

werden ab 1904 durch die Düsseldorfer Straßenbahn Liniennummern eingeführt. Ab 1907 wird – nach einer kurzen Zeit als Linie 9 und 11 – die Ratinger Linie als „12. Linie“ in den Fahrplänen bezeichnet. Sie stellt bei Haniel & Lueg einen Anschluss an das Düsseldorfer Straßenbahnnetz her. Ab 1909 fährt die „12“ bis zur Mendelssohnstraße und ab 1924 direkt ins Düsseldorfer Zentrum zum Schadowplatz.

Die Bezeichnung „12“ – ab 1980: „712“ – wird ebenso wie der Linienweg viele Jahrzehnte erhalten bleiben. Das ist ungewöhnlich bei den Änderungen, die sich im Laufe der Zeit in einem Verkehrsnetz fast zwangsläufig ergeben. So prägt sich die „12“ den Ratinger und Düsseldorfer Bürgern für die zuverlässige und komfortable Verbindung der Rheinbahn ein, die 1922 die städtische Düsseldorfer Straßenbahn übernimmt.

**1961: Eine neue Endstelle am Düsseldorfer Platz**

„Ratingen: Endstation, Aussteigen“ ruft der Schaffner. An dieser Stelle liegt das Gleis der „12“ auf der südlichen Seite der Düsseldorfer Straße. Der Triebwagen umfährt auf einem zweiten den



Oben: Die neue Wendeschleife an der Düsseldorfer Straße/Hans-Böckler-Straße ermöglicht ab 1961 den Einsatz der neuen Großraumwagen der Rheinbahn.

Unten: An der großzügigen Anlage wird auch der Busverkehr konzentriert, so dass günstige Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus bestehen. (Fotos: Rheinbahn-Archiv)



Beiwagen, um nach einer Pause wieder die Rückfahrt zu beginnen. Die Lage der Endstelle wird mit dem zunehmenden Individualverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem immer größer werdenden Problem. Bahnen und Kraftfahrzeuge behindern sich gegenseitig. Es dauert aber bis zum 2. März 1961, bis dieses Verkehrshindernis mit der Einweihung einer neuen Wendeschleife am Düsseldorfer Platz entfällt. Jetzt können auch die modernen Großraumwagen der Rheinbahn nach Ratingen eingesetzt werden.



Oben: Rund vierzig Jahre bestimmen die „gelben“ Rheinbahnwagen das Bild auf der „12/712“. Nach der Verlängerung der Linie vom Düsseldorfer Zentrum nach Volmerswerth gehört sie mit rund 15 km zu den längsten im Düsseldorfer Straßenbahnnetz.

Unten: Die nächste Fahrzeuggeneration wird ab 2001 eingesetzt. Die „hochflurigen“ Bahnen werden durch die neuen Niederflurbahnen zunehmend ersetzt. Der Wagen 2023 unterquert auf dem einzigen noch bestehenden eingleisigen Abschnitt - genau ist es eine Gleisverschlingung - die S-Bahnstrecke Düsseldorf - Ratingen-Ost - Essen. (Fotos: Hans Männel)

1962 endet die „12“, nachdem der Jan-Wellem-Platz mit dem benachbarten Schadowplatz zu einem zentralen Verkehrsknoten umgebaut wurde, am naheliegenden Wilhelm-Marx-Haus. Seit 1980 liegt der Endpunkt dann in Volmerswerth.



**2016: Aus der Straßenbahn wird die „U72“**

Rund 900 Millionen EUR kostet der Wehrhahntunnel, der am 21. Februar 2016 zwischen den S-Bahnhöfen Wehrhahn und Bilk eröffnet wird. Auch die Ratinger „712“ unterquert die Düsseldorfer Innenstadt nun als „U72“ ungehindert durch den Individualverkehr. Die Bahnen sind jetzt pünktlicher und schneller in der Düsseldorfer City unterwegs. Heute nutzen täglich 42.100 Kunden die umweltfreundliche, schnelle und komfortable Verbindung zwischen Ratingen und Düsseldorf in den Niederflurbahnen der Rheinbahn - eine Erfolgsgeschichte, die vor 121 Jahre aufgrund einer privaten Initiative begann.

