

"Die widerstrebenden Geister"

Der Bau der Neußer Brücke und die kommunale Neugliederung im Jahr 1929

"Verkehr ist Verbundenheit. Möge diese neue Brücke bald das Zeichen einer großen Verbundenheit unserer rheinischen Heimat sein, einer Verbundenheit der Wege und Ziele, der Arbeit und der Geister."¹ Im Namen der Städte Neuss und Düsseldorf begrüßte der Düsseldorfer Oberbürgermeister Robert Lehr am 12. November 1929 die zahlreichen Gäste, die zur Einweihung auf die gerade fertiggestellte Straßenbrücke zwischen Neuss und dem Düsseldorfer Stadtteil Hamm gekommen waren. Die schönen Worte waren wohl überlegt, denn das Bauprojekt war vom ersten Tag an von deutlichen Differenzen hinsichtlich der Notwendigkeit und Finanzierung, Form und Namensgebung begleitet gewesen. Überhaupt standen die Zeichen der Zeit im Rheinland nicht gerade auf Harmonie. Das Ende der Besetzung durch französische und belgische Truppen lag erst drei Jahre zurück. Doch mehr noch als die Folgen dieser Zeit hatten die Auseinandersetzungen um die kommunale Neugliederung und das Bestreben Düsseldorfs, sich große Teile des Kreises Neuss einzuverleiben, den Brückenbau überschattet. Sie fanden zeitgleich mit dem Bau statt und bilden den unmittelbaren Hintergrund für den bemüht versöhnlichen Ton anlässlich des vollendeten Brückenschlages.

Das Projekt einer neuen Rheinbrücke für den stetig zunehmenden Straßenverkehr und zugunsten einer verbesserten Straßenbahnanbindung stand ganz im Zeichen der allgemeinen Bemühungen um eine wirtschaftliche Konsolidierung nach den Belastungen des Ersten Weltkriegs, der Inflation und der Besetzung. Im Namen der Reichsregierung beglückwünschte Verkehrsminister Adam Stegerwald daher die Initiatoren bei der Brückeneinweihung 1929 auch ausdrücklich zu der Erkenntnis, "daß die rechtzeitige Beachtung der Verkehrsnotwendigkeiten und die Planung des Verkehrs die notwendige Voraussetzung für die Gesundung des Wirtschaftslebens ist."² Dabei richtete sich der Düsseldorfer Blick, wie der anderer Großstädte, natürlich auf das unmittelbare Umland. Über eine spürbare Ausweitung und Verbesserung der Verkehrsverbindungen sollte das Interessengebiet erweitert und vor allem die Kaufkraft der Bevölkerung des Hinterlandes gebunden werden. So verwundert es nicht, dass die Neusser Stadtvertretung in diesem Zusammenhang bereits früh ihre Verwaltung drängte, sich in die laufenden Planungen einzuschalten, die Neusser Eigenständigkeit und ihre Interessen zu wahren sowie ihrerseits darauf zu achten, das Hinterland der Kreise Neuss und Grevenbroich zügig zu erschließen.³ Die entgegengesetzten Vorstellungen der Städte kollidierten schließlich in den Auseinandersetzungen um eine kommunale Neugliederung im Regierungsbezirk Düsseldorf 1928/29 – ausgerechnet in der Hochphase des tatsächlichen Brückenschlags.

Die neue Straßenbrücke sollte die bestehende Fährverbindung zwischen Neuss und Hamm ersetzen, die Oberkasseler Straßenbrücke entlasten und insbesondere den südlichen Teil des Kreises Neuss an Düsseldorf anbinden. Die alte Hammer "Ponte", die als erste Verkehrsverbindung zwischen dem links- und rechtsrheinischen Gebiet auf eine

¹ Neußer Zeitung (NZ) vom 14. Oktober 1929 = Stadtarchiv Neuss (StAN), Z1.

² Ebd.

³ Joseph LANGE, Neuss in Mittelalter und Neuzeit, in: Neuss im Wandel der Zeiten, Neuss 1969, S. 313.

sechshundertjährige Geschichte zurückblicken konnte, hatte ausgedient. Unmittelbar nach der Schlacht von Worringen 1288 hatte der siegreiche Herzog von Berg demonstrativ das dem kurkölnischen Neuss gegenüberliegende Dorf an der Düssel zur Stadt und Landeshauptstadt erhoben und damit ein deutliches Zeichen gegenüber dem unterlegenen Kölner Erzbischof und seiner aufstrebende Hauptstadt des Niederstifts gesetzt, deren Stadtwerdung bereits im 10. Jahrhundert eingesetzt hatte.⁴ Die erste Fährverbindung zwischen den beiden Städten ist dann bereits 1302 urkundlich erwähnt. Das Fährrecht, verbunden mit den landesherrlichen Gerechtsamen, den Verkehr auf dem Erftkanal nach Düsseldorf und die direkte Querung auf dem Rhein nach "den Steinen" bei Hamm zu betreiben, hatte das Neusser Klarissenkloster bis 1315 ganz in seine Hand gebracht und dann verpachtet.⁵ Später ging das Amt auf die Stadt Neuss über, die auch ein Fährhaus errichten ließ, zu dem die Hammer Landstraße führte.⁶

Neben der stark frequentierten Hammer Fähre gab es in der Frühen Neuzeit weitere Verbindungen, wie die 1699 eingerichtete Gierponte, eine "fliegende Brücke" von Düsseldorf nach Oberkassel, oder die häufig in Kriegszeiten errichteten Pontonbrücken. Die erste "stehende" Schiffsbrücke für die Zivilbevölkerung wurde zwischen Düsseldorf und Oberkassel 1839 fertiggestellt.⁷ Im Jahr 1853 stellten die Neusser ein kleines Dampfboot in Dienst, das bis 1891 über den Erftkanal nach Düsseldorf verkehrte. Unterdessen liefen die Anträge auf den Bau einer Eisenbahnbrücke zwischen der bergisch-märkischen Strecke und der Station Neuss. Mit ihrem Bau wurde 1867 begonnen und bereits bei Kriegsbeginn 1870 rollten die ersten Truppentransporte über die "König-Wilhelms-Rhein-Eisenbahn-Brücke", die zwischen 1909 und 1911 um eine weitere zweigleisige Brücke ausgebaut wurde.

Die Schiffsbrücke zwischen Düsseldorf und Oberkassel wurde überflüssig und eingerissen, als unmittelbar daneben 1898 endlich die erste Straßenbrücke fertiggestellt werden konnte, auf der dann auch die Kleinbahn nach Krefeld verkehrte. Düsseldorfs Einwohnerzahl hatte sich seit der Jahrhundertmitte auf 200.000 fast vervierfacht. Die starke Zunahme des Verkehrs nach dem ersten Weltkrieg machte dann schon bald eine Erweiterung fällig.⁸ So wurde die Oberkasseler Brücke zwischen März 1925 und April 1926 – noch unter französischer Besatzung – für mehr als vier Millionen Mark von 14,2 Meter auf 26,6 Meter erweitert, wobei die Silhouette des Bauwerks nicht wesentlich verändert wurde.⁹ Parallel zum Ausbau der Oberkasseler Brücke wurden allerdings die Planungen für eine weitere Straßenbrücke über den Rhein wieder aufgenommen, nämlich für die Rheinquerung zwischen Neuss und dem südlichen Düsseldorfer Stadtteil Hamm.

⁴ In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts hatte Neuss seine Stadtbefestigung ausgebaut und gehörte seit 1255 zum Rheinischen Städtebund.

⁵ Ebenso wie das von den bergischen Grafen vergebene Fährrecht, wurde auch das Fährrecht der Klarissen über Jahrhunderte an Bürger verpachtet, die dann den Betrieb übernahmen. Dazu ausführlich Jürgen HUCK, Neuss, der Fernhandel und die Hanse, Teil 1: Neuss bis zu Ende der Hansezeit, Neuss 1984, S. 143–149.

⁶ "Die Hammer Fähre", in: NZ vom 14. Oktober 1929. Die Neusser Überfährstelle trug ebenfalls die Bezeichnung "an den Steinen", die auf der Hammer Seite darüber hinaus für das ganze Ufer galt.

⁷ Vgl. Edmund SPOHR und Hatto KUFFNER, Düsseldorf – Neuss. Brücken über den Rhein, Düsseldorf 2001, S. 15–45.

