



Die Eisenbahnlinie Dortmund-Schwerte und der Bahnhof Aplerbeck-Süd (1904-1912)

(Quelle: Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 105 [Bahnbau Dortmunder Feld, Hörde, Aplerbeck, Schwerte, 1904-1914])

Planung und Einwände

Als das Projekt einer neuen Eisenbahnlinie zwischen Dortmund und Schwerte Formen annahm, erinnerte man sich in Aplerbeck vielleicht daran, wie es rund fünfzig Jahre zuvor zur Anlage des Bahnhofes Aplerbeck an der Eisenbahnlinie Dortmund - Soest gekommen war: Damals hatte die Gemeinde aktiven Einfluss auf die Streckenführung nehmen können und auch einen Bürgermeister besessen, der persönlich nach Berlin gereist war, um dem preußischen König im Rahmen einer Audienz die Vorteile der von Aplerbeck favorisierten Route gegenüber dem Alternativplan zu erläutern, was letztlich zu dem gewünschten Erfolg führte.



Die am Anfang des 20. Jahrhunderts aktuellen Vorstellungen von einer Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Dortmund und Schwerte fanden in Aplerbeck keine Zustimmung. Eine von der Handelskammer Dortmund vorbereitete Eingabe an den Minister für öffentliche Arbeiten, Herrn von Budde (sh. Bild¹), zum Eisenbahnprojekt Dortmund - Schwerte - Letmathe als Teilstrecke der Verbindung Münster - Dortmund - Frankfurt/Main, für das die Kammer im Juli 1904 auch in Aplerbeck um Zustimmung warb, fiel hier nicht auf fruchtbaren Boden. Im Gegenteil: Die Gemeinde hatte ihre eigenen Vorstellungen und versuchte auch, diese umzusetzen, und ging dazu den direkten Weg. In einer Eingabe an den Staatsminister von Budde vom 19. Mai 1905 schrieb der Gemeindevorsteher Vieseler: *„Euer Excellenz erlaubt sich die Gemeinde-Vertretung von Aplerbeck die gehorsamste Bitte auszusprechen, die neue Eisenbahnlinie Dortmund-Schwerte, nachdem die Kosten für dieselbe endgültig in dritter Lesung am 13. Mai vom Abgeordnetenhaus bewilligt worden sind, die Linienführung aber noch einer Prüfung unterzogen werden soll, diese neue Strecke über Aplerbeck zu bauen bzw. die vorhandene Bahn von Dortmund bis Aplerbeck zu benutzen und von hier hinter der Schlackenhalde der Aplerbecker Hütte einen Abzweig nach Süden hin zu dem Tunnel der Holzwickeder - Schwerter Strecke zu bauen. Von dort aus wäre dann die vorhandene Bahn nach Schwerte zu benutzen. Dieser Abzweig, etwa 1,5 km lang, der durchaus keine Terrainschwierigkeiten bietet, würde etwa 600.000 M. kosten gegenüber 6.700.000 Mark, welche das bisherige Regierungsprojekt erfordert. Die Wünsche, welche Hörde in seiner dringenden Eingabe an das hohe Haus der Abgeordneten gemacht hat, würden damit erfüllt werden und für die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn würde der Anschluß von Aplerbeck mit seinen umliegenden bedeutenden Werken und besonders der Aplerbecker Hütte von sehr großem Vorteil sein. Auch für die Tarifverhältnisse würde diese Strecke nicht nennenswert teurer sein, als die vom Magistrat von Hörde befürwortete. Die würde in der von uns erbetenen Weise geführt etwa 8 Kilometer kürzer sein, als die bisherige Strecke Dortmund - Holzwickede - Schwerte.“*

¹ Excellenz von Budde; Ausschnitt einer Ansichtskarte des Dortmunder Eisenbahner-Vereins, herausgegeben anlässlich der Kaiser-Geburtstagsfeier, 1905. Sammlung Klaus Winter, Dortmund



Der Aplerbecker Vorschlag wurde nicht nur nach Berlin geschickt. Auch die Handelskammer wurde noch am selben Tag angeschrieben und gebeten, bei den künftigen Verhandlungen über die Streckenführung der neuen Bahnlinie den Aplerbecker Standpunkt zu berücksichtigen. Man vergaß auch nicht die Presse einzuschalten: Durch gleich drei Artikel², die im Mai des Jahres in kurzer Folge hintereinander erschienen, wurde die Allgemeinheit informiert.

