

Schienen im Münsterland

Verein für Bahngeschichte i.Gr.
Blatt 1 – September 2026

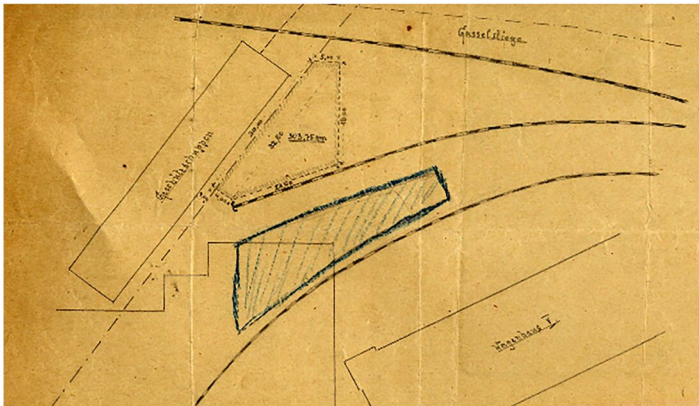
Eisenbahn in Uppenberg

Als Preußenfans in Marienthal in den Sonderzug stiegen

Von Werner Szybalski

Fast hundert Jahre gab es einen Bahnanschluss, der die alte Bauerschaft Uppenberg in Münsters Norden erschloss. Am ehemaligen Bahnhof Nevinghoff an der Bahnstrecke von Münster nach Rheine wurde 1914 eine Weiche eingebaut, die eine rund drei Kilometer lange Nebenstrecke bis zum Neutorviertel für den Eisenbahnverkehr erschloss. Treibende Kräfte für die Realisierung waren die Kaufmannschaft aus dem Kreuzviertel, aus Überwasser und vom Neutor sowie insbesondere das Militär aus Uppenberg.

Die Artillerie besaß an der Grevener Straße eine Kaserne und zudem befand sich zwischen Steinfurter Straße und Gasselstiege das Artilleriedepot. Nördlich davon, auf der Fläche der heutigen Feuerwache I, gab es zudem das aus Düsseldorf nach Münster verlegte Korpsbekleidungsamt. Noch näher an Kinderhaus hatte sich Ende des 19. Jahrhunderts die Germania-Brauerei in einer ehemaligen Sandkuhle angesiedelt.

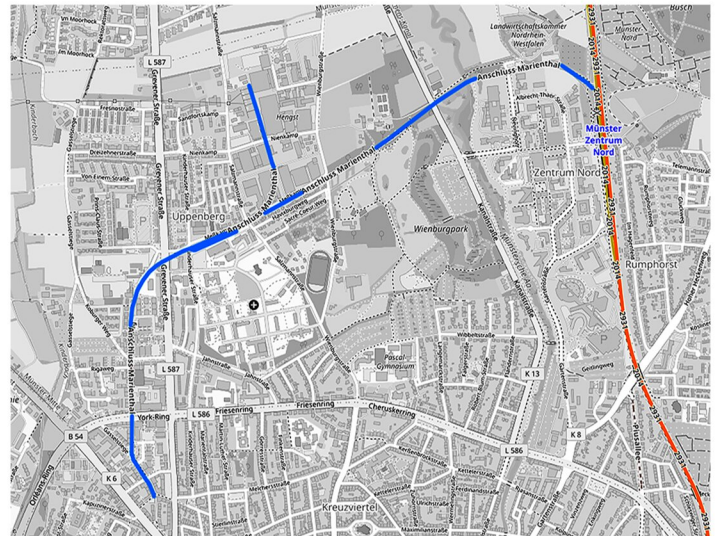


Ein 1921 von Hand gezeichneter Plan für den Ausbau des Endbahnhof an der Gasselstiege. (Karte: Stadtarchiv)

Denkschrift von 1910 beschleunigt die Planungen

Die Planungen für eine Eisenbahnverbindung von Osten der Stadt zum Artilleriedepot bestanden schon bei dessen Baubeginn im Jahre 1876. Eine Denkschrift im Jahr 1910, verfasst von „beteiligten 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 Neutor – mit Verbindung zum Gleisanschluss Marienthal – endete. Münsters Oberbürgermeister Dr. Max Jungeblodt begrüßte die Initiative und die Bahngleise in Uppenberg; nicht zuletzt, weil für die Stadtteile Überwasser und Neutor 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 nennenswertem Verkehr“ auf den Schienen in Uppenberg rechne. Es wurde aber unterstrichen, dass „der Anschluss an die Staatsbahn bei Nevinghoff für die Nebenbahn eine Lebensfrage“ sei, weshalb sie die Pläne nachhaltig für