⁸ Da für Fahrzeuge bis 1927 und für Fußgänger bis 1922 Brückenzoll erhoben wurde, liegen genaue Zahlen über die Auslastung der Brücke vor. War sie noch 1906 von 180.894 Fuhrweken und Automobilen und 123.000 Zügen der Rheinbahn befahren worden, waren es im Jahr 1924 schon 794.203 Fahrzeuge. Vgl. Friedrich TAMMS, Übersicht über die Rheinbrücken zwischen Bodensee und Holland, im besonderen über die Rheinübergänge im Raum von Düsseldorf, in: Denkschrift zum Wiederaufbau der Rheinbrücke Düsseldorf-Neuss 1950-1951, hrsg. von der Stadt Düsseldorf, Düsseldorf 1951, S. 9 f.

⁹ Im Jahr 1936 erhielt die Brücke zur Erinnerung an die Seeschlacht von 1916 den Namen "Skagerrak-Brücke". Ebd., S. 109–115.

Erste Verhandlungen bezüglich dieser Straßenverbindung hatte es bereits 1906 gegeben. Nach der kriegsbedingten Unterbrechung trat die Stadt Düsseldorf in dieser intern strittigen Angelegenheit dann wieder am 6. Juli 1926 an die Neusser Stadtverwaltung heran. In der Stadtverordnetenversammlung am 21. September gab Oberbürgermeister Heinrich Hüpper dann einen ersten Bericht "über den Stand der Verhandlungen bezüglich des Brückenbauprojektes bei Hamm, die von der Stadt Düsseldorf mit Eifer betrieben würden."¹⁰ Während die Düsseldorfer Stadtverordneten am 12. Oktober dann bereits den Bau der neuen Rheinbrücke beschlossen, sah man in Neuss die Notwendigkeit einer weiteren Brücke durchaus skeptisch. Tatsächlich schien das Interesse Düsseldorfs an einer weiteren Verbindung – auch zur Profilierung gegenüber Köln – ausgeprägter zu sein, und so konnte die Stadt Neuss die eigene Position durchaus als stark einschätzen. Die Gespräche gestalteten sich allerdings ausgesprochen schwierig, da Neuss die Brückenfrage nicht isoliert betrachtete, sondern zugleich andere offene Streitfragen geklärt haben wollte. Angesichts der schwerwiegenden schwebenden Probleme betrachtete der Neusser Oberbürgermeister das eigene Vorgehen aber als durchaus moderat: "Wir haben darauf verzichtet, daß die Frage der Umgemeindung in den Vordergrund geschoben wurde."¹¹ Der Stadt ging es insbesondere um die linksrheinischen Hafenvhältnisse, um die Hafenmündung des Erftkanals und die Heerdtter Werft, die 1909 mit dem Stadtteil Heerdt zu Düsseldorf gekommen waren. Der Neusser Wunsch, die Heerdtter Werft zu kaufen, wurde von Düsseldorf ebenso abgelehnt wie das Angebot zu pachten. Nachdem die Verhandlung wegen dieser Probleme schon im September 1926 "auf einem toten Punkt angelangt waren", wurde der Regierungspräsident eingeschaltet, um eine pragmatische Lösung für die verfahrenere Situation zu suchen.¹²

Zum 1. Dezember 1926 wurden die Kontrahenten, das heißt die beiden Oberbürgermeister mit einer Delegation von je sieben Personen zum Regierungspräsidenten nach Düsseldorf gebeten.¹³ Die Neusser Seite vertraten neben Oberbürgermeister Hüpper Ratsherren aus vier Parteien: Installateurmeister Fritz Cillis (Zentrum), Buchdrucker Peter Gallas (SPD), Kaufmann Paul Heinemann (Zentrum), Kaufmann Matthias Kreuels (Zentrum), Landwirt Gottfried Schmitz (DDP), Oberlehrer Georg Raederscheidt (Zentrum) und der Syndikus der Handelskammer Wilhelm Römmer (DNVP).¹⁴ Unter Vermittlung des Regierungspräsidenten gelang es tatsächlich, die Vorverhandlungen so weit voranzutreiben, dass man sich in wesentlichen Punkten des Brückenprojektes einigte. Zwei Wochen später standen die Ergebnisse dann auf der Tagesordnung der Neusser Stadtverordnetenversammlung. Nahezu vollzählig waren die Stadtverordneten am 14. Dezember 1926 im Ratssaal erschienen, als der Vorsitzende Hüpper seinen Bericht vorlegte und dem Regierungspräsidenten im Namen der Stadt Neuss ausdrücklich für seine "unparteiische Führung bei den Verhandlungen" dankte.¹⁵

Bezüglich der Lage der Brücke musste Hüpper allerdings eingestehen, dass sich Neuss nicht mit dem Wunsch habe durchsetzen können, sie entsprechend des existierenden Bebauungsplans bei Rhein-Kilometer 235,3, also nur 900 Meter stromaufwärts der Eisenbahnbrücke, zu errichten. In diesem Fall wäre sie genau auf das Quirinus-Münster

¹⁰ StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 21. September 1926), S. 122.

¹¹ NZ vom 15. Dezember 1926.

¹² Bericht des Oberbürgermeisters in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung, StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 21. September 1926), S. 122.

¹³ Ein dementsprechender Bericht in der Kölner Zeitung wird in der Neusser Zeitung vom 27. November 1926 im Wortlaut zitiert.

¹⁴ Nicht vertreten in der Delegation waren die KPD, als zweitgrößte Ratsfraktion, und die DVP. Vgl. NZ vom 15. Dezember 1926.

¹⁵ Ebd.

zugelaufen. Düsseldorf plädierte dafür, die Brücke weitere 300 Meter südlich zu errichten. Schließlich gaben die Rheinschiffahrtsinteressenten und die Strombauverwaltung den Ausschlag für die Lage in Höhe des Kilometersteins 235,1. Die Entfernung von 1.100 Meter oberhalb der Eisenbahnbrücke, deren Durchfahrt als eine der schwierigsten auf dem Rhein galt, gäbe Schleppezügen die Möglichkeit, "sich zwischen beiden Brücken wieder vollständig zu ordnen".¹⁶ Zwei weitere Neusser Ziele waren nicht durchzusetzen gewesen, nämlich die Fernstraße Aachen-Köln-Düsseldorf und die Schnellbahn Köln-Dortmund über die neue Brücke zu führen. Die Stadt wurde mit der Ankündigung vertröstet, berücksichtigt zu werden, sollte eine neue Straße von Aachen über Gladbach nach Düsseldorf gebaut werden. Die Höhe der finanziellen Beteiligung am Brückenbau hielt sich Neuss noch offen. Geklärt war nur, dass die linksrheinische Rampe und die Zufuhrwege von Neusser Firmen und Arbeitslosen für etwa zwei Millionen Mark gebaut würden und bis zum Hochwasserdamm auch in Neusser Besitz verbleiben würden. Hinsichtlich der schwierigen Straßenbahn- und Hafenanangelegenheit sprach Hüpper von einer "grundsätzlich[en] Einigung" über eine Hafens-"Betriebsgemeinschaft" und den Bau einer Straßenbahnrundlinie, "an der beide Städte im Verhältnis ihrer Linien beteiligt sind". Details galt es, in weiteren Verhandlungen zu klären.

Im Namen der an den Verhandlungen beteiligten Fraktionen versicherte der Stadtverordnete Raederscheidt parteiübergreifende Zustimmung zur Beschlussvorlage. Dabei drängten die Fraktionen aber auf eine baldige Lösung der noch offenen Vertragsprobleme und eine Verständigung in der "Abgrenzung der gegenseitigen Interessensphären" der Nachbarstädte: "Sie erkennen an, daß das Bestreben zwischen Düsseldorf und Neuss eine vertrauensvollere Atmosphäre zu schaffen, im Interesse beider Städte liegt. [...] Sie sind aber auch der Überzeugung, daß nunmehr eine loyale, auf Vertrauen und gegenseitigem Verständnis aufgebaute Arbeit Platz greifen muß, die nicht wieder durch etwaige Rückschläge gestört werden darf."¹⁷ Schließlich drängten die Parteien darauf, alle noch ausstehenden Regelungen schriftlich zu formulieren und den Stadtverordneten zur Beschlussfassung vorzulegen. Außerdem erwartete man eine ausgeprägtere Berücksichtigung der tatsächlichen finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Neuss, auch wenn in den Vorverhandlungen ein anderer Anschein erweckt worden sei.