Vieseler wandte sich im Auftrag der Gemeindevertretung rund einen Monat später, am 17. Juni 1905, erneut an den Minister in Berlin und fügte dem Schreiben eine Karte bei, in der die beiden möglichen Streckenverläufe der neuen Eisenbahnlinie eingezeichnet waren. Die Alternativstrecken waren mit jeweils 10,5 km gleich lang, jedoch musste die eine von Hörde nach Schwerte komplett neu gebaut werden, während die über Aplerbeck zu führende Linie mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts bestehende Schienenstränge nutzte. Eine von der Gemeindevertretung gewählte Kommission wollte dem Staatsminister die Vorstellungen der Gemeinde direkt erläutern, doch antwortete dieser am 27. Juni, dass die Aplerbecker Vorschläge erst einer Prüfung unterzogen würden und deshalb von einer Audienz zunächst abgesehen werden sollte.³

Fünf Monate später war noch keine Entscheidung über die Streckenführung gefallen. Am 18. November 1905 begingen u. a. der Regierungspräsident von Arnberg, der Hörder Landrat Dr. Busch und der Kommerzienrat Brüggmann, Teilhaber der Aplerbecker Hütte, die mögliche neue Eisenbahnstrecke, die – von Hörde aus gesehen – bereits vor der kurz zuvor stillgelegten Zeche vereinigte Bickefeld-Tiefbau von der Linie der Dortmunder-Soester-Eisenbahn abzweigen *„und an der Aplerbecker Hütte dann weiter nach der Aplerbecker Heide und von da nach Bahnhof Schwerte geführt werden sollte.“* Auf der Aplerbecker Heide sollte dann ein neuer Bahnhof angelegt werden, nämlich der heutige Bahnhof Dortmund-Aplerbeck-Süd. Die Gemeindevertretung wünschte sich aber keinen zweiten Bahnhof im Ort, sondern einen Ausbau des bisherigen. Das war ein Wunsch, mit dem auch die Aplerbecker Hütte einmal einverstanden gewesen war.⁴

Doch einige Monate später befürchtete man in Aplerbeck sogar, dass die Eisenbahnstrecke Dortmund - Schwerte vollkommen an dem Ort vorbeigeführt werden könnte! Gemeindevorsteher Vieseler schrieb deshalb am 6. März 1906 nochmals an den Staatsminister von Budde und wies darauf hin, dass jede andere Linienführung als die von Aplerbeck vorgeschlagene in der Ausführung drei- bis viermal so teuer würde und begründete dies mit *„ganz außerordentlich großen Terrainschwierigkeiten“*. Vieseler betonte, dass *„dieser Eisenbahnbau eine der vitalsten Interessen der Gemeinde und des Amtes Aplerbeck“* beträfe und fügte seinem Schreiben mehrere Ausgaben der „Dortmunder Zeitung“ bei, in denen das Kommissions-Mitglied Apotheker Leunenschloss die Vorteile einer Führung der neuen Eisenbahnlinie durch Aplerbeck erläutert hatte.⁵ Auf das Schreiben antwortete die Königliche Eisenbahndirektion, Essen, 14 Tage später, dass der Herr Minister die ausführliche Bearbeitung der Linie Dortmunderfeld-Hörde-Schwerte angeordnet hatte und deshalb von der Entsendung einer Abordnung der Gemeinde abzusehen sei. Damit war der Aplerbecker Vorschlag vom Tisch.

