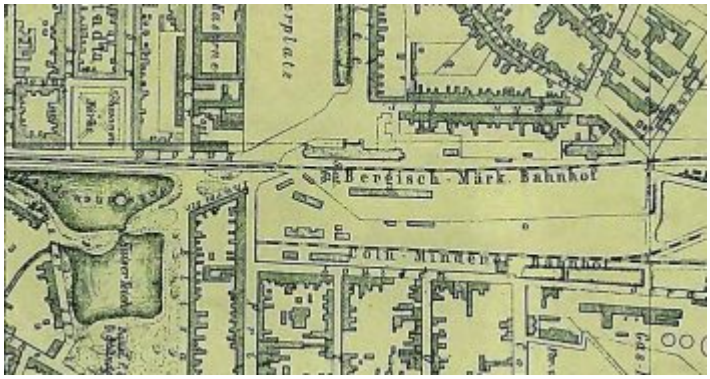
Düsseldorf ist eine Pionierstadt der deutschen Eisenbahngeschichte. Die erste Bahnlinie in Westdeutschland war die zwischen Elberfeld und Düsseldorf, deren Gleisführung auf dem Stadtgebiet noch heute existiert. Sie wurde bereits 1841 eröffnet und läutete die Wild-West-Zeit der Eisenbahn im Westen ein. Buchstäblich jeder konnte eine Bahnlinie eröffnen, wenn er als Eigentümer oder Pächter über die entsprechenden Grundstücke verfügte und eine staatliche Genehmigung bekam. Weil es aber keinen Masterplan gab, entstanden bis etwa 1880 nur Linien, aber kein Netz. Das bedeutete in größeren Städten wie Düsseldorf nicht nur einen Wildwuchs bei den Gleisanlagen, sondern auch bei den Bahnhöfen. Und so kam es, dass es am heutigen Graf-Adolf-Platz sich direkt gegenüberliegend zwei Großbahnhöfe gab. Erst 1891 bekam die Stadt einen ersten Hautbahnhof – der jedoch nur knapp 30 Jahre alt wurde, bevor 1936 der „neue“ Hbf eröffnet wurde, der noch heute das Aussehen des Hauptbahnhofs bestimmt.

Kleine Düsseldorfer Bahnhistorie

Am 1. Oktober 1891 wurde in Düsseldorf der Centrale Personenbahnhof als erster Hauptbahnhof eröffnet. Er ersetzte den Bergisch-Märkischen und den Köln-Mindener-Bahnhof, die beide da standen, wo heute der Graf-Adolf-Platz liegt – der Bahnhof der Düsseldorf-Elberfelder Linie als Durchgangsbahnhof im Norden (etwa an der Stelle des heutigen GAP-Hochhauses) und südöstlich davon als Kopfbahnhof an der Abzweigung der Linie Köln-Duisburg der Köln-Mindener Bahnhof. Beide wurden abgerissen, weil zu ihnen führenden Gleisanlagen der Stadtmodernisierung im Weg waren und die Gebäude selbst die Entwicklung neu entstehenden Friedrichstadt behinderten. Stattdessen wurden die auf Düsseldorfer Grund existierenden Gleise der hauptsächlich dem Güterverkehr dienenden Bahnstrecke Mülheim/Ruhr – Troisdorf zur Nord-Süd-Achse des Schienenverkehrs wie wir sie noch heute kennen. Am Nordrand von Pempelfort gab es den einzigen Personenfernbahnhof neben den beiden Stationen am Graf-Adolf-Platz: Der Rheinische Bahnhof war der unmittelbare Vorgänger des heutigen S-Bahnhofs Derendorf. Spuren des Uraltbahnhofs aus den Sechzigerjahren des 19. Jahrhunderts fanden sich bis zur Modernisierung der vergangenen Jahre an der Überdachung der Bahnsteige.



Die Lage der alten Hauptbahnhöfe am heutigen Graf-Adolf-Platz (1874)