Am nächsten Tag konnten die Neusser Zeitungen damit aufmachen, dass die Stadtverordnetenversammlung dem Bau der neuen Rheinbrücke einstimmig zugestimmt hatte. Die Geschlossenheit, mit der sich der Rat hinter die Verwaltung stellte, war schließlich auch Ausdruck der großen Erwartungen, die man in schwerer Zeit in das Großprojekt steckte – Hoffnungen auf "die Erstarkung des wirtschaftlichen Lebens, der Industrie des Hafens und hinsichtlich der Abnahme der Erwerbslosigkeit".¹⁸ Die grundsätzliche Neusser Billigung des Projekts – zwei Monate nach der positiven Entscheidung im Düsseldorfer Rathaus – konnte allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass zentrale Fragen weiterhin ungeklärt blieben und genügend Potential für weitere Streitigkeiten der Nachbarn boten.

¹⁶ Ebd.

¹⁷ "Entschließung der Parteien" der Stadtverordnetenversammlung, StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 14. Dezember 1926), S. 138.

¹⁸ Zwar schien ihm das Geld im Wohnungsbau besser investiert zu sein, aber angesichts der erwarteten positiven Effekte des Brückenprojekts gab auch der einzige kommunistische Stadtverordnete, Maurer Heinrich Arenbrust, seine Stimme für die Beschlussvorlage ab, "unter der Voraussetzung, daß der Achtstundentag gewahrt wird." Vgl. NZ vom 15. Dezember 1926.

Im Zusatzprotokoll zur Sitzung vom 14. Dezember 1926, das die Bedingungen für die weitere Beteiligung der Stadt am Brückenbau auflistet, werden sie deutlich:¹⁹ So wurde festgehalten, dass die Neusser Industrien und Gewerbetreibenden zu den anstehenden Arbeiten des Brückenbaus "in möglichst weitgehendem Maße" hinzugezogen werden müssten. Die Höhe der finanziellen Beteiligung sollte abhängig gemacht werden vom Ergebnis der weiteren Verhandlungen "über den Einfluß an dem gemeinsamen Unternehmen". Man behielt sich nicht nur das Recht vor, die linksrheinischen Straßenwege "in eigener Regie" auszubauen, die anfallenden Kosten sollten auch auf den Betrag der Neusser Beteiligung angerechnet werden. Eigentümerin der Rampe müsse aber die Stadt Neuss bleiben. Darüber hinaus signalisierte man Bereitschaft, sich mit bis zu 500.000 Mark an der Brücke selbst zu beteiligen, deren Baukosten auf etwa zwölf Millionen Mark (ohne Rampen) beziffert worden waren.²⁰ In einer zu bildenden Brückenbaugesellschaft müsse Neuss angemessen vertreten sein und ein "Minderheitenschutz" vorgesehen werden. Bezüglich der Pläne für eine Hafengemeinschaft bestanden die Stadtverordneten darauf, dass das Eigentumsrechts der Stadt Neuss in vollem Umfang gewährleistet werde und Düsseldorf entsprechend der Zusage beim Regierungspräsidenten endlich ihren Verpflichtungen aus dem Eingemeindungsvertrag mit Heerdt nachkomme und den Ausbau der unteren Strecke des Erftkanals angehe.²¹

Mit einem Minimalkonsens ging es also im Winter 1926/27 an den Abschluss der Bauverträge. Die Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf wurde mit der Finanzierung und Durchführung des Baus beauftragt. Konnte sie auch Oberbürgermeister Hüpper von der Notwendigkeit überzeugen, dass sich Neuss mit einem Zehntel an den Gesamtkosten beteiligte, erfuhr dieser von ihm am 17. Mai 1927 eingebrachte Vorschlag doch eine definitive Ablehnung in der Stadtverordnetenversammlung. Statt dessen wurde beschlossen, nur den bereits angekündigten Betrag von 500.000 Mark bereitzustellen und die erforderliche Brückenrampe zu übernehmen.²² Wegen der offenen Finanzierungsfragen musste der für den 1. April 1927 geplante erste Spatenstich immer weiter verschoben werden.

Auf dem heiklen Feld der Namensgebung machte Düsseldorf einen durchaus überraschenden Vorstoß, der geeignet schien, die Nachbarn bei den weiteren Verhandlungen etwas entgegenkommender zu stimmen. Der von der Neusser Verwaltung freudig aufgenommene Vorschlag, die neue Brücke "Quirinusbrücke" zu benennen, fand natürlich die einmütige Zustimmung der Stadtverordneten.²³ Der Name des Bauwerks stand jedoch noch keineswegs fest, als der Brückenbauleiter, Regierungsbaurat Schenkelberg am 1. Juni 1927 endlich den offiziellen ersten Spatenstich ausführen ließ. Abgeschlossen waren bis dahin allerdings die Sichtung der Entwürfe und die meisten Auftragsvergaben. Entworfen wurde die Strombrücke schließlich von der Firma Hein, Lehmann und Co. AG. in Düsseldorf unter architektonischer Mitwirkung von Prof. Wilhelm Kreis. Als Brückensystem entschied man sich für einen Fachwerkträger (Gerberbalken) mit hängegurtförmigem Obergurt. Mit einer Gesamtlänge von 780 Metern sollte sie die größte Brücke Deutschlands werden. Neben der

¹⁹ "Zusatzbeschluss zum Stadtverordnetenbeschluss betr. Rheinbrückenbauangelegenheit", StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 14. Dezember 1926), S. 139 f.

²⁰ StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 21. September 1926), S. 122.

²¹ StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 14. Dezember 1926), S. 140.

²² StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 17. Mai 1927), S. 197. Die Pläne für den Bau der Zufuhrstraßen wurden im Juni genehmigt. StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 28. Juni 1927), S. 205.

²³ Der Beschluss wurde zusammen mit der Bewilligung der 500.000 Mark anscheinend in nicht öffentlicher Sitzung getroffen. StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 17. Mai 1927), S. 197. In den ausführlichen Zeitungsberichten über die Sitzung finden sich keinerlei Hinweise. Vgl. zur Namensgebung NZ vom 10. Oktober 1929.

dreiteiligen 412 Meter langen Strombrücke waren auf jeder Rheinseite drei Flutbrücken und eine Brücke über den Hochwasserdeich vorgesehen. Insgesamt reihten sich also elf Stahlüberbauten aneinander, gestützt auf zehn Pfeiler und zwei Widerlager. Der Obergurt der Strombrücken-Konstruktion vermittelte insgesamt den Eindruck einer Hängebrücke, wodurch die Architektur gut mit der Eisenbahnbrücke korrespondierte. Die Hauptstromöffnung der Brücke über der Fahrrinne hatte eine Stützweite von 206 Metern, die zwei Seitenöffnungen – rechtsrheinisch über dem Wasser, linksrheinisch über dem Vorland – je 103 Meter.²⁴

Bei der Vergabe der Bauaufträge ist das klare Bemühen erkennbar, die beteiligten Städte angemessen zu berücksichtigen. Generalunternehmer für die gesamten Stahlüberbauten wurde die Vereinigte Stahlwerke AG. Abteilung Dortmunder Union, die neben den Flutbrücken auch Lieferung und Montage der linken Strombrücke übernahm. Die rechte Strombrückenhälfte kam aus Düsseldorf von Hein, Lehmann & Co. Die Neusser Firma Eisenbau Bleichert GmbH erhielt dafür den Auftrag für die Deichbrücken. An sechs Düsseldorfer und Neusser Firmen wurde die Errichtung der Stropfpfeiler vergeben, darunter auch die Firma Dyckerhoff & Widmann und Heinrich Rennert. Ungeachtet der insgesamt vier ungewöhnlichen Hochwasser des Jahres, konnten die zehn Brückenpfeiler im Herbst 1927 wie geplant fertiggestellt werden.²⁵ Im September hatten die Stadtverordneten der Einleitung von Enteignungsverfahren für die Flächen zugestimmt, die zum Ausbau der Straßen und Wege zur neuen Rheinbrücke verplant waren und für die bis dahin keine gütliche Einigung mit den Eigentümern erzielt worden waren. Anschließend wurde auf Neusser Seite von den Firmen Gebr. Holthausen und Anton Wienstroer mit Hochdruck an der Rampe und den Zufahrtsstraßen gearbeitet.²⁶ Zur Anlage der Brückenrampen wurden große Mengen Betonkies benötigt, die man im Rheinvorland gewann und damit zugleich die infolge der Einbauten erforderliche Profilerweiterung des Rheins erreichte. Nach Abschluss der Arbeiten wurde errechnet, dass auf Neusser und Düsseldorfer Seite insgesamt eine Erdbewegung von 845.000 Kubikmetern bewältigt worden sei.²⁷