² „Dortmunder Zeitung“ vom 17., 23. und 30.05.1905

³ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88 (Bahnbau Dortmund-Schwerte in der Gemeinde Aplerbeck, 1906-1915)

⁴ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88

⁵ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88



Am 11. März 1907 sandte der Hörder Landrat Busch einige Exemplare einer gedruckten Bekanntmachung an den Aplerbecker Amtmann Leonhard. Die Bekanntmachung hatte die Offenlegung der Pläne nebst Beilagen wie dem Bauwerks-Verzeichnis für den Bau der Eisenbahnlinie von Hörde nach Schwerte zum Inhalt. Amtmann Leonhard musste die Bekanntmachungen in Aplerbeck, Berghofen und Schüren in ortsüblicher Weise aushängen lassen. Jedermann konnte nun die Unterlagen einsehen und innerhalb der vorgegebenen Frist vom 16. bis zum 30. März Einspruch gegen die Planung erheben. Erfolgten Einsprüche, dann hatte der Amtmann davon Abschriften anzufertigen und sie direkt an die Königliche Eisenbahndirektion in Essen weiterzuleiten.

Gemäß einem Presseartikel hierzu hatte die Offenlegung der Pläne im März 1907 gezeigt, dass die Strecke so, wie sie projektiert war, tatsächlich kaum gebaut werden konnte, da viele Grundbesitzer in Hörde, Berghofen, Schüren und Aplerbeck dadurch sehr geschädigt wurden. Beim Landratsamt in Hörde seien „massenhaft“ Proteste und Widersprüche eingegangen, und zwar nicht nur von privater Seite, sondern auch seitens der direkt betroffenen Kommunen. Der Plan der Aplerbecker Gemeindevertretung aus dem Mai 1905, über den seinerzeit die Presse in mehreren Folgen berichtet hatte und der auch dem Minister für öffentliche Arbeiten vorgelegt worden war, wurde erneut zur Diskussion gestellt. Man verwies auf die gegenüber dem aktuellen Plan minimalen Grunderwerbskosten, die Ersparnis beim Ausbau des vorhandenen Tunnels gegenüber einem Tunnelneubau, auf den Fortfall der Ausgaben für einen kostspieligen neuen Bahnhof Aplerbeck-Süd und – durch Verlegung des Bahnhofs Aplerbeck um einige hundert Meter nach Osten – auf die Chance, den bisherigen Aplerbecker Bahnhof zu dem dringend benötigten Güterbahnhof auszubauen.⁶

Am 7. Mai 1906 wurde eine weitere Bekanntmachung öffentlich zum Aushang gebracht: Der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Essen war die Durchführung von Vorarbeiten für die neue Eisenbahnlinie gestattet worden. Dazu zählten in erster Linie Vermessungs- und Markierungsarbeiten. Darauf deutet jedenfalls die rechtliche Belehrung bei der Bekanntmachung hin: *„mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft wird, wer unbefugt [...] zur Abgrenzung oder Vermessung von Grundstücken oder Wegen dienende Merk- oder Warnungszeichen und dergleichen fortnimmt, vernichtet, umwirft, beschädigt oder unkenntlich macht.“*

Die landespolizeiliche Prüfung des Eisenbahn-Projektes wurde am 27. August 1907 vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Einwände angesprochen. Der Gemeinderat von Aplerbeck, vertreten durch seinen Vorsteher Vieseler, sprach die mit acht Metern viel zu geringe Breite für die Überführung der Märkischen Straße (heute Wittbräucker Straße) über die Eisenbahnlinie an. Die aktuelle Straßenbreite betrug 14 Metern, im Fluchtlinienplan waren gar 20 Meter vorgesehen. Da die Märkische Straße die einzige Verbindung nach Berghofen, Schwerte und anderen südlich gelegenen Orten sei, müsse „im sicherheitspolitischen Verkehrsinteresse“ eine größere Breite für die Brücke gefordert werden. Weitere Einwände der Gemeinde betrafen die Straßenführung unter einer Eisenbahnbrücke und die Verlegung von Straßen, was für die Anwohner einen um 250-300 Meter längeren Weg ins Aplerbecker Zentrum bedeutete. Die Einwände von Privatpersonen hatten die Wertminderung ihrer

