

## Es war einmal ein Bahnhof - Ein verpaßtes Jubiläum

Die „Pyramide“ ist geblieben, das Grabmal-Kunstwerk steht noch - fast symbolisch - auf dem ehemaligen Bahnhofsvorplatz von Coesfeld. Das einst stolze Bahnhofsgebäude ist restlos abgetragen, ein Bagger befördert den letzten Schutt in bereitstehende Container. Im Jahre 2020 hätte der Bahnhof Coesfeld (Westf) sein 110jähriges Existenzjubiläum feiern können. Aber man ließ ihn über die Jahre immer weiter verfallen, so daß am Ende nur noch Zerstörung und Entsorgung anstanden. Nicht einmal der Mittelteil mit seinem charakteristischen Giebel konnte gerettet werden. Das besondere Türmchen ist gefallen, das grüne Kupferdach mit Spitze bei einem Altmetallhändler gelandet. Der Coesfelder Bahnhof war kein billig errichtetes Gebäude, sondern ein sehr massiver und hochwertig ausgeführter Jugendstilbau, welcher leider unter einer billigen Nachkriegsfassade vor sich hingammelte.

„Coesfeld bekommt neuen Bahnhof“ die Kopfzeile der „Allgemeinen Zeitung“ vom 1. November 2018 weckte Erwartungen. Endlich geschieht etwas am Verkehrseingangstor der Stadt, höchste Zeit! Doch beim Anblick des Planungsphotos trat jäh die Ernüchterung ein, angesichts der zunächst angedachten „Schuhkartons“, langweiligen Flachdachkonstruktionen.



Bahnhof Coesfeld (Westf) mit seinem zweiseitig genutzten Gebäude von 1875 für die Staatsbahn und die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Als der erste Bahnhof von 1875, ein romantisches Fachwerkgebäude, wegen der Zunahme des Eisenbahnverkehrs weichen mußte und 1910 der zweite Bahnhof an neuer Stelle erbaut wurde, gab man sich große Mühe, daß Coesfeld ein unverwechselbares Empfangsgebäude erhielt. Die beiden Weltkriege hat das Gebäude überdauert. Die Anbauten zu beiden Seiten des Mittelteils wurden zwar nach dem Krieg deutlich verändert. Immerhin hatte man ein Gespür dafür, den Mittelteil mit seiner charakteristischen Fassade und dem kleinen Turm mit Wiedererkennungswert zu belassen.

### **Geschichte des zweiten Bahnhofs Coesfeld (Westf)**

Um den steigenden Verkehrsanforderungen gerecht zu werden und die neue Bahnstrecke nach Münster bzw. Empel-Rees einzubinden, baute die Staatsbahn den Bahnhof Coesfeld von 1908 bis 1914 komplett um. Es entstanden das Bahnhofsgebäude, der Rangierbahnhof und das Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, Wasserturm und Lokschuppen.



Neubau Bahnhof Coesfeld (Westf) 1910 als Ersatz für das Gebäude von 1875: Die Dächer werden bereits gedeckt. Die „besseren“ Herren in Mantel und Hut mit Spazierstock, die Arbeiter und Handwerker mit Werkzeug. Rechts das Hinweisschild auf die Bauherren und Ausführenden: Königl. Eisenbahn-Direction Münster; Königl. Eisenbahn-Inspection Coesfeld; Baugeschäft H. Steinberg Coesfeld.

Die Bauarbeiten führten überwiegend Coesfelder Firmen und Handwerksbetriebe aus (Steinberg, Weining, Lüning, Athmer, Letterhaus). Der

am 01.12.1910 fertiggestellte Bahnhof liegt wesentlich näher der Stadt als der alte. Als Verbindungsstraßen dienen nun Sökelandstraße und Gartenstraße.



Alles hat seine Ordnung: Der Bahnhof Coesfeld um 1926 mit streng gepflegtem Bahnhofsvorplatz, Büro-, Personal-, Dienst-, Hotel- und Wohnräumen.

Der Bahnhofsvorplatz wurde mit einer Rasenfläche großzügig gestaltet, auf der sich gegenüber dem Bahnhofshotel Plum, später Bertling, ein achteckiger Verkaufskiosk etablierte, den später im Zweiten Weltkrieg die Soldaten „Erikabunker“ titulierten. Für die Wasserversorgung der Dampflokotiven wurde am Südende der Bahnanlagen eine Wasserpumpstation mit Wasserturm und Entkalkungsanlage eingerichtet.



Bahnhof Coesfeld: Der asymmetrisch gestaltete Bau war zur Stadtseite hin angelegt. Zentrum des neuen Bahnhofsgebäudes war die große Empfangshalle. Das Gebäude verfügte über eine geräumige Eintrittshalle, drei große Wartesäle der 2. bis 4. Klasse und ein kleines Fürstenzimmer. Im Südteil des Gebäudes lagen die Fahrkartenschalter und die Büros der Eisenbahnverwaltung.

Der Bahnhof in Altstadtnähe förderte eine rege Bautätigkeit und machte diesen Bereich für Handwerksbetriebe und Kaufleute attraktiv. Im Dreieck vom Letter Tor zum Bahnhofsgebäude und nach Osten zur Dülmener Straße entstanden die ersten Fabriken, die den Bau von Kleinwohnungen nach sich zogen.

