Stand: 2007

Münster und die Eisenbahn – zur Geschichte der Vorortbahnhöfe im Überblick

Die Geschichte der Vorortbahnhöfe in Münster ist eine wechselvolle:
Eine Geschichte, die mit viel privatem, wirtschaftlichem und kommunalem Engagement zusammenhängt, eine Geschichte, die von einem Auf und Ab geprägt ist, eine Geschichte, in der Stadt- und Verkehrsentwicklung, aber auch Erreichbarkeit und Wirtschaftlichkeit eine Rolle spielen, eine Geschichte, die gerade wieder Zukunft schreibt und natürlich eine Geschichte, in der alles Neue zu allererst auch mit Vorsicht, vielleicht auch Skepsis, sicherlich aber auch mit Angst vor Veränderungen beurteilt wird.

Die Entstehung und Lebensgeschichte der Bahnhöfe und Haltepunkte in und rundum Münster sind zeitlich geprägt durch die **Entwicklung des Eisenbahnnetzes** im Münsterland und der Fernverbindungen von Wirtschaftsräumen. Hierzu ist es wichtig zu wissen, dass zunächst bis ca. 1890 Eisenbahnen fast ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant und nur dort entlang geführt wurden, wo die Geldgeber Personen- und Güterverkehr in großem Umfang erwarten und eine wirtschaftliche Rendite erhoffen konnten. Das hatte zur Folge, dass stets auf direkte und damit kürzeste Streckenführung unter Ausnutzung der topografischen Möglichkeiten geachtet wurde. Dörfer wurden nur dann berücksichtigt, wenn dieses ohne großen Aufwand und Umweg geschehen konnte.

Die Geschichte der Vorortbahnhöfe

Ein entscheidender Faktor im Bahn- und Bahnhofsbau ist, dass Bahnlinien und Bahnhöfe den Anliegergemeinden nie geschenkt wurden. Antragsteller und Anliegergemeinden haben sich überall mit Geldmitteln am Bahnhofs- und Streckenbau beteiligen müssen. Die treibende Kraft waren stets Geschäftsleute und Gutsbesitzer. Zwar hat sich in Münster die Stadtregierung dem Eisenbahnbau nicht verschlossen, doch sie konnte keine Geldzusagen machen, und so waren es vielfach private Sponsoren, die den Bahnhofs- und Bahnlinienbau ermöglichten. Diese Tatsache bedingt auch, dass nur wenige Vorortbahnhöfe gleichzeitig mit der Streckenfreigabe eröffnet wurden (Abb.1).

Mit Ausnahme des Bahnhofes Hiltrup, eröffnet im Jahr 1868, sind die Vorortbahnhöfe Münsters überwiegend zwischen 1875 und 1910 entstanden. Ihre Hochblüte erlebten sie bis in die 1960er Jahre hinein. Dann verdrängte das Auto in der Beliebtheitsskala der Fortbewegungsmittel die Eisenbahn, das Bahnfahren verlor an Popularität. Und mit dem Bahnsterben in den 1970er und 1980er Jahren fielen auch die Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in einen Dornröschenschlaf. Die ehemalige Bundesbahndirektion Essen kündigte die Schließung unrentabler Bahnhöfe an, wobei die Entscheidungsschwelle bei 15 bis 30 Reisenden pro Tag lag. Das bedeutete in Folge das Aus für Mecklenbeck 1982, Kinderhaus 1989, Handorf 1988, Roxel 1982, sowie die Bahnhöfe der „Westfälischen Landes-Eisenbahn“ (WLE) im Jahr 1975 mit der Stillegung der Strecke (Abb. 1). Mauritz 1957 und Geist 1966 sind damit bereits vor der Stillegungswelle vom Eisenbahnnetz abgekoppelt worden.

In den 1990er Jahren änderte sich die Verkehrspolitik. Der verstärkte Umweltgedanke brachte die Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel wieder in den Fokus der Betrachtung. Doch nun zeigte sich der Nachholbedarf. Die Bahnanlagen und Bahnhofsgebäude waren marode und nicht auf neuestem Stand, eine Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln, wie Bus, Auto oder Fahrrad fehlte. Neue Programme, wie das Bus-Schiene-Programm oder das 100 Bahnhöfe-Programm NRW versprachen Besserung. Es wurden Bestandserhebungen gemacht und Maßnahmenlisten erstellt. Die Regionalisierung Mitte der 1990er Jahre und die Aufstellung der Nahverkehrspläne, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrsplanes Münsterland brachten schließlich den lang erhofften Auftrieb. Taktverdichtung, Fahrzeitverkürzung, neues Zugmaterial, moderne Fahrgastinformationssysteme und die fahrplanmäßige Verknüpfung von Bus und Bahn machten das Bahnfahren wieder attraktiv und brachten auch den Bahnhöfen eine neue Position im Schienenverkehrssystem, wenn auch nicht mehr mit dem Anspruch an Raum und Ausstattung wie zu Beginn der Ära. So kam es nicht nur zu Reaktivierungsplanungen, wie zum Beispiel für Mecklenbeck, Roxel und die WLE-Bahnhöfe, letztere im Zuge der Reaktivierungsplanung für die gesamte Strecke, sondern sogar zu einer Neueröffnung. Im Jahr 1995 wurde der Haltepunkt Zentrum Nord, an den Strecken Münster – Rheine und Münster – Gronau – Enschede gelegen, mit „großem Bahnhof“ eröffnet. Gestützt wurden diese verkehrspolitischen Bestrebungen und Pläne auch durch die Siedlungspolitik der 1990er Jahre, die eine Ausweisung von Siedlungsflächen primär an SPNV/ÖPNV-Haltepunkten vorsah.