⁶ „Dortmunder Zeitung“ vom 16.04.1907 („Eisenbahnprojekt Dortmund-Schwerte“); es ist zu vermuten, dass der Artikel von der Aplerbecker Gemeindevertretung „bestellt“ wurde.



Grundstücke zum Inhalt. Da das jedoch nicht Gegenstand des Prüfungstermins war, wurden sie auf das noch durchzuführende Entschädigungsverfahren verwiesen.⁷

Vor dem Hintergrund der einzuleitenden Grundstücksenteignungen wurden die Planungsunterlagen der Eisenbahnstrecke vom 22. Februar bis zum 8. März 1909 erneut zur öffentlichen Einsicht ausgelegt. Der Hörder Landrat forderte die Betroffenen auf, ihm Einwendungen gegen die Planung vorzutragen. Die Einwände sollten sich aber auf die Gestaltung des Planes, nicht auf die Entschädigung beziehen.

Die zu erwartenden Enteignungsverfahren führten bei der Eisenbahndirektion Essen zu einer gravierenden Änderung bei der Vergabe der Arbeiten. Zunächst waren die Erdbewegungsarbeiten zwischen Hörde und Aplerbeck als Ganzes öffentlich ausgeschrieben worden. Das hatte bei den Unternehmern eine große Resonanz hervorgerufen. Im Januar 1909 teilte die Eisenbahnverwaltung jedoch mit, dass die Auftragsvergabe nach einzelnen Losen, also abschnittsweise erfolgen sollte. Der Gedanke der Eisenbahn war, dass so auf den bereits erworbenen Parzellen die Bauarbeiten bereits beginnen könnten.⁸

Nicht jeder Grundstücksbesitzer – und zu diesen gehörte auch die politische Gemeinde Aplerbeck – zeigte sich gewillt, Teile seines Grund und Bodens an die Eisenbahn abzutreten, denn die Grundstücke wurde dadurch zumindest verkleinert, oft auch durch die Bahnlinie in zwei Teile zerschnitten, ohne dass dann eine direkte Verbindung von dem einen zu dem anderen Teil vorhanden war. Der als Enteignungskommissar eingesetzte Regierungsrat Deetjen, Arnsberg, beraumte für den 28. April 1909 einen Termin im Aplerbecker Amtshaus an, um die gegen den Bauplan erhobenen Einwände zu erörtern.

Zu dem Termin erschienen außer den behördlichen Vertretern der Rentmeister Bickern für den Grafen von Bodelschwingh-Plettenberg noch sieben private Grundbesitzer, darunter sechs aus Aplerbeck und einer aus Berghofen. Die Vertreter der Eisenbahnverwaltung sagten da, wo es um Planänderungen ging, eine Berücksichtigung der Beschwerden zu oder verwiesen auf das Entschädigungsverfahren, womit sich die Beschwerdeführer auch zufrieden gaben.⁹