Am Mittwoch, 30.11.1910, wurde um 0.20 Uhr mit Ankunft des letzten Personenzuges von Rheine der Dienst im alten Bahnhofsgebäude beendet. Als erster Zug ging der Personenzug nach Oberhausen um 4.41 Uhr am Donnerstag, 01.12.1910, von den neuen Anlagen ab. Damit wurden das neuerbaute Empfangsgebäude, der Personentunnel und die neuen Bahnsteiganlagen in Betrieb genommen. Am selben Tag bezog die Reichspost für eine jährliche Miete von 130 Reichsmark ihre Räume im Empfangsgebäude. Der Grundstein wurde im August 1909 gelegt. Die Bauarbeiten dauerten eineinhalb Jahre. Außer einer geräumigen Eingangshalle mit zwei Schaltern zur Fahrkartenausgabe im Südteil und einem Zahlschalter für Beamte, Arbeiter und Unternehmer an der linken Seite wies das Gebäude an öffentlich zugänglichen Räumen auf: einen 119,52 qm großen Wartesaal 3. und 4. Klasse, nebst Nichtraucherzimmer, einen 83,42 qm großen Wartesaal 2. Klasse nebst

Sonderzimmer, ferner ein kleines Fürstenzimmer. An Diensträumen waren vorhanden eine besondere Gepäckannahme bzw. Gepäckkammer mit Raum zur Aufbewahrung von Handgepäck, ein Raum für die Fahrkartenausgabe nebst Bürozimmer, ein großes Stationsdienstzimmer (Telegraphenraum) bahnwärtsgelegen, sowie ein Büroraum für den Bahnhofsvorsteher. Die öffentlichen und die Dienst-Räume erhielten Zentral-Dampfheizung.



Die Gleisseite des neuen Coesfelder Bahnhofs nach 1910 mit den Schienen Richtung Münster im Vordergrund. Holzbänke, Wasserspender und schlichte hölzerne Bedachung stellten den Komfort der damaligen Zeit dar. Die drei Bahnsteige (I. Richtung Münster und Empel, II. Richtung Rheine und Oberhausen, III. Richtung Dortmund und Gronau) konnten von der Eingangshalle durch eine Unterführung erreicht werden.

Die drei Bahnsteige konnten von der Eingangshalle durch eine Unterführung erreicht werden. Auf dem Bahnsteig I wurden die Züge der Richtungen Münster und Empel, auf dem Bahnsteig II die der Richtungen Rheine und Oberhausen und auf dem Bahnsteig III die Züge der Richtungen Dortmund und Gronau abgefertigt. Parallel zur Unterführung für den Personenverkehr lag ein mit vier Aufzügen ausgestatteter Gang ausschließlich für die Gepäckabfertigung und den Postdienst. Auf der Südseite des Gebäudes lagen die Fahrkartenschalter, die Verwaltungsräume des Bahnhofs, am südlichen Ende befand sich das Paketpostamt. Getrennt vom Hauptgebäude am Südende des

Bahnhofsvorplatzes lag die umfangreiche Güterabfertigung mit neuem Güterschuppen und der Verladerampe für Vieh und großformatige Güter. Mit dem Bau der drei Eisenbahnlinien Dortmund-Gronau-Enschede, Rheine-Oberhausen und Münster-Empel wurde ein Großteil des Postbetriebes von der Straße auf die Schiene verlagert.



Patriotisch hieß die gemütliche Außenwirtschaft von Eduard Plum am Bahnhof „Hohenzollerngarten“. Auf der Getränkekarte standen Thier-Bier aus Dortmund, Spatenbräu aus München und Pilsner Urquell. Im Hintergrund Personenzug am Bahnsteig und Schornstein der Textilfabrik Van Delden & Co. (19. Februar 1916).

Das neue Bahnhofsgebäude verfügte im nördlichen Teil über gut ausgestattete Restaurations- und Warteräume sowie einen „Hohenzollern“-Biergarten. Als Nachfolger des Wirtes Josef Berning im alten Bahnhof hatte Eduard Plum (\*21.09.1877, +16.08.1916) die neuen Räumlichkeiten übernommen. Plum war bis dahin in Ahaus tätig und davor als langjähriger Oberkellner in D-Zügen. Er verzapfte Würzburger Hofbräu, Dortmunder Aktien und Pilsener Bier und führte einen schmackhaften Mittagstisch ein, sowie warmes Essen und kalte Küche in den Warteräumen. Zur Bahnhofswirtschaft unter Traiteur Eduard Plum kam das Bahnhofshotel unter Heinrich Becker-Bertling hinzu. Am 01.12.1935 feierte Witwe Elisabeth Plum (\*17.04.1887, +17.10.1960) ihr 25jähriges Jubiläum als Bahnhofswirtin. Die Bahnhofsgaststätte wurde von Grete Bodemann

(\*18.05.1902, +15.11.1967) und Richard Bodemann (\*31.01.1897, +18.12.1962) weitergeführt.



Die „Bahnhofsrestauration“ um 1928. Das neue Bahnhofsgebäude verfügte im nördlichen Teil über gut ausgestattete Restaurations- und Warteräume.

Der Baumeister des neuen Bahnhofs Coesfeld bewies Sinn für die Bedeutung des wichtigsten Eisenbahnknotenpunktes im westlichen Münsterland. Ein kleiner Kuppelbau über einem polygonalen Tambour krönte die Eingangsfassade der Empfangshalle über ihrem geknickten Giebel und dem doppeltürigen Vorbau. Rechts an die Empfangshalle schlossen sich die großen Wartesäle an, mit hohen Fenstern und Überdachung.



Am Bahnhof: Vor dem Coesfelder Bahnhofsgebäude mit gepflegtem Vorgarten, Verkaufskiosk, Trauerweide und Fahnenstange warten um 1925 schwarze Taxis auf Fahrgäste.

Der Bahnhof wurde 1949 und 1969, sowie in den 1990er Jahren umgebaut. Bei aller Modernisierung blieben doch erhebliche Nachteile für die Bevölkerung westlich der Bahnanlage. Bis heute existieren nur drei Bahnübergänge: am Wasserturm, an der Kupferstraße/Rekener Straße und Süringstraße/Borkener Straße. Bereits 1935 wurden Unterführungen gefordert.



