



Verlegung des Bahnhofs Aplerbeck (1912-1914)

(Quelle: Stadtarchiv Dortmund, Bestand 16, lfd. Nr. 93 [Verlegung des Personenbahnhofs und Erweiterung des Güterbahnhofs in Aplerbeck, 1912-1914])

Als der Aplerbecker Bahnhof 1855 eröffnet wurde, lag er außerhalb der geschlossenen Ortschaft „in der grünen Wiese“. Die nur wenige Jahre nach Anlage des Bahnhofs erfolgte Ansiedlung der Aplerbecker Hütte setzte einer möglichen späteren Erweiterung nach Süden rasch eine unüberwindliche Grenze. Im Laufe der Zeit rückte auch aus den anderen Richtungen die Bebauung immer näher an das Bahnhofsgelände heran. Am Bahnhof wurde es eng. Das war umso mehr zu spüren, weil sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr ständig zunahmen. Um den Unzulänglichkeiten Herr zu werden, mussten tiefgreifende Maßnahmen in Angriff genommen werden.

Am 15. November 1912 fand in Aplerbeck die „landespolizeiliche Prüfung eines Entwurfs für die Erweiterung des Bahnhofs“ statt. Dazu trafen sich Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen, des Landeshauptmanns in Münster und des Regierungspräsidenten in Arnsberg sowie Landrat Luckhaus aus Hörde, Amtmann Leonhard, Amtsbaumeister Stricker und Gemeindevorsteher Vieseler. In der Unterredung wurden keine Bedenken gegen den vorliegenden Bahnhofsumbauplan erhoben. Das Protokoll erwähnt als einzige Besonderheit lediglich, dass die Eisenbahndirektion anbot, nördlich des neuen Bahnkörpers eine Seitenstraße anzulegen, wenn die Gemeinde Aplerbeck sich im Gegenzug bereit erklären würde, der Eisenbahndirektion in Sachen Bahnhofstraße entgegenzukommen. Daraufhin sagte die Gemeinde Aplerbeck zu, die Pflasterung und Beleuchtung der Bahnhofstraße auf Dauer zu übernehmen, erwartete aber von der Eisenbahndirektion eine Beteiligung in Form einer einmaligen Zahlung in Höhe von 5.400 Mark. Mit Schreiben vom 10. Dezember 1912 wurde ihr das von der Eisenbahndirektion bestätigt. Damit waren die Hürden beseitigt: Der Gemeinderat stimmte dem Antrag auf Erweiterung des Bahnhofs am 10. Januar 1913 zu, der Gemeindevorsteher informierte den Amtmann darüber am 13. Januar und der Amtmann informierte die Eisenbahndirektion am 15. Januar.

Doch dann kam alles anders, und die Änderung wurde eingeleitet durch folgendes, am 15. März 1913 vom Amtmann Leonhard und Gemeindevorsteher Vieseler gemeinsam unterzeichnete Schreiben an die Eisenbahndirektion in Essen:

„Die Königl. Eisenbahndirektion in Essen beabsichtigt, in diesem Jahr die geplanten Erweiterungen des Güter- und Personen-Bahnhofes von Aplerbeck zur Ausführung zu bringen.

Die Erweiterung ist in der Weise vorgesehen, daß die jetzigen, auf der Nordseite der Eisenbahn gelegenen Güter- und Empfangsgebäude in einer Entfernung von etwa 20 m nach Norden zurück verlegt und hierzwischen, sowie im engeren Raume des jetzigen Bahngeländes weitere Gleisanlagen angelegt werden. Die geplanten Erweiterungen bewegen sich in geringem Umfange und werden durch die Art der örtlichen Verhältnisse besonders eingeschränkt. Eine Ausdehnungsmöglichkeit ist hier nicht vorhanden, sodaß die Vergrößerung der Anlagen im Hinblick auf die bestehenden industriellen Werke für nicht hinlänglich genug angesehen werden kann. Auch ist eine spätere Erweiterung ausgeschlossen.