Wegen der durch das Bauvorhaben durchschnittenen gemeindeeigenen Friedrichstraße (heute Mondstraße), vorher ein Verbindungsweg nach Berghofen, kam es, obwohl ein Parallelweg angelegt worden war, zu einem Streit zwischen der Gemeinde Aplerbeck und dem Eisenbahnfiskus. Am 22. April 1911 – die Bauarbeiten waren längst im Gange – trafen sich auf Beschluss des Königlichen Landgerichts Dortmund die Kontrahenten an Ort und Stelle um die Situation in Augenschein zu nehmen. Ein Gutachter, Gutsbesitzer Louis Schulte-Kump aus Altenderne, war beauftragt, den Wert der enteigneten Wegeparzelle in Größe von 10,22 Ar zu schätzen. Sein Gutachten legte Schulte-Kump am 11. August 1911 vor. Da es nicht der Vorstellung der Eisenbahn entsprach, legte deren Rechtsanwalt Widerspruch ein und beantragte ein weiteres Gutachten, dagegen hielt die Gemeinde Aplerbeck die Einschätzung des Sachverständigen für korrekt, wie aus einem Schreiben des Amtsbaumeisters Stricker vom 14. Oktober 1911 hervorgeht. Das Königliche Landgericht fand gegen die Sachkenntnis des Gutsbesitzers Schulte-Kump nichts einzuwenden und verkündete am 2. November 1911 nach vorangegangener mündlicher Verhandlung sein Urteil: Der Königlich Preußische Eisenbahnfiskus musste der Gemeinde für die enteignete Wegeparzelle an der Friedrichstraße (heute Mondstraße) 1.430,80 Mark als Ent-

⁷ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88

⁸ „Hörder Volksblatt“ vom 15.01.1909 („Für den Bahnbau Dortmund - Hörde - Schwerte“)

⁹ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88



schädigung zahlen. Gegen das Urteil legte die Eisenbahn erfolgreich Revision ein, denn das Oberlandesgericht Hamm änderte das Urteil des Landgerichts Dortmund ab, indem es der Gemeinde lediglich eine Entschädigung in Höhe von 30 Mark pro Ar zusprach, den Gesamtentschädigungsbetrag also auf 306,60 Mark kürzte.¹⁰

Baumaßnahmen¹¹

Am 27. Juli 1910 teilte der Vorstand der Königlichen Eisenbahn-Bauabteilung dem Amt Aplerbeck mit, dass nun mit den Erdarbeiten zur Herstellung der Neubaulinie Hörde - Schwerte begonnen würde. Laut Bauplan war damit eine Umleitung der Große Herdecker Straße (heute Schwerter Straße) verbunden. Der Pastoratsweg und die Straßburger Straße (heute Excellenzstraße) mussten deswegen gesperrt werden.

Von dem Ausmaß der Erdarbeiten zeugt ein Schreiben der Eisenbahn-Bauabteilung an das Amt Aplerbeck vom 3. Oktober 1910: Die Erdtransportzüge des Bauunternehmers Rose, Bochum, kreuzten die Chaussee Hörde - Schwerte (heute Berghofer Straße) südlich der Bahnlinie Hörde - Aplerbeck. Das machte besondere Sicherungsmaßnahmen erforderlich: *„Der Erdtransportzug hält, bevor er die Chaussee und die Gleise der Straßenbahn von Hörde nach Schwerte kreuzt, 20 m vorher an. Der letzte Wagen ist in jedem Fall mit einem Mann besetzt. Dieser hat sich zu überzeugen, daß der Fahrt kein Hinderniß entgegensteht; er entfernt die Gleissperre, die auf beiden Seiten der Chaussee das Transportgleis schließt, sodann geht er mit einer Glocke laut schellend dem Zug voraus und legt nach der Durchfahrt des Zuges die Gleissperre wieder auf das Arbeitsgleis. Hält ein Wagen der Kreisbahn [= Straßenbahn] und der Erdtransportbahn gleichzeitig vor der Kreuzung, so hat ersterer Vorrang.“*

