



## **Die Verlegung des Bahnhofs Aplerbeck (2012-2015)**

Die mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs untergegangene Überlegung, dem Bahnhof Aplerbeck einen neuen Standort zu geben, lebte gegen Ende des 20. Jahrhunderts neu auf. Die Faktoren, die die Gedankenspiele beeinflussten, hatten sich allerdings erheblich verändert. Eine Trennung von Personen- und Güterbahnhof war nicht mehr notwendig, weil es im unmittelbaren Bahnhofsbereich keinen Güterumschlag mehr gab. Die Eisenbahnanschlüsse der Firmen Hollinde & Boudon, Niemann & Hoffmann sowie Dortmunder Eisenhandel wurden durch die Wittbräucker Straße räumlich vom Bahnhofsgelände getrennt. Der Personenbahnhof – nach amtlichen Sprachgebrauch tatsächlich nur ein „Haltepunkt“ – bestand seit dem 1981 erfolgten Abriss des alten Stationsgebäudes nur noch aus einer Schranke und zwei trostlosen Wartehäuschen aus Waschbeton auf einem stets unsauber wirkenden Platz. Lediglich der hier vorhandene kostenfreie Parkraum konnte als Pluspunkt des Bahnhofs gewertet werden.

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts kam nach langem Vorlauf endlich Bewegung in die Bahnhofs-Angelegenheit: Rund 20 Millionen Euro wollte die Deutsche Bahn AG „in den nächsten Jahren“ in die Sanierung der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Hörde, Aplerbeck und Westfalahallen investieren. Mit dem Aplerbecker Bahnhof sollte der Anfang gemacht werden. Hier war eine Verlegung wenige hundert Meter nach Osten an die Wittbräucker Straße ins Auge gefasst worden.<sup>1</sup> In Aplerbeck sollten die Bauarbeiten von April 2005 bis November 2005 dauern, doch wurde mit der Bekanntgabe dieses Zeitraums gleichzeitig eingeschränkt, dass die zeitliche Planung wegen noch andauernder Gespräche mit dem Land NRW und den betroffenen Zweckverbänden unsicher sei.<sup>2</sup> Im Dezember 2003 hieß es, dass die Arbeiten Mitte 2004 beginnen und im November 2005, „rechtzeitig zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006“ abgeschlossen sein könnten. Die Finanzierung sei gesichert.<sup>3</sup> Doch Anfang März 2004 wurde die Sanierung des Bahnhofes Aplerbeck in der Prioritätenliste der Deutschen Bahn AG herabgestuft; die Baumaßnahme sollte nun erst nach 2008 beginnen. Die Bezirksvertretung Dortmund-Aplerbeck reagierte verärgert.<sup>4</sup> Eine Unterschriftenaktion wurde organisiert, um dem Zorn der Bevölkerung über die Entscheidung der Bahn Ausdruck zu geben.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 28.05.2002 („Vorort-Bahnhöfe werden aufgemöbelt“)

<sup>2</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 07.11.2003 („Licht am Ende des Tunnels“)

<sup>3</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 10.12.2003 („Bahn bietet bald bessere Anbindung“)

<sup>4</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 06.03.2004 („Bahnhof auf Abstellgleis“), „Stadtanzeiger“ vom 17.03.2004 („Hörder Bahnhof auf dem Abstellgleis“), „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 18.03.2004 („Bahnhofspläne gibt’s erst 2007“)

<sup>5</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 01.04.2004 („Bahnhöfe sofort sanieren“), „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 01.04.2004 („Bahnhöfe doch früher sanieren“), „Ruhr Nachrichten“ vom 06.04.2004 („Bürger-Protest wächst schnell“), „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 24.05.2004 („Wünsche an die Bahn“), „Stadtanzeiger“ vom 25.05.2004 („Aplerbecker lassen sich nicht ausbremsen“), „Ruhr Nachrichten“ vom 28.05.2004 („Aplerbecker machen Dampf“), „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 28.05.2004 („Unterschriften für Umbau der Bahnhöfe“)