Während mit der im Frühjahr 1928 begonnenen Montage der Stahlüberbauten das Brückenprojekt gute Fortschritte machte, bewegte sich das Verhältnis zwischen den Nachbarstädten jedoch auf einen historischen Tiefpunkt zu. Die Frage der kommunalen Neugliederung brachte schärfste politische Konfrontationen und anhaltendes Mißtrauen. Eine Reichsreform einschließlich einer Neuordnung der Verhältnisse zwischen Reich und Ländern, einer Verfassungs- und Verwaltungsreform waren bereits früher diskutiert worden. Nach der Besatzungszeit im rheinisch-westfälischen Industriegebiet konzentrierten sich die Bemühungen aber zunächst auf die als vordringlich erachtete kommunale Neuordnung. Dem in dieser Region besonders ausgeprägten, durch die Industrialisierung bedingten Wachstum einiger Städte sollte Rechnung getragen werden. Hatten noch 1871 zirka ein Drittel der Menschen in Städten gelebt, waren es 1928 schon zwei Drittel. Bei zunehmender Menschenballung mangelte es an Flächen für Wohnraum und industrielle Neuansiedlungen.

Mit einem Erlass des preußischen Innenministeriums vom 6. Dezember 1927 wurden die Regierungspräsidenten von Düsseldorf, Münster und Arnberg angewiesen, im Laufe des

²⁴ Vgl. TAMMS, Übersicht über die Rheinbrücken, S. 11. Anschauliche Konstruktionszeichnungen zeigen SPOHR/KUFFNER, Düsseldorf – Neuss, S. 118 f.

²⁵ Verwaltungsbericht der Stadt Düsseldorf für den Zeitraum vom 1. April 1925 bis 31. März 1928. Bearb. v. Statistischen Amt, Düsseldorf [1928], S. 378; Neuß-Grevenbroicher Zeitung (NGZ) vom 9. Oktober 1929 und vom 14. Oktober 1929.

²⁶ StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 20. September 1927), S. 223.

²⁷ NGZ vom 9. Oktober 1929.

Jahres 1928 konkrete Vorschläge für eine Neugliederung zu machen. Am 10. Januar 1928 erläuterte der Düsseldorfer Regierungspräsident Karl Bergemann Vertretern aller Städte und Kreise seine Vorstellungen zur Neuordnung. Dies war der Auftakt für unzählige Denkschriften, Stellungnahmen und öffentliche Debatten zwischen Städten, Landkreisen, Parteien und Wirtschaftsverbänden.²⁸ Als Quintessenz sah der Landeshauptmann der Rheinprovinz, "daß sich die Landräte durchweg auf den Standpunkt der Erhaltung des Bestehenden stellten [...] und daß die Anträge der Oberbürgermeister erheblich über das vom Regierungspräsidenten vorgesehene Maß der Stadterweiterung hinausgingen."²⁹ Da in Düsseldorf die Eingemeindungen von 1909 schon lange als unzureichend erachtet wurde, hatten erste weiterführende Überlegungen gleich nach Ende der Besatzungszeit begonnen.³⁰ Bereits im Januar 1928 trat die Stadt mit ihren Vorstellungen von einem stark vergrößerten und leistungsfähigeren Düsseldorf an die Öffentlichkeit.³¹ Ziel war "ein zusammenhängendes Wirtschaftsgebiet", dessen Schaffung und kommunalpolitische Gestaltung "ohne Rücksicht auf derzeitige Gemeindegrenzen" erfolgen sollte. Konkret bedeutete dies eine "zweckmäßig[e] Verteilung von Wohngebieten und Industrieanlagen" – "ohne Rücksicht auf Einzelinteressen".³² Seine Vorschläge und Rechtfertigungen für eine deutliche Vergrößerung Düsseldorfs ließ Oberbürgermeister Lehr im Mai 1928 in einer Denkschrift zusammenfassen. Gegen das Ruhrgebiet setzte Lehr ein "Wirtschaftsgebiet Düsseldorf", auf das wiederum die Entwicklung der Wupperstädte und des Bergischen Landes zuliefe.³³ Die um Düsseldorf liegende, wirtschaftlich und verkehrsmäßig verflochtene Region, das sogenannte "Wirtschaftsgebiet", sollte nun auch politisch einverleibt werden.

Die geplanten Eingemeindungen, die eine gemeinsame Stadtgrenze mit den Großstädten, Krefeld, Solingen und Köln geschaffen hätten, betrafen im Einzelnen Kaiserswerth, Kalkum, Ratingen, Erkrath, Hilden, Benrath, Urdenbach, Baumberg und Monheim auf dem rechten Rheinufer, Lank-Latum, Büderich, Grimlinghausen, Uedesheim, Norf, Nievenheim, Dormagen und Zons auf dem linken.³⁴ Benötigtes Industriegelände einschließlich erweiterter Bahn- und Hafenanlagen sollten das bestehende Industrieterrain Benrath-Reisholz und ein neues zwischen Urdenbach und Baumberg bieten. Dringend benötigtes Wohnsiedlungsgelände wollte man im Osten mit Ratingen und Hilden, im Norden mit Kaiserswerth, Lohhausen, Wittlaer und Kalkum sowie linksrheinisch mit Lank-Latum, Büderich und dem Villenort Meerbusch gewinnen. Grimlinghausen und Uedesheim sollten für "Düsseldorfer Wassergewinnungsanlagen" freigehalten werden.³⁵

Es war "nur zu verständlich", dass Düsseldorfs Absichten bei den umliegenden Kommunen und Kreisen "heftigen Widerspruch" hervorriefen, so auch in Neuss.³⁶ Zwar hatte

²⁸ Hugo WEIDENHAUPT, *Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf*, Düsseldorf 1962, S. 159.

²⁹ Zitiert in: Walter FÖRST, Robert Lehr, S. 157 (4).

³⁰ Friedrich-Wilhel HENNING, *Düsseldorf und seine Wirtschaft. Zur Geschichte einer Region*, Bd. 2: Von 1860 bis zur Gegenwart, Düsseldorf 1981, S. 579 f.

³¹ In einem Vortrag am 27. Januar 1928 im Rittersaal der städtischen Tonhalle äußerte sich der Beigeordnete Schillings, der als engster Mitarbeiter von Oberbürgermeister Lehr in Eingemeindungsfragen galt. Zitiert nach: *Die Kommunalreform 1929*, in: Stadt Düsseldorf (Hrsg.), *Materialien zur Düsseldorfer Stadtentwicklung: 1909–1929. Die Stadt wächst durch Eingemeindungen*, Düsseldorf [1980], S. 20.

³² Ebd.

³³ Vorschläge der Stadt Düsseldorf zur kommunalen Neugliederung, 25. Mai 1928, S. 24, StAN, Bib, I 2 Düs 12d/8.

³⁴ Ebd.; Verwaltungsbericht der Stadt Düsseldorf 1925–1928, S. 327 f.

³⁵ Kommunalreform 1929, in: *Stadtentwicklung*, S. 21 f.; Vorschläge der Stadt Düsseldorf zur kommunalen Neugliederung, S. 24 f.

