

Neue Richtung vom Gleis 21?

Münsters Pängelanton soll reaktiviert werden

Neun Bahnlinien treffen in Münster zusammen. Auf acht von ihnen gibt es Personenverkehr und nun soll auch die Güterzuglinie nach Sendenhorst dafür ertüchtigt werden. Was auf breite Zustimmung, aber auch auf viel Ablehnung trifft. Beide Seiten diskutieren nachvollziehbar. Ihre Argumente stellt draußen!-Redakteur Michael Heß nachfolgend gegenüber.

Seit jeher gab es bei der Bahn neben den staatlichen Monopolen auch private Bahnunternehmen. Eines der größten war und ist die 1881 gegründete Westfälische Landeseisenbahn (WLE – so heißt sie seit 1896). Zwischenzeitlich betrieb das Unternehmen 265 Streckenkilometer in ganz Westfalen. Davon sind heute 119 Kilometer geblieben, auf denen im Vorjahr 119 Mitarbeiter etwa 1,22 Mio. Tonnen Güter wie Baustoffe und Bier aus der Warsteiner Brauerei bewegten. Heute befährt die WLE auch das Streckennetz der Deutschen Bahn bis Berlin, München und Oberhausen.

Spricht man in Münster von der WLE, ist

die rund 50 Kilometer lange Strecke vom Hauptbahnhof bis Sendenhorst und noch weiter bis Neubeckum gemeint. Es ist eine der längsten nichtbundeseigenen Bahnstrecken überhaupt. Personenverkehr findet auf dem „Pängelanton“ seit dem 27. September 1975 nicht mehr statt. Der marode Zustand der Gleise lässt in Münster nur noch sporadischen Güterverkehr mit maximalen 20 Stundenkilometern zu. Im Grunde ist die Strecke in weiten Teilen hoffnungslos veraltet. Die an der Ausweichstelle in Gremmendorf aufgestellte und liebevoll restaurierte Dampflok der Baureihe 91 dürfte deutlich schneller gefahren sein und sie atmet noch etwas vom Geist der „guten alten Zeit“ auf dem Pängelanton.

Doch seit elf Jahren ticken die Uhren anders. Vorgesehen ist die Reaktivierung einer Teilstrecke der WLE für den Personenverkehr zwischen dem Hauptbahnhof (vom Gleis 20 oder 21 aus) und dem 22 Kilometer entfernten Sendenhorst. Auf insgesamt neun Stationen sollen täglich prognostizierte 6.100 Personen die Bahn nutzen und damit Straßen und

Umwelt entlasten. Laufen die Planungen und Bauaktivitäten wie geplant, soll der Zugbetrieb 2023 beginnen. An Werktagen sind zwischen 5 Uhr und 23 Uhr insgesamt 104 Züge vorgesehen, die stündlich dreimal zwischen dem Hauptbahnhof und Wolbeck verkehren sowie zweimal stündlich nach Sendenhorst. Zur Sicherung der notwendigen Zugkreuzungen soll zwischen Albersloh und Sendenhorst eine längere zweigleisige Strecke gebaut werden. Elektrifizierung ist nicht geplant; moderne LINT-Dieseltriebwagen der Baureihen 622 oder 648 dürften auf den ertüchtigten Gleisen rollen. Mit der Aufnahme des Personenverkehrs wird der Güterverkehr zwischen Münster und Sendenhorst ersatzlos eingestellt. Was übrigens Fragen nach der Belieferung des Sauerstoffwerkes in Gremmendorf aufwirft.