Die Mehrbildkarte „Gruß aus Coesfeld i. Westf.“ vom 16. Januar 1954 zeigt mit dem Bahnhof die wichtigsten Gebäude der Stadt (Kreishaus, Wehrbezirkskommando, Stadthalle, Walkenbrückentor, Kaiserdenkmal, Jesuiten- und Lamberti-Kirche), ferner die Benediktinerabtei Gerleve und das Schloß Varlar.

Man bemühte sich stets um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Anschlußmöglichkeiten. Mit der Strecke Oberhausen-Rheine war eine direkte Verbindung vom Rhein zur Nordsee gegeben.



Gestellte Szene: Rechts vom Stellwerk Cmf wartet ein Sonderzug aus alten preußischen Wagen auf Ausfahrt. Die ins Foto hineinkopierten Reisenden werden am Bahnsteig verköstigt. Laut einretuschiertem Zuglaufschild sollte die Fahrt nach Borkum gehen. Die Ansichtskarte wurde per Bahnpost am 10. Mai 1914 befördert.

Bis zum Ersten Weltkrieg fuhr ein Flügelzug der Bäderzüge Köln-Norddeich von Oberhausen über Coesfeld nach Rheine. Die Strecke Dortmund-Gronau ließ schnellfahrende Züge vermissen.

Coesfeld wurde eine Eisenbahnerstadt, die Bahn entwickelte sich zu einem der größten Arbeitgeber.

### **Im Ersten Weltkrieg**

Der Erste Weltkrieg brachte starke Einschränkungen: Personenzüge fielen wegen Kohlenmangels aus, Loks mußten an die Front abgegeben werden, Güterverkehr erhielt Vorrang vor Personenverkehr. Während der Mobilmachung, ab dem 01.08.1914, rollten auf den 13 nach Westen führenden „Transportstraßen“ täglich 660 Militärzüge, insgesamt 11.000 Transporte mit mehr als 3.000.000 Soldaten und über 860.000 Pferden.

Bei der Aufmarschtransportbewegung des Westheeres 1914 war für das X. Armeekorps der 2. Armee die Transportstraße von Braunschweig nach Raeren über Coesfeld vorgesehen, bei einer größten Belegung der Transportstraße mit 20 Zügen täglich. Als Fahrzeit wurden ca. 39 Stunden anvisiert.

### **Reichsbahnzeit**

Erst der verlorene Weltkrieg machte den Weg frei für ein einheitlich verwaltetes und betriebenes Eisenbahnnetz: am 01.04.1920 wurde die Deutsche Reichsbahn gegründet (seit 1924 DRG).

Die Parole der Coesfelder Rangierer lautete um 1925: „*Schneegestöber oder Sonnenschein, die Züge müssen fertig sein!*“ 1927 schlossen sich die Städte, Gemeinden und Verkehrsvereine an der Strecke Oberhausen-Rheine zu einem Streckenverband zusammen für bessere Anschlußmöglichkeiten und schnellere Zugpaare. In den letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg war deren Erfolg die Einrichtung von Eilzugpaaren auf den Strecken Oberhausen-Rheine, Münster-Bocholt und Dortmund-Gronau. Im Güterverkehr war Coesfeld mit Eilgüterzügen an Köln-Gereon angeschlossen, zudem verkehrten täglich Güterzüge nach Oberhausen, Dortmund, Empel, Gronau und Rheine.

Um 1934 frequentierten 125 Züge täglich den Bahnhof, davon 55 Personen- und 70 Güterzüge.

Mitte der 1930er Jahre gehörte Coesfeld vor allem im Güterverkehr mit einer Leistung von rund 850 behandelten Waggons zu den großen Bahnhöfen des Reichsbahndirektionsbezirks Münster. Coesfeld hatte in seiner Knotenfunktion den Verkehr auf den Strecken Oberhausen - Rheine (- Nordsee), Dortmund - Gronau (Niederlande) und Münster - Bocholt - Empel-Rees (Rhein) durch das Zusammenstellen von täglich etwa 35 Eil-, Vieh- und Güterzügen zu bewältigen.

Am Güterschuppen wurden täglich 65 Stückgutwagen behandelt und etwa 40 Wagen den Freilade- und Anschlußgleisen zugeführt. Hauptsächlich Versandgüter in Coesfeld waren Webwaren, Möbel, Maschinen und Eisenwaren, Grubenholz und landwirtschaftliche Erzeugnisse, während vor allem Kohle, Nutzholz, Baumwollgarne, Düngemittel, Rohöle und Baustoffe die Empfangsgüter bildeten. Im Jahr 1938 begannen bzw. endeten je 25 Güterzüge pro Tag in Coesfeld.

Im Zweiten Weltkrieg mußte die Eisenbahn gewaltige Leistungen erbringen. Wieder wurde der Personenzugfahrplan ausgedünnt. Güter- und vor allem Militärverkehr hatten Vorrang. Durch die Zerstörung der Bahnanlagen im Ruhrgebiet wurden viele Züge über Coesfeld umgeleitet. Verdunkelung und Fliegerangriffe stellten an die Eisenbahner höchste Anforderungen.

Am 13.12.1941 begann der Holocaust im Münsterland, bis zum Sommer 1942 wurde die jüdische Bevölkerung nach Riga, Warschau und Theresienstadt verschleppt. Nur wenige überlebten.



Die von den Franzosen nach dem Ersten Weltkrieg requirierte preußische T16 „Kattowitz 8114“ wurde als „PLM 5A-T6“ von der Reichsbahn zurückgeholt und 1945 beim alliierten Bombenangriff im Rangierbahnhof Coesfeld beschädigt.

