



Stadtwerke Bielefeld GmbH

Medien & Kommunikation

Schildescher Straße 16 | 33611 Bielefeld | Telefon (05 21) 51-90

www.stadtwerke-bielefeld.de | info@stadtwerke-bielefeld.de

Impressum

Herausgeber: Stadtwerke Bielefeld GmbH | **Text:** Joachim Wibbing | **Redaktion:** Silke Mühlig | **Verantwortlich:** Marcus Lufen | **Gestaltung:** Sabine Maisel | **Fotos:** Archiv Stadtwerke Bielefeld (S. Titel · 2 · 5 · 9 unten · 10 · 11 · 12 · 13 · 14 · 15 · 16 unten · 18 · 20 · 21 · 22 · 23 · 24 rechts · 25 · 26 · 27 · 28 · 29 · 30 · 31 · 32 oben · 33 rechts · 34 · 35 Mitte · 36 · 37 · 38 · 39 · 40 · 45 unten · 47 rechts unten · 52 oben links), Susanne Freitag (Titel Fotos W. Brinkmann + F. Rieke · 46 Broschüren-Titelfoto), Stadtarchiv Bielefeld (S. 3 · 4 · 6 · 7 · 8 · 9 oben · 16 oben · 24 links), Ernst Sagewka (S. 17 oben, Gemälde), Heeper Gedenkblätter (S. 17 unten), Franz Guntermann (S. 19 oben, Relief), Victor Tuxhorn (S. 19 unten, Gemälde), Werner Stock (S. 32 unten), Egon Körbi (S. 35 oben), Interargem (S. 41), Stadtblatt (S. 42), Alexander Haselhoff (S. 43), Jörg Pastoor (S. 44), Detlef Wittig (S. 45), Silke Mühlig (S. 46 oben links), Sabine Maisel (S. 46 oben Mitte), Andreas Frucht (S. 47 oben · 48 · 50 oben), Nicolas Brechmann (S. 49), Tanja Babic (S. 47 unten links), Veit Mette (S. 50 unten · 52 oben rechts · 53 · 54), Klaus Danwerth (S. 51 oben), Roland Stüwe (S. 51 unten) **Quellenverzeichnis:** Stadtarchiv Bielefeld, Archiv der Stadtwerke Bielefeld, Jürgen Büschenfeld: »Netz/Werk/Stadt: Aufbruch in ein neues Zeitalter« 2000, Peter Stuckhard u. a.: »Damit es hell und warm ist. Geschichte der Stadtwerke Bielefeld« 2000, Reinhard Vogelsang: »Bielefelds Weg ins Industriezeitalter« 1986 | **Druck:** Druckerei Gieselmann, Bielefeld | 2014

Von Gasmeistern und Geschäftsführern

Epochen der Unternehmensgeschichte

» Auch heute beweisen wir als kommunal getragene Unternehmensgruppe, dass sich öffentliche Unternehmen im Markt durchsetzen können. Und gleichzeitig nicht nur auf Profitmaximierung gucken, sondern auch Arbeits- und Ausbildungsplätze als ihre Aufgabe ansehen und viel für die kommunale Daseinsfürsorge tun.«

Wolfgang Brinkmann

Inhaltsverzeichnis

2 | 3

Grußwort Pit Clausen, Oberbürgermeister	3
»Aller Anfang ist schwer« 1853 bis 1889	4
»Frisches Wasser für Bielefeld« 1889 bis 1898	8
»Da geht ein elektrisches Licht auf« 1898 bis 1927	10
»Schwere Zeiten« 1927 bis 1949	20
»Mit dem Marshallplan zum Wirtschaftswunder« 1949 bis 1966	26
»Ölkrise, Umweltschutz und Stadtbahnpläne« 1966 bis 1995	34
»Auf zu neuen Ufern« 1995 bis 2014	40



Pit Clausen

Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld

Liebe Leserinnen und Leser,

Menschen machen Geschichte. Menschen prägen Unternehmen. Die Stadtwerke Bielefeld hatten seit mehr als 150 Jahren markante Führungspersonlichkeiten, die sich den jeweiligen Zeiterfordernissen stellen mussten. Stets im Vordergrund standen dabei die öffentliche Daseinsvorsorge und das Wohl der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger.

Mit dem Ausscheiden von Wolfgang Brinkmann gilt es, einmal inne zu halten und einen Blick auf die Unternehmensgeschichte zu werfen. Er prägte durch seine umsichtige und auf Nachhaltigkeit bedachte Unternehmensführung eine wichtige und durch Umbrüche bestimmte Zeit der Stadtwerke, die von der Liberalisierung und dem Rückkauf durch die Stadt, von der Entwicklung der erneuerbaren Energien und der Klimaerwärmung gekennzeichnet waren. Er reiht sich damit ein in eine Folge von charakteristischen Gasmeistern, Generaldirektoren und Geschäftsführern, die in ihren Amtszeiten Mangeljahre und Kriegsbedrohungen, Aufstiege und Niedergänge, rasante technische Fortschritte und gesellschaftliche Veränderungen zu bestehen hatten. Dass sie darin erfolgreich waren und sind, belegt allein die Tatsache der Existenz der Stadtwerke, aber auch ihr wirtschaftlicher Erfolg.

Doch kein Chef kann eine Firma allein leiten. Die Loyalität und das Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren und sind von herausragender Bedeutung. Auch deren Erlebnisse und Anekdoten sollen berücksichtigt werden. Sie zeigen die Verbundenheit mit ihrem Unternehmen.

Mit diesem Buch werden die Verdienste Wolfgang Brinkmanns um die Stadtwerke Bielefeld gewürdigt und herausgearbeitet – zur persönlichen Erinnerung, zum Dank, aber auch als Chronik einer herausragenden und erfolgreichen Unternehmensgeschichte.

Pit Clausen

Pit Clausen
Oberbürgermeister

Aller Anfang ist schwer



Diese zeitgenössische Zeichnung zeigt eine Ansicht der Stadt Bielefeld um 1850 von Norden: die »Cöln-Mindener Eisenbahn« zog bereits ihre Kreise.

Bürgermeister Friedrich Clairant Krohn, Gasmeister Friedrich Amelung und die Gaswerke

Bielefeld am Teutoburger Wald war bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts eine kleine Stadt mit ungefähr 5.000 Einwohnern. Sie stand damit im Schatten von Herford, Paderborn und Münster. Erst mit der Gewerbefreiheit im Jahre 1810 und besonders durch den Bau der »Cöln-Mindener Eisenbahn« zwischen 1844 und 1847 begann der langsame, aber unaufhaltsame Aufstieg Bielefelds zur Großstadt, die eine nächtliche Straßenbeleuchtung benötigte.



Friedrich Clairant Krohn amtierte von 1853 bis 1857 als Bielefelder Bürgermeister. Er engagierte sich stark für den Bau des ersten Gaswerkes.

Eine wahre Revolution im Beleuchtungswesen gelang Ende des 18. Jahrhunderts. Der schottische Mechaniker William Murdoch hatte ein Verfahren entwickelt, mit dem aus Steinkohle Leuchtgas gewonnen werden konnte. Schon bald wurde diese Erfindung auch auf dem Kontinent genutzt.

1853 engagierten sich auch einige Bürger Bielefelds, um eine Gasbeleuchtung in Bielefeld einzurichten. Der Bürgermeister Friedrich Clairant Krohn (1853 bis 1857) sah die kommunale Führung eines solchen Unternehmens als besonders wichtig an.

Man benötigte große Mengen Steinkohlen. Bedeutend für den Aufbau der Gasanstalt in Bielefeld war deshalb die 1847 fertiggestellte Eisenbahnlinie. So konnten Kohlen aus dem Ruhrgebiet angeliefert werden. Da die Ratsherren unmöglich einschätzen konnten, wie sich die künftige Abnahme von Leuchtgas entwickeln würde, schafften sie 111 Gaslaternen für die Stadt an. Diskussionen um kommunale Vorhaben verliefen auch damals kontrovers. Einige Bürger sahen in der hellen Gasbeleuchtung der Straßen einen erheblichen Sicherheitsfaktor und begrüßten deshalb das Vorhaben. Andere befürchteten, dass nun die »Nachtschwärmer« zahlenmäßig zunehmen und sich daraus »Sittlichkeitsprobleme« entwickeln könnten.

Die ersten Kunden

Wie dem auch sei, am 22. November 1856 war das neue Gaswerk soweit fertiggestellt, dass das erste Leuchtgas in das Leitungsnetz abgegeben werden konnte.

Ein Großabnehmer der ersten Zeit war die 1857 in Betrieb gegangene Ravensberger Spinnerei. Der Absatz bei Privatleuten stieg nur langsam an, die Zahl der Gaslaternen dagegen kontinuierlich. Zunächst war die Gasanstalt wohl eher

eine finanzielle Belastung für die Stadt. Doch um 1875 erwirtschaftete sie 24.000 Taler, bei einem Gesamthaushalt von gut 266.000 Talern – immerhin ein Elftel der gesamten städtischen Einnahmen damals.

Technik des Gasgewinnens

Das zentrale Element bei Murdochs Verfahren stellt die Trockendestillation von Steinkohle bei ungefähr 1.400 °C dar. Es entwich dabei das Leucht- oder Stadtgas. Weitere »Abfallprodukte« waren in größerer Menge Koks, Naphthalin, Benzol und Teer. Sie wurden vom Gaswerk weiterverkauft – besonders der Koks. Naphthalin benötigte man für Mottenpulver und der Teer fand für Teerpappe Verwendung.

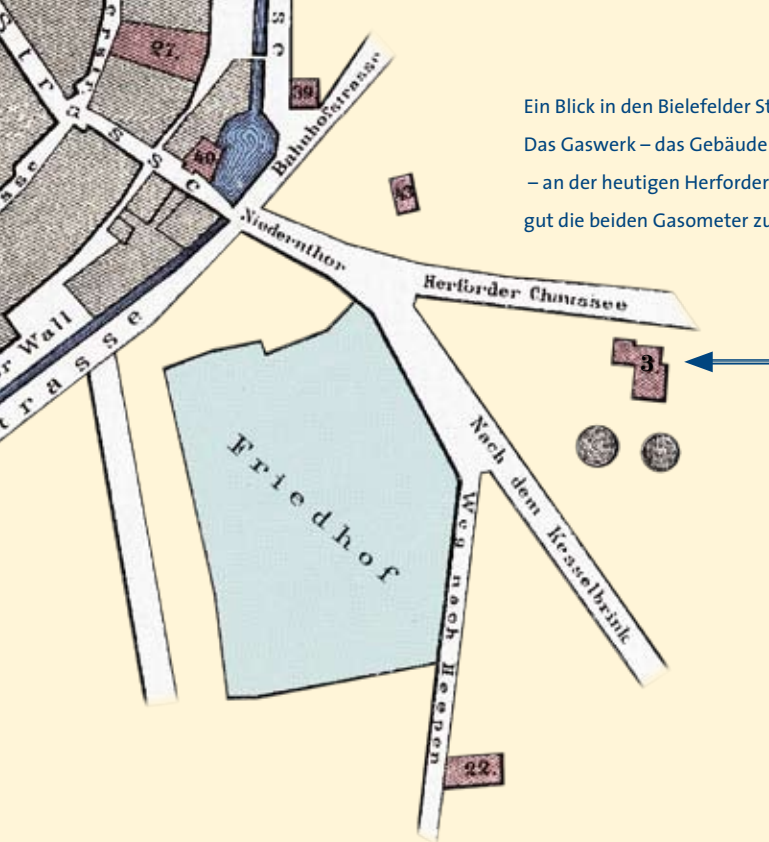
Da die Ausgasung in Hochöfen erfolgte, war ein Drei-Schichten-Betrieb erforderlich. Die Brennkammern wurden von oben mit Steinkohlen durch die Gaswerks-Arbeiter befüllt. Dabei stiegen immer wieder Funken auf. Damit diese nicht in den Hemdkragen fielen, trugen die Arbeiter zumeist großkrempige Hüte. Die Temperatur an den Öfen konnte bis zu 50 oder 60 °C betragen. Normales Schuhwerk war dafür ungeeignet, so wurden die »Holschken« – die Holzschuhe – für die Gaswerksarbeiter schon bald typisch.

Auch um 1900 waren die »Holschken« bei den Gaswerks-Arbeitern Pflicht. Zusätzlich trugen sie Hüte, damit ihnen keine glühenden Funken in den Kragen fielen.



Von den ersten Gaslaternen in Bielefeld ist noch ein Exemplar erhalten. Formschön mutet das Schmiedeeisen an.





Ein Blick in den Bielefelder Stadtplan von 1865:
Das Gaswerk – das Gebäude mit der Nummer 3
– an der heutigen Herforder Straße. Es sind auch
gut die beiden Gasometer zu erkennen.

Aus Sicherheitsgründen wurde das erste Gaswerk noch
»außerhalb« Bielefelds gebaut, dort, wo sich heute die Arcade
befindet – eine äußerst sinnvolle Bestimmung, wie eine
schwerwiegende Explosion in Herford 1864 vor Augen führte.

Von einem tatsächlichen Direktor oder Geschäftsführer des
Gaswerkes konnte damals keine Rede sein. Die Verantwortung
für den Haushalt und die Sicherheit der Anlage trug der Ma-
gistrat, bestehend aus dem Bürgermeister und sechs bis sieben
Ratsherren. Vor Ort leitete der »Gasmeister« die Gasanstalt. Er
war noch keine akademisch gebildete Führungskraft, sondern
stammte aus dem Handwerksbereich. Der erste Gasmeister
Friedrich Amelung war ursprünglich Schlosser.

Als durch den Magistrat aus dem Armenfonds der Stadt eine
Gaswerksanleihe zur weiteren Finanzierung aufgenommen
wurde, kam praktisch als erster »Aufsichtsrat« oder auch
»Direktor« der Armenprovisor und Goldschmied Gustav En-
gelbrecht aus der Piggenstraße ins Spiel. Das Provisorenamt
übernahm er ohne Bezahlung. Ihm oblagen die Auszahlungen
und die Prüfungen der Bedürftigkeit. Damals hatten nur Stadt-
bewohner Anspruch auf Armenunterstützung. Nun musste
er aber auch dafür sorgen, dass die Anleihe gewissenhaft und

Ein Blick auf das zweite Gaswerk vom Turm
der Pauluskirche. Markant ragen neun kleine
Schornsteine in den Himmel.



Beim dritten Gaswerk suchten die Verantwortlichen die Nähe
des Bahnanschlusses. Nun konnten die Kohlen direkt in die
Bunker umgeladen werden. Vorher erfolgte immer noch ein
zusätzlicher Transport mit Pferdekarren.



Der Gasmeister Heinrich Fehling, rechts, beauf-
sichtigte zusammen mit seinem Sohn den Bau
des dritten Gaswerkes an der Schildescher Straße.

verantwortungsvoll verwaltet wurde – ja, möglichst
auch die Zinsen für den Fonds abwarf. Deshalb
»beaufsichtigte« er den Gasmeister, aber wohl nur
in kaufmännischer Hinsicht, denn zur Prüfung der
Sicherheit kamen immer wieder Beamte aus Berlin
nach Bielefeld. Die geschäftliche Leitung der Gasan-
stalt lag bei dem Beigeordneten Theodor Thiemann
(1857–1875) und dem Ratsherrn Ernst Graebe (1879–
1896). Der Ratsherr Graebe war Inhaber der Firma
»Tafel-Glashütte Westfalia«, Reckmann & Graebe,
und »Theilhaber« der Firma Gassel, Reckmann &
Cie., die Asphaltfilz, später Teerpappe herstellte.
Dabei kam als Abfallprodukt aus dem Gaswerk der
Teer zum Einsatz. Die Leitung direkt vor Ort hatte in
der Zeit von 1857 bis 1883 der Gasmeister Friedrich
Amelung, von 1883 bis 1900 der Inspektor Heinrich
Fehling. In der Zeit von Fehling gab es auf dem
Gelände an der Schildescher Straße ein Verwaltun-
gsgebäude für das Gaswerk. Im ersten Stock wohnte er
mit seiner Familie.

