

Rudolf Grothues

Die Westfälische Landeseisenbahn: Reaktivierungsvorhaben im ÖPNV

Zur Geschichte der WLE

Die heutige Westfälische Landes-eisenbahn, kurz WLE, wurde am 22. November 1881 als Warstein-Lippstädter-Eisenbahn-Gesellschaft aus der Taufe gehoben. Zunächst befuhr sie die Strecke Lippstadt–Warstein (eröffnet am 01.11.1883). Der Name WLE entstand 1896. Hauptgesellschafter war der **Provinzialverband Westfalen**, später Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), der sich aber 2011 endgültig als Anteilseigner zurückzog.

Die WLE wurde maßgeblich durch die wirtschaftliche Situation am Ende des 19. Jh.s geprägt: Die zunehmende Industrialisierung sowie die wachsende Bevölkerung in der Region erforderten zunehmend das neue Verkehrsmittel „Eisenbahn“, das mittlerweile auch technisch ausgereift und sicher erschien. 1898 entstand die Strecke Lippstadt–Beckum, was hier zu einem starken Anstieg der Zementproduktion führte. 1899 folgte die Strecke über Neubeckum nach Ennigerloh, 1901 Neubeckum–Warendorf und 1903 die Verlängerung nach Münster.

In ihrer „besten“ Zeit umfasste das Streckennetz der WLE 265 km: die Stammstrecke von Warstein über Lippstadt, Beckum und Sendenhorst nach Münster, die Strecken Burgsteinfurt–Ahaus–Stadtlohn–Borken und Stadtlohn–Vreden sowie die als „Senneblitz“ bezeichnete Strecke von Wiedenbrück nach Sennelager.

Auf allen Strecken gab es sowohl Güter- als auch Personenverkehr, letzterer wurde allerdings 1975 eingestellt. Übriggeblieben ist die Güterverkehrsstrecke von Warstein nach Münster.

Status quo

Derzeit umfasst das Logistikunternehmen WLE ein Streckennetz von 120 km Länge (Abb. 1), 10 Diesel- und zwei Elektrolokomotiven, 52 Waggons und 112 Mitarbeitende. Der Umsatz beträgt rd. 15 Mio. € pro Jahr – bei rd. 1,2 Mio. t Transportleis-