Nach diesem Gesamtüberblick sollen im folgendem Beitrag zwei recht unterschiedliche Bahnhöfe im Stadtgebiet Münster in ihrer Lebensgeschichte etwas näher vorgestellt werden.

Helga Kreft-Kettermann

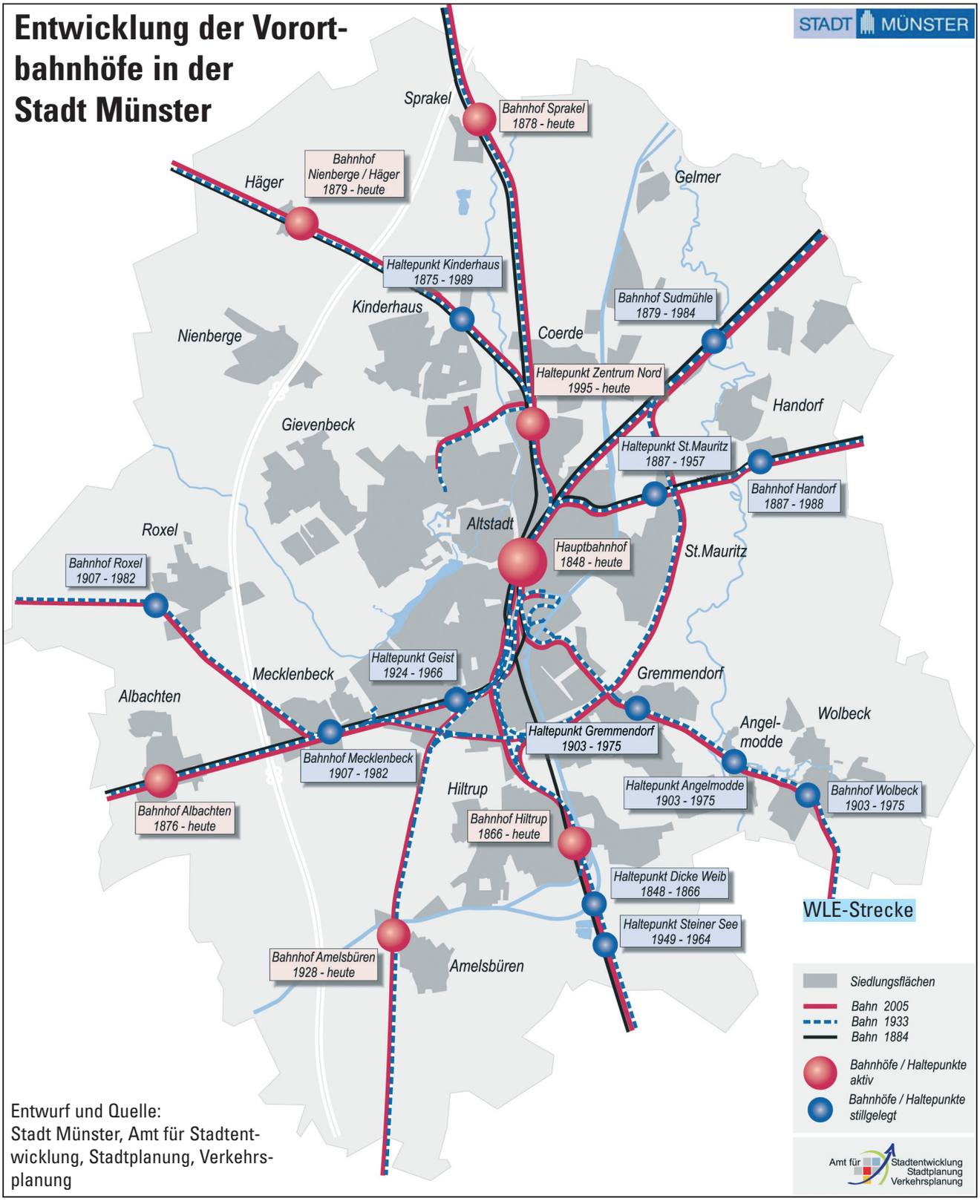

Abb. 1: Entwicklung der Vorortbahnhöfe in der Stadt Münster
(Entwurf und Quelle: Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung)