

## Einleitung

---

Jürgen Büschenfeld

Einhundert Jahre Stromversorgung, einhundert Jahre öffentlicher Nahverkehr in Bielefeld: Das Jahr 1900 ist ein herausragendes Eckdatum bei unserem Streifzug durch das Netz|Werk|Stadt. Wenngleich die Geschichte der beiden Betriebe der Stadtwerke Bielefeld GmbH in der Ausstellung im Vordergrund steht, ordnet sie sich aber auch in einen größeren Zusammenhang ein: die Entstehung und Entwicklung der städtischen Netzwerke, der technischen Ver- und Entsorgungseinrichtungen als wesentliche Bestandteile der kommunalen Leistungsverwaltung, als Grundvoraussetzungen des modernen Lebens.

Mit der technischen Vernetzung wachsen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die neuen Lebensadern der Stadt. Ohne sie wären bedeutende kommunale Entwicklungen wie z.B. im Wohnungsbau bis zum Ersten Weltkrieg nicht möglich gewesen. Ohne sie hätte auch die Industrialisierung kaum Tritt gefaßt. Die Netze für Gas, Wasser, Strom und Wärme, die Netze der öffentlichen Verkehrsmittel, der Kanalisation und anderer kommunaler Dienste gehören nicht nur zu den wesentlichen Signaturen städtischer Aufbruchstimmung im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, sie haben den Wandel des Erscheinungsbildes der Städte ganz entscheidend mitbestimmt.

Manche Zeitgenossen geraten ins Philosophieren, wenn sie an „Vernetzung“ denken. Alle Worte, die mit der Vorsilbe „Ver-“ anfangen, hätten wie Verlieren, Vergessen, Versagen, Vernichten auch etwas Bedrohliches. Die voran-

schreitende Vernetzung auf allen Ebenen verhindere Eigeninitiative und nehme den letzten unkontrollierten Freiraum, sagen die Pessimisten. Für die Optimisten ist dagegen die vernetzte Welt die beste aller möglichen, die mit Blick auf die neuen Möglichkeiten der Informationstechnologien geradezu ein „Schlaraffenland der Kommunikation“ eröffne.<sup>1</sup> Gegen die Netze der medialen Reizüberflutung, so der Essayist Hans Magnus Enzensberger, böte sich bald nur noch eine „Ökologie der Vermeidung“ an.<sup>2</sup> Wie wahr! Noch herrscht hier – Gott sei Dank – kein Orwell'scher Anschluß- und Benutzungszwang.

Würden wir dagegen die uns so selbstverständlich gewordenen Gas-, Wasser- und Stromnetze kappen, müßten wir nicht nur auf viele liebgewordene Annehmlichkeiten verzichten. Versorgungstechnisch gesehen machten wir dann einen Zeitsprung in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts. Weil sich die Versorgungstechniken aber im Verlauf von 150 Jahren auch zu Kulturtechniken entwickelt haben, wäre es sehr fraglich, ob wir uns „ohne Netz“ überhaupt zurechtfinden würden. Dem Zirkus des alltäglichen Lebens fehlten Absicherung, Bequemlichkeit und das Know how des 19. Jahrhunderts.

### Bevölkerungsentwicklung

Industrialisierung und Urbanisierung sind die übergeordneten historischen Prozesse, die für die Modernisierung der Städte zwischen 1850 und dem Ersten Weltkrieg verantwortlich wa-

ren. Beide sind eng miteinander verwoben und finden in der Bevölkerungsentwicklung ihre gemeinsame Schubkraft. Fragt man nach den Ursachen für den Bevölkerungszuwachs, dann wird man politische, medizinisch-naturwissenschaftliche und wirtschaftliche Gründe gleichermaßen anführen müssen. „Bauernbefreiung“ und Loslösung aus den Zunftzwängen hatten durchaus demographische Folgen. Sie bedeuteten eben auch ungehinderte Eheschließung und Fortpflanzung. Von ganz entscheidender Bedeutung dürfte außerdem die Verbesserung der allgemeinen Hygiene und damit der Gesundheitsverhältnisse gewesen sein. Die Säuglings- und Kindersterblichkeit nahm vor allem in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts deutlich ab. Und nicht zuletzt vergrößerten sich mit der erheblichen Steigerung sowohl der landwirtschaftlichen als auch der industriellen Produktion die Nahrungsspielräume der Menschen.