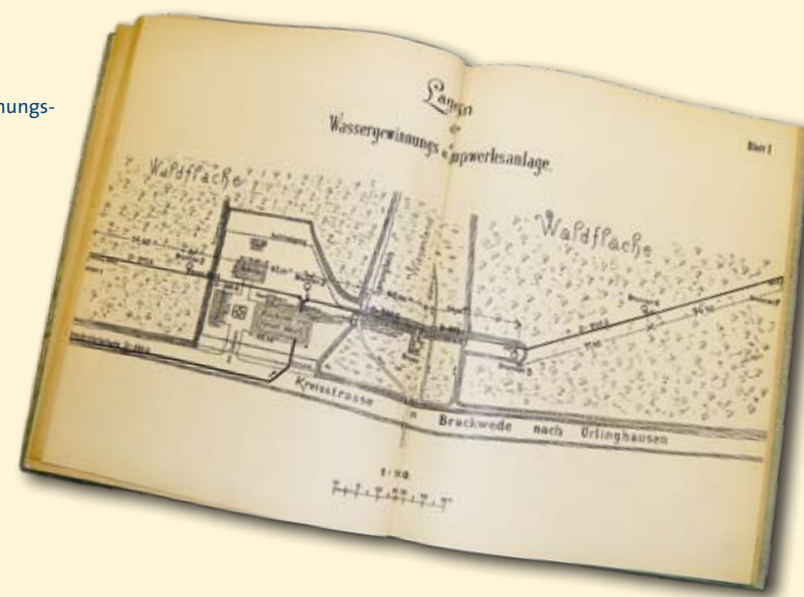
Ein »Stadtgasprofiteur«

Eine amüsante Geschichte bei der Verlegung der
Gasleitung an der Neustädter Marienkirche berichtet
der mundartliche Schriftsteller Fritz Steinhaus, im
Volksmund als »Kiek süh« bezeichnet. Steinhaus
erzählt darin von dem Bielefelder Jungen Hennerken
Fechtel, der später ein wohlhabender Bielefelder
Kaufmann werden sollte. Bei der Verlegung der
Gasleitungen in den 1850er Jahren arbeiteten die

Bauarbeiter auch auf dem Grund und Boden des
früheren neustädtischen Friedhofes. Es kamen alte
Gebeine zum Vorschein. Der Volksmund mutmaßte,
dass es sich dabei um die »Knuoken der Grafen von
Ravensbiärg« handeln könne. Nun, das war nicht gut
möglich, weil die Grafen in der Kirche beerdigt wor-
den waren. Aber viele andere Bielefelder der Neu-
stadt hatten hier ihre letzte Ruhe gefunden. Knochen
bildeten seinerzeit einen Rohstoff. Sie wurden fein
gemahlen in Knochenmühlen und das so gewon-
nene Pulver diente als Dünger. Hennerken Fechtel
sammelte die Knochen und brachte sie zum Lumpen-
sammler und Hauderer Saligmann. So verdiente er
sein erstes Geld – als sein »Abfallprodukt« der neuen
Gasanstalt.

Während die Einwohnerzahl der Stadt 1855 bei 11.018
lag, sollte sie bis 1900 auf gut 65.000 anwachsen.
1880 wurde entschieden, eine zweite Gasanstalt ganz
in der Nähe der ersten zu errichten. Im Jahr darauf
nahm sie den Betrieb auf – auf dem Grundstück der
früheren Hauptpost an der Herforder Straße. 1893
– aufgrund der Gründerjahre in der Industrie des
Kaiserreiches – wurde das dritte, nochmals größere
Gaswerk an der Schildescher Straße errichtet. Der
direkte Gleisanschluss stellte nunmehr einen be-
sonderen Vorteil dar. Geführt wurde das Gaswerk
bis 1900 von einem eigenen Betriebsleiter, dann
übernahm Carl Brüggemann dessen Leitung. Die
Straßen-Gasbeleuchtung schaffte einen ganz neuen
Beruf, den des Laternen-Anzünders.

Der Wasserwerk-Plan zeigt die Wassergewinnungs- und Pumpwerksanlage im Sprungbach.



Stolz präsentieren sich die Männer vom Bau des Wasserbehälters an der Sparrenburg.



Der Ratsherr Ernst Graebe, der Ingenieur Anselm Bock und die Wasserversorgung

Um 1882 kam es immer wieder zu Krankheitswellen in der Stadt. Die Bürger entnahmen oftmals Wasser aus Brunnen, die in der Nähe von Mistfällen lagen, oder aus Bachläufen. Mit dem Bau der Wasserleitung sollte eine »gesündere« Wasserversorgung sichergestellt werden.

Für die konkrete Ausarbeitung eines Wasserwerk-Planes hatte die Stadt 1881 mit dem Ingenieur P. Schmick einen hervorragenden auswärtigen Experten gewinnen können. Er stellte fünf Projekte zur Auswahl und eine Wasserleitungskommission aus Magistratsvertretern, Mitgliedern der Stadtverordnetenversammlung und dem Baumeister entschied sich für das Sprungbachtal in der damaligen Gemeinde Senne II als Wassergewinnungsgebiet. Für die große Mehrheit der Bielefelder Entscheidungsträger stand fest, dass das künftige Wasserwerk als städtisches Unternehmen eingerichtet werden sollte.

In der Obernstraße und auf dem Jahnplatz werden die ersten Wasserleitungen gebaut.

Doch es gab landwirtschaftlich geprägte Proteste aus der Senne. Man befürchtete, dass die Wiesen – nach und nach trockengelegt – wieder zu Heide würden. Trotz dieser scheinbar ausweglosen Situation hielt der Magistrat am Senneprojekt fest. Der Baubeamte James Hobrecht in Berlin wurde zugezogen. Seine Untersuchungen ergaben, dass ohne Schaden für die landwirtschaftliche Nutzung eine Wassermenge von drei bis viertausend Kubikmeter pro Tag aus dem Grundwasserspeicher der Senne entnommen werden könnten. Und schließlich traf der lang ersehnte Ministererlass, die Genehmigung für das Wasserleitungsprojekt, Anfang Februar 1889 in Bielefeld ein. An der Bielefelder Wasserleitung wurde nun fieberhaft gearbeitet. Der Leiter des Projektes und des Wasserwerks bis 1910 war der Ingenieur Anselm Bock, der von dem Aufseher Heinrich Franzke unterstützt wurde.

Dem Brunnenbau im Sprungbachtal folgte die Verlegung der Zuleitungsrohre in der Kreisstraße nach Brackwede, der heutigen Bundesstraße B 68, und von dort aus über Bethel zum Hochbehälter am Sparrenberg. Ein Pumpwerk drückte das Wasser in Richtung Stadt. Feierlich weihte Oberbürgermeister Bunnemann die Wasserleitung am 25. Juli 1890 ein.

Konflikte bei der Wasserspülung

Die Hochbehälter sicherten den Wasserdruck in den höheren innerstädtischen Häusern. Erste Wasserleitungen wurden in der Obernstraße und am Jahnplatz errichtet. 1905 wurde vonseiten der Stadt eine Wasserspülung für jede neu gebaute Toilette vorgeschrieben. Die Hausbesitzer waren empört, aber der Wasserverbrauch stieg dadurch erheblich. Normalerweise gab es Plumpsklos in den kleinen Gärten der Wohnhäuser. Deren Erträge wurden zumeist für die Gartendüngung eingesetzt. Durch die Wasserspülung wurden so »wertvolle« Rohstoffe vergeudet.

Frisches Wasser für Bielefeld



Da geht ein elektrisches Licht auf



Das Kraftwerk und das Verwaltungsgebäude an der Schildescher Straße im Jahre 1921: unten befanden sich die Büros, oben wohnte Familie Brüggemann.

Carl Brüggemann und der eigentliche Beginn der Stadtwerke Bielefeld

Mit Carl Brüggemann wurde am 1. Dezember 1898 erstmals ein akademisch gebildeter Techniker in den Dienst der Stadt Bielefeld berufen.

Am 25. Juli 1864 in Gerstheim im Elsass geboren, studierte Carl Brüggemann nach Abitur und Militärdienst an der Technischen Hochschule in Aachen Maschinenbau und Elektrotechnik und schloss sein Studium 1892 mit der Diplomprüfung ab. Als Diplomingenieur wurde ihm erstmals in der Geschichte der Technischen Hochschule Aachen eine Assistentenstelle für Elektrotechnik übertragen. Gleichzeitig arbeitete er als »consultierender Ingenieur« bei der Aachener Kleinbahn-Gesellschaft, die zu dieser Zeit den elektrischen Betrieb eingeführt hatte. Im Sommer 1893 wurde er von seinen Hochschulpflichten freigestellt und besuchte »auf Veranlassung des Statthalters von Elsass-Lothringen« die Weltausstellung in Chicago, um, wie Brüggemann berichtete, »die bedeutendsten elektrotechnischen Werke kennen zu lernen«. Zwischen 1895 und 1897 arbeitete er als Ingenieur in Aachen, Kassel und Plettenberg. Brüggemann war nicht

nur ein gefragter, kompetenter Ingenieur, er war auch ein selbstbewusster Mann, der wusste, was er wollte. Als sich seine Probezeit in Bielefeld dem Ende näherte, teilte er dem Magistrat mit, dass er nach seiner »definitiven Anstellung als Director des Electricitätswerkes und der Straßenbahn der Stadt Bielefeld« die technische und geschäftliche Leitung des gesamten Unternehmens »nach einer noch näher festzusetzenden Verwaltungsordnung« ausüben werde. Und er ließ keine Zweifel daran aufkommen, wie diese Verwaltungsordnung mit ihm als Direktor aussehen sollte.

Unternehmensreformen

Zunächst forderte er, dass die Verwaltung des Elektrizitätswerkes und der Straßenbahn von den anderen technischen Abteilungen der Stadt getrennt und unabhängig geführt werden müsse. Als Direktor wollte er nur den Oberbürgermeister als Vorgesetzten haben, dem Beleuchtungs- und Verkehrsausschuss als ständiges stimmberechtigtes Mitglied angehören sowie an allen Sitzungen des Magistrats und der Stadtverordneten teilnehmen, »in welchen wichtige Angelegenheiten des Electricitätswerkes oder der Straßenbahn verhandelt werden«; Beamte anderer technischer Abteilungen wollte Brüggemann nicht akzeptieren, wenn es um sein Ressort ging. Überdies beanspruchte er das Recht, Beamte und Arbeiter, deren Jahresverdienst 2.000 Mark nicht überschritt, »mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Betriebs« unabhängig von städtischen Gremien einstellen und, »wenn sie sich als ungeeignet erweisen«, auch entlassen zu können. Und letztlich forderte er, dass das »Rechnungs- und Kassenwesen« des Elektrizitätswerkes und der Straßenbahn »von den übrigen der städtischen Verwaltung getrennt und nach kaufmännischen Grundsätzen geführt« werde. Sämtliche Forderungen Brüggemanns, oder, wie er es nannte, »wesentlich in Betracht kommende Punkte« der notwendigen Verwaltungsordnung, versah der Magistrat mit Fragezeichen und ließ sie gründ-

lich prüfen. Mehrere Stadtverwaltungen wurden angeschrieben und nach den Rechten der Direktoren technischer Betriebsämter befragt. Die Antworten waren eindeutig: Brüggemanns »wesentliche Punkte« standen im Einklang mit der von ihm geforderten Kompetenz und Verantwortung über einen neuen und zukunftsweisenden technischen Kommunalbetrieb. Als geschäftsführendem Direktor wurde ihm sogar nun auch die Oberleitung des Gaswerkes übertragen.

Ende September 1898 wurde Carl Brüggemann vom Magistrat der Stadt Bielefeld mit der Errichtung eines Elektrizitätswerkes und eines Straßenbahnbetriebes in Bielefeld beauftragt. Damit begann eine vollkommen neue Epoche der »Stadtwerke«, ja es entstanden eigentlich erst die Stadtwerke Bielefeld. Brüggemann kann also mit Fug und Recht als der »Vater« der Stadtwerke Bielefeld bezeichnet werden. Vier Wochen später folgten die ersten Mitarbeiter: der Techniker Josef Vetter und der Buchhalter Kaspar Neu. Knapp vier Monate brauchte Brüggemann zur Vorbereitung des Gesamtprojektes. Daneben beschäftigte er sich auch noch mit Werbung für die neue Energie. Er gab bei dem graphischen Institut Gundlach die Druckschrift »Erläuterungen über die Verwendung der elektrischen Energie für Beleuchtung und Kraftübertragung« heraus, die im August 1899 erschien.



Carl Brüggemann, der eigentliche »Vater« der Stadtwerke Bielefeld

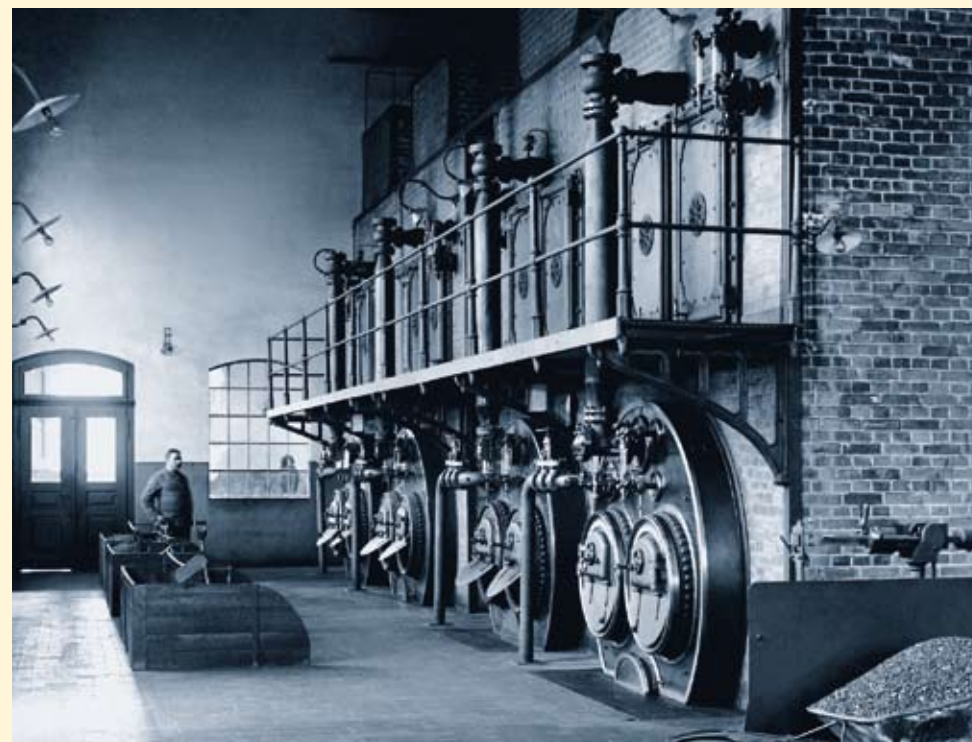


Die Schalttafel im Kraftwerk mutet fast wie ein »Altar« der Technik an.

Die Stadtoberen Bielefelds gingen zu ihrer Zeit durchaus ein Wagnis mit diesen beiden neuen Einrichtungen ein. Umfängliche finanzielle Investitionen waren zu tätigen, die sich vermutlich erst in Jahren oder Jahrzehnten, vielleicht auch nie amortisieren würden.

Das Gleichstromwerk

Als Carl Brüggemann nun an die Konzeption des Elektrizitätswerkes ging, stand ihm lediglich eine Hand voll Personal zur Seite: ein Assistent, ein Buchhalter, einige Schreiber. Die Technik ließ damals nur ein Gleichstrom-Elektrizitätswerk zu. Der Wechselstrom sollte erst später seine Position erobern. An der Schildescher Straße war nun ein Gebäude mit einer zentralen Turbinenhalle, rechts daneben eines für die Kessel und links eines für die Vielzahl von Akkumulatoren vorgesehen. Am Ende des Gebäudes stand ein Schornstein für die Abführung des Rauchs. Der Strom wurde aus Steinkohle gewonnen. Zur Anlieferung lag das Gleis der Reichsbahn sehr nahe, auch das Gaswerk erhielt seine Kohlen über die Reichsbahnverbindung. Wegen der umfänglichen Einrichtung von Elektrizitätswerken damals in ganz Deutschland gab es offensichtlich gewisse Lieferprobleme. In dem Zusammenhang ist wohl zu sehen, dass Brüggemann – heute würde man sagen sehr eigenmächtig – ohne die wirkliche Bestätigung des Magistrats bereits Turbinen und Kessel für das Elektrizitätswerk bestellte.

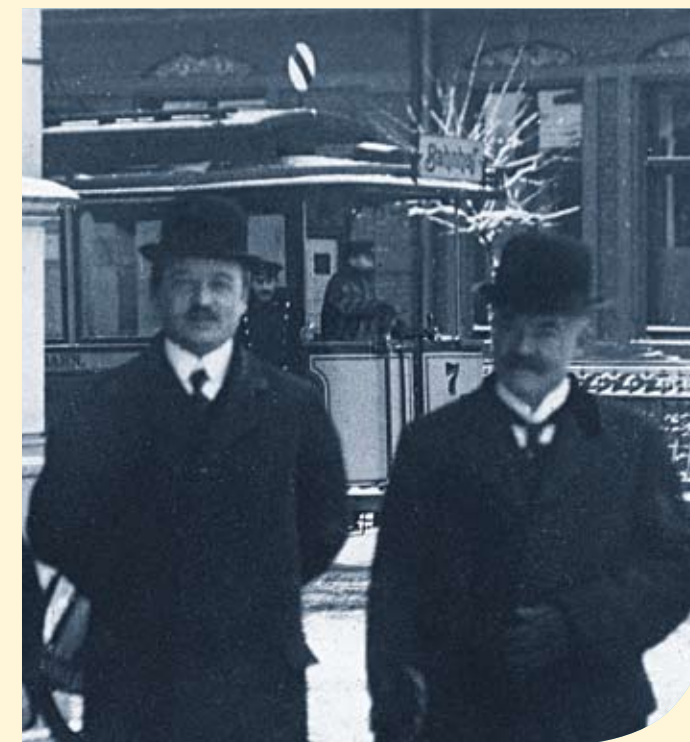


Im Kesselhaus wurde die erforderliche Hitze für den Dampf erzeugt.

Die noch im Firmenarchiv ruhenden Schriftwechsel Brüggemanns zeigen eindeutig, dass er Angebote von allen damaligen bekannten Turbinenherstellern eingeholt hatte. Die Gebäude- und Maurerarbeiten führten natürlich einheimische Betriebe aus Bielefeld durch: Eine Tradition, die sich bis heute bei den Stadtwerken gehalten hat. Die Inbetriebnahme des Elektrizitätswerks fand 1900 statt.



Die Linie 1 fuhr seinerzeit über den Alten Markt und die Oberstraße – Postkarte um 1910.