Die Reaktivierung der WLE ist ein ambitioniertes Unterfangen und fügt sich in den Zeitgeist ein. Die große Zeit des Bahnsterbens scheint vorbei zu sein. Überall werden zumeist kurze Neubaustrecken und Anschlussgleise in



Betrieb genommen (ICE und Co. zählen hierbei nicht). In der Region stehen dafür exemplarisch die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn oder der faktische Neubau des Anschlussgleises vom Bahnhof Brochterbeck zum Hafen Dörenthe nahe Ibbenbüren. Wer diese Entwicklung genau verfolgt, erkennt allerdings auch, dass die Masse der Reaktivierungen den Güterverkehr, insbesondere den von Massen- und Schüttgütern, betrifft. Das Warum spielt bei der Diskussion um die WLE eine wichtige Rolle. Bei alledem steigen die Kosten beständig an. Lagen sie in einem 2010 erstellten Gutachten noch bei 32,2 Mio. Euro, sind es Ende 2017 schon 40,5 Mio. Euro. Dabei wird es aufgrund immer neuer Auflagen wie bspw. zum Lärmschutz nicht bleiben. Solche Projekte sind ein Zuschussgeschäft der Öffentlichen Hand. Nach Aufnahme des Fahrbetriebes zahlt das Land NRW für jeden gefahrenen Personenkilometer einen bestimmten Betrag an den Betreiber.

Alle Beteiligten am Planungsprozess (auf die Verflechtungen zwischen RVM, WLE und anderen kann hier nicht eingegangen werden) sind guter Dinge und fühlen sich dem Zeitgeist verpflichtet. Gleichwohl gibt es gute Gründe, auch den Gegnern des Vorhabens zuzuhören. Sie sind hauptsächlich in einer Bürgerinitiative versammelt und sie wohnen rechts und links der Strecke in Angelmodde, in Gremmendorf und in Wolbeck. Viele von ihnen bauten nach der Beendigung des Personenverkehrs vor 43 Jahren, was für das Verständnis ihrer Positionen wichtig ist. Generell kritisiert die Bürgerinitiative das Verhältnis von Aufwand und Nutzen. Die in erbarmungswürdigem Zustand befindliche Strecke speziell in Münster bedarf eines komplett neuen Oberbaus (damit sind Schotter, Schwellen und Gleise gemeint), die Signaltechnik ist zu erneuern, Bahnübergänge sind herzurichten, Lärmschutzwände zu bauen. Der Löwenanteil der derzeit prognostizierten 40,4 Mio. Euro wird dafür verwendet werden müssen. Nach Beendigung der Bauarbeiten soll sich die Fahrzeit zwischen dem Hauptbahnhof einerseits sowie Wolbeck und Sendenhorst andererseits um etwa 12 Minuten (je nach Annahme) im Vergleich zu den heutigen Buslinien 8, R 32 und S 30 verkürzen. Bedenkt man die üblichen Staus in den Stoßzeiten, dürften es etliche Minuten mehr werden. Setzt man die übrigen Tageszeiten an,

bleibt es bei etwa 12 Minuten zumindest im Stadtgebiet. „Dafür der ganze Aufwand?“ – fragt die Bürgerinitiative. Umweltbewegte kommen an der Stelle oft mit den Argumenten Lärm, Abgase und Feinstaub. Doch selbst ein vergleichsweise leichter Triebwagen wie es die Baureihe 648 ist, bringt es locker auf 68 Tonnen Maximalgewicht, die mit entsprechendem Aufwand an Lärm, Abgasen und Feinstaub zu fahren und zu bremsen sind. Vergleichswerte Bus gegen Bahn sind nicht zu finden und ohnehin schwierig zu interpretieren, da die Triebwagen je nach eingesetzter Version bis zu 400 Personen auf Sitz- und Stehplätzen befördern können. Da kommen selbst die Gelenkbusse der Stadtwerke ebenso wenig mit wie bei den Geschwindigkeiten der Züge. Zwischen Sendenhorst und Wolbeck sind es 100 Stundenkilometer, von Wolbeck bis Loddenheide 80 Stundenkilometer und von da an bis zum Bahnsteig im Hauptbahnhof noch 60 Stundenkilometer.