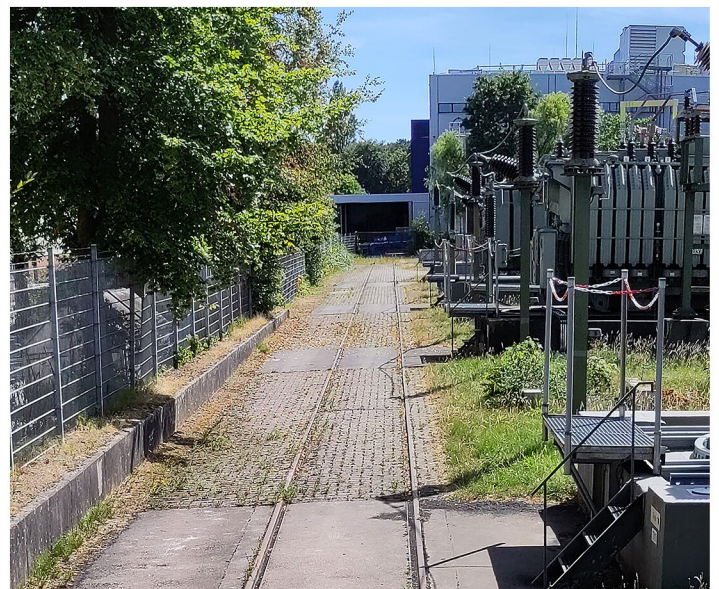
Karte der Bahngleise in Uppenberg mit Anschluss an das Gleis zwischen Münster und Gronau nördlich des heutigen Haltepunktes Zentrum Nord.

(Karte: openrailwaymap.org)

dere. Obwohl nach der behördlichen Genehmigung und der Übertragung des Baus und späteren Betriebs an die Kleinbahnabteilung der Westfälischen Provinzialverwaltung erfolgt war, hatte tatsächlich das Eisenbahnbauamt VII. Armee-korps Anfang 1914 mit den Vorarbeiten für den Gleisbau begonnen.

Kriegsgefangene bauen die Bahnstrecke

Ausgebremst durch den beginnenden Ersten Weltkrieg wurden die Gleisbauarbeiten wieder aufgenommen, nachdem die ersten Kriegsgefangenen in Münster eingetroffen waren. Ver-



Die letzten Gleise der Nebenbahn in Uppenberg liegen hinter dem Umspannwerk an der Salzmannstraße.



Hier zweigte die Nebenstrecke nördlich des heutigen Zentrums Nord nach Uppenberg ab. (Fotos: Werner Szybalski)

mutlich kamen die Franzosen aus der noch nicht ganz fertiggestellten Kaserne an der heutigen Dreizehnerstraße. Das 1. Westfälische Infanterie-Regiment „Herwarth von Bittenfeld“ Nr. 13 war noch nicht eingezogen, so dass Kriegsgefangene aus den Münsteraner Lagern Spital und Rennbahn nach Uppenberg gebracht wurden. Schon am 12. Februar 1915 konnte die Stadt Münster berichten: „Der Vorstand des Eisenbahn-Bauamtes VII. Armee-Korps hat mitgeteilt, dass der Oberbau für das Anschlussgleis des VII. Armee-Korps vom Artillerie-Depot bis zur Staatsbahn bei Nevinghoff fertiggestellt ist und er hat um Genehmigung zum Betriebe von Arbeitszügen gebeten.“ Der Bau der Strecke ging vermutlich so schnell, weil sich das Deutsche Reich im Krieg befand.