Ebenfalls zwischen dem Ende der Achtziger- und dem Beginn der Neunzigerjahre des 19. Jahrhunderts wurde die Linienführung ins Linksrheinische geändert und vom alten Bahnhofsplatz um etwas mehr als einen Kilometer nach Süden verlegt. Gleichzeitig entstand das Gleisdreieck an der Oberbilker Allee, das heute durch die S-Bahnhöfe Friedrichstadt und Volksgarten markiert wird. Vorher verliefen die Gleise der Köln-Mindener Eisenbahn unterhalb des damals noch nicht existierenden Düsseldorfer Hafens zur 1870 erbauten Hammer Eisenbahnbrücke. Um 1980 herum waren die Bahnstrecken in der Stadt also einigermaßen geordnet und weitestgehend so existierend wie heute noch.
Voraussetzung für die Neuordnung war die Verstaatlichung der privaten Bahnen durch den preußischen Staat, die 1885 abgeschlossen war. Die Erkenntnis, dass die Eisenbahn staatliche Infrastruktur sein müsse – wie die Straßen auch – war das große Verdienst von Albert von Maybach, der Handelsminister und Minister für öffentliche Arbeiten im Königreich Preußen war und erster Leiter des Reichseisenbahnamtes war. Weil es dem Staat finanziell gut ging, konnte man auf einen Sitz fast die Hälfte des bestehenden Schienennetzes kaufen, selbst Strecken bauen und die Bahn im Königreich so arrondieren. Der Bau des Centralen Personenbahnhofs und der Abriss der beiden ehemaligen Hauptbahnhöfe war eine unmittelbare Folge dieser Verstaatlichung.

Düsseldorf als Industriestadt

Das sehr frühe Entstehen der Eisenbahn in Düsseldorf förderte die Entwicklung zur Industriestadt ab etwa 1850 nachhaltig. Gerade der Gütertransport aus und ins Bergischen Land mit seinen vielen eisenverarbeitenden Industrien gab einen großen Schub. Und zog bedeutende Unternehmer an – unter ihnen Ferdinand Heye, den Gründer der Gerresheimer

Glashütte, William Thomas Mulvany, den Gründervater des Ruhrkohlebergbaus, und Albert Poensgen, den Eisen- und Stahlunternehmer aus der Eifel. Die Industrialisierung sorgte wiederum für ein extremes Wachstum zwischen 1860 und 1890, das zum Neubau ganzer Stadtviertel (z.B. Friedrichstadt), zur Bebauung landwirtschaftlicher Flächen auf dem Stadtgebiet und zu Eingemeindungen führte.

Der alte Hauptbahnhof

Jenseits aller Stadtplanung verbanden damals Gleisanschlüsse die Fabriken mit dem Schienennetz der Preußischen Bahn. Die Eisenbahn war neben der Binnenschifffahrt das einzige industriegerechte Transportmittel und den Kähnen auf Rhein und Ruhr in jeder Hinsicht überlegen. Bis weit in die Siebzigerjahre des 20. Jahrhunderts hinein gab es in Düsseldorf jede Menge Stellen, an denen Industriegleise ganz normale Stadtstraßen schnitten – meistens ohne Schranken oder Warnanlagen. Eine der letzten Kreuzungen dieser Art findet man in Flingern an der Bruchstraße; das dortige Gleis diente der Versorgung des Kraftwerks Flingern mit Koks.
Mit wachsender Industrialisierung und wachsendem Handel begannen die Menschen mehr zu reisen. Auch dafür war die Eisenbahn das beste Mittel. Der Personenfernverkehr – wobei schon eine Fahrt von Düsseldorf nach Oberhausen als Fernfahrt galt – wuchs zwischen 1970 und 1900 (je nach Quelle) im mindestens das Fünfzigfache an. Die Infrastruktur der Personenbeförderung wurde immer wichtiger. Darauf war der Centrale Personenbahnhof von 1891 ausgerichtet.

Der neue Hauptbahnhof

Schon nach 30 Jahren war der ganz im Stile der Zeit klassizistische Bahnhof (der sich am Vorbild des Frankfurter Hauptbahnhofs orientierte) aber zu klein. Ein neuer, moderner

Hauptbahnhof musste her. Diesen zwischen 1932 und 1936 Bau im Stahlgerüstverfahren zu errichten, war tatsächlich ultramodern. Seine Gestaltung jenseits von Pomp und Verzierungen ebenfalls. Das Nazi-Regime hätte ein solch wichtiges Gebäude niemals so planen und bauen lassen – insofern ist das Äußere des Hauptbahnhofgebäudes heute ein Zeitzeugnis der Moderne, wie man sie in den Zwanzigerjahren sah. Die Bauweise machte es möglich, den Bau durchzuführen, ohne den Bahnhofsbetrieb im Mindestens zu stören. Das Gebäude der Haupthalle wurde, leicht nach Westen versetzt, vor den alten Bahnhof gesetzt. Nach der Inbetriebnahme wurde der Centrale Personenbahnhof von 1891 dann abgerissen.