Dieses Foto stellt einen besonderen Glücksfall dar. Es wurde vermutlich beim 50. Geburtstag von Dr. August Oetker vor dem Bielefelder Hof am Hauptbahnhof aufgenommen. Ins Bild fährt eine Straßenbahn. Der Fahrer steht bei Eis und Schnee an der Kurbel.

Die Straßenbahn geht in Betrieb

Während des ganzen Jahres 1900 war die Linie 1 gebaut worden. Am 20. Dezember gingen die Wagen in Betrieb. Die eingesetzten Triebwagen stellen für den heutigen Betrachter durchaus ein Kuriosum dar. Ihnen fehlte nämlich eine Frontverglasung. An der Kurbel im Führerstand ohne Fenster war der Straßenbahnfahrer somit Wind und Wetter ausgesetzt.

Hatte man diese Fenster schlichtweg vergessen? Nein, ihr Fehlen war einer guten Gewohnheit geschuldet. Diese Wagen orientierten sich an den Pferdeomnibussen, die vorne ohne Verglasung blieben, weil der Pferdeomnibuskutscher die Zugpferde dirigieren musste. Interessanterweise änderte sich dies erst ab 1911, als die Fahrer auf eigene Kosten sich Scheiben einbauen lassen konnten. Bis dahin war es nur möglich gewesen, sich mit Teermänteln gegen die Widrigkeiten, besonders des Winterwetters zu schützen. Dazu wurden dicke Vliesmäntel alle vier Wochen mit Teer eingestrichen, der als ein Abfallprodukt des nahe gelegenen Gaswerks anfiel. Dadurch entstand eine wasserabweisende Schicht. Einen speziellen Gesichtsschutz gab es nicht, außer der obligaten Mütze. Insofern verwundert es nicht, dass es immer wieder Berichte über vereiste Straßenbahnerbärte gab, die an der Endstation Brackwede-Kirche erst einmal aufgetaut werden mussten, bevor die Kollegen einen Schluck heißen Tee trinken konnten. Hartnäckig hält sich die Behauptung, dass auf der Straßenbahn mit der Eröffnung des Sennefriedhofes 1912 auch Särge transportiert wurden. Möglich wäre dies sicher nur mit einem zusätzlichen Pritschenwagen gewesen. Akten darüber gibt es leider nicht.

Die städtischen Betriebe benötigten für diese beiden neuen Säulen ihrer Versorgungstätigkeiten Arbeitskräfte. Besonders im Bereich der Straßenbahnfahrer und Schaffner wurde gerne auf früheres Militärpersonal zurückgegriffen. Pünktlich- und Gehorsamkeit, straffes Verhalten, das waren militärische Ideale und diese konnten natürlich besonders im Bereich der Straßenbahnen eingesetzt werden. Dabei ist auch zu beachten, dass das Sozialprestige eines Straßenbahnfahrers oder Schaffners erheblich war. Er galt als Autoritätsperson, deren Anweisungen unbedingt Folge zu leisten war. So ist es nicht verwunderlich, dass es bei der Rekrutierung von Fahrern oder Schaffnern besonders in der Anfangszeit nie irgendwelche Nachwuchsprobleme gegeben hat.

Lange Arbeitszeiten

Dass die Arbeitszeiten und Arbeitsverhältnisse damals durchaus herausfordernd waren, mag der heutige Betrachter an den 60 Stunden sehen, die in der Regel wöchentlich zu leisten waren: sechs Tage je zehn Stunden – natürlich mit Wechselschichten. Auch mussten die Fahrer morgens bereits zu ihren Wagen kommen, oftmals ging dies nur zu Fuß. Die Fahrzeuge waren von ihnen zu rüsten. Gesäubert wurden sie jedoch von Reinigungsfrauen, die dazu häufig ihre Kinder mitbrachten.

Wagenwäscherinnen mit Kindern beim Betriebsamt:
Der Nachwuchs, der jedoch nicht mitarbeitete, konnte
so gleichzeitig beaufsichtigt werden.



In der Regel fand für die Fahrer und Schaffner auch ein Appell statt, bei dem beispielsweise die Vollständigkeit der Knöpfe und deren Sauberkeit an den Uniformen überprüft wurden. Erhielt einer der Kollegen anlässlich dieses Appells einen Tadel, dann sollte das Folgen haben. Die damalige Urlaubsregelung griff nämlich nur dann, wenn man sich untadelig verhalten hatte. In diesem Fall stand einem Beschäftigten nach drei Jahren Dienstzeit ein bezahlter Urlaubstag im Jahr zu. Nach zwölf Jahren erreichte er mit sechs Urlaubstagen im Jahr die Höchstgrenze. Ein sehr bedrucktes Gruppenbild aus der damaligen Zeit zeigt Carl Brüggemann im Kreise der Straßenbahnfahrer in der Turbinenhalle des damaligen Elektrizitätswerkes. Er trug lediglich einen feinen Anzug mit Strohhut, während die Straßenbahner natürlich als Ausweis ihrer Autorität in der städtischen Gesellschaft in ihrer besten Uniform angetreten waren.

Reger Zuspruch

Trotz ursprünglicher Bedenken fand die Nutzung der »Elektrischen« bei den Bielefelder Bürgerinnen und Bürgern einen regen Zuspruch. Schon bald mussten die Taktzeiten verkürzt werden, auch in den Randzeiten wie sonntags abends wurden zusätzliche Züge eingesetzt. Es war durchaus auch ein Ereignis, einfach nur so einmal Straßenbahn zu fahren. 1902 hatte die Straßenbahn nach Sieker ihren Betrieb aufgenommen. Bei den Linien entstanden auch schon die ersten städtischen Fernsprechleitungen, weil über sie die Kommunikation zur Regelung des Straßenbahnverkehrs lief.



Der Blick geht über die Wagenhallen zum
Drehstromwerk mit den beiden Schorn-
steinen »Max« und »Moritz« um 1913.



Die Straßenbahner mit ihrem
»Chef« Carl Brüggemann, in
der Mitte mit Strohhut, in der
Turbinenhalle des Kraftwerkes
um 1910

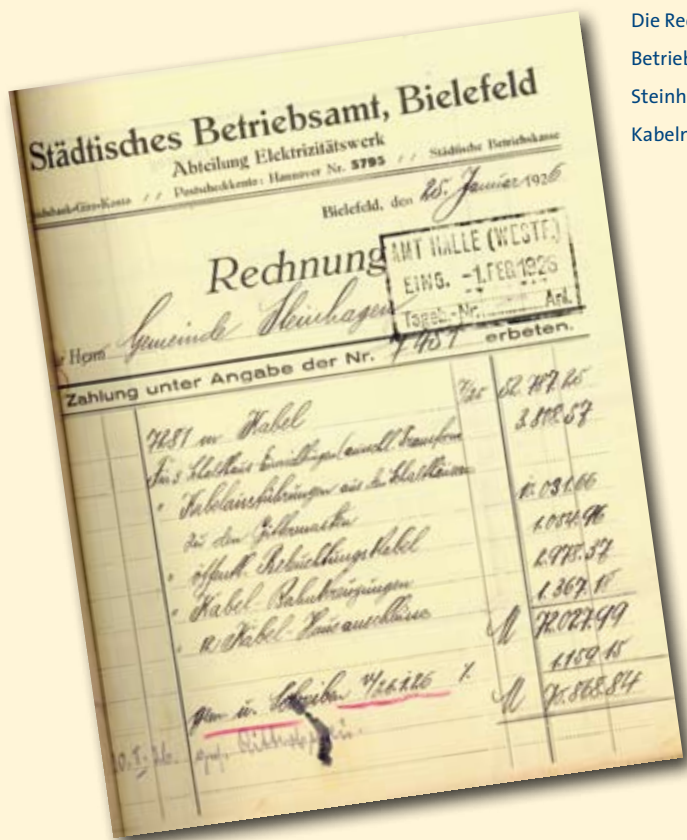
Eine kuriose Geschichte bei den zahlreichen Gästen der Straßenbahn wird aus dem Jahr 1913 berichtet: der so genannte »Hutnadelkrieg«. Die Damen von Welt aus Bielefeld trugen in der Zeit modische Hüte, die mit langen Nadeln im Haar befestigt wurden. Nun kam es durch diese immer einmal wieder zu Verletzungen in den Straßenbahnwagen, sei es durch Gedränge, sei es beim Anfahren oder beim Bremsen. Deshalb waren die Schaffner gehalten, Sicherungshülsen für diese Hutnadeln zu verkaufen. Die zeitgenössischen Zeitungen berichteten, dass bereits nach einiger Zeit gut 3.000 dieser Hülsen verkauft worden waren. Safety first!

Das Jahr 1911 sollte für Carl Brüggemann eine besondere Herausforderung darstellen. Es sollten nämlich auf städtisches Geheiß die vier Betriebe der Stadt – Gaswerk, Wasserwerk, Elektrizitätswerk, Straßenbahnbetrieb – unter einem Direktor vereinigt werden. Damit konnten sicherlich Synergien hinsichtlich Einkauf, Buchführung und Personal gehoben werden.

Das Städtische Betriebsamt

Carl Brüggemann erlebte als Direktor des Gas- und Elektrizitätswerkes sowie der Straßenbahn bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges eine Phase rasanten Aufschwungs, verbunden mit einer Expansion in allen technischen Betrieben. Als ihm 1910 zusätzlich das Wasserwerk unterstellt wurde, erhielten die technischen Versorgungsbetriebe einen gemeinsamen Namen: Städtisches Betriebsamt. Der besonderen Position Brüggemanns trug der Magistrat bereits im Jahr zuvor Rechnung: Am 7. Juli 1909 wurde er als besoldeter Stadtrat eingeführt.

1911 wurde zudem mit dem Bau eines neuen Drehstromwerks begonnen, das im Sommer 1912 erstmals Kraftstrom für Elektromotoren lieferte.



Die Rechnung des Städtischen Betriebsamtes an die Gemeinde Steinhagen zur Verlegung des Kabelnetzes

Stets neue Entwicklungen aufzunehmen, das war schon damals die Devise des Städtischen Betriebsamtes und ihrer Direktoren. Auf Grund der neuen technischen Möglichkeiten wurde der Bau eines Drehstrom- oder auch Wechselstrom-Elektrizitätswerks in Angriff genommen. Diese neue Form der elektrischen Energie wies die Besonderheit auf, dass man sie ohne Probleme auch über weitere Strecken transportieren konnte – mittels Überlandleitungen. Bislang gab es Strom lediglich in einer Insellösung in der Stadt. Das Drehstromwerk wurde 1912 fertiggestellt, der Bau von dem bekannten Stadtbaurat Friedrich Schultz realisiert. Die zwei Schornsteine Max und Moritz, wie sie im Volksmund genannt wurden, charakterisierten das neue Gebäude. Nun war es technisch möglich, Strom auch in die Landgemeinden des Landkreises Bielefeld zu transportieren und es begann eine neue »Anschlussbewegung«; die einzelnen Gemeinden erhielten zwischen 1913 und 1928 elektrischen Strom. Auch die Gemeinde Steinhagen wurde 1925 an die Stromversorgung

Ein Blick in die Turbinenhalle des Kraftwerkes



der Stadtwerke Bielefeld angeschlossen. Be-schaulich ging es allerdings bei der Abrechnung der Stromkosten zu. Aus Schildesche, das bereits zur Stromversorgung der Stadtwerke gehörte, wird berichtet, dass der Stromeinnehmer jeweils freitags die einzelnen Haushalte besuchte und die Stromgebühren in barer Münze eintrieb. In der Regel wurde in jedem Haushalt ein kurzes Schwätzchen gehalten und auch ein Schnäp-schen getrunken. Andere Zeiten – andere Sitten.

Die »Ost-West-Verbindung«

1913 nahm sich das städtische Betriebsamt einen weiteren Ausbau des Gleisnetzes vor. Die stark angewachsene Bevölkerung im Bielefelder Westen rund um den Bürgerweg, der späteren Stapenhorststraße sowie im Bielefelder Osten rund um Kaiser- und Oelmühlenstraße machten eine Ost-West-Verbindung erforderlich, die von der Bossestraße über den Jahnplatz bis zur Ost-straße führen sollte. Am 25. März 1914 wurden die Kosten für die Gleis- und Leitungsanlagen sowie für acht Motorwagen in Höhe von 600.000 Mark durch einen Beschluss der Stadtverordneten bewilligt. Mit den Bauarbeiten begonnen werden sollte am 2. August 1914. Doch es kam anders.

Der Bielefelder Maler Ernst Sagewka schuf diese Ansicht vom Werksgelände 1919.



Obwohl alle Vorarbeiten im Juli 1914 abgeschlos-sen waren und die Schienen und Weichen fertig auf dem Lagerplatz der Georgsmarienhütte zur Abholung bereit lagen, musste das Projekt wegen der Mobilmachung gestoppt werden. Arbeiter wurden eingezogen, Baustoffe fehlten und das bereits für die Oberleitungen gelieferte Kupfer wurde »für Heereszwecke beschlagnahmt«. 1915 ging Brüggemann noch davon aus, dass mit den Arbeiten nach dem Krieg begonnen werden könnte. Der Bielefelder Westen mit dem Wellen-siek sollte aber erst 85 Jahre später im Jahr 2000 mit der Linie 4 an das Straßenbahnnetz ange-schlossen werden.

Der Schalttafelwärter Gustav Westerwelle fiel als Soldat im Ersten Weltkrieg.



Die Rekrutierung ausgebildeter Arbeiter zum Mi-litärdienst war verhängnisvoll für das städtische Betriebsamt, denn sie konnten kaum ersetzt werden. Bereits im August 1914 wurden drei Obermaschin-ten des Elektrizitätswerkes, mehrere Meister und der größte Teil der Maschinisten, Heizer und Handwer-ker eingezogen.

Ein Kollege im Ersten Weltkrieg

Von einem der damaligen Beschäftigten im Elektri-zitätswerk, Gustav Westerwelle, liegen Feldpostbriefe aus dem Ersten Weltkrieg vor. Sie verdeutlichen das Leid der Soldaten im ersten Weltkrieg. Er schreibt am 18. Oktober 1914 an seine Ehefrau Minna: »Meine liebe Minna! Ich kann dir mitteilen, dass ich durch Gottes Gnade immer noch gesund und munter bin, und das hoffe ich auch von euch da drüben. [...] Ich wollte, ich wäre wieder daheim bei euch, aber es hat nicht sollen sein, ich feiere den Sonntag unter Kanonendon-ner und Kugelregen, unter Todeskämpfen mit dem Feinde. Ich will dir mitteilen, dass ich schon oft im Feuer gestanden habe. Mich haben schon Kugeln ge-nug berührt, zwischen den Beinen und Armen flogen sie mir her, Hunderte schlugen neben mir ein, ein Gra-natsplitter beschädigte mein Gewehr, aber wunderba-rerweise verletzte mich keine.« Am 17. November 1914 ist Gustav Westerwelle bei Ypern gefallen.

Seit 1916 stellte das Betriebsamt deshalb Frauen als Schaffnerinnen und ein Jahr später auch als Straßen-bahnfahrerinnen ein. Die »überwiegende Beschäfti-gung von Frauen im Betrieb« sowie der »Mangel an Facharbeitern und Betriebsstoffen« und nicht zuletzt »die Verwendung minderwertiger Ersatzmateria-lien« machten sich, laut Brüggemann, »überall sehr ungünstig bemerkbar«.



Ab 1925 betrieb das Städtische Betriebsamt auch den örtlichen Busverkehr. Hier warten die Fahrer mit ihren Dürkopp-Bussen auf dem Johannisberg.



Das Betriebsamt ehrte Brüggemann mit einem Bronzerelief.

Ein Blick auf das Werksgelände um 1920

Mit den zurückgekehrten Soldaten konnten 1918/19 die Arbeitsplätze im Betriebsamt wieder mit Facharbeitern, Handwerkern und Ingenieuren besetzt, Reparaturen vorgenommen und Investitionen an der Schildescher Straße und im Leitungsnetz vorgenommen werden.

Inflation und Notgeld

Die Inflation erreichte mit aberwitzigen Geldwerten im Herbst 1923 ihren Höhepunkt. Als mit der Einführung der Rentenmark die deutsche Wirtschaft stabilisiert werden konnte, fehlten dem Betriebsamt die Reserven für weitergehende Investitionen.

So beschlossen zwar die Stadtverordneten im Dezember 1924 eine neue West-Ost-Verbindung, die von der Jöllenbecker Straße über den Jahnplatz zur Oelmühlenstraße führen sollte, aber aufgrund der »allgemeinen Geldknappheit« war es jahrelang nicht möglich, das Projekt zu realisieren. Erst im Mai 1927 konnte mit dem Bau begonnen und im Januar 1928 die neue Linie 3 eingeweiht werden.

1923 ließ die Hyperinflation den Finanzhaushalt der Stadtwerke in astronomische Höhen schnellen. Der Magistrat der Stadt Bielefeld gab in dieser Zeit ein Notgeld heraus. Eine Münze und einige Geldscheine damals trugen den Namenszug von Carl Brüggemann.

Der »Weihnachtsbrunnen«

1923 wurde nach Kühlwasser für technische Zwecke auf dem Stadtwerke Gelände gebohrt. Am 15. Dezember 1925 stieß man auf eine Quelle, der »Weihnachtsbrunnen« entstand. Sein Wasser war aber aufgrund der Kohlensäure nicht weiter zu gebrauchen, außer für ein Schwimmbecken, in dem zunächst Brüggemanns Töchter, dann aber auch die Gaswerksarbeiter baden konnten. Außerdem wurde den Bewohnern des Stadtviertels die Möglichkeit gegeben, sich am Wochenende in »Brausebädern« zu waschen.

