



Urban Mobil

Urban Mobil

125 Jahre Rheinbahn, Düsseldorf

DROSTE

**Urban Mobil
125 Jahre
Rheinbahn, Düsseldorf**

Schriftenreihe STADTMUSEUM

Weitere Titel der Schriftenreihe STADTMUSEUM

Planspiele – 1716-1795. Stadtleben und Stadtentwicklung im 18. Jahrhundert
Herausgegeben von Anke Hufschmidt
152 Seiten, 120 Abbildungen, 14,90 €
ISBN 978-3-7757-1752-6

Generation Mode – Expeditionen zu den Modeschulen der Welt
Herausgegeben von Susanne Anna und Eva Gronbach
232 Seiten, 118 Abbildungen, 19,90 €
ISBN 978-3-7757-1614-7

Sex und die Stadt
Herausgegeben von Susanne Anna
152 Seiten, 120 Abbildungen, 14,90 €
ISBN 978-3-7757-1993-3

Joseph Beuys, Düsseldorf
Herausgegeben von Susanne Anna
236 Seiten, 128 Abbildungen, 29,80 €
ISBN 978-3-7757-1992-6

Play! Spielraum Stadt für Kinder und Erwachsene
Herausgegeben von Susanne Anna und Annette Baumeister
144 Seiten, 34 Abbildungen, 24,80 €
ISBN 978-3-7757-1615-4

Das junge Rheinland
Herausgegeben von Susanne Anna und Annette Baumeister
176 Seiten, 85 Abbildungen
ISBN 978-3-7757-1989-6

Überschreitungen – Das Wechselspiel von Wirtschaft und Kunst im 19. Jahrhundert
Herausgegeben von Susanne Anna
104 Seiten, 34 Abbildungen, 21,90 €
ISBN 978-7700-1346-3

Toni Gard
Herausgegeben von Susanne Anna
136 Seiten, 125 Abbildungen, 24,90 €
ISBN 978-3-7700-1347-0

Architektenstreit – Wiederaufbau zwischen Kontinuität und Neubeginn
Herausgegeben von Susanne Anna
176 Seiten, 118 Abbildungen, 24,90 €
ISBN 978-3-7700-1345-6

ALT + jung – Stadt im demografischen Wandel
Herausgegeben von Susanne Anna und Christiane Kleine-König
195 Seiten, 115 Abbildungen, 24,90 €
ISBN 978-3-7700-1349-4

Ich, Johanna Ey
Herausgegeben von Susanne Anna
192 Seiten, 125 Abbildungen, 24,90 €
ISBN 978-3-7700-1341-8

Ökologische Stadt
Herausgegeben von Susanne Anna, Richard Erben, Werner Görtz
152 Seiten, 93 Abbildungen, 24,90 €
ISBN 978-3-7700-1456-9

Die Akte Jan Wellem
Herausgegeben von Sigrid Kleinbongartz
152 Seiten, 97 Abbildungen, 24,90 €
ISBN 978-3-7700-1457-6

Städte der Welt. Frühe Farbfotografien aus dem Musée Albert-Kahn im Dialog mit der Fotografischen Sammlung
Herausgegeben von Christoph Danelzik-Brüggemann
192 Seiten, 180 Abbildungen
ISBN 978-3-7700-1459-0

Fürsten, Macht und Krieg – Der Jülich-Klevische Erbfolgestreit
155 Seiten
ISBN 978-3-7700-1458-3

Heiratspolitik
124 Seiten
ISBN 978-3-7700-1460-6

Herausgegeben von Susanne Anna und Klaus Klar



Urban Mobil
125 Jahre Rheinbahn, Düsseldorf

Von Bernd Kortländer

Inhalt

6 Vorwort

8 Zur Einleitung

14 I. Von den Anfängen des öffentlichen Nahverkehrs in Düsseldorf bis zum Ersten Weltkrieg

- | | |
|----|---------------------------------------------|
| 15 | Industrialisierung |
| 22 | Die Frühphase des Nahverkehrs in Düsseldorf |
| 38 | Die Jahre bis 1914 |