Während auf der einen Seite „über 1.500“<sup>6</sup> Unterschriften gegen die Zurückstellung der Sanierung des Aplerbecker Bahnhofs gesammelt wurden, befürchteten Anwohner der Postkutschenstraße Nachteile als Folge eines Bahnhofsneubaus: Lärm durch die an- und abfahrenden Züge und Lautsprecherdurchsagen – und Krawalle, Vandalismus und Müll vor dem Haus, vor allem bei Heimspielen des BVB, bei denen der Bahnhof erfahrungsgemäß besonders stark frequentiert wurde.<sup>7</sup>

Als die Unterschriften-Aktion im Mai 2004 lief, wurde das 1927 erbaute Stellwerk abgerissen. Es war bereits seit 1980 außer Benutzung und verfiel im Laufe der Zeit mehr und mehr. Für die Abbrucharbeiten war zunächst der Zeitraum 17. bis 21. Mai vorgesehen<sup>8</sup>, der dann aber bis zum 28. Mai verlängert werden musste.<sup>9</sup>

Die Übergabe der Unterschriftenliste sollte am 30. Juni 2004 in Düsseldorf erfolgen.<sup>10</sup> Bezirksvorsteher Lahme hatte einen Termin im Verkehrsministerium vereinbart und außer den 3.800 Unterschriften und 14 Begleitern auch ein Argument für eine rasche Bahnhofssanierung dabei, das bis dahin noch nicht in die Diskussion eingebracht worden war: die Verknüpfung der Verlegung des Bahnhofs mit der damals aktuellen Ortskernumgestaltung Aplerbecks. Dass eine Koppelung dieser beiden Maßnahmen sinnvoll sei, konnte man sich auch in Düsseldorf vorstellen und versprach, „*noch einmal neu nachzudenken*“<sup>11</sup>, denn die Kombination beider Projekte hätte eine günstigere Bereitstellung der Finanzmittel zur Folge haben können. Allerdings resümierte Lahme: „*So optimistisch können wir wirklich nicht sein*“.<sup>12</sup> Das Fazit des Bezirksvorstehers sollte sich als Prophezeiung herausstellen. Im Oktober 2004 war von einem Baubeginn in Aplerbeck „2009 oder später“ die Rede.<sup>13</sup>

Im Februar 2005 sperrte die Bahn AG ein größeres Mauerstück am Eisenbahndamm an der Hüttenstraße, weil für einen Teil der alten Mauer Einsturzgefahr bestand. Zu dem Zeitpunkt durften Autos diesen Abschnitt der Hüttenstraße schon seit zwei Jahren nicht mehr befahren; die Straße war den Linienbussen, Fahrrädern und Fußgängern vorbehalten. Über die Instandsetzung oder den Abriss der Mauer wollte die Bahn AG kurzfristig entscheiden.<sup>14</sup> Tatsächlich blieb die Absperrung noch lange Zeit stehen, ohne dass sich an der einsturzgefährdeten Mauer etwas tat.

Mehrere Jahre lang blieb es dann wieder ruhig um den Bahnhof. Für die Öffentlichkeit musste es den Anschein haben, dass das Aplerbecker Projekt aus jeder Planung herausgenommen worden sei. Selbst für den Bezirksbürgermeister Mader kam deshalb Mitte Mai 2011 die Nachricht, dass die Arbeiten am Umbau des Bahnhofes bald in Angriff genommen werden könnten, überraschend. Wie erhofft, sollte der

---

<sup>6</sup> „Westfälische Allgemeine Zeitung“ vom 17.06.2004 („Für neuen Bahnhof nach Düsseldorf“)

<sup>7</sup> „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 08.06.2004 („Bahnhof vor der Haustür“)

<sup>8</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 15.05.2004 („Bahn reißt Stellwerk ab“), „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 20.05.2004 („Schrankenposten verschwindet“)

<sup>9</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 26.05.2004 („Abbrucharbeiten dauern an“), „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 26.05.2004 („Stellwerk-Abbruch“)

<sup>10</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 23.06.2004 („Votum für Bahnhof“)