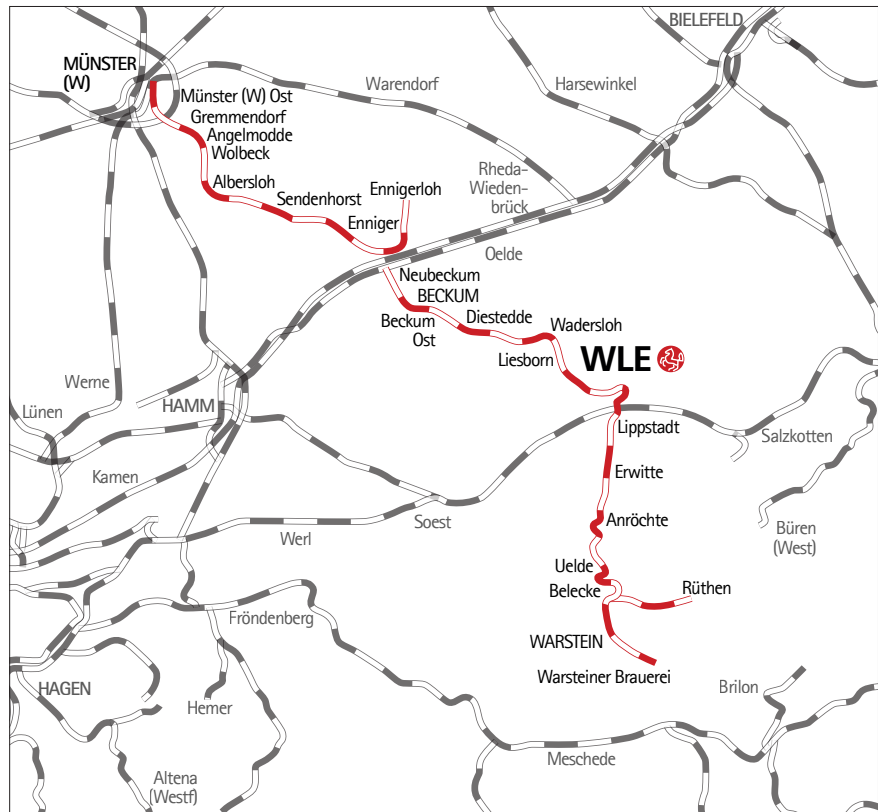


Abb. 1: Streckennetz der WLE im Jahr 2025

WLE-Streckenabschnitte – historische Fakten

Westfälische Landeseisenbahn Warstein–Münster

1. November 1883 Warstein–Belecke–Lippstadt, Personenverkehr am 27. September 1975 eingestellt; 20. Oktober 1898 Lippstadt–Beckum, Personenverkehr am 31. Mai 1975 eingestellt; 30. September 1903 Neubeckum–Münster, Personenverkehr am 27. September 1975 eingestellt; das 5,9 km lange Zwischenstück Beckum–Neubeckum wurde am 21. September 1879 als Staatsbahn eröffnet und gehört der heutigen Deutschen Bahn; 15. April 1899 Neubeckum–Ennigerloh, Personenverkehr am 27. September 1970 eingestellt; 22. Juli 1899 Ennigerloh–Freckenhorst, Personenverkehr am 3. Juni 1956 eingestellt; 1. April 1901 Freckenhorst–Warendorf, stillgelegt am 3. Juni 1956; 1. Dezember 1898 Brilon Stadt–Belecke, Personenverkehr am 26. September 1958 eingestellt, außer Eil-Triebwagen; 28. Mai 1960 Eil-Triebwagen eingestellt; am 28. Februar 1979 Güterverkehr bis Heidberg, am 31. Dezember 1994 bis Rüthen eingestellt; 1. Dezember 1899 Belecke–Soest, Personenverkehr am 28. Mai 1960 eingestellt, 17. April 1970 stillgelegt, abgebaut.

Nordbahn (64 km)

1. Oktober 1902 Eröffnung; Personenverkehr am 31. Mai 1958 zwischen Stadtlohn und Vreden eingestellt; am 30. September 1962 zwischen Burgsteinfurt und Borken außer Eilzug eingestellt; am 27. September 1975 Personenverkehr komplett eingestellt; Güterverkehr am 31. Dezember 1972 zwischen Burgsteinfurt und Ahaus, am 27. September 1975 zwischen Ahaus und Stadtlohn eingestellt; 1984 ging die Bedienung der Strecke auf die Bundesbahn über. Die Strecke selbst blieb jedoch im Besitz der WLE; am 31. März 1988 Güterverkehr Vreden–Stadtlohn–Borken durch die DB stillgelegt, sofortiger Abbau der gesamten Strecke.

Sennebahn („Senneblitz“) (32 km)

1. September 1902 Eröffnung; Personenverkehr am 31. März 1958 eingestellt; am 21. Mai 1966 Güterverkehr Delbrück–Sennelager, am 25. Mai 1990 Wiedenbrück–Delbrück eingestellt und stillgelegt; auf der Trasse zwischen Wiedenbrück und Delbrück verläuft heute ein Radweg.

Quelle: wle-online.de, verändert



Foto: JWBE, CC BY 4.0, via Wikimedia Commons

Abb. 2: Lok 22 der WLE in Neubeckum 2017

tung. Organisiert ist die WLE in drei Bereiche: das Eisenbahn-Service-Unternehmen ESU (Werkstatt), die Eisenbahninfrastruktur EIU und das Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU.

Hauptgeschäftsfeld ist derzeit der Transport von Kalkstein. Für die Zementproduktion in den Beckumer Werken reicht die Qualität des Kalksteines vor Ort nicht aus und muss mit dem Kalkstein aus Warstein, der einen höheren Kalkgehalt hat, vermischt werden. Im Normalbetrieb fahren wöchentlich vier Züge die beiden noch bestehenden Zementwerke in Beckum an. 2023 wurden rd. 400.000 t Kalk-

stein über das Schienennetz transportiert, zu Hochzeiten war es auch schon einmal nahezu die doppelte Menge. Hier zeigen sich die Veränderungen vor allem im Bausektor. Noch vor kurzem mussten die Gesellschafter (Abb. 3) 5 Mio. € als „Finanzspritze“ in das Unternehmen einbringen.

Ein weiterer Großkunde ist die Warsteiner Brauerei. Im Frühjahr 2005 wurde ein 4,5 km langes Anschlussgleis zur Brauerei mit einem Containerterminal in Betrieb genommen. Zweimal in der Woche fahren WLE-Züge mit 36 Containern von Warstein zum Hamburger Hafen, um von dort in alle Welt verschifft zu werden, und an jedem Wochenende fährt ein „Bierzug“ nach München, dessen Ladung von dort bis nach Italien weitertransportiert wird.