Die jetzt vorgesehene Verlegung und Erweiterung der Bahnhofs- und der Gleisanlagen halten wir sowohl im Interesse der Eisenbahnverwaltung als auch im Interesse der Gemeinde Aplerbeck nicht für vorteilhaft und wünschenswert und geben unter



Hinweis auf nachstehende Umstände die Ausführung eines weiteren Projektes zur Erörterung und Prüfung.

Die Gemeinde Aplerbeck ist infolge der industriellen Werke in starker Entwicklung begriffen und wird namentlich, was die Industrie anbelangt, für die nächste Zeit einen bedeutenden Aufschwung nehmen.

Die Westfälischen Eisen- und Drahtwerke hierselbst erweitern ihre Hüttenanlagen durch den Bau eines Stahl- und Walzwerkes, und dieser Betrieb wird nach Fertigstellung derselben mindestens verdoppelt werden. Für den Güterbahnhof in Aplerbeck kommen ferner folgende industriellen Werke in Betracht: Zeche Schürbank & Charlottenburg, Aplerbeck, Ringofenziegeleien in Aplerbeck und Schüren, Feldbahnfabrik Glässing und Schollwer in Schüren, Steinbruchbetrieb Crämer in Schüren sowie die Gemeinden Aplerbeck, Schüren und Berghofen.

Außer diesem stetigen und wohl für die Folge auch noch zunehmenden Verkehr von diesen Betrieben steht, so wie jetzt verlautet, auch der Anschluß der Zeche Freie Vogel und Unverhofft, Schüren, nach dem hiesigen Güterbahnhof in Aussicht. Diese Zeche beabsichtigt, einen neuen Bahnanschluß nach Station Aplerbeck für ihren Betrieb mit einem Kostenaufwande von etwa 850.000 Mk herzustellen. Um die Vergrößerung des Güterverkehrs hierdurch anzugeben, hat die Gewerkschaft Lothringen in Gerthe die von ihr erworbenen Zechenanlagen von Freie Vogel und Unverhofft in Schüren den Betrieb mit einer Bausumme von 3,5 Millionen Mark ganz bedeutend erweitert und umfangreiche Neuanlagen hergestellt. Die Jahresförderung dieser Zeche wird sich nach Mitteilung der Direktion auf 4-500.000 t Kohlen belaufen. Für die Eisenbahn und die Güterverwaltung auf Station Aplerbeck bedeutet dies eine tägliche Beförderung und Abfertigung von 150 Stück Waggon á 10 t.

Unter Berücksichtigung dieser in Aussicht stehenden Entwicklung und der bedeutenden Zunahme des Güterverkehrs durch die Erweiterung der bezeichneten industriellen Werke ist als sicher anzunehmen, daß sich die von der Eisenbahndirektion in Essen in Aussicht genommene jetzige Erweiterung des Bahnhofs Aplerbeck schon in den nächsten Jahren als zu klein erweisen wird.

Mit der Zunahme dieses Güterverkehrs ist auf alle Fälle zu rechnen und die Verhältnisse dürften eingehend zu prüfen sein, ob die Eisenbahnverwaltung nicht schon jetzt eine Erweiterung des Bahnhofs Aplerbeck derart vornehme, daß derselbe mindestens auf Jahre und absehbare Zeit den steigenden Verkehrsverhältnissen vollauf genügt und nicht in Kürze einer weiteren Erweiterung bedarf.

Da wegen der vorerwähnten beschränkten örtlichen Verhältnisse eine Erweiterung in diesem Sinne auf dem jetzigen Bahnhofsterrain nicht ausführbar ist, wird diese Frage derart zu lösen sein, daß der Personenbahnhof ganz verlegt und getrennt von dem Güterbahnhof jenseits der Märkischen Straße weiter in östlicher Richtung errichtet wird [d. h. zwischen Wittbräucker Straße und Schweizer Allee].