Abbildungen auf der Titelseite (von oben):

Ratingen um 1933: die „12“ an der Endstelle in der Düsseldorfer Straße (Foto: Stadtarchiv Ratingen); Ausschnitt aus dem Sommerfahrplan der „12“ von 1959; 1924 bis 1962 wendete die Ratinger Linie am Düsseldorfer Schadowplatz (Fahrplan, Foto: Rheinbahn-Archiv); Fahrschein der Rheinischen Bahngesellschaft 1930 (Fahrschein: Stadtarchiv Ratingen)

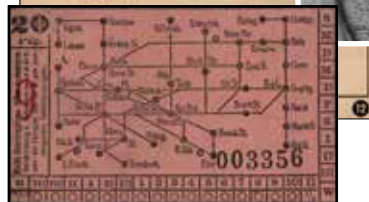
**Der Nahverkehr in der Region Düsseldorf**



Seit 1897: Die Straßenbahn verbindet Ratingen und Düsseldorf

Ratingen	Linie 12	Düsseldorf
Ratingen - Düsseldorf - Am Wehrhahn - Schadowplatz		
Ordnung		
Fahrplan		
Ratingen - Düsseldorf - Am Wehrhahn - Schadowplatz		
Ratingen - Düsseldorf - Am Wehrhahn - Schadowplatz		

Ratingen	Linie 12	Düsseldorf
Ratingen - Düsseldorf - Am Wehrhahn - Schadowplatz		
Ordnung		
Fahrplan		
Ratingen - Düsseldorf - Am Wehrhahn - Schadowplatz		
Ratingen - Düsseldorf - Am Wehrhahn - Schadowplatz		



## Der öffentliche Nahverkehr kommt in Schwung.

Die Städte in der rheinisch-bergischen Region wachsen im 19. Jahrhundert rasant. Die Region um Düsseldorf zieht aufgrund ihrer günstigen Lage - einem einfachen Marktzugang über das ab 1838 entstandene Eisenbahnnetz und dem Hafen - zahlreiche Industrielle an. Arbeitsplätze entstehen in der rasch wachsenden Wirtschaft. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen steigt: Wohn- und Arbeitsplätze müssen verbunden werden, Kultur-, Veranstaltungs- und Freizeiteinrichtungen müssen zunehmend erreichbar sein.

So kommen seit Mitte des 19. Jahrhunderts Pferdestraßenbahnen als Verkehrsmittel auf. Viele Städte sind jedoch zurückhaltend, erfordern sie doch hohe Investitionen in die notwendige Infrastruktur, in die Gleisanlage und in die Stallungen. So sind es häufig private Unternehmer, die im Bau und dem Betrieb von Pferdebahnen ein profitables Geschäftsmodell sehen. So entsteht auch in Düsseldorf ab 1876 auf Rechnung des belgischen Unternehmers Leopold Boyaert ein Pferdebahnnetz, das zügig vom Zentrum an die damaligen Stadtränder erweitert wird. Rund 15 Jahre später stößt Leopold Boyaert an die Grenzen seiner finanziellen Möglichkeiten. Die Anpassung des Pferdebahnnetzes an die Lage des neuen Hauptbahnhofs kann er nicht mehr so finanzieren, wie es die Stadt Düsseldorf erwartet.

Ein zweiter privater Investor kommt ins Spiel: Wilhelm von Tippelskirch, der neuer Schwung in den öffentlichen Nahverkehr der Stadt bringt. Nicht nur das Pferdebahnnetz wird dem aktuellen Bedarf angepasst. Er beobachtet auch interessiert die technische Entwicklung der Verkehrsmittel.

Die Dampfmaschine, der Benzinmotor und der elektrische Antrieb sind inzwischen zu Alternativen geworden. Die elektrische Straßenbahn setzt sich schnell durch und leitet eine sprunghafte Entwicklung des städtischen Verkehrs ein. Aber auch jetzt sind zuerst Widerstände zu überbrücken, trotz aller Vorteile, die diese neuen Bahnen bieten. Investitionen sind zu tätigen, die Oberleitungsanlagen der elektrischen Bahnen mit ihren Masten und Fahrdrähten verhandeln nach Meinung ihrer Kritiker das Stadtbild.