Am 23. Oktober 1910 sollten die Arbeiten an der Unterführung der Eisenbahn unter der Märkischen Straße (heute Wittbräucker Straße) beginnen. Dazu musste die Straße gesperrt werden. *„Die für die Zeit der Sperrung zu benutzende provisorische Chausseeverlegung ist fertig gestellt und kann für den Verkehr freigegeben werden.“* Dazu hieß es einige Tage später in der Tagespresse: *„Auf der Märkischenstraße hierselbst wird in der Nähe der Aplerbecker-Heide, woselbst die neue Bahnstrecke Hörde-Schwerte demnächst die Chaussee durchschneidet, eine Unterführung hergestellt. Mit den Vorarbeiten ist bereits begonnen worden. Der Straßenverkehr sowie der Verkehr der elektrischen Straßenbahn wird an dieser Stelle während der Bauzeit auf das rechts liegende Gelände verlegt. Zu diesem Zweck ist bereits ein provisorisches Geleise und Oberleitung angebracht worden. In der Nähe dieser Unterführung soll dann auch ein kleiner Bahnhof errichtet werden. Wo die Herdeckerstraße von der Bahn gekreuzt wird, ist ebenfalls eine Unterführung errichtet, doch erfährt hier die Straße eine Verschiebung nach Osten. Zu der Dammaufschüttung finden die Erd- und Steinmassen Verwendung, die bei dem Einschnitt in den Aplerbecker Wald in der Nähe des Waldschlößchens ausgebaggert werden. An dieser Stelle ist man nicht mehr weit von dem anzulegenden Tunnel entfernt, während man auf der Schwerter Seite schon einen ca. 50 Meter langen Stollen in den Berg getrieben hat.“¹²*

Am 3. Dezember 1910 wurde dem Amt Aplerbeck mitgeteilt, dass die Bauarbeiten soweit fortgeschritten seien, *„daß in den nächsten Tagen der Eisenbahndamm über*

¹⁰ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88

¹¹ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 88

¹² „Hörder Volksblatt“ vom 02.11.1910 („Vom Bahnbau“)



die Große Herdeckerstraße [Schwerter Straße] geschüttet werden und an dieser Stelle die Straße für den Verkehr gesperrt werden muß.“

Die Arbeiten wurden – zumindest was die Straßen anging – durchaus von der Gemeinde beobachtet. Vorsteher Vieseler teilte dem Amtsbaumeister Stricker am 16. Dezember 1910 mit, dass ein neuer Weg an der Großen Herdeckerstraße nicht ordnungsgemäß hergestellt wurde. Vieseler schrieb: *„Ich möchte Sie nun freundlichst bitten, doch sofort nach Empfang dieser Mitteilung sich diese Pfuscherei anzusehen und das Entsprechende zu veranlassen.“*

Am 7. April 1911 legte die Königliche Eisenbahndirektion dem Regierungspräsidenten in Arnshagen einen Sonderentwurf für einen Teilabschnitt der Neubaustrecke vor. Er beinhaltete gegenüber dem bereits genehmigten Plan vom September 1907 Abweichungen im Bereich der Überführung der Märkischen Straße (heute Wittbräucker Straße). Zu den Änderungen gehörte, dass nun fünf statt zwei Gleise unter der Straße verlegt werden sollten. Weiterhin wurden das Stationsgebäude und der Güterschuppen etwa 120 Meter nach Westen verschoben, um Platz für die bisher nicht vorgesehenen Anlagen für den Freiladeverkehr zu schaffen. Das hatte auch neue Straßenführungen zum Bahnhof zur Folge. Der Sonderentwurf hatte auch dem Amtmann Leonhard vorgelegen, der ihn gründlich prüfte, denn er stellte weitere Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Plan fest, wie aus seinem Schreiben an den Landrat in Hörde vom 5. Mai 1911 hervorgeht.

Am 7. Juni 1911 kam es in Aplerbeck zu einem Prüfungstermin mit allen Betroffenen. Da die Eisenbahn bei fast allen Kritikpunkten Entgegenkommen zeigte, ihre neuen Vorstellungen aber dennoch durchsetzte, endete der Termin, ohne dass Folgeverhandlungen notwendig wurden.