Der Eisenbahnknotenpunkt Coesfeld war immer wieder alliierten Luftangriffen ausgesetzt. Am 18.03.1945 begann der schwerste Luftangriff durch einen starken Jagdbomberverband, der seine Bomben auf den Güterbahnhof und die dort stehenden Truppen- und Munitionszüge abwarf und in einem fast 25 Minuten anhaltenden Bombardement und Bordwaffenbeschuss unheimliche Zerstörungen anrichtete, starke Brände hervorrief und 22 Soldaten wie 7 Zivilisten den Tod brachte. Der Bahnhof mit seinen 25 nebeneinander liegenden Gleisen war vollgepfropft mit Wagen und Lokomotiven. Nach dem Angriff bildeten diese mit den aufgerissenen Schienen und zerstörten Gebäuden ein wüstes Durcheinander. 865 Wagen und 25 Lokomotiven waren zerstört. Vernichtet oder sehr schwer beschädigt waren die Lokomotiv-Bekohlungs- und Wasserversorgungsanlagen, die Drehscheibe und Werkstätten, die Bahnmeisterei, die Lokomotiv-Entschlackungs- und

Reinigungsanlagen, fast alle Büro- und Übernachtungsräume für das Fahrpersonal, ferner der gesamte große Güterschuppen mit Laderampen, das halbe Bahnhofsempfangsgebäude mit seinen Wartesälen und Restaurationsräumen, die Bedachung sämtlicher Bahnsteige, die Nebengebäude am Bahnhof und schließlich das große Betriebsamt. Am nächsten Morgen bombardierten 18 zweimotorige Bomber 20 Minuten lang das Bahnhofsgelände, das ein einziges Trümmermeer bildete. Schließlich mußte der Zugverkehr ganz eingestellt werden. Die Stellwerke waren zum Teil zerstört, schwer beschädigte Lokomotiven und Wagen lagen umgestürzt in den total zerstörten Gleisanlagen. Am Gründonnerstag 1945 standen schließlich die feindlichen Panzer vor der Stadt. Als bald begannen Mitarbeiter der Reichsbahn mit den Aufräum- und Reparaturarbeiten. Bereits am 01.08.1945 war der Verkehr auf allen Strecken wiederhergestellt.

### **Nachkriegszeit**

Die Eisenbahn erlebte zunächst einen enormen Aufschwung. Personenzüge und Hamsterzüge waren überfüllt. Landwirtschaftliche Produkte wurden fast ausschließlich mit der Eisenbahn befördert. Ein eigenes Programm regelte die Durchführung von Kohlen-, Erz- und Düngemitteltransporten. Nach Beseitigung der Kriegsschäden fuhren zunächst nur durchschnittlich zwei Züge täglich in gleicher Richtung, doch ab 1948 wieder 59 Züge täglich durch Coesfeld, 35 Personenzüge und 12 Güterzugpaare. Vor dem Krieg waren es jedoch 50 Personenzüge und 30 Güterzugpaare gewesen. 1948 taten 800 Coesfelder Eisenbahner Dienst, somit wenigstens jeder vierte Einwohner der Stadt.

Mit dem Kriegsende endete allmählich die große Geschichte des Coesfelder Bahnhofs. Trotz des Wiederaufbaus nach schwersten Bombenzerstörungen, trotz weiterer Modernisierungen war der Niedergang unaufhaltbar. Schon in den 1950er Jahren zeichnete sich immer deutlicher die Verlagerung von Personen- wie Güterverkehr auf die Straße ab. Bei der Bahn wurde stetig rationalisiert, die Folgen des Personal- und Dienststellenabbaus bekamen auch die Coesfelder Eisenbahner zu spüren. Das Dieselzeitalter begann zwar, doch immer weniger Züge fuhren auf den Strecken rund um Coesfeld.



Blick vom Stellwerk Cn auf den Coesfelder Bahnhof (18.10.1972): Lok 042 241-0 setzt sich rückwärts an den Mittagsgüterzug nach Rheine. Am linken Bahnsteig warten Akku-Triebwagen ETA150 (515/815) von und nach Münster, am rechten ein Eilzug nach Dortmund mit Diesellok V100 (212). Photo: PDH

# Eisenbahn-Landwirt



Fachblatt des Hauptverbandes der Bundesbahn-Landwirtschaft e.V.

September 1973

Nr. 9

56. Jahrgang



Aufnahme: E. Poschien

## Der Bahnhof Coesfeld (Westf.)

– wir haben über ihn schon berichtet – ist noch schöner geworden!

UND SO BERICHTETE DIE PRESSE

## Westfälische Nachrichten

Münsterische Anzeiger - Westfälischer Merkur

Auf früher grauen Bahnsteigen  
in Coesfeld grünt und blüht es:

### Buntbepflanzte Blumenkübel verschönern das Bahnhofsbild

Einmalige Aktion im Bereich der  
Bundesbahndirektion / Seit zwei Jahren

Coesfeld (Eig. Ber.) Am Bahnhof Coesfeld grünt und blüht es: Wo Zugreisende früher nur trist-graue Bahnanlagen sehen konnten, entdecken sie jetzt buntbepflanzte Blumenkübel, blühende Rosenbeete, Sträucher, Bäume und eine sauber gepflegte Anlage. Was in Coesfeld zur Zeit durchexerziert wird und teilweise schon abgeschlossen ist, ist einmalig im Bereich der Bundesbahndirektion Münster.

Vor zwei Jahren beschlossen die Verantwortlichen der Bundesbahn-Landwirtschaft, einem der Direktion Münster angegliederten eingetragenen Verein, an einem Bahnhof in ihrem Bereich das Grau zu verbannen und Blumen sprechen zu lassen. Die Anregung zu dieser Grün-Aktion war 1971 vom Hauptverband der BLW in Frankfurt gekommen. Damals machte der Hauptverband den Vorschlag, aktiv zur Verschönerung der Bahnanlagen beizutragen.