Wilhelm von Tippelskirch nimmt das Heft in die Hand und erklärt sich bereit, im Osten Düsseldorfs eine von der Stadt errichtete Pferdebahn von der Schützenstraße (heute: S-Bahnhof Wehrhahn) bis ins Industriegebiet bei Haniel & Lueg (Schlüterstraße/



Zwei Wagen der Kleinbahn Grafenberg-Rath-Ratingen treffen sich 1896 an der vorläufigen Endstelle Rath (heute: Oberrath). Das links im Bild sichtbare Bahnhofsgebäude ist heute noch als Gaststätte erhalten. (Foto: Rheinbahn-Archiv)



Aus den Anfangszeiten der Straßenbahn stammt diese kolorierte Ansichtskarte. Triebwagen 206, Baujahr 1903, der Düsseldorfer Straßenbahn wartet um 1905 an der Endstelle in der Düsseldorfer Straße auf die Rückfahrt nach Düsseldorf. (Postkarte: Stadtarchiv Ratingen)

Arbeitsagentur) und von dort weiter nach Grafenberg und nach Ratingen auf eigene Kosten zu elektrifizieren und zu betreiben.

### 1897: Ratingen bekommt eine Straßenbahn

Am 27. Januar 1896 ist es soweit: Die erste elektrische Straßenbahn Düsseldorfs nimmt den Betrieb zwischen der Schützenstraße, Haniel & Lueg mit Abzweigen nach Grafenberg und Rath (Oberrath) auf. Am 20. November 1897 feiern dann auch die Ratinger Bürger die Verlängerung ins Ratinger Stadtzentrum. Die Endstelle befindet sich in der Düsseldorfer Straße, vor der Kreuzung mit der Graben- und der Wallstraße. Eine Ver-

längerung über den Marktplatz und die Bahnstraße bis zum Bahnhof Ratingen Ost, wie sie die Stadt Ratingen wünscht, soll jedoch nicht mehr zustandekommen.

Die „Centrale“ der Kleinbahn Grafenberg-Rath-Ratingen, wie die Bahn genannt wurde, befindet sich mit einer Wagenhalle, den Werkstätten und dem notwendigen Kraftwerk in Düsseldorf am Rather Broich, in der Mitte der Strecke. Das damalige Verwaltungsgebäude steht noch heute. Wilhelm von Tippelskirch erkennt auch, dass die Entwicklung der elektrischen Stromversorgung weitere Verdienstmöglichkeiten bietet. So verkauft er elektrischen Strom aus seinem Kraftwerk weiter an Gewerbetreibende und Wohnungsbesitzer - eine Einnahme, welche die finanziellen Risiken der elektrischen Bahn reduziert.

1900 übernimmt die Stadt Düsseldorf nach der Elektrifizierung des gesamten Pferdebahnnetzes von Tippelskirchs Betrieb und kauft am 1. April 1901 auch die beiden elektrischen Linien.

### Die „rote Vorortlinie“

Die „Elektrische“ nach Ratingen - ab 1902 fuhr sie vorübergehend schon bis zum Shadowplatz - hat keine besondere Kennzeichnung. Allerdings wird es für die Fahrgäste immer schwieriger den Überblick unter den vielen Linien zu behalten, die sich im Düsseldorfer Stadtzentrum treffen. Die Düsseldorfer Straßenbahn entschließt sich daher, die Wagen der zwölf Düsseldorfer Linien entsprechend ihren Zielen deutlich und weithin sichtbar mit unterschiedlichen Markierungen zu kennzeichnen. Nachts leuchten farbige Laternen an den Wagen.

Die Ratinger Linie wird zur „roten Vorortlinie“ und ist mit einem roten Stern auf einem weißen Kreis gekennzeichnet. Alle 20 Minuten fährt eine Bahn auf der rund 6 km langen Strecke zwischen Ratingen und Haniel & Lueg. 25 Pfennig kostet die Fahrt; bei einem monatlichen Arbeitslohn eines einfachen Arbeiters von rund 70 Mark ist das sehr viel Geld.

### 1907: Aus der Ratinger Linie wird die „12“

Auch die farbigen Kennzeichnungen schaffen im ständig wachsenden Straßenbahnnetz bald keine Orientierung mehr. So