44 II. Vom Ersten Weltkrieg bis zur Befreiung vom Nationalsozialismus

- | | |
|----|---------------------------------------|
| 45 | Der Erste Weltkrieg |
| 49 | Die 1920er-Jahre |
| 63 | Das nationalsozialistische Düsseldorf |

82 III. Von der Nachkriegszeit bis in die 1970er-Jahre

- | | |
|----|------------------------------------------------------|
| 83 | Vom Kriegsende bis zur Währungsreform |
| 88 | Von der Währungsreform bis zum Ende der 1950er-Jahre |
| 98 | Von 1960 bis zum Beginn des U-Bahn-Baus 1973 |

110 IV. Vom Beginn des U-Bahn-Baus 1973 bis heute

- | | |
|-----|-----------------------------|
| 111 | Die Jahre von 1973 bis 1988 |
| 120 | Die Jahre von 1989 bis 2007 |
| 128 | Die Jahre seit 2008 |

140 Quellenverzeichnis

144 Bildnachweise

146 Impressum

Vorwort

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eng verknüpft mit der der Rheinbahn. Kaum ein Düsseldorfer Unternehmen hat eine im wahrsten Sinne des Wortes so „bewegte“ Geschichte geschrieben, wie das unter dem Namen „Rheinische Bahngesellschaft AG“ gegründete Nahverkehrsunternehmen. Seit 125 ist die Rheinbahn ein wichtiger Motor für die Stadt und die Region. Sie prägt deren Geschichte entscheidend mit – etwa durch die Erschließung der linksrheinischen Gebiete vor dem Ersten Weltkrieg, die erste elektrische Schnellbahn Europas, den weltweit ersten Straßenbahn-Speisewagen und viele weitere Meilensteine seit ihrer Gründung 1896.

Selbst in schwierigen Phasen wie der Nachkriegszeit mit ihrer immensen Not und Zerstörung oder der aktuellen Corona-Pandemie hält die Rheinbahn als zuverlässiger Partner die Region mobil und bringt die Menschen sicher an ihr Ziel. Diese bewegte Geschichte ist ein festes Fundament und der Schlüssel für eine Zukunft, in der die Rheinbahn die Verkehrswende mitgestalten wird. Die Bürgerinnen und Bürger können sich gestern, heute und morgen auf das Verkehrsunternehmen verlassen. Es war und ist – passend zum neuen Markenclaim – seit 125 Jahren **Einfach. Immer. Da.**

Die Rheinbahn verbindet auch mit dem Stadtmuseum Düsseldorf eine lange vertrauliche Zusammenarbeit. Beiden Institutionen liegt die Verkehrsgeschichte unserer Stadt sehr am Herzen. Das vorliegende Buch „Urban Mobil – 125 Jahre Rheinbahn AG Düsseldorf“ ist Ausdruck dieser Partnerschaft.

Das Werk ist Teil der abwechslungsreichen Schriftenreihe des Stadtmuseums und ordnet mit seiner tiefgehenden Betrachtung die Entwicklung der Rheinbahn in die bewegte und erfolgreiche Stadt- und Zeitgeschichte Düsseldorfs und der Region ein. Eine gleichnamige Ausstellung in den Museumsräumen macht die Geschichte im Jubiläumsjahr zusätzlich sichtbar.

Unser herzlicher Dank gilt allen Beteiligten an diesen beiden Projekten – insbesondere Bernd Kortländer für die intensive wissenschaftliche Einordnung der Rheinbahn-Geschichte im Rahmen dieses Buches sowie Hans Männel, Linie D – Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr Düsseldorf e.V., für die fachliche Begleitung und Konzeption der Ausstellung.

Susanne Anna, Direktorin Stadtmuseum
Düsseldorf
Klaus Klar, Vorstandsvorsitzender Rheinbahn
AG Düsseldorf

Zur Einleitung



1. William Turner: Rain, steam and speed, Öl auf Leinwand, 1844

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts kündigt sich mit der politischen Revolution von 1789 in Frankreich und der industriellen Revolution in England ein gewaltiger Veränderungsschub an, der im Verlauf des 19. und 20. Jahrhunderts die gesamte Menschheit ergreifen sollte. Zu seinem Kern gehört die Erfahrung einer enormen Beschleunigung des Lebens, einer bis dahin unbekannten Verknappung der Zeitressourcen. Dieses Erlebnis war für die Menschen derart einschneidend, dass man „die gesamte Kulturgeschichte der Moderne bis in die aktuelle Gegenwart hinein im Lichte dieser Grunderfahrung interpretieren“ kann.¹