„Wir haben damals den Coesfelder Bahnhof für diese Schönheitsaktion ausgesucht, weil sich die Anlagen hier besonders gut dazu eignen, hier auch schon ein kleiner Eisenbahnknotenpunkt ist und weil Kräfte da sind, die die Bepflanzung auch hegen und pflegen können“, erzählt Ernst Potschien, Geschäftsführer der Bundesbahn-Landwirtschaft Münster. Außerdem lobt er: „Mit den beteiligten Stellen der Bundesbahn können wir hier in Coesfeld sehr gut zusammenarbeiten“.

Seit zwei Jahren wird der Bahnhof jetzt Stück für Stück mit Grün bepflanzt. Verantwortlich für die Arbeit „vor Ort“ ist Ernst Roters, Geschäftsführer der landwirtschaftlichen Bundesbahner im Unterbezirk Coesfeld. „Wenn man bedenkt, wie es früher ausgesehen hat, kennt man das Gelände am Bahnhof gar nicht mehr wieder“, meint er. Weitgehend abgeschlossen sein sollen die Arbeiten im nächsten Jahr.

Wieviel Geld von Seiten der Bundesbahn-Landwirtschaft bereits zur Verschönerung des „Patentbahnhofs“ Coesfeld ausgegeben worden ist, kann Herr Potschien nicht genau sagen: „Das sind aber schon mehrere Tausender gewesen“.

Ob eine ähnliche Aktion auch an einem anderen münsterländischen Bahnhof durchgeführt werden soll, ist noch ungewiß. Potschien: „Da im nächsten oder übernächsten Jahr die Bundesbahndirektion Münster aufgelöst wird, steht noch alles in den Sternen.“

Daß das farbeschöne Bild auch von den Reisenden bemerkt wird, betätigen sowohl Ernst Roters als auch Bahnhofsvorsteher Walter Brünig: „Es haben uns schon zahlreiche Leute angerufen, die fanden das alles ganz doll.“ (fa)



Und so fing es im Frühling an.

Aufnahme Potschien



Koffler Brüning bopflanzt die Schalen, doch die tägliche Pflege haben Mitarbeiter des Unterbezirks, der Bahnmisstrazi und des Bahnhofes Coesfeld übernommen.

Aufnahme Potschien



Aber auch der Bahnhofsvorplatz wurde in den Blumenschmuck mit eingezogen.

Aufnahme Potschien

Eisenbahn-Landwirt, September 1973 (Heft 9)

289

M

an bemühte sich, die Attraktivität des Bahnhofs zu steigern. Der Bahnhof Coesfeld wies bis 1971 kaum nennenswerten Blumenschmuck auf, weshalb sich der Hauptverband und der Bezirk Münster der Bundesbahn-Landwirtschaft

entschlossen, ihn richtig herauszuputzen. Von der Bahngärtnerei Münster sowie des Unterbezirks und der Bahnmeisterei Coesfeld sicherten viele Mitarbeiter durch unermüdliche Pflege das Gedeihen des mit Vereinsmitteln beschafften Blumenschmucks, der höchste Anerkennung der Reisenden und der Stadt Coesfeld fand. Auf früher trist-grauen Bahnanlagen grünte und blühte es dank der Bemühungen der Eisenbahner. Die nahe Auflösung der BD Münster (1974) verhinderte weitere Aktionen dieser Art jedoch. Heftig tobten die Auseinandersetzungen um den Streckenabbau vor allem im Westmünsterland und im Kreis Coesfeld, denn hier drohte ein völliger Kahlschlag. Die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße hätte die strukturschwache Region noch weiter zurückgeworfen.



Etwa fünfzig Jahre später: Der Bahnhofsvorplatz mit Grünfläche, Fahnenstange, Bushaltestellen und Pkw-Parkplätzen. Alles zeigt sich im Stil der Zeit (07.06.1973) - von der Gewandung der wartenden älteren Damen bis zu den Automodellen. Photo: PDH

Die Strecken Coesfeld - Bocholt (Empel-Rees und Isselburg-Anholt wurde bereits am 30.09.1961 eingestellt, Isselburg-Anholt - Coesfeld am 26.05.1974) und Coesfeld - Rheine (Personenverkehr am 29.09.1984 eingestellt, Güterverkehr zum 01.01.1993) wurden stillgelegt und größtenteils abgerissen. Nach Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Isselburg-Coesfeld besorgte eine Kleinlok vom Bahnhof Coesfeld den Güterverkehr. Der

Reisezugverkehr auf der Teilstrecke Gronau (Westf) – Landesgrenze – Enschede wurde zum 27.09.1981 eingestellt. Die Züge aus Dortmund endeten im Bahnhof Coesfeld auf Gleis 4, die Züge aus Gronau am Gleis 7. Die ohnehin seinerzeit wenigen Fahrgäste mußten nun dort umsteigen. Erst Ende Mai 1999 wurde dieser mißliche Zustand nach langem Drängen des Zweckverbandes Münsterland beendet, eine Verbindung zwischen den Gleisen 4 und 7 geschaffen und die Zugläufe wieder durchgebunden.



Damals verschickte man noch Ansichtskarten mit dem Motiv des Coesfelder Bahnhofs (um 1970)

Zum Knotenpunktbahnhof Coesfeld zählten im August 1984 zehn Bahnhöfe mit 200 Mitarbeitern. 80 Zugfahrten und 200 Rangierfahrten wurden täglich durchgeführt. 2.500 Reisende mit Berufstätigen, Schülern und Auszubildenden als größtem Anteil nutzten den Nahverkehr.