³⁶ WEIDENHAUPT, *Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf*, S. 159.

man darauf verzichtet, die Eingemeindung von Neuss in der Denkschrift *expressis verbis* zu nennen, doch waren "auch linksrheinisch [...] die Pläne Düsseldorfs offenkundig".³⁷ Der Griff nach Grimlinghausen, Uedesheim, Zons und Dormagen hätte eine gemeinsame Stadtgrenze mit dem Rivalen Köln und eine Eingrenzung der Stadt Neuss gebracht, die dann zu einem späteren Zeitpunkt hätte hinzugefordert werden sollen. Die Haltung des Düsseldorfer Oberbürgermeisters ließ an Eindeutigkeit nichts vermissen:

"Ich bin der Auffassung, daß in unmittelbarer Nähe einer an Einwohnerzahl jetzt schon zehnfach überlegenen Großstadt Neuß auf die Dauer nicht selbständig bleiben kann, sondern in Düsseldorf aufgehen wird."³⁸

"Da eine jetzige Eingemeindung von Neuß zweifellos große Schwierigkeiten" gemacht hätte, stellte Lehr sie vorläufig zurück.³⁹ Sicherlich wäre durch einen solchen Vorschlag auch der Vertragsabschluss des prestigeträchtigen Brückenprojektes unmittelbar gefährdet worden. Während sich die Städte gleichwohl politisch immer weiter von einander entfernten, ging der Bau der verbindenden Rheinbrücke 1928 mit der Aufstellung der Stahlüberbauten stetig voran – lediglich behindert von einem herbstlichen Lohnkampf in der Schwerindustrie.⁴⁰ Die Neusser Stadtverordnetenversammlung gab im September 1928 die Zustimmung zum vorliegenden Vertrag über den Brückenbau und bewilligte Ende Oktober den nach den Kostenanschlägen des Tiefbauamtes ermittelten Kredit von 3.260.000 Mark.⁴¹

Das Düsseldorfer Vorhaben der systematischen Einkreisung und der Versuch, den Handlungsspielraum der Stadt Neuss, insbesondere bei Industrieansiedlungen stark einzuschränken⁴², wurde von den Neussern allerdings vehement zurückgewiesen. Im Oktober 1928 setzte die Stadtverwaltung zum Befreiungsschlag an und publizierte "Die Gebietserweiterung der Stadt Neuß im Rahmen der kommunalen Neugliederung". In dieser Denkschrift erläuterte Neuss einen eigenen Plan der "Ausdehnung des Stadtgebietes über die jetzigen Gemeindegrenzen hinaus entsprechend ihren wirtschaftlichen, städtebaulichen und siedlungstechnischen Notwendigkeiten". Konkret forderte man Grimlinghausen, Uedesheim und Norf für weitere Industrieansiedlungen sowie Hoisten, Weckhoven, Holzheim und Grefrath als Wohnsiedlungen.⁴³ Selbstbewusst vertrat die Stadt Neuss "die Sicherung ihrer zukünftigen Selbständigkeit als Mittelstadt mit stark industriellem Charakter" gegenüber den bedrohlichen Ausdehnungsplänen der benachbarten Großstädte, "insbesondere der Nachbarstadt Düsseldorf":

"Wenn auch nicht zu erwarten steht, daß die Düsseldorfer Ansprüche auf das linksrheinische Gebiet bei der gegenwärtig schwebenden kommunalen Neugliederung Berücksichtigung im gewünschten Umfange finden wird, so tritt doch die Tendenz der benachbarten Großstadt klar zu Tage, die dahin geht, Neuß

³⁷ Kommunalreform 1929, in: Stadtentwicklung, S. 22.

³⁸ Zitiert nach Walter FÖRST, Robert Lehr als Oberbürgermeister. Ein Kapitel deutscher Kommunalpolitik, Düsseldorf 1961, S. 160.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ NGZ vom 9. Oktober 1929.

⁴¹ StAN A 702a/23 (Ratsprotokolle vom 19. September und 30. Oktober 1928), S. 301 und 309.

⁴² So enthielten die Vorschläge der Stadt Düsseldorf zur Eingemeindung den Hinweis, dass bei einer industriellen Weiterentwicklung des Neusser Hafengeländes Düsseldorf angesichts der "vorwiegenden Süd-Westwindrichtung" drohe, in den Rauchschaten von Neuss zu kommen. Sollte dies geschehen, wurde "aus Rücksicht auf elementare Interessen der Düsseldorfer Bürgerschaft" die Eingemeindung ins Auge gefasst.

⁴³ Die Gebietserweiterung der Stadt Neuß im Rahmen der kommunalen Neugliederung, hrsg. von der Stadtverwaltung Neuß im Oktober 1928, S. 5–12, StAN, Bib, K 12d/2.

im Süden und im Norden zangenartig zu umklammern und ihr dadurch Entwicklungsmöglichkeit und Bewegungsfreiheit zu nehmen. Ziel und Zweck dieser Düsseldorf Kommunalpolitik ist die Eingemeindung von Neuß, zu der weder jetzt noch in Zukunft wirtschaftliche oder sonstige Zweckmäßigkeitsgründe, geschweige denn Notwendigkeiten, Anlaß bieten werden."⁴⁴

Der Kälteeinbruch des folgenden Winters, der auch die Fortsetzung des Düsseldorf-Neusser Brückenbaus dann doch für Monate zum Erliegen bringen sollte, steht geradezu sinnbildlich für das politische Klima zur Jahreswende 1928/29.

Die Zurückweisung einer Düsseldorfer Einverleibung großer Teile des Landkreises Neuss erfuhr einflussreiche Unterstützung durch die Düsseldorfer Industrie- und Handelskammer, die vor einer zu starken Ausdehnung des Stadtgebietes warnte, da dieses "unorganisch" und nicht mehr zentral zu verwalten sei.⁴⁵ Von ausschlaggebender Bedeutung für die Ablehnung der weitgehenden Düsseldorfer Ambitionen waren jedoch wohl die Gutachten der vom preußischen Innenministerium herangezogenen Provinzgemeinden, des Preußischen Staatsrats, des Provinzialausschusses der Rheinprovinz und des Preußischen Landgemeindetages West. Bezeichnenderweise wurden die beiden ersten Gremien von einem prominenten Kölner Zentrums-Politiker geleitet: Oberbürgermeister Konrad Adenauer. Sowohl der Gesetzentwurf als auch die letztliche Abstimmung im preußischen Landtag am 10. Juli 1929 waren begleitet von Einflussnahmen der betroffenen Seiten. Düsseldorf lud einzelne Abgeordnetengruppen ein und zeigte sich auch beim Lokaltermin des Ausschusses für Eingemeindungsfragen "als vorbildlicher Gastgeber". Da die SPD den Gesetzentwurf ihres Innenministers Grzesinski und des sozialdemokratischen Regierungspräsidenten unterstützte, und vom Zentrum angesichts der Kölner Interessen und eines Wähleranteils von 60 Prozent in den Landkreisen Neuss und Düsseldorf auch keine Hilfe zu erwarten war, konzentrierte sich Düsseldorf auf die bürgerlichen Parteien DDP, DVP und DNVP. Der bis dahin parteilose Oberbürgermeister Lehr trat in dieser Phase sogar in die DNVP ein.⁴⁶

Die Verabschiedung des Gesetzes konnte er nicht mehr aufhalten. Die darin getroffene Lösung brachte schließlich für beide Städte sowohl Zugewinne als auch unerfüllte Wünsche. Düsseldorf konnte sein Stadtgebiet vornehmlich im Norden und im Süden um ein knappes Drittel vergrößern und die Einwohnerzahl um 35.000 auf 477.000 steigern⁴⁷; die Eingemeindung des Neusser Südens und von Büderich scheiterten. Neuss gewann mit Grimlinghausen, Uedesheim, Weckhoven und einigen Grenzflächen von Holzheim und anderen Nachbarorten ein Gebiet von rund 1.800 Hektar mit 4.400 Einwohnern und zählte nun 54.000 Einwohner.⁴⁸ Zwar erhielt die Stadt auch Teile von Heerdt an der Hafenumündung zurück, doch die mit großem Einsatz betriebene Rückforderung der 1909 verlorenen Gebiete, insbesondere aber der Heerdtter Werft, konnte nicht verwirklicht werden.⁴⁹ Außerdem verlor Neuss den Kreissitz und die örtliche Industrie- und Handelskammer, die Ende 1929 in der neugeschaffenen Handelskammer Mönchengladbach-Rheydt-Neuss aufging.

44 Ebd., S. 13.

45 WEIDENHAUPT, Kleine Geschichte Düsseldorfs, S. 159.

46 FÖRST, Robert Lehr, S. 185–187; Kommunalreform 1929, in: Stadtentwicklung, S. 29.

47 WEIDENHAUPT, Kleine Geschichte Düsseldorfs, S. 161.

48 LANGE, Neuss in Mittelalter und Neuzeit, S. 314.

49 Auch die Fürsprache des Landrates des Landkreises Neuss und der IHK halfen nicht, das als "Peripheriestiefkind" Düsseldorfs angesehene Heerdt zurückzuerlangen.

