abstellgleis des Kämpfers-Werkshofs.

Transport in die Speicherstadt
Am 6. Juli 2004 wurde die Köf II in Gellendorf vom Technischen Hilfswerk (THW) und der Feuerwehr Münster abgeholt und zum neuen Eigentümer in die Speicherstadt transportiert. Auf der Pressevorstellung der Neuerwerbung erklärte Dr. Wolfgang Kirch, Aufsichtsratsvorsitzender der WL.V. „Lin der Verantwortung gegenüber dem Deutschen Speicherstadt Nord gerecht zu werden, wollen wir die alte Lok wieder herrichten.“ Sie sollte die Besucherinnen der Speicherstadt daran erinnern, dass in der dortigen Heereskaserne täglich tausende Broste gebacken, dann in Waggon gepackt und zunächst mit Rangierlokomotiven – verglichen mit der Köf II – auf dem Gelände zum Zug zusammengeführt wurden, um dann über die Schienen zu den Soldaten gebracht zu werden. Die diesbezügliche Lokomotive 1905, die bei der Firma Windhoff gebaut wurde, ging im Jahr 1944 bei der Firma Windhoff.

Auf den Gleisen des ehemaligen Heeresverpflegungsamts mit Anschluss an die Bahnstrecke Münster – Rheine steht eine Köf II. (Fotos: Werner Szybalowski)

Schon früh, als sich der Niedergang des Schienenverkehrs auf breiter Fläche nicht mehr übersehen ließ, haben geschichtsbewusste Männer begonnen, die Bahngeschichte des Münsterlandes in Schriften und Bildern festzuhalten. Zu ihnen gehören unter anderem Clemens Schröder aus Roxel, Eckhard W. Bohn aus Gronau, Pater Dr. Daniel Hörnemann aus Billerbeck, Dr. Wolfgang Fiegenbaum aus dem Kreuzviertel, Andreas Stach aus Münsters Südviertel, Armin Klaverkamp aus Ascheberg oder Dr. Burkhard Beyer aus Gievenbeck. Spätestens seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstanden auch entsprechende Vereine. Dazu gehört an erster Stelle genannt die „Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V.“ (ASM). Die vielen Eisenbahn-Museumsvereine im Münsterland, unter anderem in Stadtlohn, Gellendorf, Lengerich, Metelen, Gremmendorf, Lette, Ibbenbüren oder Ochtrup, erhalten und zeigen vieles, was über rund 180 Jahre den Schienenverkehr des Münsterlandes prägte.

Der Verein für Bahngeschichte möchte durch seine Aktivitäten und journalistischen Veröffentlichungen auf der Webseite die breite Öffentlichkeit informieren und

für die Geschichte der Straßen- und Eisenbahnen sowie des öffentlichen Verkehrs im Münsterland Interesse wecken. nicht zuletzt, um den Öffis auf Schiene und Straße eine Zukunft zu geben.

Drei Historische Blätter sind schon veröffentlicht:

Eisenbahn in Uppenberg

Blatt eins befasst sich mit ein paar Kilometer Eisenbahn im Gebiet der uralten Bauerschaft Uppenberg, die 1903 in die Stadt Münster eingemeindet wurde.

Straßenbahn nach Gronau

In Blatt zwei wird die besondere Geschichte der Straßenbahn, eher eine Kleinbahn, vom holländischen Oldenzaal ins westfälische Gronau erzählt.

Köf II in Coerde

Drei Lokomotiven und ein Straßenbahntriebwagen erinnern in Münster an vergangene Schienenverkehrszeiten. In Blatt drei wird die Köf II vorgestellt, die seit gut zehn Jahren auf den Schienen in der Speicherstadt Coerde, ehemaliges Heeresverpflegungsamt, steht.

Keine Eisenbahn nach Horstmar

In einem der kommenden Veröffentlichungen geht es um ein Eisenbahnprojekt, die Bahn von Münster nach Horstmar, die nie gebaut wurde.



Auf der Strecke Coesfeld – Münster setzt der Betreiber DB Regio Westfalen seit Mitte September statt Fahrzeuge der Baureihe 643 Triebwagen der Baureihe 648 ein.
(Fotos: Clemens Bertram)

Baumberge-Bahn bekommt neue Triebwagen

Von Clemens Bertram

Auf der RB 63 Münster-Coesfeld kommen seit Mitte September 2026 statt der bekannten Talent-Triebwagen der Baureihe 643 LINT 41 Triebwagen der Baureihe 648 zum Einsatz. Diese waren zu vor in Schleswig-Holstein im Einsatz. Für die Fahrgäste fällt zunächst auf: Der LINT ist mit rund 42 Metern deutlich kürzer als der 48 Meter lange Talent und bietet mit etwa 130 statt 137 Sitzplätzen etwas weniger Kapazität. Besonders relevant ist die geringere Zahl an Türen: Der Talent besitzt drei Türen je Fahrzeugseite, der LINT nur zwei. Gerade bei den vielen Zwischenhalten der Baumberge-Bahn kann das den Fahrgastwechsel verlängern.

Bei der Motorleistung liegen die Fahrzeuge in den Grunddaten dagegen gleichauf: Beide verfügen über zwei Motoren mit jeweils 315 kW und erreichen maximal 120 km/h.

Der derzeitige Einsatz der LINT ist nach den vorliegenden Informationen zunächst eine betriebliche Zwischenlösung.



Infostand des Bündnis „Straßenbahn für Münster“ sowie Pro Bahn bei den Tagen der Nachhaltigkeit in Münster.
(Foto: Gregor Beyer)

Auf der Straße für die Schiene

Das Bündnis „Straßenbahn für Münster“ warb beim Markt der Möglichkeiten der Nachhaltigkeitstage in der Domstadt für eine Machbarkeitsstudie zur Wiedereinführung der Straßenbahn in Münster. Dabei präsentierte Dr. Burkhard Beyer seinen persönlichen Plan der zukünftigen Straßenbahnlinien. Sohn Carl hatte zwei Wochen Arbeit investiert, um mit dem 3D-Drucker ein Straßenbahnmodell vorzeigen zu können. Armin Bohle und Werner Szybalski vertraten Pro Bahn Münsterland und Gregor Beyer gemeinsam mit den beiden anderen



Auch beim ParkingDay auf dem Schlossplatz war der Fahrgastverband Pro Bahn und viele andere Verkehrsinis präsent.
(Foto: Werner Szybalski)

Beyers das Bündnis. Viele Menschen blieben stehen, erinnerten sich teilweise an die Straßenbahn, in der sie als Kind selbst gefahren sind, oder auch an die Stadtbahn-Initiative des Vereins Fahrgastbeirat Münsterland aus dem Umfeld der SPD, die in der 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Münster für die Wiedereinführung der Straßenbahn geworben haben. Die Fünf hinter dem Standtisch waren mit der Resonanz dieses Tages total zufrieden. Auch beim ParkingDay am Schlossplatz warben Wolfgang Bensberg, Armin Bohle und Werner Szybalski für die Straßenbahn.