<sup>11</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 01.07.2004 („Trumpf im Bahnhofs-Poker“)

<sup>12</sup> „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 01.07.2004 („Kaum Hoffnung auf eine frühe Bahnhof-Sanierung“)

<sup>13</sup> „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 23.10.2004 („Neuer Bahnhof für Hörde erst ab 2009“), „Ruhr Nachrichten“ vom 23.10.2004 („Aufs Abstellgleis“); „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 26.10.2004 („Bahn AG bestätigt Termine für Hörde und Aplerbeck“)

<sup>14</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 09.08.2005 („Die Bahn kommt – September“)



Bahnsteig – ausgebaut auf eine Länge von 170 Metern – in Richtung Wittbräucker Straße verschoben werden. Nach dem Plan sollte der Bahnsteig für die Richtung Unna fahrenden Züge von der Wittbräucker Straße über eine Rampe zwischen Bahndamm und Hüttenstraße zugänglich sein. Der nördliche Bahnsteig sollte ebenfalls über eine Rampe von der Wittbräucker Straße und zusätzlich eine Treppenanlage erschlossen werden. Damit erfüllte man die Zielsetzung, den Bahnhof näher an das Ortszentrum zu verlegen und auch besser an die Buslinien anzuschließen. *„Und der ‚Modernisierungsoffensive‘ (MOF) der Deutschen Bahn sei Dank, dieser lange gehegte Wunsch wird jetzt umgesetzt. Wann die ersten Bagger anrücken werden, steht zwar laut Bahn noch nicht fest. Fest steht jedoch, dass der Bau des Projektes spätestens bis Ende 2013 begonnen werden muss. Das sehen die Rahmenvereinbarungen innerhalb der Modernisierungsoffensive so vor.“*<sup>15</sup> Der Optimismus, dass nun tatsächlich etwas geschehen würde, war groß. Verschiedene Lokalpolitiker machten sich in der Folge Gedanken, was nun am bisherigen Bahnstandsstandort geschehen sollte. Neben dem unansehnlichen Parkplatz gab es verlassenes Grabeland und auch eine alte Lagerhalle stand dort. Sehr zutreffen hieß es in der Tagespresse: *„Der Bereich rund um den Haltepunkt Aplerbeck gehört sicherlich nicht zu den städtebaulichen ‚Sahnstücken‘ im Stadtgebiet“*, an dem auch illegal Müll entsorgt wurde.<sup>16</sup> Ob der Bau von Lärmschutzwänden im Bereich der Einmündungen der Hütten- und der Strickerstraße im August 2012 schon eine vorbereitende Maßnahme für die anstehende Bahnstandsverlegung war, geht zumindest aus den Presseartikeln zu diesem Thema nicht hervor<sup>17</sup>, doch man konnte ahnen, dass sich einhundert Jahre nach dem ersten Anlauf, den Personenbahnhof Aplerbeck zu verlegen, etwas zu rühren begann.

Das Bauschild immerhin wurde frühzeitig aufgestellt. Auch mit den Arbeiten zur Räumung des Baugrundstücks wurde noch vor dem Jahreswechsel begonnen. Dass der Bahnhof *„im ersten Quartal 2014 an das Schienen-Netz der Deutschen Bahn gehen“* sollte, davon war allerdings im Januar 2013 noch wenig zu erkennen.<sup>18</sup>

Der feierliche erste Spatenstich, mit dem die Baumaßnahme symbolisch eingeleitet wurde – tatsächlich hatte man bereits mit den Arbeiten begonnen –, erfolgte Anfang März 2013. Ausgeführt wurde die Aktion von je einem Vertreter des städtischen Tiefbauamtes, des VRR und der Deutschen Bahn AG sowie einem Staatssekretär. Die veranschlagten Kosten beliefen sich auf über 2,7 Millionen Euro, von denen auf das Land Nordrhein-Westfalen 800.000 Euro entfielen und Bund und Bahn sich die verbleibenden 1,9 Millionen teilen sollten.<sup>19</sup>