In der Krisenzeit Anfang der 1920er Jahre gab die Stadt Bielefeld Notgeld auf Seidenscheinen heraus. Brüggemann zeichnete sie als Generaldirektor und Stadtrat gegen.

Generaldirektor Brüggemann

Carl Brüggemann wurde 1924 zum Generaldirektor befördert. Im August 1926 bat er, zum 1. Januar 1927 in den vorzeitigen Ruhestand versetzt zu werden. Seine Gesundheit habe »in den letzten Jahren so sehr gelitten«, teilte er dem Leiter des Betriebsausschusses, Dr. Paul Prieß, mit, »dass ich fernerhin nicht mehr im Stande bin, die Arbeit zu leisten und die Verantwortung zu tragen, die von dem Leiter der städtischen Werke verlangt werden müssen, wenn seine Tätigkeit erfolgreich sein soll.« Seinem Antrag wurde entsprochen. Oberbürgermeister Dr. Rudolf Stapenhorst dankte Brüggemann »für die Dienste«, die er der Stadt geleistet hatte: »Die städtischen Körperschaften wissen es zu würdigen, dass es vorzugsweise Ihr Verdienst ist, wenn Bielefeld vielleicht die einzige Stadt ist, welche sämtliche Versorgungs- und Verkehrsanlagen ganz zu eigen besitzt, sie selbst gebaut hat und selbst betreibt, dass unsere Werke technisch und wirtschaftlich einen anerkannten Höchststand haben und eine starke Stütze für die Gemeindegewirtschaft sind.«

Carl Brüggemann erhielt zum Abschied ein Gemälde mit dem Werksgelände, geschaffen von dem bekannten Schildescher Maler Victor Tuxhorn.

Wenige Wochen nach seiner Pensionierung zog Brüggemann mit seiner Frau nach Wiesbaden, wo er am 19. November 1936 im 73. Lebensjahr nach langer, schwerer Krankheit verstarb. Am 25. November wurde er im Rahmen einer Trauerfeier auf dem Sennfriedhof beigesetzt. Zur Würdigung von Brüggemanns Verdiensten wurde eine Straße direkt am Stadtwerkegelände nach ihm benannt.



Dr. Paul Lüth und Josef Falger:
Gleichschaltung und totaler Krieg

In die großen »Schuhe« von Carl Brüggemann trat Paul Lüth ab Anfang 1927, zunächst nur zur Probe.



Das Haus der Technik ist nach wie vor eines der markantesten Gebäude am Jahnplatz.

Am 21. Februar 1880 wurde Paul Lüth in Lübeck geboren. Seine Jugend verbrachte er in Breslau, wo er nach dem Abitur eine praktische Werkstattausbildung absolvierte. Danach zog es ihn nach Hannover, um Maschinenbau zu studieren. Als Ingenieur arbeitete Lüth zunächst bei den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin und Essen und ab 1909 als Oberingenieur bei der Solvaywerke AG in Bernburg. An der Technischen Hochschule in Berlin promovierte er 1925 im Bereich Stoffwirtschaft im Bergbau. Am 1. Juni 1928 wurde er bei dem Städtischen Betriebsamt Bielefeld zum Generaldirektor ernannt.

Generaldirektor Dr.-Ing. Paul Lüth

Hollerith-Datenverarbeitungsmaschinen beim Städtischen Betriebsamt im Einsatz



Nach der Machtergreifung Adolf Hitlers am 31. Januar 1933 wurde auch bei den Stadtwerken durch den »§ 6 des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums« ein Großteil der Belegschaft durch neue Mitarbeiter ersetzt. Dr. Paul Lüth blieb allerdings vorerst im Amt.

Lüths Direktorenzeit war zunächst geprägt von den späten goldenen Zwanziger Jahren. Grundlegende Neuerungen fanden beim Städtischen Betriebsamt statt. Im Jahr 1928 erfolgte die Umstellung von der hergebrachten Kameralistik hin zur amerikanischen Buchführung, der »doppelten«. Zur weiteren Vereinfachung der Rechnungslegung fanden ab 1932 die Hollerith-Maschinen ihren Eingang bei den Stadtwerken. Auf Lochkarten wurden die Informationen gespeichert und abgerufen. Diese Art der »Elektrischen« Datenverarbeitung war bis 1967 im Einsatz.

Das Haus der Technik

Zur Verbesserung der Kundenberatung wurde 1929 das Haus der Technik, kurz HdT errichtet. Eigentlich plante der damalige Stadtbaurat Friedrich Schultz lediglich ein größeres Transformatoren-Haus an diesem Ort. Beim städtischen Betriebsrat beriet bereits seit 1911 eine Werbe-Dame die Kunden. Ein Raum dafür stand am Kesselbrink zur Verfügung. Nun entwickelte sich die Idee hier am Jahnplatz ein großes Beratungszentrum zu errichten. Der Berliner Baumeister Harry Tischer errichtete das Gebäude im skandinavischen Stil. Bemerkenswert ist dabei die Silhouette eines Schiffes. Die

Bielefelder taten sich mit diesem neumodischen Gebäude zunächst etwas schwer und lösten das Kürzel »HdT« entweder mit »Haut den Tischer« oder sogar »Hol's der Teufel« auf. Der markante Lichtturm strahlte nachts auf den – im Vergleich zu heute wesentlich dunkleren – Jahnplatz. Das Haus der Technik wurde von den Nationalsozialisten für ihre Propaganda eingesetzt und so fanden sich zum Beispiel riesige Banner gegen den Vertrag von Versailles an den Hausfassaden. Es wird aber auch mündlich eine Geschichte zum zivilen Ungehorsam berichtet. Regimefeindliche Transparente sollen eines Tages aus den Fenstern gehängt worden sein. Natürlich wurde die Polizei darüber informiert. Allein in der Zwischenzeit sollen Bauarbeiter die Transparente in frischen Putz an die Wände eingearbeitet haben, so dass jedwedes belastende Material verschwunden war. Diese Geschichte ist jedoch nur mündlich überliefert und hat augenscheinlich in den Akten keinen Niederschlag gefunden.

Im Sommer 1930 landete der Zeppelin in der Senne. Hunderttausende machten sich auf den Weg, ihn von Nahem zu sehen. Die Westfälische Zeitung gab dazu eine Sonderbeilage heraus. Neben dem Symbol für Fortschritt, dem Luftschiff, ist auch der Lichtturm des HdT zu sehen.



Schwere Zeiten

1928 erfolgte der Ausbau der Straßenbahnlinie 3 von der Apfelstraße über die Jöllenbecker Straße bis zur Oststraße und des Jahnplatzes zum Verkehrsknotenpunkt. Bereits drei Jahre zuvor war ein Busverkehr auf der Linie 3 eingerichtet worden – mit Dürkopp-Bussen.

Um die Busse verstärkt auszulasten, wurden nunmehr vom städtischen Betriebsamt auch sonntägliche Fahrten in die nähere und fernere Umgebung angeboten.

Die Gleichschaltung

Zum 1. Januar 1936 wurde Lüth in den Ruhestand versetzt, aber schon Monate vorher wurde er vom Dienst beurlaubt und Josef Falger zu seinem Nachfolger gemacht. Die offizielle Begründung hierfür ist das Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums. Doch liest man die Personalakte Lüths, begegnen einem Unterlagen die andere Vermutungen zulassen. Zum einen finden sich Schreiben, in denen berichtet wird, dass Lüth einen jüdischen Rechtsanwalt hatte. Zum anderen gibt es ein Schriftstück vom 6. Dezember 1934 an den Oberbürgermeister Prieß, in dem der Kreisleiter Budde bittet, den Generaldirektor Dr. Paul Lüth in den frühzeitigen Ruhestand zu versetzen. Er begründet seinen Antrag damit, dass Lüth »als Leiter der städtischen Werke nicht die notwendige innere Verbundenheit mit der nationalsozialistischen Idee und darum nicht

die Fähigkeit und die Elastizität, als Führer im nationalsozialistischen Sinne zu wirken« besitze. »Seine Maßnahmen auf personellem Gebiet und die hierbei zu Tage tretenden Auffassungen über die Erfordernisse einer nationalsozialistischen Erziehung seiner Gefolgschaft lassen ihn nicht als tragbares Vorbild eines städtischen Betriebsführers erscheinen.«

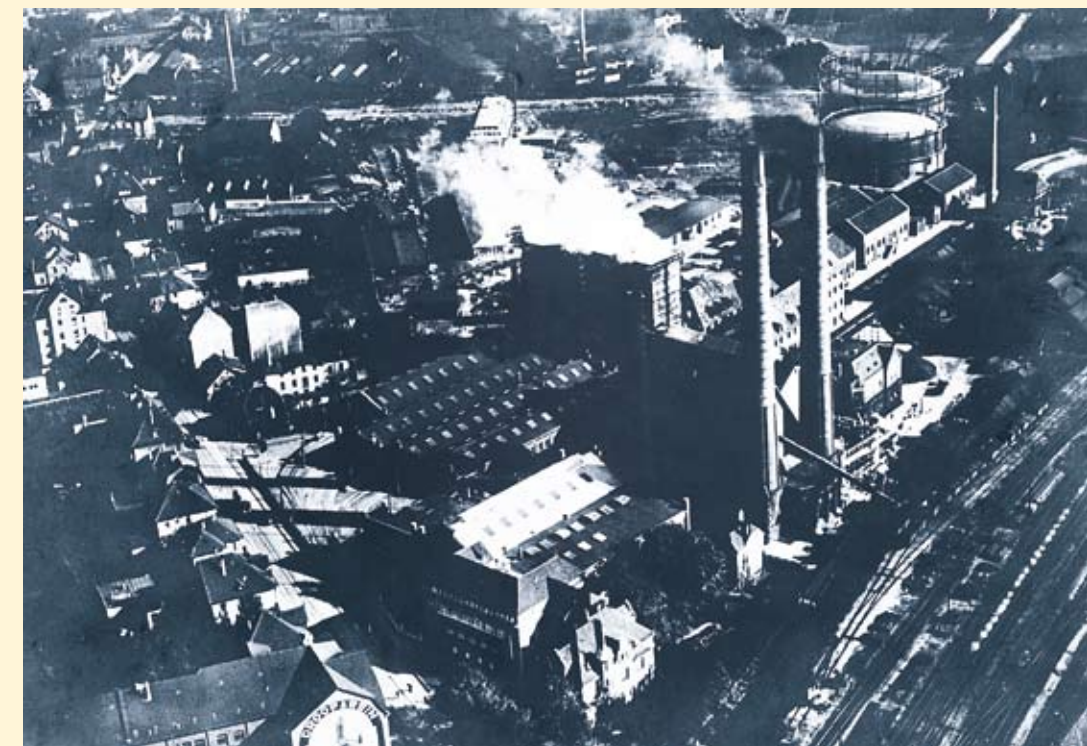
Nachdem Lüth das Städtische Betriebsamt verlassen musste, versuchte er sich 1936 einige Monate bei einer Kesselbaufirma als Vertreter. Aber schon im Oktober desselben Jahres wurde er erster Geschäftsführer der Siebtechnik GmbH in Mülheim. Als sein Vertrag dort 1942 auslief, arbeitete er zwei Monate bei der Stadt Düsseldorf als technischer Angestellter im Gewerbeamt. Vom April 1942 bis zum Frühjahr 1945 ist er dann bei der Firma Krupp in Essen als Oberingenieur für Sonderaufgaben. Nach Kriegsende sollte er wieder zum ersten Direktor des Städtischen Betriebsamtes Bielefeld ernannt werden.

Mit der Errichtung der Straßenbahnlinie 3 avancierte der Jahnplatz zum zentralen Verkehrsknotenpunkt.

Ein Blick auf den Jahnplatz
Ende der 1920er Jahre



Eine frühe Luftaufnahme zeigt
das Werksgelände im Jahre 1939.



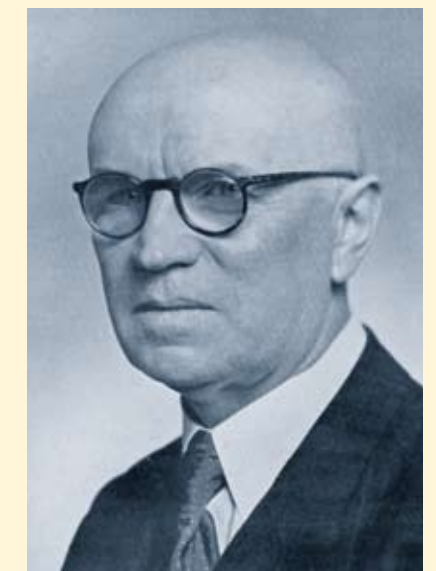
Lüths Nachfolger als Generaldirektor wurde der am 16. Januar 1881 in Münster geborene Josef Falger. Nach seinem Studium der Elektrotechnik in Karlsruhe arbeitete er einige Jahre als Diplom-Ingenieur in der Verwaltung der Stadt Münster. Im Jahre 1911 begann bereits seine Laufbahn bei den Städtischen Betriebswerken Bielefeld. Er leitete die Straßenbahn und wurde mit der Überwachung und Erweiterung des Kabelnetzes des Elektrizitätswerkes beauftragt. Im Ersten Weltkrieg diente er als Oberleutnant, wurde aber schon nach dem ersten Kriegsjahr aufgrund einer schweren Verwundung von der Truppe entlassen und kehrte nach seiner Genesung zu den Betriebswerken zurück. 1924 übernahm er die Leitung des Elektrizitätswerkes und am 1. Januar 1930 wurde er neben Dr. Paul Lüth zum zweiten Direktor und Vertreter des Generaldirektors der Städtischen Betriebswerke ernannt.

Falger war seit 1933 in der NSDAP und konnte später auch alle Unterlagen vorlegen, um den »Nachweis der deutschblütigen Abstammung nach der Vorschrift des Deutschen Beamtengesetzes vom 26.1.1937« zu erbringen. 1936 heiratete Falger Klara Esch, für die er unter anderem belegte, dass weder sie noch ihre Eltern oder Großeltern jüdischer Abstammung seien. Das Vorlegen solcher Nachweise ist für heutige Generationen unvorstellbar, war zu damaliger Zeit aber ein völlig normaler Ablauf und findet sich in allen Personalakten. Die »arische Abstammung« sollte damit nachgewiesen werden.

1935 wurde Falger mit einem Schreiben des Oberbürgermeisters Dr. Prieß zum leitenden Direktor berufen. Nach Kriegsende konnte Falger eine halbwegs reine Weste vorweisen und durfte zumindest zweiter Geschäftsführer des Betriebsamtes Bielefeld bleiben. Als erster Geschäftsführer wurde wieder Dr. Paul Lüth eingesetzt. 1948 gingen beide zeitgleich in den Ruhestand und wurden gemeinsam am 21. April 1948 bei einer Sitzung der Stadtvertretung verabschiedet.

Josef Falger starb 1959 in Bielefeld, Paul Lüth 1970.

1. Werkleiter Direktor Josef Falger





Der Bus mit der Dampfmaschine um 1949:
der Betrachter könnte meinen, hinten sei vorne.



Ein Bus mit Stadtgasbeutelträger und ein
Oberleitungsbus Ende der 1940er Jahre an
der Endstation Sieker

Mitte der 1930er begannen die Kriegsvorbereitungen. So wurde 1936 in der Schwartzkopffstraße ein Gebäude gebaut, welches im Fall der Zerstörung der Gebäude auf dem Werks Gelände an der Schildescher Straße die Arbeitsabläufe weiterhin ermöglichen sollte. Auffällig daran ist, dass es wie ein Schulgebäude geplant und gebaut wurde. Vermutlich wurde dieses Gebäude so errichtet, um es aus der Luft für Piloten als »schützenswert« erscheinen zu lassen. Auch am Betriebs Gelände an der Schildescher Straße gab es Vorkehrungen für den Krieg: Als 1937 der Trakt B gebaut wurde, entstand bis 1,5 Meter über der Erde ein Bunker, in den sich später die Mitarbeiter bei Fliegeralarm retten konnten.

Im Jahre 1937 wurde das Betriebsamt verpflichtet, Gelder bei der »Arbeitsbeschaffungs AG« in Wuppertal SWB einzuzahlen. Damit wurden hauptsächlich Volksempfänger (Radioapparate) für Sozialschwache finanziert.

Das Umspannwerk Nord

Die Strombelieferung Bielefelds erfolgte seinerzeit allein über die Kraftwerke auf dem Betriebs Gelände an der Schildescher Straße. Bei Problemen, beispielsweise durch Kriegszerstörung, würde Stromausfall drohen. Daher wurde 1939 das Umspannwerk Nord an der Westerfeldstraße und eine 110-kV-Leitung nach Kirchlingern (1942)

in Betrieb genommen. Es sollte im Notfall Strom aus Kirchlingern nach Bielefeld geleitet werden können. Damit endet die »Insellösung« der Elektrizitätsversorgung in Bielefeld. Bei diesen Arbeiten taucht in den Akten immer wieder ein Dipl.-Ing. Otto Quantz auf. Er scheint – neben Josef Falger – über besondere Weisungsrechte zu verfügen, vielleicht vom »Reichsminister für Munition und Bewaffnung« in Berlin.

Auf dem Stadtwerke-Gelände wurden ein Schießstand und eine Segelflughalle in Betrieb genommen. Zur Sicherheit erhielt die Geschäftsführung drei Pistolen. Dänische, holländische und französische Kriegsgefangene wurden eingesetzt. Sie wurden im Hotel Kaiser an der Schildescher Straße untergebracht.