Im Bereich Bildung, Durchführung und Auflösung von Zügen wurden 1984 noch etliche Betriebsleistungen produziert. Für den damaligen Dienststellenleiter Engelbert Brüning sollte die Bahn „sicher, pünktlich, zuverlässig und wirtschaftlich“ sein. Drei Stellwerke arbeiteten für einen flüssigen Betriebsablauf. Im „gemischten“ Bahnhof Coesfeld waren Betriebs- und Verkehrsdienst eng verbunden. Kundennähe an der modernen Datenstation und modernes Marketing sollten damals beim Bahnhof Coesfeld sowohl in der

Fahrkartenausgabe wie in der Güterabfertigung genauso selbstverständlich sein wie Freundlichkeit und Flexibilität. Täglich gaben die Mitarbeiter etwa 200 Auskünfte bei Routinefragen wie bei ausgefallenen Wünschen. Für die Selbstbedienung standen den Kunden zwei Fahrausweisautomaten zur Verfügung. Sein Reisegepäck konnte man damals noch am Bahnhof aufgeben. 1984 zählte Coesfeld zu den noch 400 vorhandenen Güterbahnhöfen mit Stückgutbeförderung. Stückgüter wurden morgens nach Coesfeld gebracht und abends abgeholt. Wagenladungen führten zwei leistungsstarke Kleinloks den Empfängern bei den angeschlossenen Bahnhöfen zu bzw. holten sie von dort ab.

Doch bereits 1984 wurde deutlich: In der Fläche fand die Eisenbahn kein ausreichendes Verkehrsaufkommen mehr. Die Bahn hatte zu wenig Güter und Reisende zu befördern. Die Bundesbahn war sich bewußt, daß der ländliche Raum des westlichen Münsterlandes schon durch seine Strukturschwäche benachteiligt war. Leistungseinschränkungen der Bahn würde die Wirtschaftskraft der Region noch weiter schwächen.

1988 wurde der Wartesaal im Bahnhof Coesfeld geschlossen, letzter Betreiber der Bahnhofswirtschaft war die Familie Henning. Die Eisenbahnerkantine wurde ebenfalls geschlossen. 1989 wurde das Vorratslager der Eisenbahn-Hausbrandversorgung abgerissen, 1992 der Kleinwagenschuppen im Bahnhof.



Verschönerungsmaßnahmen 1990, Photo: PDH

Das Güterverkehrsnetz mit der Anbindung an andere Rangierbahnhöfe und der anschließenden Feinverteilung blieb in seiner Struktur bis in die 1980er Jahre hinein weitgehend bestehen. Beim weniger bedeutsamen Personenverkehr war das Angebot weitgehend stabil. Im schrittweise eingeführten Knotenpunktsystem war Coesfeld schließlich nur noch über Nahgüterzüge in das Güterverkehrsnetz eingebunden. Der planmäßige Güterverkehr wurde zum 01.01.2005 endgültig aufgegeben. Die Reisendenzahlen gingen in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg immer mehr zurück. Erst die Regionalisierung leitete im Schienenpersonennahverkehr eine Wende zum Positiven ein. Am 10.06.2011 wurde der neue Haltepunkt „Coesfeld Schulzentrum“ an der Strecke nach Münster eingeweiht. Die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofs wurden rückgebaut, so war der Rangierbahnhof bis 1998 verschwunden und wurde für gewerbliche Flächen umgenutzt.

## **„Sie finden vermutlich in ganz Ostdeutschland keinen so heruntergekommenen Bahnhof“**

Vandalismus machte vor dem Coesfelder Bahnhof nicht Halt. An und auf den Gleisen lag häufig Müll. Im Bahnhofsgebäude gab es einen kargen Warteraum, ferner verschmutzte Toiletten. Das Bahnhofsrestaurant war seit langem verwaist. Die historische Persiluhr wurde abmontiert, da anscheinend niemand sie zur rechten Zeitangabe bewegen konnte. Der einst gut laufende Kiosk für den Reisendenbedarf wurde auf Betreiben der Bahn geschlossen. Außer dem Busbahnsteig hatten sich die Zugbahnsteige seit der Nachkriegszeit nicht verbessert. Ausgerechnet in den schneereichen Wochen des Winters 2010 wurden die Bahnsteigdächer entfernt. „Rauchfreier“ Bahnhof ist ein schlechter Witz, denn kein Raucher hält sich an die aufgestellten Hinweisschilder. Zwischen den Gleisen wuchern Unkraut und Buschwerk. Übelriechend und baulich-desolat der Personentunnel unter den Bahnsteigen – dessen Durchstich ans andere Stadtende selbst nach fünfzigjähriger Planungszeit noch nicht verwirklicht war. Kein Wunder, daß sich der damalige NRW-Landesverkehrsminister Oliver Wittke bei seinem Besuch am 03.08.2007 entsetzt zeigte: *„Sie finden vermutlich in ganz Ostdeutschland keinen so heruntergekommenen Bahnhof“*. Bei diesem wirtschaftlichen Dreh- und Angelpunkt der Region müsse *„dringend etwas passieren“*.



Bahnhof Coesfeld vom Stellwerk Cn 1990, Photo: PDH

## Renovierungszeit

Es brauchte viel Zeit, Geduld und Geld, doch es sollte etwas passieren. Eine neue Straßenanbindung mit Kreisel machte den Bahnhof besser erreichbar. Die ehemalige Ladestraße wurde zur Hansestraße. Nach einer für 6,5 Millionen Euro durchgeführten Renovierung, wobei der alte Tunnel durch eine neue Unterführung ersetzt, drei Aufzüge installiert und Gleise verlegt wurden, ist Coesfeld heute ein moderner und barrierefreier Bahnhof. Er wurde am 18.01.2013 im Beisein des damaligen nordrhein-westfälischen Verkehrsministers Michael Groschek eingeweiht.