Nutzungswechsel: Gewerbe statt Militär

Der eingeleisige Schienenstrang führte von nördlich des heutigen Haltepunktes Zentrum-Nord (Abzweig Nevinghoff) westlich abbiegend südlich am ehemaligen Gut Nevinghoff vorbei in Richtung Wienburg, die nördlich der Strecke lag. Direkt nördlich angrenzend an das Gelände der heutigen Landesklinik kreuzte das Gleis kurz danach die Greverer Straße in Höhe des damaligen DJK-Freibades Koburg. Das Gleis schloss zunächst die Germania-Brauerei und anschließend das Korpsbekleidungsamt an, ehe es in die Artilleriekaserne und dort bis zum Depot führte. Nach dem 1. Weltkrieg musste die Strecke wieder hergerichtet werden. Da die militärischen Zwecke damals entfielen, drohte sogar die Stilllegung. In dieser Phase übernahm Friedrich Deninghoff, Gründer der Germania-Brauerei die Initiative bezüglich der Uppenberger Bahnstrecke, die er 1920 „Militärgleis Nevinghoff“ nannte. Er zog sogar in Erwägung die Infrastruktur zu pachten oder zu kaufen. Schließlich hatte Deninghoff 1921 auf Kosten der Brauerei die Gleise repariert. Ein Kauf – weder durch die Stadt noch privat – kam vor dem 2. Weltkrieg nicht mehr zustande. Dennoch profitierte der Stadtteil von dieser Schieneninfrastruktur. Für die Erschließung des neuen Gewerbegebietes Nienkamp / Meßkamp ab Ende der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde sogar ein 350 Meter langes Gleis neu verlegt. Es verband im entstehenden Gewerbegebiet das Umspannwerk mit den Schienen am Bahnhof Marienthal.

Schreckliche Nutzung der Strecke

Während des Nationalsozialismus wurden aus der Westfälischen Landesklinik – begründet mit dem grausamen Euthanasieprogramm der Nazis – insgesamt 548 Menschen aus Uppenberg per Zug ab dem Bahnhof Marienthal oder per Bus in die speziell

len Vernichtungslager des mörderischen Programms und damit direkt in den sicheren Tod transportiert.

Per Eisenbahn zum Preußen-Spiel

Direkt am Meßkamp lag der Bahnhof Marienthal mit zwei Gleisen und einer Weiche zur Zweigbahn zum rund 350 Meter entfernten Umspannwerk an der Salzmannstraße. „Münsters jüngste Eisenbahn“ titelten die Westfälischen Nachrichten Ende März 1950 als zumindest zweimal ein Sonderzug der Deutschen Bahn vom Meßkamp über den Hauptbahnhof zum Preußenstadion, wo es damals noch einen eigenen Haltepunkt gab, zum Heimspiel des SC Preußen Münster fuhr. Wegen des erwarteten Massenandrangs der Fußballanhänger aus Münsters Norden mahnte der Münsterische Stadtanzeiger: „Zur Erzielung einer schnelleren Abfertigung der Reisenden in Marienthal ist es jedoch dringend erforderlich, dass der Betrag von 1,33 DM (Fahrpreis und Eintrittsgeld) unbedingt abgezählt bereitgehalten wird.“

Die Adlerträger empfangen am 26. März 1950 in der Fußball-Oberliga West RW Oberhausen (Endstand: 4:0) und am 7. April 1950 den späteren Oberliga-Meister BVB Dortmund (Endstand: 0:2). Die Preußen beendeten diese aus Uppenberger Sicht eisenbahnmäßig besondere Saison nach elf Siegen, sechs Unentschieden und 13 Niederlagen als Tabellenachter.



Auf der ehemaligen Eisenbahntrasse fährt nun exklusiv die Stadtbuslinie 17 durch den Wienburgpark.

Unternehmensschließungen bringen das Ende

Als die Geschäftsführung der 1898 gegründeten Germania-Brauerei 1994 beschloss, den Betrieb in Uppenberg aufzugeben, wurden natürlich auch die Gleise mit Drehscheiben auf dem Betriebshof überflüssig. Die Strecke blieb in Betrieb, da der Landmaschinenhandel am Yorkring die Schienen bis zu seinem Gelände nutzte. So waren die Gleise bis zum Ring bis 1990 in Betrieb. Dann wurde von der Greverer Straße bis zum Koburger Weg ein Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse gebaut. Zuletzt ging die Bahn-Infrastruktur ab Nevinghoff bis nach Marienthal in den Besitz des Energieunternehmens RWE (heute Westnetz) über, das gelegentlich Transformatoren zum und vom Umspannwerk an der Salzmannstraße transportierte. Als dies auch wegfiel, waren die noch gut 2000 Meter Schienen nutzlos und wurden ab November 2005 zurückgebaut, nachdem die damals zuständige DB Netz AG beschlossen hatte, die fast hundert Jahre alte Weiche am ehemaligen Bahnhof Nevinghoff – heute Zentrum Münster-Nord – zu entfernen. Im Wienburgpark gibt es so nun eine Busspur.



Schiene am ehemaligen Bahnhof Marienthal.