Kurz nach dem Baubeginn wurde auch eine bereits im Vorfeld diskutierte Frage wieder aktuell: Wo sollen die Fahrgäste, die mit dem Auto zum Bahnhof kommen, ihr Fahrzeug abstellen?<sup>20</sup> Der Weg von den bisherigen Parkmöglichkeiten zu den neuen Bahnsteigen drohte, lang zu werden. Bisher bestiegen sowohl die Fahrgäste für Züge in Richtung Unna als auch in Richtung Dortmund die Wagons nach Passieren der Schranke am Ende der Aplerbecker Bahnstandsstraße. Nun wurde für die Züge in Richtung Unna aber ein neuer Bahnsteig angelegt, zu dem es – außer durch verbo-

---

<sup>15</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 17.05.2011 („Ein neuer Bahnhof kommt“)

<sup>16</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 22.12.2011 („Erst Bahnhof – und dann?“), „Ruhr Nachrichten“ vom 28.06.2012 („Tristesse am Bahndamm“)

<sup>17</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 15.08.2012 („Straßensperrungen in Aplerbeck“)

<sup>18</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 24.01.2013 („Der Bahnhof kommt 2014“)

<sup>19</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 07.03.2013 („Großer Bahnhof am Gleis“)

<sup>20</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 20.04.2013 („Die P-Frage“)



tenes Überqueren der Gleise – keinen direkten Zugang gab. So entstand die Situation, dass, wer morgens mit seinem Auto zum Bahnhof fuhr, um den Zug in Richtung Innenstadt zu besteigen, bei seiner Rückkehr auf dem gegenüberliegenden Bahnsteig aussteigen, die südliche Fußgängerrampe Richtung Wittbräucker Straße gehen, die Brücke unterqueren und dann zum nördlichen Bahnsteig wieder hoch gehen musste, um am Ende des Bahnsteiges endlich zu dem Platz am Ende der Aplerbecker Bahnhofstraße zu gelangen, an dem er morgens sein Auto abgestellt hatte. Das war die Ausgangssituation dafür, dass ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnbrücke Wittbräucker Straße angelegt werden sollte, der von beiden Bahnsteigen auf kurzem Wege erreicht werden konnte. Der von den Lokalpolitikern ins Auge gefasste Platz war das Gelände einer ehemaligen Tankstelle, in dessen Gebäude aber nach Aufgabe der Tankstelle im Laufe der Zeit mehrere Imbissbetriebe beheimatet waren.<sup>21</sup> Das Problem bei dieser Lösung war, dass auch nach einem Abriss der alten Tankstelle der dann insgesamt zur Verfügung stehende Raum nur für einen kleinen Parkplatz ausgereicht hätte.

Der Bahnhofsneubau sorgte auch für eine Beeinträchtigung des Verkehrs in der Umgebung. So wurde die Hüttenstraße ab dem 5. August 2013 für zunächst zwei Monate gesperrt.<sup>22</sup> Da die Hüttenstraße zu dem Zeitpunkt bereits eine den Radfahrern und den Bussen des Öffentlichen Personennahverkehrs vorbehaltene Straße war, resultierte aus der Straßensperrung kein Verkehrschaos.

Im September 2013 lagen die Arbeiten im Planungsrahmen. Man ging von einer Inbetriebnahme der neuen Bahnsteige Mitte 2014 aus. Ein neuer Parkplatz war in der Planung der Bahn nicht mehr vorgesehen; der bisherige Parkplatz am Ende der Aplerbecker Bahnhofstraße sollte bestehen und über einen Weg erreichbar bleiben.<sup>23</sup> Da die Arbeiten an den Bahnsteigen im Gange waren, beschäftigte sich die Lokalpolitik mit Fragen zur Gestaltung des Umfeldes des noch bestehenden bisherigen Bahnhofs. Unter anderem verrottete hier nach wie eine alte Lagerhalle, und das unebene Gelände hinterließ einen sehr unvorteilhaften Eindruck. Um die Situation zu verbessern, sollte eine Änderung des Bebauungsplans AP 201 herbeigeführt werden.<sup>24</sup>