Von der großzügigen Haupthalle aus ging es durch die Sperren zu den beiden Tunneln unter den zunächst 16 Gleisen hindurch zu den Aufgängen. Die Gleishalle war mit verglasten Stahlkonstruktionen überdacht. Im Untergrund gab es den Wartesaal 2. Klasse, Dienst- und Lagerräume. 1942 bekam der Hauptbahnhof mehrere Volltreffer ab, konnte aber ab schon ab 1946 wieder unter vollem Betrieb benutzt werden – dank der Stahlgerüstkonstruktion konnten die Hallen relativ schnell wiederaufgebaut werden.

Kindheitserinnerungen

Natürlich erinnere ich mich an den Hauptbahnhof wie ich ihn als Kind erlebt habe. Bis 1962 fuhren dort noch regelmäßig Dampfloks, und ich erinnere mich an den großen Schreck, als eine Lok nicht weit entfernt von mir Dampf abließ. Mit meiner Tante fuhr ich zwischen etwa 1957 und 1959 öfters mit dem Zug nach Waldniel. Das heißt: Mit der Eisenbahn nach Mönchengladbach und weiter mit dem Bus. Bei der Auffahrt auf die Hammer Eisenbahnbrücke pfiff die Lok, und der Dampf zog an den Fenstern vorbei.

In der Südhalle gab es die Fahrkartenschalter. Dort kaufte man die verschiedenfarbigen Pappkärtchen mit dem Aufdruck, der vom Schalterbeamten mit einer speziellen Maschine vorgenommen wurde. Damit begab man sich zu den Sperren, wo man die Fahrkarte vorzuzeigen hatte. Der Kontrolleur knipste ein Loch in die Pappe und sagte einem gleich, an welchem Bahnsteig man seinen Zug finden würde. An den Sperren kam keiner vorbei. Wer Reisende begleiten oder abholen wollte, brauchte eine Bahnsteígkarte für zwanzig Pfennig, die man an einem Automaten kaufen konnte. Auch die wurde abgeknipst. Erst 1974 – passend zur Fußballweltmeisterschaft – wurde die Bahnsteigkarte flächendeckend abgeschafft.

Läden gab es in der Haupthalle nicht. Ich erinnere mich nur an eine ziemlich finstere Kneipe und an Verkaufsstände fliegender Händler. Vor allem Wurstmaxe waren auf dem Vorplatz und in der Halle unterwegs. Sie trugen weiße Kleidung und hatten ein ebenfalls weißes Schiffchen auf dem Kopf. Vor dem Bauch hatten sie einen metallenen Behälter, in dem Würstchen im heißen Wasser schwammen, die sie mit einem gleichmäßigen „Heiße Würstchen!“ feilboten. Mit einer Holzzange holte der Verkäufer die Wiener aus dem Behälter und legte sie in ein aufgeschnittenes Brötchen. Das kam auf einen rechteckigen Pappteller, auf den der Wurstmaxe auf Wunsch einen Klecks Mostert klatschte. In der Halle waren Verkaufswagen mit Souvenirs und Postkarten unterwegs, aber auch Anbieter von Proviant: Obst, belegte Brote, Limo und so weiter.

Der große Umbau in den 80ern

Es war der U-Dax, der den großen Umbau des Hauptbahnhofs zwischen 1980 und 1985 erzwang. Die neue U-Bahn sollte so gut wie möglich an den Zugverkehr angeboten werden, Gleichzeitig sollten zwei weitere Gleise angebaut werden. Auch dieser Umbau fand „unter rollenden Rädern“ fast ganz ohne Beeinträchtigung des Zugverkehrs statt. Zunächst wurde die alte Gleishalle abgetragen. Dann wurde Bahnsteig für Bahnsteig angelegt bzw. umgebaut. Und zuletzt das neue Dach – ungewöhnlich mit Dachschiffen quer zur Fahrtrichtung – erbaut. Während des Umbaus im Inneren waren die Gleise nur durch den Nordtunnel und über einen verwinkelten Gang im Süden zu erreichen, der an einer Holzkonstruktion endete. Die überquerte alle Gleise und hatte entsprechende Treppen. Damit auch Rollstuhlfahrer mit dem Zug reisen konnten, wurden die Lastenaufzügen an den Bahnsteigen entsprechend umgerüstet, und es gab Bahnbeamte, die dafür sorgten, dass die Rollis dort hinkamen.