Bei zunehmenden Luftangriffen ab 1941 und dann besonders 1944 und 45 wurden die Elektrizitätswerke, die Versorgungsleitungen und auch die Straßenbahnen in erhebliche Mitleidenschaft gezogen. War der Straßenbahnbetrieb im Krieg zumeist noch unproblematisch zu gewährleisten gewesen, so gestalteten sich die Probleme beim Bus-Betrieb als schwierig. Es gab zu wenig Diesel. In Bielefeld versuchte man gleich mit mehreren Verfahren dem Treibstoff-Problem Herr zu werden. Ein Hentschel-Wagen wurde mit einer Dampfmaschine betrieben. Eine andere Variante war der Kohlevergaser bei den Bussen. Die Fahrer

liebten ihn nicht besonders, weil seine Handhabung schwerfällig war. Bei schlechter Einstellung erforderte er stets neue Rüstzeiten. Eine dritte Variante bestand darin, große Stoffhüllen auf die Busse zu setzen, auch auf deren Beiwagen und diese mit Stadt- oder Leuchtgas zu befüllen.

Stadtgas als Treibstoff

Eine Füllung reichte oftmals lediglich für die Fahrt von einer Endhaltestelle zur anderen. Wiesen die Stoffhüllen Löcher auf, so blieben die Fahrzeuge einfach liegen. Eine vierte Variante bestand in der Installation einer O-Buslinie, Busse mit Stromabnehmern. Eine Linie wurde vom Wellensiek bis nach Heepen eingerichtet, mit einer Stichleitung zum Betriebshof in Sieker. 1944 konnte der O-Busbetrieb aufgenommen werden. Zunächst standen drei italienische O-Busse zur Verfügung.

Bei dem Luftangriff am Samstag vor dem
Erntedankfest 1944 fiel die Altstadt Bielefelds
in Schutt und Asche. So versank auch das
Gleichstromwerk in Trümmern.



Beim großen Luftangriff am 30. September 1944 auf Bielefeld wurde das Gleichstromwerk stark zerstört. Vier Kollegen fanden dabei den Tod. Es war ein Samstagnachmittag und wie es der Zufall wollte, hatte einer der Kollegen seinen Dienst mit einem anderen an diesem Tag getauscht. Eine kollegiale Handlung, die sein Leben kosten sollte. Bielefeld traf die schwersten Bombenangriffe am 30. September und 6. Dezember 1944. Teile der Stadt und damit auch große Teile der Stadtwerke-Anlagen wurden zerstört. Die Stromerzeugung war lahmgelegt. Vom 31. März bis 28. Juni 1945 mussten dann der gesamte Straßenbahnbetrieb und teilweise die Gaserzeugung eingestellt werden. Mitte 1945 fuhren die Straßenbahnen größtenteils wieder, Ende 1945 konnten fast alle Haushalte wieder mit Strom beliefert werden. Die Stadtwerke profitierten in dieser Zeit bereits von Finanzmitteln aus dem Marshallplan. So konnte das Kraftwerk schnell wieder aufgebaut werden. Charakteristisch waren dabei zunächst sechs kleinere improvisierte Schornsteine. Im Jahr 1949 wurden die beiden alten Schornsteine Max und Moritz abgerissen.



Mit dem Marshallplan zum Wirtschaftswunder

**Dr. Hans Hanning, Wilhelm Heidemann, Erich Stork,
Dr. Harald Kemmer und der Wiederaufbau**

Die Zeit am Ende der Vierziger- und Anfang der Fünfzigerjahre war vom Wiederaufbau geprägt. Um die Versorgung der Bielefelder wiederherzustellen, mussten die Stadtwerke vielfältig improvisieren – wie bereits erwähnt. Ihr Engagement und ihre Findigkeit wurden 1955 mit dem »Geschenk« einer eigenen Werkskantine durch Oberbürgermeister Artur Ladebeck gewürdigt.

Kaufmännischer Geschäftsführer Wilhelm Heidemann



Ermöglicht wurde die Wiederaufbauleistung durch Finanzmittel aus dem »Marshallplan«, heute die ERP-Sondermittel. Die Geschehnisse der Stadtwerke wurden in dieser Zeit von dem Technischen Geschäftsführer Dr. Hans Hanning und für die kaufmännischen Dinge von Wilhelm Heidemann gelenkt.

Die Erweiterung des Kraftwerks wurde mit Mitteln des Marshallplans auf den Weg gebracht.

Hanning wurde 1898 in Bielefeld geboren. Nach Wehrdienst und Abitur studierte er Starkstrom-Elektrotechnik an der Technischen Hochschule Karlsruhe und schloss mit Diplom ab. Nach Stationen beim Marineministerium in Berlin, der Marinewerft in Wilhelmshaven und von 1943 bis 1947 als Oberbaurat beim Kriegsmarine-Arsenal in Kiel wurde er 1947 zum technischen Werkleiter in Bielefeld bei den Stadtwerken berufen. 1939 hatte er die »Prüfung für die höhere Marine-Baubeamten-Laufbahn« abgelegt und wurde vom Admiral Raeder 1940 zum Marine-Baurat ernannt.

Auch der Lebenslauf von Erich Stork, der 1963 Wilhelm Heidemann folgte, war durch die typischen damaligen Zeitläufe geprägt. 1903 geboren, absolvierte er die Falk-Mittelschule in Bielefeld. 1919 nahm er eine Schlosserlehre auf und arbeitete in verschiedenen Betrieben. Zwischen 1925 und 1927 studierte er am Technikum Lage und schloss als Maschinen-Ingenieur ab. Bis 1931 war er in der AEG-Transformatorfabrik in Berlin-Oberschöneweide beschäftigt. Von 1931 bis 1936 amtierte er als Geschäftsführer des Bielefelder Konsum-Vereins. Nach dessen Liquidation durch die Nationalsozialisten 1936 arbeitete er in München – unter anderem für BMW – und Frankfurt.



Kaufmännischer Geschäftsführer Erich Stork



Wilhelm Heidemann und Oberbürgermeister Artur Ladebeck prosteten sich auf die Inbetriebnahme des Wasserwerks V zu.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter »marschieren« in Kolonne zur Maikundgebung 1951.



Am 4. Dezember 1961, nachmittags um 15.56 Uhr, wird die erste Erdgasflamme in Vilsendorf durch den Technischen Geschäftsführer Harald Kemmer entzündet.



Auf Litfaßsäulen warb um 1956 das HdT für seine Beratungsangebote.

In der direkten Nachkriegszeit hatte es von Seiten der Stadt hinsichtlich der Stadtplanung die Überlegung gegeben, die gesamten Stadtwerkegebäude an der Schildescher Straße weit außerhalb vor die Stadt zu verlegen. Damit sollte für die Zukunft auch eine mögliche Ausdehnung des Werksgeländes sichergestellt sein. Allein bei der Betrachtung der zentralen Knotenpunkte aller Leitungsnetze wurde deutlich, dass eine solche Verlegung unmöglich war. Ein beredtes und weithin sichtbares Zeugnis des Wiederaufbaus stellte der neue große Scheibengasbehälter dar, der 1951 fertiggestellt wurde. Die innere überdimensionale Scheibe erzeugte den erforderlichen Gasdruck. Ihr leichtes Auf- und Abbewegen ermöglichten 160 Tonnen Schmieröl. In manchem kalten Winter mussten die Kollegen sie mit Streusalz auftauen, wenn sie festgefroren war – eine überaus schwere und schmutzige Arbeit.

Die GmbH

Im selben Jahr erfuhr die Rechtsform des »Städtischen Betriebsamtes« eine grundlegende Änderung. Aus dem Eigenbetrieb wurde eine GmbH. Nach den grundlegenden »Selbstständigkeitsforderungen« von Carl Brüggemann sind die Stadtwerke Bielefeld praktisch erst damit ein eigenständiges Unternehmen. Wuchsen so für die Geschäftsführer die Entscheidungsmöglichkeiten, stieg aber auch zugleich deren Verantwortung. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wurden nun je ein kaufmännischer und

ein technischer Geschäftsführer berufen. Brüggemann und seine direkten Nachfolger waren allesamt technisch gebildete und studierte Fachleute. Sie konzentrierten sich auf die Funktion der Maschinenanlagen. Die kaufmännischen Fragen wurden von der Stadtverwaltung praktisch »mit«-geregelt. Dies endete 1951.

Auch der Bedarf an Stadtgas nahm kontinuierlich zu. Es war den verantwortlichen Geschäftsführern bald deutlich, dass die Nachfrage mit dem traditionellen Gaswerk nicht befriedigt werden konnte. So kam die Idee auf, Bielefeld mit Erdgas zu versorgen. Dass dieser »neue Energieträger« im Laufe der Zeit zum dominierenden Energieträger auf dem Bielefelder Wärmemarkt werden sollte, ahnte damals allerdings noch niemand. 1961 war es dann in Bielefeld soweit: In Vilsendorf wurde eine Erdgas-Übergabestation gebaut und in Betrieb genommen. Sie diente als Verbindung zu einer 96 Kilometer langen Hochdruckleitung, die den Transport des Erdgases aus dem Fördergebiet Oldenburg nach Bielefeld ermöglichte. Es verschwand mit dem Stadtgas auch ein allgemein angewandtes »Heilmittel«, denn die städtischen HNO-Ärzte verordneten Kindern mit Husten gerne den Aufenthalt bei den Reinigerkästen des Gaswerkes. Dies ist durch mehrere mündliche Berichte zweifelsfrei überliefert.

Ein Mitarbeiter in der Kraftwerkswarte im Einsatz um 1955



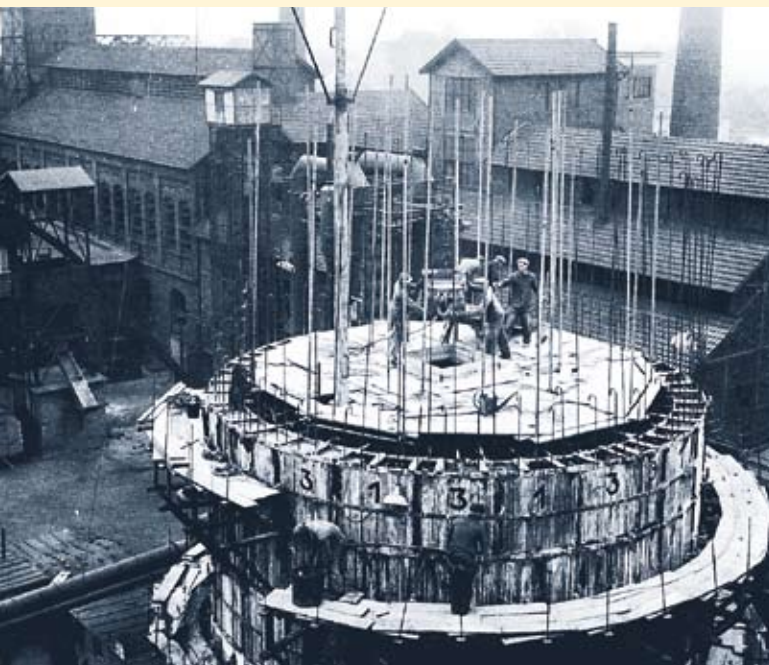
Zwei Jahre lang wurden alle gasversorgten Haushalte und Betriebe Schritt für Schritt auf die neue Energieform umgerüstet. Das erste erdgasbetriebene Gerät in Bielefeld war übrigens ein Bunsenbrenner in einer Schildescher Apotheke – wie ein zeitgenössischer Zeitungsartikel berichtete. Die Mitte der Fünfzigerjahre war bei den Stadtwerken durch den Aufbau einer Fernwärmeversorgung geprägt – im Zusammenhang mit dem Umbau des Kraftwerkes. »Kraft-Wärme-Kopplung« hieß das Zauberwort. Mit dem Kraftwerk nicht nur Strom zu erzeugen, sondern mit der Abwärme auch noch Wohnungen und Gebäude zu heizen, bedeutete, den Energieträger Kohle wesentlich besser auszunutzen. So entstand im Jahre 1955 das modernisierte Heizkraftwerk an der Schildescher Straße. Mit dem erzeugten Dampf wurden zunächst die Turbinen zur Stromerzeugung betrieben, danach diente die Restwärme zur Fernheizung. Erster Abnehmer wurde das neu errichtete Hallenbad am Kesselbrink. Weil die erste Versorgungsleitung entlang der August-Bebel-Straße verlief, kamen gleichzeitig 32 private Haushalte in den Genuss dieses neuen Angebots der Stadtwerke.



Technischer Geschäftsführer
Dr. Harald Kemmer

In dem Jahr übernahm Dr. Harald Kemmer die Funktion des Technischen Geschäftsführers bei den Stadtwerken Bielefeld. Geboren 1900 in Darmstadt hatte er zwischen 1919 und 1923 chemische Technologie mit Elektrochemie sowie Maschinenbau, Volkswirtschaft und Jura an der technischen Hochschule in Darmstadt studiert.

Bau des 120 Meter hohen Schornsteines:
Er stellt seit Mitte der 1950er Jahre einen markanten Punkt in der Bielefelder Stadtsilhouette dar.



Luftaufnahme des
Werksgeländes um 1954



Nach beruflichen Stationen am Kaiser-Wilhelm-Institut in Berlin, vergleichbar dem heutigen Max-Planck-Institut, und beim Berliner Städtischen Gaswerk, führten ihn Studienreisen etwa nach Pittsburgh, Rom und London. Von 1939 bis 1945 fungierte er als erster Direktor der Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke der »ehemaligen Gauhauptstadt Posen und der Posener Zählerfabrik«. Nach dem Krieg arbeitete er als Direktor der Stadtwerke Pforzheim. Pikanterweise war im Jahr seiner dortigen »fristlosen« Entlassung der Bau eines Fernwärmesystems gescheitert. Dass dies nicht seine Schuld war, konnte er mit Zeugnissen von vielen Seiten belegen. Noch pikanter war, dass eine Bielefelder Führungskraft der Stadtwerke dann wiederum nach Pforzheim berufen wurde.

Da das Erdgas einen doppelt so hohen Brennwert wie das vorherige Stadtgas hat, mussten ungefähr 80.000 Gasgeräte in Bielefeld umgestellt werden.



Die ersten Fernwärmeleitungen in Bielefeld werden 1955 an der August-Bebel-Straße und am Kesselbrink verlegt.



Mitarbeiterinnen bei der Datenerfassung für
die Hollerith-Maschinen Ende der 1950er Jahre

Im Bereich der Strom-Eigenerzeugung wurde in den 1950er Jahren zunehmend deutlich, dass die Kapazitäten auf dem eigenen Werksgelände nicht mehr ausreichten. Ein eigenes Großkraftwerk hätte aber die Möglichkeiten der Stadtwerke Bielefeld überstiegen. Da bot sich die Zusammenarbeit mit anderen Stadtwerken oder Kraftwerken an und so entstand im Jahre 1952 die »Interargem«, die Interessenarbeitsgemeinschaft. Sie bestand aus den Kraftwerken Wesertal, der EMR und der Stadtwerke Bielefeld. Als erstes Großprojekt sollte das Kraftwerk Veltheim an der Weser errichtet werden. Im Jahre 1962 konnte es in Betrieb gehen. Aus diesen Wurzeln entwickelte sich ebenfalls das Großprojekt »Grohnde«. Im Jahre 1961 wurde das Verwaltungshochhaus der Stadtwerke Bielefeld an der Schildescher Straße fertiggestellt: Seitdem ein markantes Bauwerk in der Silhouette der Stadt.

Neue »Wege« für die Straßenbahn

Grundlegende Veränderungen brachten die Fünfziger- und beginnenden Sechzigerjahre für die Straßenbahn. Waren – wie oben erwähnt – in den Kriegszeiten und indirekten Nachkriegszeiten die öffentlichen Transportmittel oftmals nicht ausreichend, so entwickelte sich ab Mitte der Fünfzigerjahre zunehmend der Individualverkehr. Gogomobil, Isetta, Messerschmitt-Kabine-roller, Dürkopps Motoroller »Diana«, alle diese Fortbewegungsmittel »bevölkerten« zunehmend die Straßen der Stadt und nahmen den Straßen-

bahnen die Fahrgäste. Wie verbreitet seinerzeit die »Diana« war, veranschaulicht ein Satz, der damals in aller Munde war: »Jeder Schlürkopp fährt 'ne Dürkopp.« Andere westfälische Städte, wie Paderborn, Detmold oder Münster entschieden sich in dieser Zeit gegen ihre Straßenbahnen und musterten sie aus. Busse, an kein Schienennetz gebunden, erschienen besser für den öffentlichen Personennahverkehr geeignet zu sein. In Bielefeld entschied man sich genau anders. 1964 fiel die Entscheidung für die Straßenbahn.



Drei Verkehrsmittel an der
Beckhausstraße gleichauf im
Jahre 1955: Kleinbahn, Automobil
und Straßenbahn. Die Kleinbahn
wurde kurz darauf eingestellt.