Der Anlage eines Personenbahnhofs dürfte hier in keiner Weise weder in baulicher Hinsicht noch sonst wie Schwierigkeiten entgegentreten. Der für den Bahnhof und für den Bahnkörper benötigte Grund und Boden gehört dem Grafen v. Bodelschwingh und wird zu mäßigen Preisen zu erwerben sein. Das in Betracht kommende Gelände liegt frei und wird bis jetzt durch keine Bauten noch sonstigen Anlagen eingeschränkt. Für die Eisenbahnverwaltung ist es hier von Vorteil, daß das für die Anschüttung des Bahnkörpers erforderliche Material von der dem Gelände direkt gegenüber liegenden Halde der Westfälischen Eisen- und Drahtwerke genommen werden kann, und das Material ohne jede Vergütung zu haben ist. Außerdem können Anschüttungsmassen von den in der Nähe liegenden Zechen Margarethe, Caroline und Schürbank & Charlottenburg ohne Unkosten herbeigeschafft werden.



Wie aus dem beiliegenden Plane ersichtlich, läßt sich der Zugang zum neuen Bahnhofe durch Anlegung und Schaffung von Straßen günstig herstellen. Es kann eine Straße von der Märkischen Straße [heute Wittbräucker Straße] abzweigend in der Richtung längs des Bahnkörpers als Zugang zu dem neuen Bahnhof geschaffen werden. Ein weiterer Weg und für die Gemeinde am günstigsten, insofern als er vom Mittelpunkt der geschlossenen Ortschaft ausgeht, läßt sich von der Chausseestraße [heute Köln-Berliner-Straße] im Durchbruch nach der Königstraße [heute Ruinenstraße] und von da durch Ackerland führen, anlegen.

Wenn auf diese Weise durch die Trennung des Personenbahnhofes von dem Güterbahnhofe der Erweiterung des Bahnhofes Aplerbeck herangetreten wird, und die Anlagen derart ausgeführt werden, wird das jetzige Bahnhofsterrain allein für den Güterbetrieb gelassen und der Güterbahnhof kann derart ausgebaut und erweitert werden, daß er allen Ansprüchen des Verkehrs, wie er sich nach obigen Ausführungen gestalten wird, genügt und denselben bewältigen kann.

Auch werden durch den neuen Personenbahnhof die Verhältnisse für den Personenverkehr in angenehmerer Weise, wie bisher, verbessert.

Der Eisenbahnverwaltung selbst werden doppelte und gewiß auch Unkosten einer nach dem jetzigen Projekte nicht zu entgehenden späteren Erweiterung erspart bleiben.

Aus vorstehenden Gründen dürfte daher die Erweiterung des Bahnhofes Aplerbeck nach obigen Ausführungen sowohl für die Eisenbahnverwaltung als auch für die Gemeinde Aplerbeck am vorteilhaftesten erfolgen.“

Dass der Plan, einen neuen Personenbahnhof getrennt vom Güterbahnhof anzulegen, von Amt und Gemeinde durchaus optimistisch angegangen wurde, beweist der Umstand, dass bereits am 20. März 1913 der Amtsbaumeister Stricker bei der Rentei-Verwaltung des Hauses Bodelschwingh anfragte, ob die Gräfin von Bodelschwingh-Plettenberg bereit sei, die für einen Bahnhofsneubau und für die dahin führenden Straßen notwendigen Grundstücke an die Gemeinde abzutreten; das Haus Bodelschwingh war Eigentümer des für den neuen Bahnhofs benötigten Grundstücks, das unter dem Namen Butenhofswiese bekannt war. Der von der Gräfin zunächst geforderte Preis von 280 Mark je Ar konnte noch auf 250 Mark verringert werden.

Amtsbaumeister Stricker kaufte auch am 26. April im Auftrag der Gemeinde von der Witwe Schwerte zur Herstellung einer Straße von der Königsstraße (Ruinenstraße) nach dem neu zu erbauenden Bahnhof deren an der Königstraße gelegenes 97 qm großes Grundstück für 5.000 Mark. Die Witwe Schwerte durfte zunächst jedoch dort wohnen bleiben und musste erst nach vorheriger Aufforderung seitens der Gemeinde die Wohnung innerhalb 30 Tagen räumen und die Gebäude zum Abbruch übergeben.