Zwar lag der Baufortschritt augenscheinlich über lange Zeit im Plan, doch wurde im April 2014 gemeldet, dass überraschend sowohl ein großer Abwasserkanal als auch eine Starkstromleitung im Bereich des nördlichen Bahnsteiges gefunden worden waren. Das verzögerte den weiteren Ausbau. Mit der Fertigstellung des Bahnsteiges war erst im September 2014 zu rechnen. Die Baukosten summierten sich inzwischen auf über 4 Millionen Euro, von denen rund 1,7 Millionen auf das Land Nordrhein-Westfalen entfielen und etwa 2,3 Millionen von Bund und Bahn getragen werden mussten.<sup>25</sup>

Mitte Juli 2014 wurde der neuerbaute Bahnhof in aller Stille eröffnet.<sup>26</sup> Zu diesem Zeitpunkt hielten die Züge zwar an den neuen Bahnsteigen, doch die Baumaßnah-

---

<sup>21</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 06.06.2013 („Parken in Bahnhofsnähe“)

<sup>22</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 03.08.2013 („Hüttenstraße ab Montag gesperrt“)

<sup>23</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 13.09.2013 („Die Bahn baut“)

<sup>24</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 13.09.2013 („Noch keine Planung für das Brachgelände“), „Ruhr Nachrichten“ vom 08.04.2014 („Mehr Minus als Plus“)

<sup>25</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 11.04.2014 („Bahnhofsstation wird erst im September fertig“), „Ruhr Nachrichten“ vom 27.05.2014 („Bauarbeiten am Bahn-Haltepunkt schreiten voran“)

<sup>26</sup> So berichteten die „Ruhr Nachrichten“ erst am 12.08.2014 („Umwege garantieren Barrierefreiheit“) über die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs.



men waren noch nicht abgeschlossen. So waren die Rampe von der Wittbräucker Straße zum nördlichen Bahnsteig noch gesperrt und der Verbindungsweg vom alten Bahnstandsstandort zum nördlichen Bahnsteig nur provisorisch. Anstelle der vorgesehenen metallenen Geländer waren vorübergehend hölzerne angebracht. Im Umfeld gab es also noch einiges zu tun. Ein großes Lob gab es jedenfalls schon frühzeitig dafür, dass bei der Planung des neuen Bahnhofs an seine Benutzung durch ältere und nur eingeschränkt mobile Bahngäste gedacht worden war.<sup>27</sup>

Die abschließenden Arbeiten am Umfeld des neuen Bahnhofs zogen sich in die Länge, Fortschritte fielen kaum ins Auge. Im Mai 2015 wurde die Mauern der Eisenbahnbrücke von Wildwuchs und Graffiti gereinigt. Dafür hatte sich die Bezirksbürgermeisterin Blotenberg bei der Deutschen Bahn AG eingesetzt, die für die Arbeiten einen finanziellen Zuschuss erwartete. Ein solcher wurde dann in Höhe von 1.500 Euro vom Stadtbezirksmarketing gezahlt. Für das „südlichen Eingangstor zum Ortskern“, wie Blotenberg die Eisenbahnbrücke Wittbräucker Straße bezeichnete, wünschte man sich aber noch eine verbesserte Beleuchtung. Auch fehlte im Bürgersteig noch das Leitsystem für Sehbehinderte.<sup>28</sup>

Mitte Juni 2015, etwa elf Monate, nachdem der neue Bahnhof in aller Stille in Betrieb genommen worden war, wurde bekannt, dass es keine offizielle Eröffnungsfeierlichkeit geben würde. Nach Fertigstellung des noch unvollendeten Weges von der Aplerbecker Bahnhofstraße zum neuen nördlichen Bahnsteig sollte lediglich eine Presseerklärung mit dem Hinweis auf den Abschluss der Arbeiten folgen.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 29.10.2014 („Ein fast perfekter Bahnhof“)

<sup>28</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 13.05.2015 („Alte Unterführung schick gemacht“)

<sup>29</sup> „Ruhr Nachrichten“ vom 12.06.2015 („Fertig ohne Feier“)