Damit waren aber auch schmerzhaftes Neuerungen verbunden: Schaffner verloren zunehmend ihre Aufgaben und wurden durch die sogenannten »eisernen Schaffner« ersetzt. Die Klingelfahrscheine kamen in Umlauf. Beim Entwerten im eisernen Schaffner gab der Klingelton die erfolgreiche Entwertung bekannt. Somit sank die Zahl der Beschäftigten im Verkehrsbereich. Die täglichen Hinderungsgründe für die Straßenbahnen waren ebenso offensichtlich. Es gab keine eigenen Gleiskörper, die Wagen fuhren auf den normalen Straßen. Durch den stetig zunehmenden Autoverkehr wurden die Straßenbahnen also ebenso gestoppt. Nur wenn es gelang, sie auf eigene Bahngleise zu setzen und sie unabhängig von den Autoströmen zu machen, hatten sie eine wirkliche Konkurrenzfähigkeit. So entstanden weitreichende Pläne für ein Stadtbahnkonzept, das auf ein Tunnelsystem und auf eigene Gleiskörper fußte. Markant war in dem Zusammenhang das Jahr 1969, als mit dem Bau eines ersten Tunnelabschnitts an der Herforder Straße begonnen wurde. Manche Zeitgenossen sprachen schon euphorisch von der »U-Bahn Bielefeld«. Am 21. September 1971 konnte diese erste Strecke in Betrieb genommen werden. Sie bestand allerdings zunächst lediglich aus einer Rampe an der Beckhausstraße, es gab eine Haltestelle und schon am Nicolai-Friedhof fuhr die Straßenbahn auf einer anderen Rampe wieder aus dem Tunnel heraus. Allein der Anfang war damit gemacht.

1955 wurde ein zeittypischer
Kleinlastwagen der Firma
»Lloyd« bei den Stadtwerken
Bielefeld in Dienst gestellt.



Die Geschäftsführer Dipl.-Ing. Erwin Flurschütz, Dr. Georg Göckler, Dr. Wilfried Ueberhorst und Dr. Martin Proske

Große Pläne gab es Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre bei der weiteren Stadtbahnplanung: Einmal sollte die gesamte Altstadt mit einem Tunnel versehen werden, das andere Mal sollte die Linie 1 Richtung Senne die Sparrenburg in einem Tunnel unterqueren. Letztendlich entstand daraus die Planung für das heutige Tunnelsystem, das ab 1977 vorangetrieben wurde.



In dieser Zeit – vom 1. Januar 1966 bis zu seiner Pensionierung am 31. März 1984 – leitete der Dipl.-Ing. Erwin Flurschütz als technischer Geschäftsführer die Geschicke der Stadtwerke Bielefeld. Während seiner Militärzeit von 1939 bis 1945 absolvierte er in Danzig ein Maschinenbau-Studium und bestand nach fünfjähriger Kriegsgefangenschaft 1950 an der TH Hannover sein Diplomexamen. Es folgten zehn Berufsjahre, zuletzt als Leiter eines Kraftwerks des Badenwerks in Karlsruhe, und eine sechsjährige Tätigkeit als Betriebsleiter und Prokurist beim Gemeinschaftskraftwerk Weser in Veltheim.

Technischer Geschäftsführer
Erwin Flurschütz

Die Ölkrise führte zum autofreien
Sonntag: Freie Fahrt für Radfahrer
auf dem Jahnplatz – 1973.



Ölkrise, Umweltschutz und Stadtbahnpläne

Den Wechsel Dr. Göcklers vom Bielefelder Rathaus zu den Stadtwerken nahm der bekannte Karikaturist Egon Körbi Ende 1968 zum Anlass für eine Zeichnung.



Seit 1963 amtierten Dr. Erich Stork und seit 1969 Dr. Georg Göckler als kaufmännische Geschäftsführer der Stadtwerke Bielefeld. Georg Göckler wurde 1915 in Enakiew, Gouvernement Ekaterinoslaw/Russland als Sohn der »Chemigrapheneheleute« Göckler geboren. Seine Familie war dort interniert. Im Jahre 1919 kehrte sie in die ursprüngliche Heimat Fürth in Bayern zurück. Im Juli 1945 wurde Göckler Angestellter der Stadt Fürth, promovierte 1955 zum Dr. oec., und erhielt dort im folgenden Jahr das Amt des Stadtkämmerers. 1960 trat er das Amt eines Kämmerers und Beigeordneten in Herford an. Zwei Jahre später bekleidete er diese Ämter in Bielefeld. 1969 übernahm er die kaufmännische Geschäftsführung bei den Stadtwerken Bielefeld. Insgesamt zehn Jahre lang erfüllte er diese Aufgabe.

Kaufmännischer Geschäftsführer
Dr. Georg Göckler



In die aktiven Dienstzeiten von Stork und Göckler bei den Stadtwerken fielen bedeutsame Entscheidungen für die Zukunft des Unternehmens, so die Beteiligung am Kernkraftwerk Grohnde, die Gründung der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe, Vertiefung der wasserwirtschaftlichen Zusammenarbeit mit Paderborn, die Gründung der Wasserwerk Mühlgrund GmbH und des Wasserverbundes OWL. Unter ihrer Leitung wurde die Fernwärmeversorgung in Bielefeld ausgebaut, die Stromversorgung ertüchtigt und die Überwachung der Netze in moderner Wartung mit Hilfe von Prozessrechnern eingeführt.



Kaufmännischer Geschäftsführer
Dr. Wilfried Ueberhorst

Auf Georg Göckler folgte 1979 der Dipl.-Volkswirt Dr. Wilfried Ueberhorst. Der gebürtige Bochumer leitete von 1979 bis 1995 die kaufmännischen Bereiche der Stadtwerke Bielefeld. Nach dem Abitur nahm Ueberhorst in Bonn und Freiburg ein Studium der Volkswirtschaftslehre auf, das er 1955 mit dem Diplom-Examen abschloss. Nach verschiedenen praktischen Tätigkeiten wechselte er 1959 als persönlicher Referent des Hauptgeschäftsführers zum Verband kommunaler Unternehmen in Köln.

Seine berufliche Tätigkeit bei den Stadtwerken Bielefeld begann 1962. Er übernahm Aufgaben in der Abteilung Absatzwirtschaft, erhielt 1966 Handlungsvollmacht. 1968 folgten Prokura und die Ernennung zum Hauptabteilungsleiter dieser Abteilung, zu der auch das Beratungszentrum »Haus der Technik« gehörte. Ueberhorst arbeitete in verschiedenen Ausschüssen von Verbänden und Organisationen der Energiewirtschaft mit.

In seiner 16-jährigen Tätigkeit als Geschäftsführer lag Ueberhorst die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens besonders am Herzen. Er konnte die Verschuldung der Stadtwerke abbauen und die Eigenkapitalquote deutlich verbessern. In seiner aktiven Zeit – seit 1984 – stand ihm Dr. Martin Proske als Technischer Geschäftsführer zur Seite. Ueberhorst verstarb am 15. Juni 2008 im Alter von 77 Jahren.



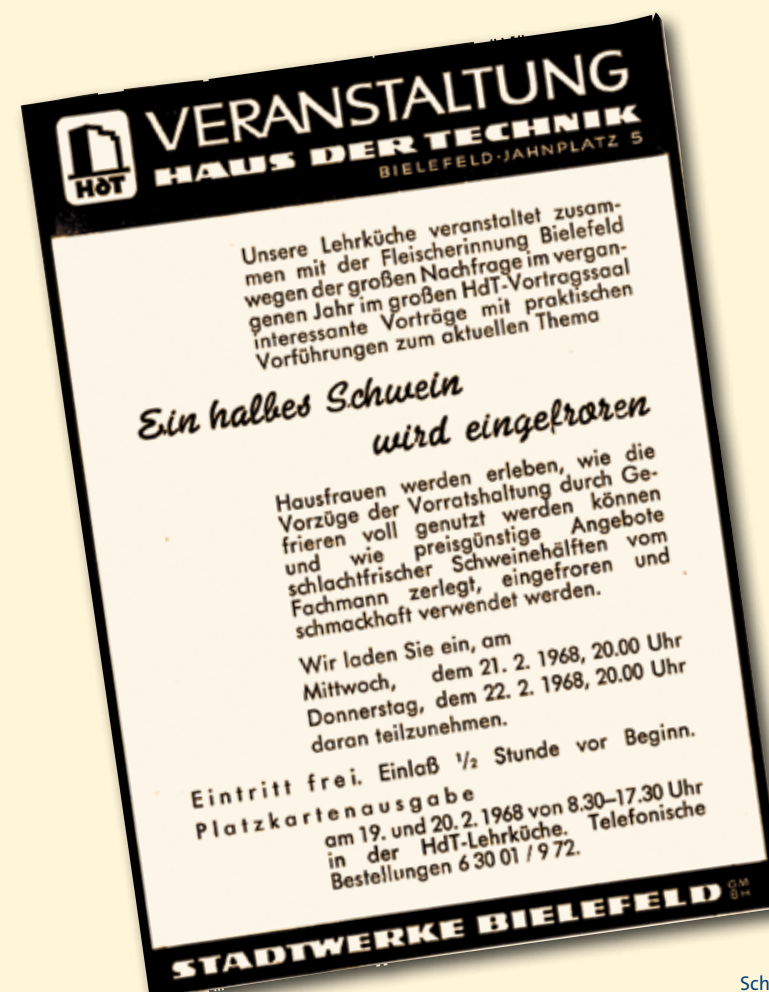
Ausbildung wurde und wird bei den Stadtwerken stets groß geschrieben – hier im Jahre 1970.



Die Kurse zum Einfrieren vom HdT waren 1968 ein wahrer »Renner«.



Das Haus der Technik am Jahnplatz um 1967



Schon in den 60er Jahren wurden die Veranstaltungen des HdTs mit Handzetteln und Plakaten beworben.

Als entscheidendes Jahr gerade für die Außendarstellung der Stadtwerke Bielefeld erwies sich 1971. Es wurde erstmals ein Kollege ausschließlich für die Unterrichtung von Zeitungen und anderen Medien eingestellt. In den Jahrzehnten zuvor waren Presseanfragen recht selten und die wenigen, die es gab, beantworteten die Geschäftsführer persönlich. Ab jetzt erarbeiteten die Stadtwerke eigene Artikel und gingen damit von sich aus an die Presse. Auch wurden zum ersten Mal historische Dokumente und Fotos der Stadtwerke Bielefeld ab diesem Zeitraum gesammelt.

Veränderungen im Alltag der Menschen machten sich im HdT bemerkbar. Im Jahre 1968 kamen verstärkt die Tiefkühltruhen auf. Das halbe Schwein musste nicht mehr gepökelt und eingekocht werden, es ließ sich nunmehr frisch halten – allein in dieser neuen Kühlmöglichkeit. Das Haus der Technik bot dazu seinerzeit Schulungskurse an, die sich als wahre »Renner« erwiesen.



Ein erster Tunnelabschnitt konnte 1971 an der Herforder Straße in Bielefeld in Betrieb genommen werden.



Links: Das Betriebsgelände in Sieker – aus der Luft betrachtet

Mitte: Für den Stadtbahnbetrieb wurden 1989 erstmals Kolleginnen eingestellt – für den Busbetrieb zwei Jahre später. Drei der ersten Busfahrerinnen, die 1991 eingestellt wurden, waren Gabriele Jachalke, Gertrud Felber und Thereska Weber (von links).

Neue Straßenbahnwagen und neue Buslinien machten die Notwendigkeit eines erweiterten Betriebsgeländes für den Verkehrsbereich der Stadtwerke Bielefeld erforderlich. 1977 zog deshalb dieser gesamte Bereich nach Sieker. So nahm der Bau des Tunnelsystems der neuen Stadtbahn erst in der zweiten Hälfte der Siebziger- und dann besonders in den Achtzigerjahren wiederum Fahrt auf. Ab 1991 konnte dann die Stadtbahn die neuen Strecken im Tunnel befahren. Diese Investitionen erwiesen sich gerade im Nachhinein als besonders wichtig für die Verkehrs-Entwicklung in Bielefeld. Der Betriebshof in Sieker wurde im Jahre 1977 fertiggestellt und damit der Standort Schildescher Straße für Straßenbahnen und Busse gänzlich aufgegeben.

Der Umweltschutz griff stetig um sich und so wurde 1986 als erste erneuerbare Energieanlage eine Sonnenkollektoranlage auf dem Haus der Technik errichtet. Mit ihr konnte beispielsweise warmes Wasser erzeugt werden. Gleichzeitig begann der Bau einer Rauchgasreinigungsanlage auf dem Werksge-lände für das Heizkraftwerk.

Aus der Straßenbahn wird die Stadtbahn

Das Thema Straßen- oder Stadtbahn hielt die Geschäftsführer seit 1964 – über 27 Jahre – in Atem, nachdem sich der Stadtrat für den Erhalt der Straßenbahn in Bielefeld ausgesprochen hatte. Es wurden seinerzeit Pläne für eine Beschleunigung des Straßenbahnnetzes erarbeitet. Eigene Gleiskörper sollten für die Straßenbahn gelegt, aber auch Teile des Netzes in den Untergrund gebracht werden.

Das Werksge-lände an der Schildescher Straße um 1986: es fehlt noch die Rampe Sudbrackstraße.



Martin Proske wurde 1936 in Berlin-Charlottenburg geboren. Schon als Jugendlicher entdeckte er seine Vorliebe für Physik und Technik und begann an der Technischen Universität Berlin ein Studium der Elektrotechnik. Dieses schloss er mit dem Ingenieurdiplom und einer anschließenden Promotion ab. Bevor er zu den Stadtwerken nach Bielefeld kam, arbeitete Proske bei Siemens, AEG und Steag. 1967 bewarb er sich über eine Anzeige auf die Stelle des stellvertretenden Elektrizitäts-werkleiters in Bielefeld. Die Stelle war zwar schon besetzt, aber man konnte die Leitung der Abtei-lung »Technische Planung« anbieten. Nach bereits vier Jahren wurde ihm die Prokura erteilt und am 1. April 1984 wurde Martin Proske technischer Geschäftsführer der Stadtwerke. Proske betitelt sich selbst als »Versorgungsarchitekt«, da er unter anderem den Ausbau des Bielefelder Stromnet-zes und die Fernwärmeversorgung mit Hilfe der Müllverbrennungsanlage auf den Weg brachte. Im Nahverkehrsbereich war er intensiv mit der Stadt-bahnplanung befasst. Bis zu seiner Pensionierung 1999 arbeitete er 15 Jahre als Geschäftsführer.

Technischer Geschäftsführer Dr. Martin Proske



Am 28. April 1991 konnte das größere Tunnel-system an den Start gehen.

Auf zu neuen Ufern

Die Geschäftsführer Wolfgang Brinkmann und Friedhelm Rieke

Nach dem Ausscheiden von Wilfried Ueberhorst im Jahre 1995 wurde Wolfgang Brinkmann zum Geschäftsführer der Stadtwerke Bielefeld GmbH berufen.

Seit Mitte 2001 dreht sich
das »neue« Stadtwerke-
Logo auf dem Hochhaus.



Geschäftsführer
Wolfgang Brinkmann
im Jahre 1995

Wolfgang Brinkmann war im November 1944 in Ummeln zur Welt gekommen und dort aufgewachsen. Nach einer Ausbildung bei der Dresdner Bank in Gütersloh und seiner Bundeswehrzeit 1964 und 1965 hatte er die Staatliche Höhere Wirtschaftsfachschule in Bielefeld absolviert. Er nahm eine Stelle bei der Dresdner Bank in Gütersloh an. 1970 wechselte er zur Bank für Gemeinwirtschaft (BfG) nach Bielefeld. Neben den Leitungsaufgaben, die er bei der BfG in verschiedenen Funktionen übernahm, engagierte sich Wolfgang Brinkmann: 1974 legte er die Eignungsprüfung zum Ausbilder ab. 1975 bis 1995 war er als Ratsmitglied und ab 1987 als Ratsfraktionsvorsitzender der SPD im Rat der Stadt Bielefeld.

Eine der ersten großen Herausforderungen, der sich Wolfgang Brinkmann als frisch gebackener Geschäftsführer gegenüber sah, war der bevorstehende Verkauf der Müllverbrennungsanlage (MVA) in Heepen. Nach der missglückten Planung einer Großdeponie in Bad Laer hatten die Stadt Bielefeld und der Kreis Herford 1996 beschlossen, die Müllverbrennungsanlage zu verkaufen. Der angestrebte Erlös von 200 Millionen DM sollte die Kosten der Fehlplanung decken. Als Stadtwerke-Geschäftsführer sah Wolfgang Brinkmann im Einstieg in die Entsorgung eine Möglichkeit für das Unternehmen, sich neue Aufgabenfelder zu erschließen, und die Übernahme der MVA würde den zunehmend von Wettbewerb geprägten klassischen Versorgungsbe- reich sinnvoll ergänzen. Neuer Eigentümer der MVA wurde schließlich die Interargem-Entsorgung GmbH. Hinter ihr standen als Gesellschafter das Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg (EMR), Wesertal und die Stadtwerke Bielefeld. Die Stadtwerke hatten sich nicht nur erfolgreich ein neues Geschäftsfeld erobert, sondern auch sichergestellt, dass der kommunale Einfluss der Stadt auf die MVA erhalten blieb.

Die Müllverbrennungsanlage
am Schelpmüser Weg in
Bielefeld-Heepen





Die Stadtwerke werden zum Energieunternehmen

Im Hintergrund der Suche nach geeigneten neuen Geschäftsfeldern stand ein tief greifender Umbruch in der deutschen Versorgungswirtschaft. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre mehrten sich in der bundesdeutschen Gesellschaft Bestrebungen, Kommunen kostenbewusster zu gestalten. In Bielefeld gab man das Motto »Konzern Stadt« aus. Im Juni 1997 wollte der Stadtrat den lange geplanten Umbau der Stadtverwaltung beschließen. Das Ziel war eine neue Form der Arbeitsteilung: Auf der einen Seite sollten »Auftraggeber«, auf der anderen »auftragnehmende Abteilungen« des Rathauses stehen. Von diesem »Contract-Management« erhoffte man sich vor allem Kostentransparenz, wo bislang alles in kaum entwirrbaren »Sammel-Haushalten« unterging und das Sparen schwierig war. Die örtliche Presse – beispielsweise das Stadtblatt – sah in Wolfgang Brinkmann seinerzeit den »Anchorman« der Lokalpolitik.