Amtmann Leonhard versicherte der Eisenbahndirektion Anfang September 1913, dass die Gemeindevertretung von Aplerbeck in ihrer Sitzung am 25. August beschlossen hatte, die als Zugang zum neuen Bahnhof notwendigen Straßen auf Kosten der Gemeinde auszubauen und zu unterhalten, ausgenommen den Weg von der Märkischen Straße (Wittbräucker Straße). Außerdem wurde der Eisenbahn das als Bahnhofsvorplatz vorgesehene, 100 x 60 m große Grundstück kostenlos zur Verfügung gestellt. An dieses Angebot wollte sich die Gemeindevertretung bis zum 1. Januar 1914 gebunden halten. Die Eisenbahndirektion, die den Aplerbecker Bahnhofsplänen jedenfalls nicht durchweg ablehnend gegenüberstand, beantwortete das Schreiben des Amtmanns am 9. Oktober 1913: Ob die geplanten, zum Bahnhof führenden Straßen ausreichen würden, bliebe abzuwarten. Die für den Bahnhofsvor-



platz angebotene Fläche sei groß genug, jedoch sei die Lage des Platzes noch zu prüfen und deshalb auch der Baubeginn für die neuen Straßen zu verschieben. Die zeitliche Begrenzung für die Annahme des Angebots des Gemeinderats durch die Eisenbahndirektion solle fallengelassen werden. Amtmann Leonhard entgegnete darauf am 27. Oktober, dass eine Verlängerung der Frist, wie lange die Gemeinde zu ihrem Angebot stehen wollte, nicht möglich sei, da sie selber an einer Fristsetzung durch die Grundstückseigentümerin, der Gräfin von Bodelschwingh-Plettenberg, gebunden sei. Diesen Einwand akzeptierte die Eisenbahndirektion nicht und schrieb dem Amtmann am 12. November: *„Da den Anlaß zu der Zurückstellung des früheren, bereits genehmigten Entwurfes [Ausbau des bisherigen Bahnhofs] die Eingabe des Amtes und der Gemeinde gegeben hat, so glauben wir erwarten zu dürfen, daß die Gemeinde entsprechend dem Interesse, das sie an der Verlegung des Personenbahnhofs hat, auch nach dem 1. Januar 1914 bereit sein wird, das Gelände für den Bahnhofsvorplatz in der vorgesehenen Größe kostenfrei der Eisenbahnverwaltung zu überlassen.“* Auch sei mit einer Entscheidung des Ministers für öffentliche Arbeiten 1913 nicht mehr zu rechnen.

Im November 1913 wurde das Aplerbecker Eisenbahnprojekt in der Eisenbahndirektion Essen erörtert. Man hielt die Kosten für zu hoch, da der neue Entwurf den sieben- bis achtfachen Betrag dessen erforderte, was für den Umbau am bisherigen Standort veranschlagt worden waren. Somit wären – wollte man am Neubauprojekt festhalten – Einsparungen durch eine Vereinfachung der Pläne zwingend erforderlich. Ferner war man der Ansicht, *„daß mit Rücksicht auf die zeitige schlechte Finanzlage des Staats und die rückläufige Geschäftslage im Allgemeinen der Minister das neue Millionenprojekt nicht wolle und auch nicht durchbringen könne. Die Pläne und Entwürfe wurden mit möglichster Beschleunigung dem Ministerium eingereicht. Eine Entscheidung sei aber mit Rücksicht auf die Höhe der Kosten und die zeitigen Arbeiten (Beratung des Staatshaushaltsplanes) nicht vor dem Frühjahr zu erwarten.“* Wegen der Ungewissheit der ministeriellen Entscheidung hatte die Eisenbahnverwaltung jeden Grunderwerb auch am alten Bahnhof eingestellt. Die Vergrößerung und Umlegung des Bahnhofes, so Regierungsrat Meissner, würde jedoch kommen, wenn auch nicht sofort im gewünschten Umfang und in mehreren Etappen. Der Amtsverwaltung und dem Gemeinderat wurde deshalb empfohlen, solche Beschlüsse zurückzuhalten, die das Bahnhofprojekt gefährden könnten. Dazu gehörte auch der Neubau eines Sparkassengebäudes.