Die Verabschiedung des Gesetzes zur kommunalen Neugliederung beendete rechtzeitig vor Fertigstellung der neuen Verkehrsverbindung ein verbissenes Tauziehen zwischen den Nachbarn am Rhein, das gleichwohl ihre Beziehungen über Jahrzehnte nachhaltig trüben sollte. Auch hinsichtlich der Brücke blieben Unstimmigkeiten, wenngleich die ausführenden Firmen ihre Aufgabe zügig erledigten. Nach Abtauen des Rheineises wurde die Montage im Frühjahr 1929 fortgesetzt und der Rohbau mit dem Einsetzen des mittleren Teilstücks am 25. Mai vollendet. Die Arbeiten verliefen so reibungslos, dass mit der Fertigstellung im September 1929 der ursprünglich anvisierte Termin sogar um ein halbes Jahr unterschritten werden konnte.⁵⁰ 12.700 Tonnen hochwertigen Siliziumstahls waren verbaut worden, die Pylonen hatten eine Höhe von 30 Metern und mit der Gesamtlänge von 780 Metern bei 412 Metern über dem Strom war das Bauwerk – neben der neuen Köln-Mülheimer Kabelhängebrücke – die weitest gespannte Brücke über den Rhein.⁵¹ Die Breite zwischen den Geländern betrug 30,5 Meter, die sich aufteilten in zwei je zweispurige Richtungsfahrbahnen (6 Meter), einen zweigleisigen Straßenbahnkörper (6,90 Meter) sowie Fußwege und Radwege, die sich außerhalb der Hauptträger auf Konsolen befanden.⁵²

Dem Vertrag mit der Rheinischen-Bahn-Gesellschaft betreffend der Bildung einer Straßenbahnringlinie "über die neue Rheinbrücke" stimmten die Neusser Stadtverordneten erst einen Monat vor der Einweihung der Brücke zu.⁵³ Buchstäblich in allerletzter Minute wurde endlich auch die heikle Frage der Namensgebung geklärt. Von der ursprünglich vorgeschlagenen Bezeichnung "Quirinusbrücke" waren die Düsseldorfer wieder abgerückt und hatten entgegen bestehender Vereinbarungen versucht, den Namen "Südbrücke" zu etablieren. Neuss gab zu verstehen, dass man nicht auf "Quirinusbrücke" bestehe, "Südbrücke" aber als völlig unangemessen empfand, bezog sich diese Bezeichnung doch einzig auf die Düsseldorfer Geographie und deutete vor allem auf die vorerst abgewehrten Bestrebungen, Grimlinghausen und Uedesheim zum Düsseldorfer Süden zu machen. Schließlich einigte man sich auf "Neußer Brücke", eine von Düsseldorf ins Spiel gebrachte Bezeichnung analog zur Oberkasseler und zur Hammer Brücke. Schon Ende August hatte Oberbürgermeister Lehr erläutert, dass deshalb "dieser Vorschlag ein passender Vermittlungsvorschlag sei[n], der auch Neuss zufriedenstellen kann".⁵⁴ Einen Tag vor der Einweihung konnte die Presse also berichten, dass der zunächst zwischen der Stadt Neuss und der Rheinischen Bahn-Gesellschaft vereinbarte Name auch die entscheidende Zustimmung des Düsseldorfer Finanzausschusses gefunden habe: "Damit ist die Bezeichnung 'Neußer Brücke' endgültig."⁵⁵ Die Entscheidung stieß auf einen höhnischen Kommentar im "Düsseldorfer Stadtanzeiger", der die Frage, warum die "Südbrücke" nun amtlich "Neußer Brücke" heißen sollte, damit beantwortete, dass die Brücke nach Neuss führe und von Düsseldorf bezahlt wurde. Die Reaktion der "Neußer Zeitung" folgte prompt:

"Ueber die unfreundliche Haltung der Düsseldorfer Presse gegenüber Neuß wundern wir uns nicht mehr. In den letzten Wochen hat man sich in dieser Beziehung 'drüben' so viel geleistet, daß man in Neuß heute nur allzugut Bescheid

⁵⁰ NGZ vom 9. Oktober 1929.

⁵¹ Beilage der Düsseldorfer Nachrichten (DN) vom 12. Oktober 1929.

⁵² Vgl. Geländequerschnitt in der Brückenstrasse in SPOHR/KÜFFNER, Düsseldorf – Neuss, S. 119.

⁵³ StAN, A 702a/23 (Ratsprotokoll vom 17. September 1929), S. 382 f. In einem Zusatzbeschluss bestanden die Stadtväter allerdings darauf, dass Düsseldorf binnen sechs Monaten die Elektrizitätsversorgung des aus Düsseldorf nach Neuss eingemeindeten Gebietes an die Stadt Neuss abtreten müsse. Außerdem forderten sie "für die Stadtverordneten Freifahrt" und den Einsatz von Raucherwagen auf der Ringlinie.

⁵⁴ Schreiben an den Generaldirektor der Rheinischen Bahngesellschaft Fritzen vom 30. August 1929, Stadtarchiv Düsseldorf (StAD), III 12762, Bl. 161.

⁵⁵ NGZ vom 11. Oktober 1929.

weiß, woher der Wind weht. Um so kümmerlicher wirken die krampfhaft zusammengetragenen 'Lokalnotizen' über Neuß [...]. Wir glauben bestimmt, daß dieser Name [Neußer Brücke] sich durchsetzen wird. Auch im Volksmund. Die Neuaufrollung des fast lächerlichen Gezänks um den Brückennamen durch die Düsseldorfer Presse ist kleinlich und unverantwortlich. [...] der amtliche Name Neußer Brücke wird auch der volkstümliche werden."⁵⁶

In Anbetracht der vergifteten Atmosphäre der Jahre 1928/29 und der nach wie vor schwelenden Kritik an Kosten und Notwendigkeit des Brückenprojekts bedurfte es einiger Mühe der beiden Städte und der Bahn-Gesellschaft, eine würdige Einweihungsfeier zu organisieren. Einvernehmlich nachbarschaftlicher Jubel war nicht zu erwarten und die wirtschaftliche Situation war weiterhin schwierig. Angekündigt wurde die Veranstaltung dann auch als "den Zeitumständen entsprechend einfach gehalten".⁵⁷ Einen Tag nach der landespolizeilichen Abnahme von Brücke und Straßenbahn fand am 11. Oktober zunächst eine kirchliche Einsegnung der Brücke statt – nach Vorstellung von Oberbürgermeister Lehr und Generaldirektor Fritzen "in aller Stille".⁵⁸ Dechant Schmitz aus Hamm wurde assistiert vom Neusser Oberpfarrer Hugo Liedmann und begleitet von Schul- und Kirchenchor. Angesichts der bestehenden Spannungen, der "trennenden Kluft", "ja [der] Feindschaften unter solchen, die doch Hand in Hand durchs Erdendasein schreiten sollten" betonte die Geistlichkeit die religiöse Bedeutung der Brücken als "gottgefällige Bauten" und empfahl "dem Feinde 'goldene Brücken', nicht bloß eine, zu bauen."⁵⁹

Die eigentliche feierliche Einweihung der – wie noch auf den Einladungen stand – "Rheinbrücke Düsseldorf–Neuss" am Samstag, den 12. Oktober 1929 "vollzog sich in schlichtem aber würdigem Rahmen".⁶⁰ Der Westdeutsche Rundfunk berichtete von den Feierlichkeiten und über die verkehrspolitische Bedeutung des Projekts. Drei neue, bekränzte Straßenbahnwagen brachten die Neusser Delegation bei strahlendem Herbstwetter vom Bahnhof zur Brücke, wo die Oberbürgermeister Lehr und Hüpper vom Festpodium in der Brückenmitte politisch hochkarätige Gäste in großer Zahl begrüßen konnten: Die Reichsregierung war durch Verkehrsminister Stegerwald, die preußische Regierung durch Innenminister Grzesinski und den Minister für Volkswohlfahrt Hirtsiefer vertreten. Neben Staatssekretären und hohen Regierungsbeamten waren mehrere Reichstags- und Landtagsabgeordnete, die Oberbürgermeister fast aller benachbarten Städte, der Oberpräsident der Rheinprovinz Fuchs, die Regierungspräsidenten von Düsseldorf und Köln Bergemann und Elfgen, der Präsident der Reichsbahndirektion, Repräsentanten der Wirtschaft wie Fritz Thyssen und IHK-Präsident Poensgen vertreten. Daneben natürlich die vollzähligen Verwaltungen und Stadtverordneten aus Neuss und Düsseldorf.⁶¹

Der Einzugsmarsch aus dem "Tannhäuser" erklang und Oberbürgermeister Lehr konnte feststellen: "Ein neues Band von Stahl verbindet die Ufer des Niederrheins." Nachdem er seiner Hoffnung auf die verbindende Wirkung für "unsere rheinische Heimat" Ausdruck verliehen hatte, hielt der Generaldirektor der Rheinischen Bahngesellschaft Fritzen die

⁵⁶ NZ vom 10. Oktober 1929.