In einer parallelen Entwicklung wurde 1998 die EU-Richtlinie zum Elektrizitätsbinnenmarkt in einem novellierten Energiewirtschaftsgesetz in nationales Recht umgesetzt. Die Liberalisierung des Strommarktes hatte begonnen. Das Gebietsmonopol Strom wurde aufgehoben und »Elektrizität« zu einer frei handelbaren Ware wie Kaffee, Tee oder andere Pro-

Fotomontage mit Wolfgang Brinkmann
im Bielefelder Stadtblatt vom 19. Juni 1997

dukte des täglichen Bedarfs. Die nach den Prinzipien einer Verwaltung aufgebaute Stadtwerkewelt sollte sich in eine auf Wettbewerb, Nachfrage und Angebot eingestellte Unternehmenslandschaft verwandeln. Düstere Prognosen begleiteten die Entscheidung: Man sprach vom »großen Stadtwerke-Sterben« und orakelte, von mehr als 1.200 Unternehmen würden keine 100 bleiben. Die Stadtwerke Bielefeld sahen die Herausforderung und reagierten mit Umstrukturierung: Das gesamte Unternehmen sollte sich fortan in seiner Struktur an den Bedürfnissen der Kunden orientieren.

Vor der Neuausrichtung stand eine intensive Strategiediskussion. Leitmotive wurden formuliert: Ausrichtung auf Kundenwünsche, bundesweite aktive Stromvermarktung aus den Stromerzeugungsanlagen Grohnde und Veltheim und die Implementierung einer Führungskultur mit Führungsleitlinien und einem Instrumentarium zur Mitarbeitermotivation. Die düsteren Prognosen sollten sich als falsch erweisen; die Metamorphose der Stadtwerke Bielefeld hatte begonnen.

Die Stadtwerke öffnen sich: Neue Absatzregionen und Geschäftsfelder

Die Liberalisierung im Strommarkt bedeutete für die Stadtwerke Bielefeld und ihre Geschäftsführung zunächst vor allem in Hinblick auf die Kundengewinnung einen Quantensprung: Die alten Abgrenzungen und die damit sicheren Stromliefergebiete für die einzelnen Unternehmen sollten zu Gunsten eines größeren Wertes fallen. Es galt, dies nicht als Verlust alter Privilegien zu begreifen, sondern den Blick fest auf die neuen Handlungsmöglichkeiten des Unternehmens zu richten. Für die Geschäftsführung galt es, die Wertschöpfungsstufen im Betrieb zu erhalten. Wettbewerbs- und Kundenorientierung rückten in den Vordergrund.

Vollkommen neu war nun die Belieferung von Großkunden auch weit über die Grenzen Bielefelds hinaus. Beim Stromverkauf jenseits der Stadtgrenzen konnten die Stadtwerke Bielefeld – etwa für einen Kunden in Frankfurt – natürlich keine eigenen Stromleitungen verlegen. Vielmehr wurden sogenannte Bilanzkreise eingeführt – aus der physikalischen Größe Energie wurde eine Rechengröße.

Diese vollkommen neuartigen Arbeitsfelder, die im Zuge der Liberalisierung entstanden, boten Perspektiven, die Wertschöpfung zu erhöhen. Um neue und junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an die Aufgaben heranzuführen, die diese Entwicklung mit sich brachte, wurde eine systematische Personalentwicklung eingeführt. Die diesbezüglichen Bemühungen der Stadtwerke Bielefeld waren sehr erfolgreich. Das lag nicht zuletzt auch an der Bereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sich einzubringen und umzudenken. Um in den Arbeitsprozessen flexibler auf Kundenbedürfnisse einzugehen und die Eigenverantwortung zu fördern, führten die Stadtwerke 1996 für alle Beschäftigten die Gleitzeit ein. Eine Gleichstellungsstelle wurde geschaffen, die ab 1997 die Position der Mitarbeiterinnen stärken sollte.

Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse durch Tochterunternehmen

Die Stadtwerke Bielefeld erschlossen unter der Leitung von Wolfgang Brinkmann nicht nur neue Geschäftsfelder, sie gliederten, um sich konsequent auf divergierende Kundenbedürfnisse auszurichten, auch Versorgungsbereiche in Tochterunternehmen aus. Die Stadtwerke Bielefeld GmbH war im Begriff zur Unternehmensgruppe zu werden.

»Baden wie in 1001 Nacht« ist das Motto
des im Jahr 2000 eröffneten »Ishara«.



Die »Bielefelder Bäder und Freizeit GmbH« (BBF) wurde 1996 gegründet und kam im Jahr darauf zur Unternehmensgruppe. Sie übernahm 1997 acht Frei- und sieben Hallenbäder sowie ein Freibad mit einer Traglufthalle, ferner zwei Eisbahnen. Ihre Aufgabe: für Spaß in den Bielefelder Hallen- und Freibädern sowie auf der Eisbahn zu sorgen und zugleich deren kostengünstigen Betrieb sicher zu stellen. Aber alle übernommenen Einrichtungen waren renovierungsbedürftig, und so konzentrierte sich die BBF zunächst auf ein tragfähiges und finanzierbares Modernisierungs- und Betriebskonzept für die Bielefelder Bäder. Kronjuwel des Bielefelder Bäder-Reigens sollte das Freizeitbad ISHARA im neuen Bahnhofsviertel werden. Im Jahr 2000 wurde es nach zweijähriger Bauzeit und Investitionen in Höhe von 43 Millionen D-Mark eröffnet. 60 Arbeitsplätze waren entstanden und ein attraktives Freizeitangebot für Bielefelds Bürger.

Zur selben Zeit wie die BBF entstand – im Rahmen der Öffnung und Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes – ein weiteres Tochterunternehmen der Stadtwerke Bielefeld: die »BITel«. Bereits um 1904 hatte man in Bielefeld mit dem Ausbau eines parallel zur Reichspost betriebenen städtischen Telefonnetzes begonnen. Seine Telefonzentrale war ab 1928 auf dem Werksgelände der Stadtwerke angesiedelt. Sie wurde 1969 grundlegend modernisiert und galt damals als die größte Zentrale ihrer Art in Ostwestfalen-Lippe. Die Telefonzentrale war nicht nur Ausgangs-, sondern auch Dreh- und Angelpunkt des reichen Angebots an Telefonie- und Internetdienstleistungen für die mittelständische Wirtschaft und Privathaushalte, mit denen die BITel nach einer Entwicklungsphase Anfang 1999 an den Start ging.

Nach dem Ausscheiden des technischen Geschäftsführers der Stadtwerke, Dr. Martin Proske, Mitte 1999 war Wolfgang Brinkmann zunächst alleiniger Stadtwerke-Geschäftsführer. Als die Stadtwerke im Jahr darauf den Nahverkehrszweig ausgliederten, um Voraussetzungen für neue Kooperationen und eine gezielte ÖPNV-Kundenansprache zu schaffen, übernahm er auch die Geschäftsführung der neugegründeten Verkehrstochter. 2001 trat diese unter dem Markennamen »moBiel« erstmals ins Licht der Öffentlichkeit und bot den Bürgern ihre Dienste an.

Mehr Sicherheit durch strategische Partnerschaften

Im Zuge der Liberalisierung wurden immer wieder auch strategische Partnerschaften diskutiert, die in größeren und kleineren Beteiligungen Synergien ermöglichen könnten. Die 1959 gegründete Interargem – bestehend aus EMR, Wesertal und Stadtwerken Bielefeld – wäre als Ausgangspunkt für einen Zusammenschluss hervorragend geeignet gewesen. Doch Wesertal wurde schon bald an einen ausländischen Energieversorger verkauft. Intensive Gespräche zwischen den Geschäftsführungen in 1999/2000 über den Zusammenschluss der Unternehmen EMR, PESAG und Stadtwerke Bielefeld scheiterten nicht zuletzt daran, dass die kommunalen Anteilseigner unterschiedliche strategische Partner bevorzugten. Herford und Paderborn entschieden sich für e.on, die Stadt Bielefeld für die swb AG in Bremen.

Wolfgang Brinkmann und die damaligen Arbeitnehmervertreter der Stadtwerke sprachen sich gegen den von der Stadt Bielefeld geplanten Mehrheitsverkauf der Stadtwerke Bielefeld aus und setzten sich durch: Der Bremer Energieversorger swb AG erwarb 49,9 Prozent der Stadtwerke Bielefeld. Ab 2001 stellte die swb AG mit Uwe Schramm den zweiten Geschäftsführer – eine Aufgabe, die 2004 Friedhelm Rieke übernehmen sollte.

Um sich mit strategischen Partnern in einem regionalen Netzwerk breiter aufzustellen, erwarben die Stadtwerke Bielefeld 2002/2004 ihrerseits Anteile an den Stadtwerken Ahlen und Gütersloh. Diese Engagements waren das Ergebnis von intensiven Verhandlungen unter der Federführung von Wolfgang Brinkmann, der in den Beteiligungen eine sinnvolle Möglichkeit sah, nicht nur ein wichtiges Signal für die Region zu setzen, sondern auch einen Gegenpol zum Zusammenschluss von EMR und PESAG – der e.on Westfalen Weser – zu schaffen.

Vertragsunterzeichnung zwischen den Stadtwerken Bielefeld und den Stadtwerken Ahlen im Jahr 2004. Sitzend: Wolfgang Brinkmann (Geschäftsführer Stadtwerke Bielefeld) und Benedikt Ruhmüller (Bürgermeister Ahlen), stehend von links nach rechts: Eberhard David (Oberbürgermeister Bielefeld), Friedhelm Rieke (Geschäftsführer Stadtwerke Bielefeld), Claus Loboda (Geschäftsführer Stadtwerke Ahlen), Klaus Muermans (Kämmerer der Stadt Ahlen) und Bernhard Recker (Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Ahlen).



Das Werks Gelände an der Schildescher Straße im Oktober 2013



Im Januar 2004 übernahm Friedhelm Rieke von Uwe Schramm die Aufgaben als zweiter Geschäftsführer und leitete fortan zusammen mit Geschäftsführer Wolfgang Brinkmann das Unternehmen. In seinen Verantwortungsbereich fielen nun die Bereiche Energie- und Wasserbeschaffung, Erzeugung, Marketing, Vertrieb und Entsorgung. Mit Friedhelm Rieke, der verheiratet ist und drei Kinder hat, trat ein Mann neben Brinkmann an die Spitze des Unternehmens, der ebenfalls mit dem Haus auf das Beste vertraut war. Der gebürtige Herforder hatte nach einem Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Bielefeld im November 1982 als Assistent der Geschäftsführung bei den Stadtwerken Bielefeld angefangen und bald eine Reihe von leitenden Aufgaben übernommen. 1993 hatte Friedhelm Rieke Gesamtprokura erhalten; ab 1994 war er außerdem nebenamtlicher Geschäftsführer der Müllverbrennungsanlage Bielefeld-Herford. 1999 war er Leiter des neu geschaffenen Geschäftsbereiches »Markt & Kunde« geworden. In dieser Funktion war Rieke verantwortlich für Vertrieb, Marketing, Beschaffung und Handel und hatte maßgeblichen Anteil am erfolgreichen Agieren der Stadtwerke Bielefeld auf dem liberalisierten Energiemarkt. Außerdem schufen die Stadtwerke Bielefeld schrittweise, den gesetzlichen Vorgaben entsprechend, die Voraussetzungen für das Unbundling – die Trennung von Vertrieb und Erzeugung von den Netzen.

Neben der gemeinsamen Geschäftsführung der Stadtwerke Bielefeld mit Wolfgang Brinkmann übernahm Friedhelm Rieke 2004 auch die Aufgaben des nebenamtlichen Geschäftsführers in der Entsorgungsholding IAE, die die beiden Müllverbrennungsanlagen in Bielefeld und Hameln betreibt.



Geschäftsführer
Friedhelm Rieke
im Jahr 2007



Ausbildung wird bei den Stadtwerken nach wie vor groß geschrieben.



Für ihre Familienfreundlichkeit wurden die Stadtwerke Bielefeld 2013 mit dem Strategie-Award ausgezeichnet.



Wolfgang Brinkmann gab 2007 den Startschuss für den »run & roll day«.

»Jedem eine Chance«

Am 17. September 2004 folgte Wolfgang Brinkmanns Bestellung zum Arbeitsdirektor der Stadtwerke Bielefeld. Um den Nachwuchs zu fördern, überschritten die Stadtwerke Bielefeld mit sieben Prozent Ausbildungsquote die gesetzlich vorgeschriebene Marke jedes Jahr deutlich. Wolfgang Brinkmann war es wichtig, jungen Menschen – unabhängig vom Schulabschluss – eine berufliche Perspektive zu geben. Neue Formen im Übergang zwischen beruflicher Ausbildung und Fachhochschulstudium hielten Einzug im Unternehmen.



Die Ergebnisse aus dem »Väter-Projekt« wurden in einer Broschüre zusammengefasst.

Frauenförderung und Möglichkeiten der Kinderbetreuung erhöhten die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Mit dem Väter-Projekt der Stadtwerke Bielefeld beschäftigten sich 2011 nicht nur die ARD-Tagesthemen, die Stadtwerke erhielten auch diverse Auszeichnungen, unter anderem 2013 den Strategie-Award, der auf eine Initiative hochrangiger Führungskräfte in Deutschland zurückgeht. Auf das Fehlen von Arbeitskräften in der Zukunft und die angestrebte längere Lebensarbeitszeit reagierten die Stadtwerke mit der Einrichtung eines umfangreichen betrieblichen Gesundheitsmanagements mit Gesundheitszentrum. Diese Maßnahmen wurden mit dem Betriebsrat erörtert und in Betriebsvereinbarungen schriftlich niedergelegt.

Die Schaffung des Gesundheitszentrums war nur ein Meilenstein unter vielen in der langen konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat. 2002 war unter Mitwirkung des Betriebsrats der einheitliche Tarifvertrag für die Versorgungsbetriebe bei den Stadtwerken Bielefeld ausgehandelt worden; 2003 hatte man die Mitarbeiterbeteiligung für die Beschäftigten vereinbart und 2004 die paritätische Mitbestimmung bei den Stadtwerken implementiert und 2005 realisierten Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertreter das Betriebliche Eingliederungsmanagement.

Eine lebendige Stadt braucht Engagement

Die Gewinne der Stadtwerke Bielefeld sollten – und sollen – der Bielefelder Bevölkerung zum Teil zugute kommen, indem der städtische Haushalt entlastet wird. Außerdem wurde die Stiftung der Stadtwerke Bielefeld gegründet, die in Bielefeld die Themen Sport und Natur zum Wohle der Bevölkerung fördert.

Wolfgang Brinkmann und Friedhelm Rieke werben mit Künstlern für die Nachtansichten 2008.



Ausstellungen im Foyer dienen der Förderung heimischer Künstler. Auch die jährlichen Nachtansichten in Bielefeld werden durch die Stadtwerke Bielefeld unterstützt. Bei deren Ankündigung war schon einmal der volle Einsatz der Geschäftsführung gefordert, etwa 2008, als Wolfgang Brinkmann und Friedhelm Rieke mit zwei Künstlern in einem goldenen Rahmen landeten. Im Jahr 2004 nahmen die Stadtwerke mit einem eigenen Programm an den Nachtansichten teil. Die Überraschung war groß, als mehr als 250 Gäste das nächtliche Heizkraftwerk auf dem Gelände der Stadtwerke besuchen wollten. Damit hatte niemand gerechnet, auch nicht mit dem zehnjährigen Jungen, der an dem Tag Geburtstag feierte und mit seiner gesamten zwanzigköpfigen Geburtstagsgesellschaft kam. Er wollte »unbedingt einmal das Kraftwerk sehen«.

Die Geschäftsführer fühlen sich der Kunst, Kultur und Geschichte der Stadt verpflichtet. Dank ihres Engagements konnte ein Gemälde von den Stadtwerken, das der Bielefelder Künstler Ernst Sagewka um 1919 gemalt hatte, in München erworben werden. Ein Thema, dass Wolfgang Brinkmann am Herzen lag, war der Entschädigungsfonds für die Weltkriegs-Zwangsarbeiter, den der Altpolitiker Otto Graf Lambsdorff seinerzeit verwaltete. Die Stadtwerke Bielefeld beteiligten sich daran. Der Architekturgeschichte wurde Respekt gezollt, als die Geschäftsführung bei der Neueinweihung des ehemaligen Kraftwerkgebäudes als Kundenzentrum den früheren Wappenstein über dem Eingang wieder anbringen ließ – was der Bauabteilung einiges Kopfzerbrechen bereitete. Auch wurde eine frühere Dampfmaschine erworben und aufwendig restauriert. Besonderer Beliebtheit erfreut sich aber auch das Engagement für den Breitensport: Der jährliche »run & roll day«, der auf dem Ostwestfalen-Damm stattfindet, wird von den Stadtwerken umfangreich unterstützt.

Im Jahr 2001 wurde die zum Kundenzentrum umgebaute ehemalige Turbinenhalle eröffnet.