Das Türmchen und ein VT24, 1990, Photo: PDH

## Eisenbahnknotenpunkt Coesfeld (Westf)

Die Stadt Coesfeld mit rund 37.000 Einwohnern ist als Verwaltungssitz des Kreises und Standort zahlreicher Bundes- und Landesbehörden, damit zentrales Dienstleistungszentrum im Westmünsterland gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen. Im Schienenpersonennahverkehr kann man von Coesfeld nach Gronau-Enschede, Münster, Dorsten und Dortmund gelangen. Das Angebot hat sich stetig verbessert, auch durch die Verbindung zum Busverkehr mit der Einrichtung einer Busspur auf den früheren Gleisen 1 und 2. Ein elektronisches Stellwerk wurde seit 2008 stufenweise in Betrieb genommen, damit können von Coesfeld aus fast alle münsterländischen Strecken des Regionalnetzes Münsterland-Ostwestfalen ferngesteuert werden.



Blick vom Stellwerk Cmf auf Dieseltriebwagen, Busse und Bahnhofsgebäude (28.12.2009),

Photo: PDH

Güterverkehr gibt es seit dem 01.01.2005 nicht mehr. Der öffentliche Personenverkehr ist über die Bahnverbindungen nach Münster, Dortmund, Dorsten und Enschede gut ausgebaut. Die RB 45 (KBS 424) „Der Coesfelder“

(Emscher-Münsterland-Netz) Dorsten – Coesfeld betreibt die NordWestBahn mit Triebwagen VT 643 und 642. Die „Westmünsterlandbahn“ RB51 betreibt ab Dezember 2011 DB Regio Westfalen. Auf der RB 63 (KBS 408) fährt die „Baumberge-Bahn“ im Stundentakt zwischen Münster und Coesfeld mit Zwischenhalten in Havixbeck, Billerbeck und Lutum. Durchgeführt wird der Schienenpersonennahverkehr von DB Regio NRW mit Dieseltriebwagen vom Typ Bombardier Talent. DB Regio Westfalen betreibt seit Dezember 2011 diese Strecke. Die Baumbergebahn ist Bestandteil des Regionalnetzes Münster-Ostwestfalen (MOW) der DB Netz mit Sitz in Münster. Am Bahnhof in Coesfeld steigen täglich rund 4.450 Menschen (2010) ein und aus. Damit liegt der Coesfelder Bahnhof nach Dülmen auf Platz 2 der 14 Bahnhöfe im Kreis Coesfeld.



Umbaumaßnahmen rund um den Bahnhof (29.04.2008), Photo: PDH

## **Abrißpläne**

Am 19.12.2018 stimmte der Rat der Stadt Coesfeld Plänen zu, die den Abriß des historischen Empfangsgebäudes vorsahen. Es sollte einem Mehrzweckgebäude Platz machen, das neben einer Empfangshalle und einem Reisezentrum auch gastronomische Angebote und Fahrradparkplätze sowie

Wohn- und Geschäftsräume vorhalten wird. Das Projekt war in Coesfeld stark umstritten, weil mit dem Gebäude und seinem markanten Türmchen ein weiteres Stück geschichtlich bedeutsamer Bausubstanz unwiederbringlich verloren ging.



Das markante Türmchen vom Bahnhof Coesfeld 1990, Photo: PDH

### **Doch noch ein markantes neues Gesicht**

„Würfel“, „austauschbar“, „nichtssagend“, „beliebig“ wurden die Neubaupläne für den Coesfelder Bahnhof oftmals kritisiert. Beim Coesfelder Architekten Johannes Evers brachte dies nochmals einen Prozeß des Nachdenkens in Gang, wie dieser Ort unverwechselbar gemacht werden kann, wie er ein wirklich markantes Gesicht bekommt. Zwar kein historisches, weil ein Erhalt der alten Bausubstanz als nicht wirtschaftlich angesehen wurde, aber eines, das neu Identität stiften kann. Somit legte er neue Pläne vor: mit Schräg- statt Flachdächern und vor allem mit einem viel großzügigeren und einladenden Entree für die klassischen Bahnhofsfunktionen (vgl. Allgemeine Zeitung Coesfeld, Detlev Scherle, 17.12.2018).



Zeichnung: Büro Evers

Die Frontalansicht des neuen Entwurfs des Architekturbüros Evers von der Hansestraße aus: Die Dächer sind nun schräg, der Eingangsbereich (Uhr und DB-Logo) mit viel Glas deutlich markanter. Rechts im Erdgeschoß soll eine Fahrradabstellanlage untergebracht werden. Links (Schirme) sollen unten gleich zwei gastronomische Betriebe einziehen. Büros, Wohnungen und Praxen sind in den Obergeschossen vorgesehen. Eine moderne Fahrradabstellanlage (geschlossener Teil mit 60 Plätzen und offener mit 318) ist geplant und auch eine Verleihstation mit zehn Rädern. Der öffentliche Bereich – insbesondere der Durchgang zu den Gleisen – mit DB-Reisezentrum, Wartesaal, einem Raum für ein Bahnhofs-Patenprojekt und Toilettenanlage soll großzügig gestaltet werden. Investor Wolfgang Hoffschlag aus Vreden von der extra für das Bahnhofsprojekt gegründeten CB1 Immobilien GmbH hofft, dass es direkt nach dem Abbruch Ende Januar/Anfang Februar 2020 mit dem Neubau losgehen wird.