⁵⁷ NGZ vom 10. Oktober 1929.

⁵⁸ StAD, III 12762, Bl. 160.

⁵⁹ NGZ vom 11. Oktober 1929. Kirchliche Weihe und bis zuletzt anhaltende Namensverunsicherung führten wohl dazu, dass ein Sonderheft der Rheinbahn tatsächlich von der Übergabe der "Quirinus-Brücke" berichtete. Vgl. Sonderheft Das Rad. Zeitschrift der Rheinischen Bahngesellschaft A.G. Düsseldorf, Jahrg. 5, November 1929, Heft 11.

⁶⁰ SPOHR/KÜFFNER, Düsseldorf – Neuss, S. 123; NGZ vom 14. Oktober 1929.

⁶¹ DN vom 10. Oktober 1929.

Festansprache. Unter Verweis auf die schwierigen Bedingungen nach Krieg, Inflation, Besetzung und Wirtschaftsdepression stimmte er "das hohe Lied der Arbeit" an und lobte die Entscheidung, "durch die Vergebung von Leistungen und Lieferungen im Wert von rund 14 Millionen Reichsmark den darniederliegenden Arbeitsmarkt zu befruchten".⁶² In seiner Liste der Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, wurden die Konflikte um Finanzierung und kommunale Neugliederung natürlich nicht ausdrücklich genannt. Die Bestimmung des Bauwerks sah der Redner allerdings darin, "die verkehrs-, wirtschaftspolitischen, kulturellen und nachbarschaftlichen Beziehungen der Städte Düsseldorf und Neuß zu festigen und weiter zu entwickeln". Schließlich war es Reichsverkehrsminister Stegerwald vorbehalten, die Glückwünsche der Reichsregierung zu überbringen und auf die nationale Bedeutung der ersten neuen Straßenbrücke über den Rhein nach dem Krieg zu verweisen, um anschließend das umstrittene Bauwerk seiner Bestimmung zu übergeben.⁶³

Auf dem Rhein kreuzten zahlreiche Dampfer, Motoryachten, Segel-, Ruder- und Paddelboote, über der Brücke kreisten acht Flugzeuge, und nachdem das Deutschlandlied zum Abschluss der Feier gesungen war, wurden von einem fahngeschmücktem Dampfer Böllerschüsse abgegeben. In dichter Folge von Autos, Motorrädern, Fahrrädern und Fußgängern aus beiden Richtungen nahm die schaulustige Bevölkerung die neue Brücke in Besitz. Die "Festteilnehmer" begaben sich unterdessen auf die erste Rundfahrt mit der neuen Straßenbahnlinie 16/26. Sie fuhren durch Neuss und über die Oberkasseler Brücke zum Planetarium, wo um 15 Uhr für die Gäste ein Frühstück gereicht wurde. Hier war es dann der preußische Innenminister Grzesinski, der die Festtagsstimmung zumindest etwas trübte, indem er ansatzweise auch Stellung zu den aktuellen Konflikte nahm. Obwohl allen Beteiligten nur zu bewusst war, dass selten ein kommunales Bauvorhaben "nach jeder Richtung so der Kritik ausgesetzt gewesen" war⁶⁴, hatten die beteiligten "Brückenbaupartner" diese wunden Punkte bewusst übergangen. Um so mehr mussten die Äußerungen des Innenministers, der sich mit Preußens Westen seit der kommunalen Neuordnung bestens auskannte, "in gewisser Hinsicht eine Sensation" darstellen.⁶⁵

Düsseldorfs Ansprüche auf die linke Rheinseite hatten das nachbarschaftliche Verhältnis zwischen Neuss und Düsseldorf auf den Nullpunkt gebracht und es war erst wenige Monate vor der Brückeneinweihung, dass die Verabschiedung des Gesetzes die Düsseldorfer Ausdehnung insbesondere auf die Gemeinden südlich von Neuss abgewendet hatte. Grzesinski und sein sozialdemokratischer Regierungspräsident hatten ihren Teil dazu beigetragen, die Neusser Selbständigkeit zu stärken. Aus der Tatsache, dass "die widerstrebenden Geister" nun zur Einweihungsfeier im Saale der Rheinterasse beisammensäßen, schloss der Minister kurzerhands, "daß die Umgemeindung schon nach so kurzen Wochen sich als gelungen erweise". Grzesinski zeigte sich überzeugt, dass die Umgemeindung "leistungsfähige Kommunalgebilde" geschaffen habe und bekannte: "Ich setze auch meine Hoffnung auf das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden und Kommunalverwaltungen, die ich als preußischer Minister zu schützen verpflichtet bin."⁶⁶

⁶² Zitiert nach: NZ vom 14. Oktober 1929. Generaldirektor Fritzen gestand ein, dass die Mittel der Erwerbslosenfürsorge und die günstigen Zinssätze für Kredite "verbunden mit der Ablösung des Brückengeldes aus dem Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer" Entscheidung und Finanzierung erst ermöglicht hatten.

⁶³ Ebd. und NGZ vom 14. Oktober 1929.

⁶⁴ Ebd.

⁶⁵ Düsseldorfer Stadtnachrichten. Beilage der DN vom 13. Oktober 1929.

⁶⁶ Ebd.

Bezüglich des Brückenbaus hatte man in Politik und Öffentlichkeit auf Neusser Seite vor allem die grundsätzliche Notwendigkeit der Verbindung bezweifelt, während auf Düsseldorfer Seite in erster Linie die weitgehend allein getragenen hohen Kosten als "Ausgabe zur unrechten Zeit" kritisiert wurden. In diesem Punkt verteidigte der diplomatische Grzesinski Düsseldorfs stark bedrängten Oberbürgermeister Lehr gegen den Vorwurf der "Luxuseinrichtungen" der Städte. Dennoch blieben Ausgabenwirtschaft und Lage der neuen Straßenbrücke umstritten, wie schon die Berichterstattung von der Eröffnung in der Düsseldorfer Presse zeigt. Schließlich war es nur zu offenkundig, dass Oberbürgermeister Lehr mit dem Brückenbau, wie in so vielen Punkten auch im Wettstreit mit Köln lag⁶⁷, wo nur einen Tag nach der Neußer Brücke die Mülheimer Brücke als dritte Kölner Rheinbrücke übergeben wurde. Am selben Tag veröffentlichten die Düsseldorfer Nachrichten "Eine moralische Baubilanz" zur Einweihung der Neußer Brücke und resümierten:

"Wohl selten hat ein Bauvorhaben und kommunale Bauausführung so im Mittelpunkt der öffentlichen Kritik gestanden, wie die neue Rheinbrücke bei Hamm. Notwendigkeit und Lage, Gestaltung und Formgebung, Finanzierung und Name der Brücke sind heiß umstritten, stark bejaht und heftig verneint worden."⁶⁸

Die Reserviertheit der Neusser gegenüber der neuen Brücke wird unter anderem in der distanzierten Haltung der NGZ deutlich, die ihre Berichterstattung von der Einweihungsfeier mit der Kritik an dem Projekt einleitete und skeptisch konstatierte: "Wie weit es der Stadt Neuß und ihre[r] Entwicklung zum Nutzen gereicht, kann erst die Zukunft lehren."⁶⁹ Tatsächlich hat die Neußer Brücke in den folgenden gut 15 Jahren ihrer "Dienstzeit" die Erwartungen gerade im Hinblick auf eine Entlastung der Oberkasseler Brücke wohl nur bedingt erfüllt, auch weil die Anbindung an die Autobahn noch nicht ausreichend war. Für viele Zeitgenossen, wie den NGZ-Journalisten und späteren Stadtarchivdirektor Joseph Lange, fiel die Beurteilung der Brücke vierzig Jahre später eindeutig aus: "Sie errang denn auch im Verkehr vor dem Zweiten Weltkrieg nicht die Bedeutung, die man ihr zugeordnet hatte."⁷⁰