Hier setzt ein weiterer Kritikpunkt der Bürgerinitiative an. Absehbar können Bus und Bahn nebeneinander nicht fahren. Das heißt, sie könnten schon, was aber völlig unwirtschaftlich wäre. Geht man für die WLE von mehr als 6.000 täglichen Fahrgästen aus, nutzen allein mehr als 5.000 Bürger am Tag die Buslinie 8 nach Wolbeck und weiter. Deutlich zeichnen sich hier Kannibalisierungseffekte ab: nur einer kann gewinnen. Die Ankündigung der Stadtwerke, nach der Reaktivierung der Bahnstrecke dann keine unwirtschaftlichen Parallelbuslinien mehr zu betreiben, ist deutlich genug. Die Zukunft der Buslinien 8, R 32 und S 30 steht auf dem Spiel.

Das führt zum nächsten Problem. Bis nach Sendenhorst sind künftig acht Stationen vorgesehen: der Hauptbahnhof, an der Halle Münsterland, auf der Loddenheide, in Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck, in Albersloh und schließlich in Sendenhorst. Für 22 Kilometer Strecke klingt das viel. Die Buslinien fahren allerdings 61 Haltestellen an, davon 27 im Stadtgebiet Münster. Sie erschließen das Umfeld der Strecke viel dichtmaschiger als es die Bahn jemals kann. Fallen die Busse weg, bleiben viele Anwohner im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke, da der Weg zur nächsten Bahnstation zu weit ist.

Die Sorgen der Anwohner sind aber auch ganz konkreter Natur. Der Personenverkehr wurde Ende September 1975 eingestellt und die Strecke für Personenzüge entwidmet. Das heißt, sie existiert juristisch nicht mehr, obwohl die maroden Gleise noch da sind und ab und an ein Güterzug daher schleicht. Rechts und links der so gut wie toten Strecke wurde seitdem fleißig gebaut, im Vertrauen darauf, dass Erschütterungen durch schnellfahrende Züge passé sind. Was sich gravierend ändern wird, weil mit 80 Stundenkilometer dreimal stündlich fahrende und mehrere dutzend Tonnen schwere Treibzüge ein potenziertes Mehrfaches der Erschütterungen aus dem Straßenverkehr verursachen. Machen Fundamente und Mauern das auf Dauer mit? Zwar gab es zuletzt im Spätherbst 2017 sehr gut angenommene Werbefahrten der WLE. Doch sie taugen nicht zum Entkräften der Bedenken, da diese Züge auch nur mit 20 Stundenkilometer durch die Wohngebiete mehr schlichen denn fuhren. Absteigen, Blumen pflücken und wieder aufsteigen – das hätte gut geklappt. Im Kern laufen die Bedenken der Gegner auf juristische Begriffe wie Vertrauensschutz hinaus: Wir haben im Vertrauen darauf gebaut, dass hier nichts mehr fahren wird. Die erfolgte Entwidmung der Strecke war das Fundament dieses Vertrauens. Als Teilaspekt des Problems gilt der Lärmschutz für die Anwohner. Immerhin gab es seitens der WLE Messungen des Lärms und der Erschütterungen im Erdreich. Da diese aber nicht bei mit 80 Stundenkilometern vorbeifließenden Zügen erfolgten, sind sie letztlich ein Muster ohne Wert.

Die vorgesehene Reaktivierung der WLE ist ein weiteres Beispiel dafür, dass es bei großen technischen Projekten keine einfachen Lösungen gibt, obwohl beide Seiten nachvollziehbar Position beziehen. Zumal die Zeiten vorbei sind, in denen den Bürgern obrigkeitstaatlich Vorhaben vor die Nase gebaut wurden. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten. Inwiefern es zu juristischen Auseinandersetzungen kommen wird, war beim Verfassen dieses Beitrages nicht abzusehen. ¶

www.wle-online.de
www.wlw-reaktivierung.de