Weil gleichzeitig der Abriss des letzten Oberbilker Stahlwerks beendet war, konnte der Bahnhof nach Osten geöffnet werden; der Bertha-von-Suttner-Platz entstand. Bei der Eröffnung 1985 war die Passage mit ihrem reichen Angebot an Gastronomie und Läden eine der modernsten in deutschen Bahnhöfen. Aus heutiger Sicht war der Umbau in jeder Hinsicht eine Meisterleistung. Was möglicherweise daran lag, dass das ganze Projekt nicht kaputtgespart wurde und nicht auf maximalen Profit optimiert war. Denn in den Achtzigern wurde die Eisenbahn immer noch als staatliche Infrastruktur verstanden wie sie Albert von Maybach aufgebaut hatte. Es mussten in der Folge der neoliberalen Wirtschaftsrevolution erst Leute wie Mehdorn mit ihrem Wahn des Börsengangs für den Verfall der Deutschen Bahn sorgten, den wir heute erleben müssen.

Geheimnisse des Hauptbahnhofs

Eher zufällig lernte ich den Untergrund des Hauptbahnhofs kennen. Der Vater eines Schulfreundes meines Bruders war Bahner und hatte Zugang zu den Sozialräumen im Hbf. Die befanden sich im zweiten oder dritten Untergeschoss. Diese Stockwerke noch unterhalb der Etage mit der technischen Infrastruktur und den Gängen für den Gepäcktransport zogen sich über die gesamte Länge, also von unterhalb des Nordende des Hauptgebäudes bis unter die Südhalle hin – jedenfalls ließ sich das aus der Länge der Gänge ableiten. Die waren relativ schmal und niedrig und mit verdrahteten Leuchten erhellt. Links und rechts gab es blau lackierte Stahltüren. Hinter einer davon lag ein Aufenthaltsraum, den wir zum Tischtennisspiel aufsuchten.

Der besagte Schulfreund munkelte immer, es gäbe noch viel mehr Untergeschosse, von den mindestens eins als Bunker für die Nazi-Bonzen gedacht gewesen sei. Der Eingang zu den Untergeschossen befand sich im Nordtunnel nicht weit entfernt vom Zugang vom Bahnhofsvorplatz aus. Ob diese unterirdischen Stockwerke noch existieren, noch genutzt werden oder noch zugänglich sind, weiß ich nicht.

Dafür habe ich – ebenfalls zufällig – gelernt, dass die unteren Ebenen des Hauptbahnhofs durch eine Reihe von „Geheimgängen“ erreichbar waren oder noch sind. In den Siebzigern hatte ich einen Eisenbahnfanatiker und Verkehrspolitiker kennengelernt, der sich auskannte und mich gelegentlich auf seine Exkursionen mitnahm. Ich erinnere mich nicht mehr an alle Touren, aber sehr wohl an eine besonders geheimnisvolle. An der Ostseite des Bahndamms zwischen der Hütten- und der Ellerstraße gab es in der Nähe der Bordelle, gleich neben dem Pissoir eine unscheinbare Tür; mein Freund besaß einen Schlüssel dazu. Eines nachts trafen wir uns dort. Er schloss auf, und wir betraten einen schmalen niedrigen Gang, der unbeleuchtet war. Wir waren mit Taschenlampen ausgerüstet. Nach ungefähr zwanzig Schritten knickte der Gang um etwa nach rechts 45° ab, ca. zweihundert Meter weiter dann nach links. Wir landeten an einer stählernen Tür, zu den mein Kumpel keinen Schlüssel hatte. Anhand eines Messtischplattes der Gegend fanden wir heraus, dass wir tatsächlich den Hauptbahnhof erreicht hatten; vermutlich auf Höhe der zweiten Sohle.

Von diesen Gängen und Tunneln muss es mehrere geben. Einen Zugang entdeckte ich vor Jahren im Keller eines Hinterhauses an der Corneliusstraße. Hinter einer Tür, die exakt so aussah wie die im Bahndamm und die unverschlossen war, begann ein unbeleuchteter

schnurgerader Tunnel. Ungefähr einen Meter zwanzig breit und rund zwei Meter hoch. Mit einer Taschenlampe bewaffnet erforschte ich diesen Gang. Ich kam rund einhundertfünfzig Schritte weit, befand mich als ungefähr unter dem Fürstenplatz. Hier war der Weg durch einen Haufen aus Ziegeln und Betonstücken versperrt. Ich leuchtete über das Hindernis hinweg und konnte erkennen, dass der Tunnel gerade weiter verlief so weit das Licht der Lampe reichte. Der Stadtplan zeigt, dass dieser Gang auf den Bahndamm an der Hüttenstraße zu führt.

Es wäre sicher spannend, diese Gänge und Tunnel einmal legal und organisiert zu erforschen – wie das der Verein „Berliner Unterwelten“ in der Bundeshauptstadt tut.

[Titelfoto: Stadtarchiv 053 410 007 , Originalfoto aus Privatbesitz, Reproduktion Landesbildstelle via CL Historia]