Eine längere Bewährungszeit war der Neußer Brücke nicht vergönnt. Kurz vor Kriegsende wurde der architektonisch markante Bau sinnlos zerstört. Während die Amerikaner sich mit der 83. Infanterie-Division und der 2. US-Panzerdivision bereits am 1. März zum Neusser Stadtrand vorgekämpft und am folgenden Morgen die Innenstadt eingenommen hatten, soll der deutsche Brückenkommandant die befohlene Sprengung der Brücke bis zum letzten hinausgezögert haben. Erst als der Düsseldorfer Gauleiter die Pioniereinheit mit einem Führerbefehl unter Druck setzte, wurde die Sprengung in der Nacht zum 3. März 1945 ausgelöst, wobei der ausführende Offizier einen Schock erlitten haben soll.⁷¹ Das Ende der Brücke bedeutete zunächst die Rückkehr der Fähre bzw. Einweihung der neuen Fähre zwischen Düsseldorf-Hamm und Neuss Anfang 1946. Während sich die Wiederaufbaupläne zunächst auf die Oberkasseler Brücke konzentrierten, erfolgte an der Neußer Brücke bis Ende der vierziger Jahre die aufwendige Trümmerräumung. Eine neue Brücke bei Flehe wurde in Erwägung gezogen. Doch da die Vorlandbrücken und der

⁶⁷ Vgl. FÖRST, Robert Lehr, S. 127–130. In die Zeit des Brückenbaus fiel eine damals nicht weniger umstrittene, aber ungleich weitsichtiger "Luxusausgabe" der Stadt Düsseldorf, nämlich die Entwicklung des Lohhausener Flugplatzes.

⁶⁸ DN vom 13. Oktober 1929.

⁶⁹ NGZ vom 14. Oktober 1929.

⁷⁰ LANGE, Neuss in Mittelalter und Neuzeit, S. 314.

⁷¹ Ebd., S. 333; Ute HAPPEKOTTE, Neuss nach dem Zweiten Weltkrieg (= Dokumentationen des Stadtarchiv Neuss 3), Neuss 1993, S. 12 f.

rechtsrheinische Brückenpfeiler der Neußer Brücke die Sprengung weitgehend unbeschadet überstanden hatten und die Zufahrtswege noch vorhanden waren, entschied man sich für den Bau einer neuen Strombrücke an der alten Stelle. Bis 1951 entstand für elf Millionen unter sparsamen Einsatz des knappen Stahls die damals “weitest gespannte Blechträger-Deckbrücke” über den Rhein.⁷² Die Bauzeit belief sich auf lediglich zehn Monate.

Die Auseinandersetzungen der Jahre 1927 bis 1929 hallten jedoch nach und fanden teilweise ihre Fortsetzung. Die Finanzierungsverhandlungen führten zwar zu einem neuen Aufteilungsverhältnis im Gesellschaftsvertrag mit einer Erhöhung des Neusser Anteils auf 13 Prozent. Die das Selbstverständnis der beteiligten Städte elementar berührende Frage der Namensgebung, die bereits 1929 ebenso emotionsgeladen wie umstritten gewesen war, wurde erneut aufgeworfen. Auf den Einladungskarten zur Brückeneinweihung übernahm man einfach die Formulierung des Jahres 1929, als bei Versendung der Einladungen die Entscheidung zugunsten der “Neußer Brücke” noch nicht gefallen war und zum Festakt auf die “Rheinbrücke Düsseldorf-Neuss” gebeten wurde. Diese Formulierung musste 1951 natürlich überraschen, schließlich handelte es sich ja um den Wiederaufbau einer Brücke mit feststehender amtlicher Bezeichnung. So feixte denn auch der Kommentator der NGZ:

“Auch sonst ist die Einladung sehr nett gehalten. Es steht kein Mal ‚Neußer Brücke‘ darin. Sicher wegen der Freundschaft. Aber ‚Rheinbrücke Düsseldorf-Neuß‘ klingt so komisch [...] Vielleicht hütet jemand das Geheimnis des Namens noch in seinem Busen. Hoffentlich ein süßes [...].”⁷³

Bei der Brückeneinweihung am 17. November 1951, zu der neben Landesministern auch Robert Lehr als Bundesinnminister erschien, tauschten die Oberbürgermeister Frings und Gockeln Geschenke und Höflichkeiten aus, doch “es fiel auf: kein Name fiel [...]. Man lobte nur die neue Brücke. Man scheint Gewissensbisse zu haben.”⁷⁴ Wurde aus diplomatischen Gründen der alte Brückename offiziell auch vermieden, spricht die Berichterstattung der Düsseldorfer Presse doch dafür, dass die nach wie vor amtliche Bezeichnung Neußer Brücke inzwischen in der breiten Öffentlichkeit die gängigste war. Sowohl die Rheinische Post als auch die Düsseldorfer Nachrichten berichteten von der Einweihung der “Neußer Brücke”. In der letzteren wurde sogar ausdrücklich betont: “das Wortungetüm ‚Rheinbrücke Neuß-Düsseldorf‘ hat die *vox populi* abgelehnt”.⁷⁵ Die erst viele Jahre später von Düsseldorfer Seite beförderte Bezeichnung “Südbrücke” war für die Zeitgenossen noch untrennbar mit Düsseldorfs weitreichenden Eingemeidungsplänen im Süden verknüpft, die mit der Ausdehnung bis auf die linke Rheinseite mittelfristig die Eigenständigkeit der Stadt Neuss gefährdet hätten. In den Zwanziger Jahren gescheitert, waren diese Ambitionen in nationalsozialistischer Zeit schließlich mit Vehemenz weiter verfolgt worden.⁷⁶ Es lag noch nicht lange zurück, dass Gauleiter Florian als “Beauftragter des Führers” für die Neugestaltung der Stadt Düsseldorf in den Jahren 1941/42 über eine

⁷² Franz SCHREIER, Das Werden der Rheinbrücke Düsseldorf–Neuss, in: Denkschrift zum Wiederaufbau, S. 19 f.; Spohr / Küffner, Düsseldorf–Neuss, S. 181–189.

⁷³ NGZ vom 10. November 1951, S. 3.

⁷⁴ NGZ vom 19. November 1951.

⁷⁵ Rheinische Post vom 19. November 1951; DN vom 19. November 1951.

⁷⁶ Die Ansprachen bei der Feierstunde im Zeughaus deuten auf die anhaltenden Belastungen aus dieser Zeit. So charakterisierte Oberstadtdirektor Dr. Josef Nagel “die in ihrem Bürgersinn gefestigte Stadt Neuss”, die “nicht ängstlich ist und ihre Freiheit seit den Tagen Karls des Kühnen zu verteidigen weiß.” DN vom 19. November 1951.

“Hafenbetriebsgemeinschaft”⁷⁷ und die Eingemeindung Uedesheims die geplante Eingliederung der Stadt Neuss betrieben hatte. Erst nach Neusser Eingaben beim Reichsinnenminister und unabhängigen Gutachten wurde die über die Stadtgrenzen hinaus gehende Düsseldorfer Stadtplanung auf Eis gelegt.⁷⁸

Zehn Jahre später, 22 Jahre nach der Einweihung der ersten Neußer Brücke wird die wiedererrichtete Straßenbrücke am 17. November 1951 für den Verkehr freigegeben. Zwei Tage vorher begeben sich Neusser Straßenbahner mittels Dienstwagen nach Düsseldorf, um die Strecke der Linie 16 zu inspizieren:

"Unterwegs steigt ein uralter Rheinbahner und waschechter Düsseldorfer zu. 'Fahrt Ehr no de Südbröck?' fragt er und zwinkert mit den Augen. 'Nee, no de Nüsser Bröck!' 'Dat well ech meene', meint er zustimmend, 'dat möt der Eingemeindung es bloß en Idee von so paar Hähre!'.⁷⁹

⁷⁷ Während dabei in Düsseldorf der Umschlags- und Speditionsverkehr weiterentwickelt werden sollte, war für Neuss die ausschließliche Rolle als Industriehafen vorgesehen.

⁷⁸ Wilhelm ENGELS, Geschichte der Stadt Neuss, Teil 3: Die preussische Zeit 1814/15 bis 1945 (= Schriftenreihe des Stadtarchiv, Bd. 10, Teil 3), Neuss 1986, S. 18–21.

⁷⁹ NGZ vom 16. November 1951.