Zu den Einzelpersonen, die von dem Eisenbahnbau betroffen wurden, gehörte der Wirt Wilhelm Herdickerhoff an der Berghofer Straße (heute Ostkirchstraße). Er hatte bereits bei der ersten Planoffenlegung Protest eingelegt, weil er durch die Baumaßnahme Nachteile befürchtete. Deshalb war er auf das Entschädigungsverfahren verwiesen worden, wo er für die Beeinträchtigungen, die er erleiden sollte, einen Ausgleich aushandeln konnte. Im Schreiben des Amtmanns Leonhard vom Mai 1911, das die Änderungen aufgrund des Sonderentwurfes zum Inhalt hatte, hieß es zu Herdickerhoff, dass dem Wirt die Einfahrt und der Zugang zu seinem Grundstück erschwert würde, weil die an seinem Haus vorbeiführende Straße tiefer gelegt werden sollte. Beim Verhandlungstermin am 7. Juni wurde Herdickerhoff erneut auf das Entschädigungsverfahren verwiesen. Der Verlauf dieser Verhandlung ist nicht mehr bekannt, doch hatte sie wohl zum Ergebnis, dass von der tiefer gelegten Straße eine sechsstufige, zu Herdickerhoffs Wirtschaft führende Treppe gebaut werden sollte. Das warf bei Wilhelm Herdickerhoff die Frage auf, ob die Treppe sein Eigentum würde und ob wegen ihrer Schwierigkeiten bei einer Umschreibung der Wirtschaftskonzession zu erwarten seien. Gemeindevorsteher Vieseler antwortete dem Wirt, dass er die Eigentumsfrage mit der Eisenbahn zu regeln hätte. Bei einer künftigen Umschreibung der Wirtschaftskonzession würde jedoch gefordert werden, das Terrain vor dem Haus bis auf Straßenniveau abzutragen, was den Fortfall der Treppe zur Folge haben würde.

Im Sommer 1911 wurde die Frage akut, wie das Regenwasser vom Gelände des neuen Bahnhofs abzuleiten sei. Der Vorstand der Königlichen Eisenbahnbauabteilung fragte bei der Amtsverwaltung Aplerbeck an, ob beabsichtigt sei, die Bahnhofsanlage in das Kanalisationsnetz einzubeziehen und erhielt zur Antwort, dass weder die Ludwigstraße (heute Benediktinerstraße) noch die Friedrichstraße (heute Mondstraße) in naher Zukunft kanalisiert werden sollte; für die Ableitung des



Regenwassers könnte der Kanal entlang der Märkischen Straße (heute Wittbräucker Straße) genutzt werden. Das war in der Angelegenheit aber nicht das letzte Wort. Amtmann Leonhard empfahl nämlich dem Gemeindevorsteher Vieseler am 20. Januar 1912, einen Gemeinderatsbeschluss herbeizuführen, der die Annahme des von der Eisenbahnverwaltung vorbereiteten Vertrages zum Ziel hatte. *„Die Annahme des Vertrages kann ich nur empfehlen, da der Gemeinde Aplerbeck hierdurch keine Kosten entstehen. Der Kanal beginnt am Bahnhofe Aplerbeck Süd und mündet in den von der Gemeinde angelegten Regenkanal bei dem Wohnhause des Dachdeckers Arens, Märkische Straße, hieselbst [heute Wittbräucker Str. 58]. Dieser projectirte Kanal ist auch im generellen Kanalisationsentwurf für Aplerbeck vorgesehen.“* Die Kanalisierungsfrage wurde tatsächlich erst ein halbes Jahr später mit der Unterzeichnung eines Vertrages zwischen der Eisenbahn-Bauabteilung, dem Amtmann Leonhard und dem Gemeindevorsteher Vieseler Anfang Juli 1912 gelöst.