Modernisierung vollzieht sich nicht nur in der Zeit, beispielsweise durch technische Innovationen, sie bedeutet zugleich eine Umgestaltung und Neuinterpretation der zeitlichen Strukturen und Horizonte in Richtung auf Beschleunigung, ohne deren Berücksichtigung sich die Veränderungen innerhalb des gesell-

schaftlichen wie des individuellen Lebens nicht angemessen verstehen lassen. Ihre Höhepunkte erreicht diese Entwicklung an den Jahrhundertwenden um 1800 und 1900 und mit der digitalen Revolution um 2000: „Die Einführung der Dampfmaschine in die Fabrikhallen und bald danach der Bau der Eisenbahnen; die Massenverbreitung von Fahrrädern und dann von Automobilen und später von Flugzeugen; die Beschleunigung der Kommunikation durch Telegraphen und dann durch Telefone und schließlich durch das Internet; die Etablierung des Transistorradios und der bewegten Bilder“: Alle diese Formen technologischer Beschleunigung von Transport, Kommunikation und Produktion veränderten die Lebenswelt und die Alltagskultur auf mitunter schockartige und traumatische Weise und führten zu einer sich verändernden Empfindung des ‚in-der-Zeit‘ und ‚in-der-Welt-Seins‘, [...]“²



2. Pferdebahnen am alten Hauptbahnhof, 1896

In der Tat sind die öffentlichen Reaktionen auf die so verursachten Veränderungen ambivalent: Einerseits begrüßen die Menschen die Verheißung des Fortschritts, begeistern sich für die damit verbundenen technischen und sozialen Errungenschaften. Andererseits erschrecken sie vor dem permanenten Wandel und dessen destruktiver Kraft, bedauern den Verlust des Alten und Bewährten. Jenseits von solchen Bewertungen bleiben die Auswirkungen des sich ständig steigernden Lebenstemplos keineswegs auf den technisch-industriellen Komplex beschränkt. Sie betreffen vielmehr alle Bereiche unseres Lebens, und man kann die moderne Kunst oder Musikformen wie Jazz und Rock ebenso als Reaktionen auf die rasch aufeinander folgenden Beschleunigungswellen verstehen wie das Konsumverhalten der sogenannten „Wegwerfgesellschaft“.

Denn im Gefolge der technischen Entwicklung hin zu einer extrem gesteigerten Mobilität, einem immer schnelleren Transport von Men-

schen, Gütern und Informationen, aber auch zu einer andauernden Steigerung der Produktionsgeschwindigkeit vollzieht sich ein durchgreifender und ebenfalls permanent sich beschleunigender sozialer Wandel. Die Abstände zwischen den Innovationen werden kürzer, damit steigern sich die Verfallsdaten der Gültigkeit von Erfahrungen und Erwartungen, und ganz allgemein verkürzt sich der Horizont der Gegenwart immer mehr. Ausruhen und Anhalten sind nicht mehr möglich, will man den Anschluss nicht verlieren. Das wiederum führt zu einer zunehmenden Verknappung der Zeit jedes Einzelnen, einem erhöhten individuellen Lebenstempo und schließlich zu dem bekannten Paradox, dass einerseits durch den technischen Fortschritt immer mehr Zeit eingespart wird, andererseits der Einzelne aber immer weniger Zeit zur Verfügung hat.