Amtmann Leonhard teilte der Eisenbahndirektion Essen am 26. März 1914 mit, dass der Sparkassenverband des Amtes Aplerbeck großen Wert darauf lege, die neue Sparkasse in der Nähe des Personenbahnhofes zu erbauen. *„Es ist deshalb ein Baugrundstück gewählt, welches an der Hauptverkehrsstraße und an der von der Gemeinde Aplerbeck projektierten Verbindungsstraße zum neuen Personenbahnhof gelegen ist.“*

Eine ministerielle Entscheidung in der Aplerbecker Bahnhoffrage lag Anfang April 1914 noch immer nicht vor, doch im Juni des Jahres teilte die Eisenbahndirektion dem Amtmann mit, dass die Verlegung des Bahnhofes an die von der Gemeinde Aplerbeck gewünschte Stelle einen so hohen Kostenaufwand erfordere, dass dieser Plan „zunächst“ nicht weiter verfolgt werden solle. Die Mitteilung veranlasste Amtmann Leonhard zu einer lebhaften und detaillierten Gegenrede – quasi dem letzten Versuch, die Anlage eines Personenbahnhofes an der Bahnstrecke zwischen Wittbräucker Straße und Schweizer Allee doch noch durchzusetzen, indem die Nachteile der aktuellen Bahnhofssituation und der im November 1912 ins Auge gefassten Erweiterungsmöglichkeit ebenso erörtert wurden, wie die Vorteile einer Trennung von



Personen- und Güterbahnhof durch den Neubau eines Personenbahnhofes einige hundert Meter östlich des bisherigen Standorts. Tatsächlich hatten Amtmann Leonhard und die Gemeinde Aplerbeck auch den Landrat des Kreises Hörde, Luckhaus, auf ihrer Seite. Der war der Meinung, dass die Entscheidung, die Bahnstreckenverlegungspläne aufzugeben, ausschließlich bei der Eisenbahndirektion Essen, also nicht auf Veranlassung des zuständigen Ministers in Berlin, gefallen seien, und empfahl dem Amtmann, in dieser Sache bei der Eisenbahndirektion weiter nachzuhaken. Der Landrat hatte auch Kontakte zu einem Unterstaatssekretär, der einen Weg aufgezeigt hatte, wie eine offizielle Eingabe an das Arbeitsministerium zum Erfolg führen könnte.

Amtmann Leonhard erhielt am 8. August 1914 – wohl als Reaktion auf sein Schreiben vom Juni 1914 – aus Essen die Antwort, „*eine Entscheidung über die angeregte Verlegung des Personenbahnhofs Aplerbeck ist noch nicht getroffen; die Angelegenheit wird aber von hier aus weiter verfolgt werden, sodaß es einer nochmaligen Anfrage Ihrerseits nicht bedarf.*“

Inzwischen war der Erste Weltkrieg ausgebrochen. Die Aplerbecker Bahnstreckenfrage trat in den Hintergrund. Von dem großen Projekt, das die Aplerbecker Lokalpolitiker hatten anstoßen wollen, wurde nur der erste Abschnitt der Straße realisiert, die von der Chausseestraße (Köln-Berliner-Straße) südwärts zum neuen Bahnhof führen sollte. Diese kurze Straße trägt heute den Namen Lohoffstraße. Hätte man den Personenbahnhof an geplanter Stelle errichtet, dann wären sicherlich an den Straßen, die dorthin führten, auch Wohn- und Geschäftshäuser entstanden. Weil dieser Fall nicht eintrat, die Butenhofswiese unangetastet blieb, konnte hier einige Jahrzehnte später das Schulzentrum aus Haupt- und Realschule mit Sporthallen und Plätzen entstehen.