Das soll Coesfelds dritter Bahnhof werden (Büro Evers)

### **Impressionen einer Zerstörung**

Detlef Scherle von der Redaktion der Allgemeinen Zeitung Coesfeld stellte freundlicherweise seine Photos vom Abbruch des Coesfelder Bahnhofs zur Verfügung:



Noch ist der desolate Bahnhof einigermaßen intakt



Im Kioskbereich wird das erste Loch geschlagen



Hier gab es einst Reisendenbedarf aller Art



In der Bahnhofsgaststätte konnte schon lange niemand mehr einkehren



Das Trümmergelände bot Gelegenheit für eine Aktion mit Suchhunden einer Rettungsstaffel



Das Türmchen steht für einen Moment noch aufrecht



Es kippt



In einer Staubwolke ging es zu Boden



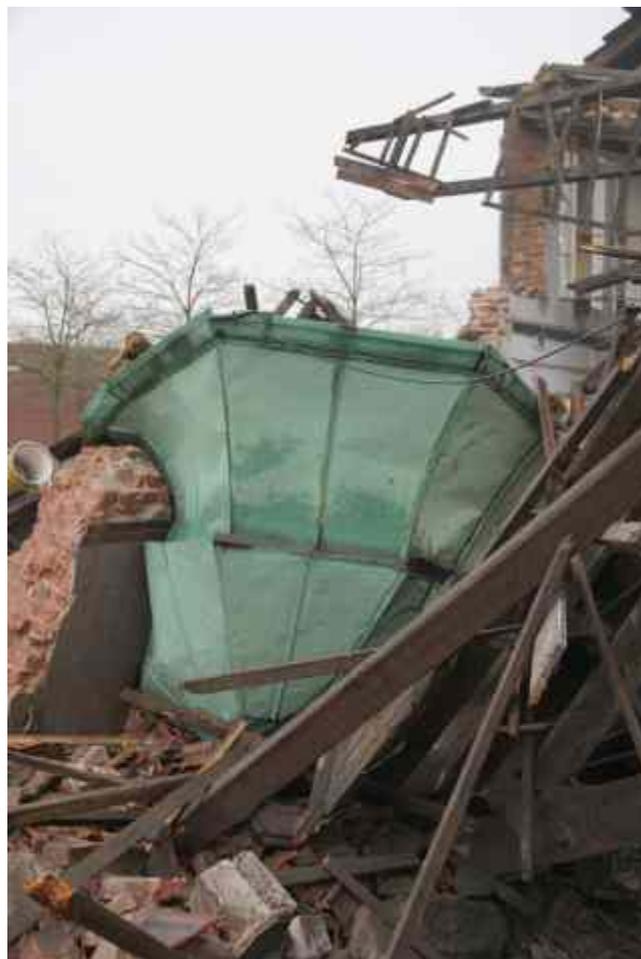
Der Mittelbau ist zerstört



Im Schutt die kupferne Turmhaube



Vom alten Bahnhofsgebäude bleiben nur Trümmer



Ein Fall für den Metallverwerter



Die Turmspitze hat den Absturz relativ gut überstanden



Ein Entsorger trägt die Turmspitze wie eine Trophäe



Nach dem Mittelbau werden die Seitengebäude abgerissen



Kräftig dringt der Stoßzahn des Baggers ins Gebäude



Ein Fußboden wird herausgerissen



Das ehemalige Bahnhofsbüro und die Räume für das Zugpersonal kurz vor der Zerstörung

## Die Dienststellenleiter des Bahnhofs Coesfeld (Westf)

Von 1875 bis 1993 hatte der Bahnhof Coesfeld (Westf) eigene Dienststellenleiter:

1875.....	Stationsvorsteher Globke
06.09.1909.....	Oberbahnhofsvorsteher Schmitzer
1910-1912.....	Oberbahnhofsvorsteher Anton Frankemölle
15.04.1913-24.08.1932..	Königlicher Oberbahnhofsvorsteher ROI Karl Kirchhoff
01.1918.....	Karl Broschk als Ersatz für Kirchhoff während des Krieges
12.11.1932-12.05.1942..	Bahnhofs-Oberinspektor ROI Anton Pohlmann
05.1942-05.1945.....	ROI Karl Rumpel
05.09.1945-30.11.1948..	RI Hermann Overthel
01.12.1948-31.08.1958..	ROI Josef Schleinhege
01.09.1958-10.07.1967..	BOI Karl Gebhard
01.10.1967-12.03.1971..	BOI Werner Palladey
01.08.1971-31.08.1989..	BAR Engelbert Brüning
01.09.1989-31.12.1993..	BAR Bernhard Feldhaus

Literaturhinweise:

Frohne, Ludwig: Coesfelds Bahnhof wird 75. In: Jahrbuch 1986 Kreis Coesfeld. Coesfeld: Kreisheimatverein Coesfeld (Hg.), 1986, 73-76.

Hörnemann, Daniel: Coesfeld (Westf). Eisenbahnknoten im Westmünsterland. Erfurt: Sutton, 2007.

Reichsarchiv (Hg.): Das deutsche Feldeisenbahnwesen. Bd.1: Die Eisenbahnen zu Kriegsbeginn. Berlin: Mittler, 1928 (Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. Das deutsche Feldeisenbahnwesen 1) 210f.

Reichsbahndirektion Münster (Westf) (Hg.): 40 Jahre Eisenbahndirektion Münster (Westf) 1895-1935. Münster: Reichsbahndirektion Münster (Westf), 1935.

Walter, Bernd: Kettbaum, Kirche und Kaiser. Coesfeld im Zeitalter der Hochindustrialisierung (1860 bis 1918), in: Damberg, Norbert (hg. im Auftrag der Stadt Coesfeld): Coesfeld 1197-1997. Beiträge zu 800 Jahren städtischer Geschichte. Bd.1. Münster: Ardey, 1999, 357-499.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof\\_Coesfeld\\_\(Westf\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Coesfeld_(Westf))

SW-Photos und Ansichtskarten = Sammlung P. Dr. Daniel Hörnemann,

Photos PDH = ©P. Dr. Daniel Hörnemann

Mit recht herzlichem Dank an Detlef Scherle, Redaktion Allgemeine Zeitung Coesfeld, für die freundliche, rasche und unkomplizierte Bereitstellung seiner Photoserie.

P. Dr. Daniel Hörnemann