Gerade dieser Aspekt, dass die Beschleunigung in allen Bereichen direkt und massiv in das Leben jedes Einzelnen eingreift, wird im



3. Bus im Betriebshof der Düsseldorfer Straßenbahn an der Erkrather Straße, 1907

19. Jahrhundert in besonderer Weise durch den Auf- und Ausbau der modernen Massentransportmittel augenfällig, zunächst vor allem durch die Eisenbahn. Die Revolutionierung der Welt durch die Auflösung der überlieferten und vertrauten Raum-Zeit-Verhältnisse wird hier für jedermann im wahrsten Sinne erfahrbar. Das Brockhaus'sche „Conversations-Lexikon“ stellt bereits 1838 fest: „Eisenbahnen reduzieren Europa ungefähr auf den Flächenraum Deutschlands.“³ Die Welt schrumpft zusammen, und die Zeit, die man sonst brauchte, um Deutschland zu durchqueren, reicht jetzt für ganz Europa. Dabei revolutioniert die zunehmende Beschleunigung zwar die Qualität von Mobilität, ihre Bedingungen und Möglichkeiten, führt überraschenderweise aber nicht zu deren quantitativer Steigerung. Entgegen dem Eindruck, der zuletzt durch die neoliberalen Mythisierung des mobilen Menschen (Arbeitnehmers) entstanden ist, hat sich weder die Anzahl der Bewegungen im Raum noch die dafür aufgewendete Zeit wesentlich verändert.⁴

Die sensationelle Erfahrung einer neuen Mobilität hat niemand schöner in Worte gefasst als der Düsseldorfer Dichter Heinrich Heine in seinem Pariser Exil: *Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen [...] verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem sozialen Isolirschmel steht. [...] Während aber die große Menge verdutzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhöteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. Wir merken bloß, daß unsere ganze Existenz in neue Gleise fortgerissen, fortgeschleudert wird, daß neue Verhältnisse, Freuden und Drangsale uns erwarten, und das Unbekannte übt seinen schauerlichen Reiz, verlockend und zugleich beängstigend. So muß unseren Vätern zu Muthe gewesen seyn, als Amerika entdeckt wurde, als die Erfindung des Pulvers sich durch ihre ersten Schüsse ankündigte, als die Buchdruckerey die*



4. Moderne Niederflurbahnen, 2018



5. Metrobus der Linie M 2, 2018

*ersten Aushängebogen des göttlichen Wortes in die Welt schickte. Die Eisenbahnen sind wieder ein solches providenzielles Ereigniß, das der Menschheit einen neuen Umschwung giebt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsere Generazion darf sich rühmen, daß sie dabey gewesen. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unsren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getödtet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu tödten!*⁵

Die „Rheinische Bahngesellschaft AG“⁶ und deren Vorgänger- und Nachbarunternehmen in Düsseldorf stehen in der Tradition der technischen und sozialen Revolutionen des 19. Jahrhunderts. Mit ihnen drangen neue Formen von Mobilität und eine neue Dimension von Beschleunigung in das städtische Leben ein; sie wurden zu einem bestimmenden Faktor der Stadtplanung; ihre Streckennetze und Fahrpläne prägten und prägen den Alltag vieler Düsseldorferinnen und Düsseldorfer.⁷ Deshalb ist die Entwicklung der Stadt Düsseldorf in den vergangenen 125 Jahren so eng mit der Rheinbahn verbunden, und darum kommt die Beschreibung der Geschichte der einen nicht ohne die der anderen aus.

1 Hartmut Rosa: Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstruktur in der Moderne. Frankfurt a. M. 2005, S. 71 (= stw1760). – Für das Folgende sei auf diese grundlegende Studie verwiesen.

2 Ebd., S. 79.

3 Zitiert nach: Reinhart Koselleck: Zeitschichten. Studien zur Historik. Frankfurt a. M. 2003, S. 160.

4 Vgl. insbesondere die Untersuchung von Raphael Emanuel Dorn: Alle in Bewegung. Räumliche Mobilität in der Bundesrepublik Deutschland 1980-2010. Göttingen 2018.

5 Artikel LVII. vom 5.5.1843 in: Lutezia. Berichte über Politik, Kunst und Volksleben; Düsseldorfer Heine-Ausgabe, Bd. XIV, 1990, S. 57f.

6 Den Kurznamen „Rheinbahn“ führt das Unternehmen offiziell erst seit einem entsprechenden Beschluss des Aufsichtsrates vom 29. April 2005 (!). Doch hatte sich die Kurzform sehr schnell in Düsseldorf eingebürgert, weshalb sie hier von Beginn an mit verwendet wird.

7 Vgl. dazu insgesamt Richard Birkefeld/ Martina Jung: Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung. Seelze 1994.