Eine besondere Aufgabe entstand unerwartet im Jahr 2007, als der Sturm Kyrill im Sauerland wütete: Die WLE hat mit ihren Loks und Waggons fast 300.000 t Holz aus der betroffenen Region abtransportiert.

Zukünftige Entwicklung

Die aktuelle Diskussion um die Mobilitätswende hat den Plänen zur Reaktivierung des Personenverkehrs auf der WLE-Strecke wieder neuen Auftrieb gegeben. Zwar laufen die Planungen schon seit Jahrzehnten, doch zeichnet sich jetzt eine realistische Perspektive ab: Im Jahr 2027 soll zunächst die Strecke Münster–Sendenhorst wieder ans Netz gehen. Die 21 km lange Trasse verläuft dann vom Hauptbahnhof Münster entlang des Albersloher Wegs (Haltepunkte Halle Münsterland und Loddeneheide) über die Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde (Angelstraße) und Wolbeck (Hiltruper Straße)

nach Albersloh und dann Sendenhorst. Das Planfeststellungsverfahren ist im Dezember 2025 abgeschlossen worden, der Planfeststellungsbeschluss wird Anfang 2026 erwartet.

Geplant sind ausschließlich umweltfreundliche und sparsame Elektrozugmaschinen. Die Fahrzeuge fahren mit Akkubetrieb und können an den Oberleitungen am Hauptbahnhof Münster geladen werden.

Für die Reaktivierung der Strecke Münster–Sendenhorst waren bereits im Jahr 2013 Kosten i. H. v. 32,8 Mio. € veranschlagt worden. Mittlerweile wird das Volumen auf rd. 133 Mio. € taxiert (WN, 06.03.2024). Ebenfalls geschätzt ist die Zahl von dann etwa 6.500–10.000 Pendler/innen, die das Angebot jeden Werktag in Anspruch nehmen werden.

Für das Oberzentrum Münster ist die Streckenreaktivierung ein wichtiger Baustein in dem übergeordneten Projekt „S-Bahn Münsterland“ – insbesondere zur Entlastung des Straßenverkehrs in und um Münster herum. Die Fahrtzeit zwischen dem Hauptbahnhof Münster und Sendenhorst verkürzt sich auf 30 Minuten, die Zeit zwischen dem Stadtteil Wolbeck und Münster-Hbf auf 16 Minuten.

Voraussetzung hierfür ist allerdings der Umbau des Gleises 20 im Münsteraner Hauptbahnhof. Dies ist derzeit noch nicht für den Personenverkehr geeignet.

Die anvisierte Streckenverlängerung soll von Sendenhorst weiter über Enniger/Ennigerloh, Neubeckum, Beckum, Diestedde, Wadersloh, Liesborn, Cappel, Lippstadt bis schließlich nach Warstein verlaufen. Die aus dem Jahr 2023 stammende Kostenschätzung für die 47,6 km liegt zwischen 114 und 184 Mio. €. ■

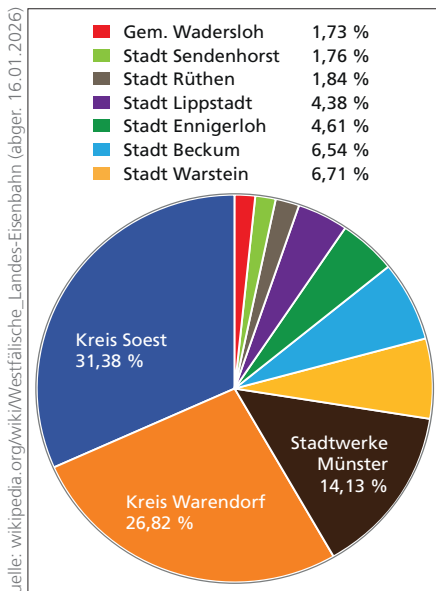


Abb. 3: WLE-Unternehmensanteile

Die WLE hat ihren Sitz in Lippstadt. Sie besitzt einen Aufsichtsrat, der sich aus Vertretern der Kommunen, die an der Strecke liegen, zusammensetzt. Die WLE ist heute Teil der Westfälischen Verkehrsgesellschaft WVG. Die von den Kommunen getragene Gesellschaft mit Sitz in Münster umfasst ebenso die Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), die Verkehrsbetriebe Kipp (VBK), die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) sowie die Verkehrsbetriebe Unna GmbH (VKU).