Der Rückkauf

Die Erwartungen und Ziele, die sich die Unternehmen Stadtwerke Bielefeld und swb AG gesetzt hatten, erfüllten sich nicht – auch auf Grund der sehr unterschiedlichen strategischen Ausrichtung der beiden Unternehmen. Nach mehrjährigen Verhandlungen wurde 2012 der Rückkauf der Stadtwerke-Anteile von der swb AG vereinbart. Beide Unternehmen waren nach eigenen Angaben, so die örtlichen Tageszeitungen, »bis an die Schmerzgrenze« gegangen und werteten die Rückkaufsvereinbarung als echten Kompromiss. Am Nachmittag des 11. Mai 2012 wurde – nach dreijährigem Ringen – der Vertrag über den Rückkauf des 49,9-Prozent-Anteils der swb AG unterzeichnet. Unter den insgesamt 30 Seiten umfassenden Vertrag setzte – für die Stadt Bielefeld – Oberbürgermeister Pit Clausen seinen Namen neben den von swb AG-Vorstand Torsten Köhne.

Das »Tauziehen« beim Rückkauf der Stadtwerke Bielefeld setzte 2009 die Neue Westfälische Zeitung in Szene.



Engagement für den geplanten Rückkauf:
Konzernbetriebsratsvorsitzender Wolfgang
Gottschlich hängt ein Banner an einer Bielefelder
Straßenbrücke auf.

Neue Spielräume

Der Stadtrat hatte tags zuvor, mit nur zwei Gegenstimmen nahezu einstimmig, den Rückkauf für 199,4 Millionen Euro beschlossen. swb AG-Chef Köhne bezeichnete die Zeit des Miteigentums an den Stadtwerken Bielefeld als »absolut erfolgreich, absolut ertragreich«. Bei der Vertragsunterzeichnung äußerten sich auch die Stadtwerke-Geschäftsführer. Wolfgang Brinkmann sagte, es sei richtig, die Partnerschaft mit den Bremern jetzt zu beenden. Die Stadtwerke finanzieren den Rückkauf nun aus eigener Kraft.

Wichtiger als das Geld seien die gestalterischen Möglichkeiten, die der Komplett-Besitz an den Stadtwerken der Stadt schaffe, war der Tenor der damaligen Kommentare. Hans Hamann, Ratsmitglied und Aufsichtsratsvorsitzender ergänzte: »Der Ratsbeschluss, wieder 100-Prozent-Eigentümer der Stadtwerke Bielefeld zu sein, schafft Sicherheit in der Daseinsvorsorge der Bielefelder Bürgerinnen und Bürger. Selbstbestimmt können wir zukünftig im Wettbewerb arbeiten und unser Energiekonzept ausbauen. Eine Privatisierung des öffentlichen Nahverkehrs ist durch den Rückkauf für die Zukunft ausgeschlossen!«

Die Stadt Bielefeld könne jetzt alleinverantwortlich mit einer guten Unternehmenspolitik dafür sorgen, dass Strom und Gas trotz hoher Umweltanforderungen bezahlbar bleiben. Weg von der Kernenergie, hin zu den erneuerbaren Energien – und dennoch wirtschaftlich für die Bielefelder Bürger und die Unternehmen. Friedhelm Rieke zog das Fazit: »Jetzt haben wir endlich Klarheit und können uns auf die Marktbearbeitung konzentrieren.«



Das Richtfest des Holzheizkraftwerkes im Jahre 2009: neben Wolfgang Brinkmann der Kraftwerksleiter Klaus Danwerth

Energiekonzept 2020

Mit viel Elan nahmen die Stadtwerke dann auch ihre neuen Ziele im Energiemarkt in Angriff: Bereits zu Anfang des neuen Jahrtausends war offensichtlich, dass die Stromerzeugung der Stadtwerke Bielefeld nicht nur auf neue Füße gestellt werden musste, sondern auch auf »mehr Füße«. 2011 wurde Friedhelm Rieke nebenamtlicher Geschäftsführer der Stadtwerke-Tochtergesellschaft für Erneuerbare Energien. Im Rahmen des neuen »Energiekonzeptes 2020« erwachsen Pläne für ein Kraftwerk auf dem Werksgelände, das mit Holzresten aus der näheren Umgebung befeuert werden sollte. 2011 konnte es in Betrieb genommen werden. Nur ein Jahr darauf lief Ende 2012 die Genehmigung für das Steinkohlekraftwerk am Standort Schildescher Straße aus. Eine Gaslinie blieb dort aber erhalten.

Gleichzeitig entschied die Geschäftsführung den verstärkten Einsatz von Photovoltaikanlagen. Auf der Bielefelder Fußballarena gab es bereits seit 1999 eine solche Anlage. Nun folgten weitere, zunächst kleinere Installationen etwa auf der

Ausbildungswerkstatt und auf den moBiel-Hallen in Sieker. Aber es wurde auch in großen Maßstäben gedacht: In Zusammenarbeit mit der Firma Schüco entstand eine großflächige Photovoltaikanlage in Calbe bei Magdeburg.

Die Energieerzeugung aus Windanlagen genoss wachsendes Interesse: Die Stadtwerke Bielefeld realisierten Windräder in Friedrichsdorf, Borgholzhausen, Schwaförden und Mensinghausen. Den Bogen zwischen Himmel und Erde schlug das Unternehmen mit dem Thema Biogas und richtete beim Bauern Lüking in Niederdornberg eine Biogas-Anlage ein. Diese erneuerbaren Energien entlasten nachweisbar die Klimabilanz der Stadt und reduzieren den Kohlendioxidausstoß.

Um systematisch Lösungen in diesem Kontext zu realisieren, gründeten die Stadtwerke Bielefeld Ende 2012 zusammen mit drei weiteren kommunalen Energieversorgern die Windenergie Westfalen-Lippe GmbH (WWL) mit Sitz in Bielefeld. Mit dem Stadtwerke-Verbund versprechen sich die

kommunalen Energieversorger in ihrer Zusammenarbeit Synergieeffekte und einen gemeinsamen Beitrag zur Energiewende. Gründungspartner sind außer den Stadtwerken Bielefeld die kommunalen Energieversorger aus Gütersloh, Ahlen und Herford. Weitere Stadtwerke sollen den Kreis noch erweitern.

Die WWL entwickelt Projekte für die Gesellschafter, die Kommunen und gegebenenfalls Dritte. Die Aufgaben reichen von der Standortsuche über die Genehmigungsplanung bis zur schlüsselfertigen Übergabe von Windparks an die Auftraggeber. Die WWL sieht sich auch als Motor für die Bürgerbeteiligung. Außerdem soll sie sich an anderen Gesellschaften im Bereich Windenergie beteiligen oder Tochtergesellschaften gründen.

Daneben wurde die Kraft-Wärme-Kopplung vor Ort intensiv ausgebaut – durch Verdichtungen, den Einsatz von Blockheizkraftwerken und den Aufbau von Nahwärme-Inseln. In diesem Zusammenhang war im Oktober 2013 der Kauf weiterer Anteile der Interargem Entsorgungsgesellschaft (IAE) und damit den Müllverbrennungsanlagen in Bielefeld-Heepen und Hameln ein wichtiges Thema. Denn beide Anlagen produzieren durch den Kraft-Wärme-Kopplungsprozess Strom und Fernwärme. Und da dieser erzeugte Strom zu 50 Prozent als grüner Strom zertifiziert wird, können die Stadtwerke Bielefeld ihre Anteile an regenerativer Energie erhöhen. Friedhelm Rieke freut sich über die Anteilsübernahme: »Der Ausbau der Fernwärme vor Ort ist ein weiterer wichtiger Beitrag zur Erreichung unserer Klimaschutzziele. Beide Anlagen leisten dazu einen erheblichen Beitrag.«

Die Biogas-Anlage in Niederdornberg



Aus der Vogelperspektive: Die Photovoltaikanlage in Calbe verfügt über mehr als 48.000 Dünnschichtmodule.



Stellten das Gemeinschaftsprojekt vor (von links): Ralf Libuda (Geschäftsführer Stadtwerke Gütersloh), Wolfgang Brinkmann (Geschäftsführer Stadtwerke Bielefeld), Elke Pfeifenschneider (Geschäftsführerin Stadtwerke Ahlen), Marc Schmidt (Stadtwerke Herford), Friedhelm Rieke (Geschäftsführer Stadtwerke Bielefeld), Uwe Friedrichs (Stadtwerke Ahlen) und Dr. Ingo Kröpke (Geschäftsbereichsleiter Erzeugung der Stadtwerke Bielefeld) gründeten die Windenergie Westfalen-Lippe.





Anschaffung der besonderen
Art: die neue Stadtbahnwagen-
Generation »Vamos« und die
Oldtimerbahn

Das Betriebsgelände von moBiel
in Sieker im Jahre 2003

moBiel 2030

Der Strombereich bei den Stadtwerken Bielefeld wuchs und gedieh nach der Liberalisierung: Er wurde, wie es der Geschäftsführer Friedhelm Rieke formulierte, »zum Brot- und Buttergeschäft des Unternehmens«. Eine zentrale Rolle im Leben der Stadt Bielefeld spielte und spielt aber auch der öffentliche Personennahverkehr: zum einen für die, die über kein eigenes Verkehrsmittel verfügen, ebenso wie für die, die sich eine Entlastung der Straßen wünschen. Je umfänglicher und bürgernaher ein Angebot an öffentlichem Personennahverkehr ist, desto mehr Autofahrer kann man von dessen Vorzügen überzeugen – das ist gut für die Stadt, die Stadtgesellschaft und das Klima. Deshalb tritt die Geschäftsführung für den steuerlichen Querverbund zwischen öffentlichem Personennahverkehr und dem Stromgeschäft ein. Dieses Mittel hilft, die Verluste bei den Stadtbahnen und Bussen in Grenzen zu halten. Der steuerliche Querverbund erlaubt es.

Die Bürger werden mobiler – das heißt, der ÖPNV gewinnt an Bedeutung, auch für die Stadtwerke Bielefeld. Die Qualität der Mobilität in einer Stadt nimmt mit der Dichte des Nahverkehrsnetzes und kurzen Wartezeiten zu. Deshalb beabsichtigen die Stadt Bielefeld und moBiel, das Streckennetz der Stadtbahn für die Bürgerinnen und Bürger um weitere 60 Prozent auszubauen. Fahrgäste sollen in Zukunft noch bequemer einsteigen können und schneller ankommen. Um die Planungen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erörtern, wurde das Projekt ZUKUNFT MOBIELEFELD ins Leben gerufen. Auf Bürgerforen und in Diskussionsrunden konnten sich alle am Thema Interessierten im Rahmen der ersten Beteiligungsphase einbringen und so dazu beitragen, die Planungen zu konkretisieren.

Umwälzungen in der Energielandschaft und ein tief greifender Wandel im Unternehmen haben die Entwicklung der Stadtwerke Bielefeld in den vergangenen zwei Jahrzehnten geprägt. Als Geschäftsführer in einer Ära des Umbruchs steht die Ägide von Wolfgang Brinkmann und Friedhelm Rieke für die Gratwanderung in täglichen Entscheidungen: die Kontinuität der Versorgung zu sichern und die Herausforderungen der Gegenwart zu meistern – ohne dabei die Perspektiven der Zukunft aus dem Auge zu verlieren.

Wolfgang Brinkmann (links) und
Friedhelm Rieke haben die Ent-
wicklung verschiedener Bereiche
im Unternehmen vorangetrieben
und so eine gesunde Grundlage
für die Entscheidungen der
Zukunft getroffen.



» Seit 150 Jahren tragen wir, die Stadtwerke Bielefeld, mit unserer Arbeit zur Entwicklung und Wirtschaft der Stadt Bielefeld bei. Denn beides wäre ohne Energie- und Trinkwasserversorgung und ohne einen funktionierenden Nahverkehr nicht möglich. Wir sind stolz auf diese Rolle in der Vergangenheit – und wir fühlen uns auch heute dem Wohl Bielefelds verpflichtet.«

Wolfgang Brinkmann

Wolfgang Brinkmann im Interview im Jahre 2012



Chronologie der Stadtwerke-Geschichte

- 1853–1856** • Planung und Fertigstellung des ersten Gaswerks an der Herforder Str. zwischen F.-Ebert-Str. und F.-Verleger-Str.
- 1858** • Gasliefervertrag mit dem Postamt Bielefeld
- 1880** • Zweites Gaswerk entsteht an der Herforder Str. Ecke F.-Ebert-Str.
- 1887** • Landkauf im Sprungbachtal für das erste Wasserwerk
- 1890** • Beginn der Trinkwasserversorgung in Bielefeld
- 1893** • Drittes Gaswerk entsteht auf dem späteren Werksgelände an der Schildescher Str.
- 1899** • Beginn des Kraftwerkbaus
- 1900** • Nach dem Bau der Linie 1 nimmt die Bielefelder Straßenbahn ihren Betrieb auf
- 1902** • Beginn der elektrischen Straßenbeleuchtung
- 1904** • Verlegung der ersten städtischen Telefonleitungen
- 1906** • Bau des Wasserwerkes 2
- 1911** • Beginn der Gaswerbung
- 1912** • E-Werk für Drehstrom
- 1913** • Anschluss der Landgemeinden an Elektrizitätsversorgung Bielefelds
- 1920** • Einrichtung einer Eichstation für Stromzähler
- 1924** • Erste Planungen für eine Fernheizung in Bielefeld
- 1925** • Stadtwerke Bielefeld wird »städtischer Eigenbetrieb«
- Aufnahme des Omnibusbetriebes in Bielefeld

- 1927** • Eröffnung Wiesenbad
- 1928** • Einrichtung einer städtischen Telefonzentrale
- 1929** • Eröffnung des Hauses der Technik (HdT)
- Bau des Wasserwerkes 3
- 1932** • Hollerith-Verfahren bei den Stadtwerken Bielefeld
- 1939** • Bau Umspannwerk Nord
- Bau des Wasserwerkes 4
- 1941** • Baubeginn des 110-kV-Netzes um Bielefeld
- 1944** • Schwere Zerstörungen bei Stadtwerke-Einrichtungen
- 1945** • Kriegsbedingte Einstellung der Gasproduktion
- 1948** • Wiederaufbau des Kraftwerkes
- 1950** • Beginn Flüssiggasverkauf
- 1951** • Bau des Gasometers auf dem Stadtwerkegelände
- Die Stadtwerke Bielefeld werden eine GmbH
- 1952** • INTERARGEM gegründet
- Bau des Wasserwerkes 5
- 1955** • Beginn der Fernwärme
- 1956** • Errichtung des Heizkraftwerkes in Bielefeld
- 1957** • Bau des 10-kV-Netzes
- 1961** • Erdgasumstellung
- 1962** • Bau des Gemeinschaftskraftwerkes Veltheim
- 1963** • Ende des Stadtgases in Bielefeld
- 1964** • Zentrale Netzleitstelle eingerichtet
- 1965** • Baubeginn für den Betriebshof Sieker
- 1967** • Erste Gaswarte bei den Stadtwerken
- 1969** • Spitzenheizwerk Städtische Krankenanstalten



Das Logo von 1973 bis 1991

- 1973** • Gebietsreform für Bielefeld
- Heizwerk Sieker in Betrieb
- 1974** • Heizwerk Universität Bielefeld in Betrieb
- 1976** • Baubeginn des Kernkraftwerkes Grohnde
- 1977** • Erster Tiefwasser-Brunnen in der Senne
- 1981** • Betriebsbeginn der Müllverbrennungsanlage
- Betriebsbeginn des Wasserwerkes Mühlengrund
- 1984** • Kernkraftwerk Grohnde am Netz
- 1986** • Heizwerk Bolbrinkers Weg Photovoltaik-Anlage auf dem HdT
- 1988** • Rauchgasreinigungsanlage beim Heizkraftwerk



Das Logo von 1991 bis 2001

- 1991** • Mit Fertigstellung des Tunnelsystems wird die Bielefelder Straßenbahn zur Stadtbahn
- 1996** • Kauf der Müllverbrennungsanlage durch die Stadtwerke
- Gründung der BBF
- 1997** • Gründung der BITel
- 1998** • Gründung der Stadtwerke-Stiftung
- 1999** • Gründung Elektrizitätsversorgung Werther (EWG)
- Brennstoffzelle in Bielefeld in Betrieb genommen

- 2000** • Bau des ISHARA
- Photovoltaik-Anlage auf dem Fußballstadion »Alm«
- Fertigstellung der Linie 4 zur Universität
- Gründung der moBiel



Das Logo der Stadtwerke Bielefeld seit 2001

- 2002** • Beteiligung an den Stadtwerken Gütersloh
- Zweiter Gesellschafter Stadtwerke Bremen
- 2003** • Erste Brennstoffzelle in einem Wohnhaus
- Ende der INTERARGEM
- 2004** • Beteiligung an den Stadtwerken Ahlen
- GuD-Kraftwerk bei der Firma Mitsubishi
- 2005** • Stadtwerke Bielefeld Netz GmbH gegründet
- 2007** • WestfalenBahn nimmt ihren Betrieb auf
- 2008** • Das neue Energiekonzept der Stadtwerke Bielefeld mit Holzheizkraftwerk, Wind-, Photovoltaik- und Biogasanlagen wird vorgestellt
- Vorstellung des Zukunftskonzepts moBiel 2030 zur Weiterentwicklung des Bielefelder Nahverkehrs
- 2012** • Rückkauf der Bremer-Anteile an den Stadtwerken Bielefeld abgeschlossen
- 2013** • Aus moBiel 2030 entsteht der Kommunikations- und Beteiligungsprozess ZUKUNFT MOBIELEFELD, welcher unter anderem die Bürgerbeteiligung am Stadtbahnausbau vorsieht
- Stadtwerke Bielefeld stoßen ihre Anteile bei den Müllverbrennungsanlagen in Bielefeld und Hameln auf