Inbetriebnahme der neuen Strecke

Die landespolizeiliche Abnahme der Neubaustrecke Hörde - Schwerte soll am Freitag den 20. September 1912, morgens 9.15 ab Bahnhof Hörde erfolgen. Auch der Aplerbecker Gemeindevorsteher Vieseler war dazu eingeladen. Eine Randnotiz seines Vertreters L. Kühl überliefert, dass Vieseler der Einladung nicht gefolgt war. War Vieseler einfach nur verhindert gewesen oder hatten die jahrelangen Differenzen zwischen der Gemeinde Aplerbeck und der Eisenbahn, die mit dem Aplerbecker Vorschlag über die am besten geeignete Streckenführung begonnen und mit der Frage nach der Ableitung des Regenwassers vom Bahnhofsgelände geendet hatte, ihm die Lust an einer Teilnahme genommen?

Die 18,2 Kilometer lange neue Eisenbahnstrecke von Dortmund nach Schwerte wurde jedenfalls nach rund zweijähriger Bauzeit am 1. Oktober 1912 „sang- und klanglos“ in Betrieb genommen: *„Die Stadt Dortmund, die erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit die Eröffnung ihres pompösen Bahnhofes feiern konnte, hatte für den gestrigen Tag keine Feier vorgesehen, und für unsere Stadt lag bei dem Umstand, daß Dortmund ein größeres Interesse an der neuen Bahn vom wirtschaftlichen Standpunkte aus habe als Schwerte, keine besondere Veranlassung zu einer Feier vor.“*

Der erste Zug verließ den Bahnhof Schwerte um 5:47 Uhr und erreichte über die Bahnhöfe Aplerbeck-Süd und Hörde den Hauptbahnhof Dortmund um 6:13 Uhr. Aus Dortmund verließ um 6:05 Uhr der erste Zug den Bahnhof in Richtung Schwerte, wo er 6:35 Uhr ankam und von dort um 6:51 nach Ergste-Iserlohn weiterfuhr.

Bahnamtlich galt die neue Bahn als „Nebenbahn“ und wurde als solche auch im frisch erschienenen neuen amtlichen Taschenfahrplan geführt. Zehn Zugpaare verkehrten auf der Strecke. Darunter waren jedoch keine Eil- oder Schnellzüge, sondern nur Personenzüge der 2. bis 4. Klasse.¹³

Noch im Oktober 1912, dem Monat der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnlinie, wurde der Fahrplan zum Tagesordnungspunkt einer Gemeinderatssitzung. Bemängelt wurde, dass viele Züge den Bahnhof Aplerbeck-Süd ohne Halt durchfuhren, weshalb er für die Bevölkerung keinen großen Nutzen hatte.¹⁴ Amtmann Leonhard wandte sich deshalb im Auftrag der Gemeindevertretung an die Eisenbahndirektion Essen und bat um eine bessere fahrplanmäßige Berücksichtigung des neuen Bahnhofs. Von 5:37 Uhr bis 12:37 Uhr gäbe es keine Zugverbindung zwischen Aplerbeck-

¹³ „Schwerter Zeitung“ vom 02.10.1912 („Die Neubaustrecke Schwerte-Dortmund“)

¹⁴ Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 351 (Gemeinderatsprotokolle 1905-1918), Sitzung vom 16.10.1912



Süd und Dortmund und von 13:18 Uhr bis 21:33 Uhr keine mit Schwerte, von wo doch die wichtigen Umsteigemöglichkeiten nach Arnshagen, Iserlohn und über Hagen nach Köln bestanden. Leonhard schrieb: *„Die jetzt vorhandene Verbindung ist zwecklos und wird kaum eine nennenswerte Einnahme bringen.“* Die Eisenbahndirektion antwortet dem Amtmann am 10. November: Die Züge, die in Aplerbeck-Süd nicht hielten, müssten ohne Halt durchfahren, um Anschlussverbindungen zu gewährleisten. Ein Halt in Aplerbeck-Süd würde jeweils bedeuten, dass Reisende ihre Anschlusszüge in Dortmund bzw. Schwerte nicht erreichen würde. Deshalb seien Fahrplanänderungen derzeit nicht möglich.