Die Zuwächse der Agrarproduktion hatten aber schon lange nicht mehr ausgereicht, den Menschen auf dem Lande eine dauerhafte wirtschaftliche Perspektive aufzuzeigen. Regionale Hungerkrisen und die vielerorts aussichtslose Situation im kleinbäuerlichen Heimgewerbe schränkten die Lebenschancen auf dem Lande seit den 1830er Jahren weiter ein. Das Elend der unter- und kleinbäuerlichen Schichten erzwang eine bis dahin unbekannte Mobilität, und in den 1850er Jahren erreichte die Zahl der Auswanderer einen Höhepunkt. Mit der industriellen Entwicklung zeichneten sich inzwischen aber auch neue Lebensperspektiven ab. Stadt und Industrie wirkten auf die verarmte Landbevölkerung wie starke Magneten. Die historische Demographie beschreibt den Zusammenhang von Bevölkerungsexplosion, Industrialisierung und Städtewachstum als „Umschichtung von einer ländlichen zur städtischen Bevölkerungskonzentration, ohne daß sich die ländliche Einwohnerschaft fühlbar vermindert hätte.“<sup>3</sup>

### Facetten der Urbanisierung

Aber man würde es sich zweifellos zu einfach machen, zielte man mit Urbanisierung lediglich auf das Bevölkerungswachstum in den Städten und auf ihre räumliche Expansion. Als Kurzformel für einen „gesamtgesellschaftlichen Umwälzungsprozeß“ verwendet, hat Urbanisierung eine viel weiter reichende Bedeutung.<sup>4</sup>

Die Städte mußten zunächst einmal für das scheinbar „unerschöpfliche Reservoir der Landbevölkerung“ auch im politischen Sinne aufnahmefähig sein. Wenn Städtewachstum Stadtmauern überflüssig machte, so hatten neue Stadtverfassungen dafür Sorge zu tragen, daß auch die politischen Mauern gegen den Aufbruch in die Moderne allmählich verschwanden. Die Bevormundung durch den absolutistischen Staat und die starre ständische Ordnung der Stadtgesellschaften waren zu überwinden. Wenn die Staatstheoretiker des späten 18. Jahrhunderts „größtmöglichen Wohlstand“, ja sogar die „Glückseligkeit“ der Untertanen als Staatszweck definierten, so fürchteten Vordenker der bürgerlich-liberalen Gesellschaft wie Immanuel Kant und Wilhelm von Humboldt die staatlichen Eingriffe in das private Leben. Für Kant war die „väterliche Regierung“ der aufgeklärten Landesherren despotisch, und auch Humboldt sah keinen anderen „Endzweck“ des Staates, als für die freie Entfaltung der Gesellschaft und für die äußere Sicherheit zu sorgen.<sup>5</sup>

In diesem Zusammenhang war die preußische Städteordnung von 1808 nur ein erstes Etappenziel. Zwar gilt sie als die „Geburtsurkunde“ der modernen Selbstverwaltung durch Stadtverordnetenversammlung und Magistrat. Aber diese Selbstverwaltung stellte die Unterscheidung der Stadtbevölkerung nach ständischen Prinzipien noch nicht in Frage. Es sollte noch Jahrzehnte dauern, bis sich die Grundsätze von der gebietskörperschaftlichen städti-

schen Einwohnergemeinde gegen „die letzten Bastionen des traditionellen Stadtrechts“ durchgesetzt hatten. Erst die Gesetzgebungskompetenzen des Norddeutschen Bundes bzw. des Deutschen Reiches gewährleisteten nach 1870 die volle Freizügigkeit der Staatsbürger.<sup>6</sup>

Neben den politischen dürfen die technischen, insbesondere die verkehrstechnischen Voraussetzungen für Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozesse nicht außer Acht gelassen werden. Eisenbahn, Industrie und Handel hängen eng zusammen, der Eisenbahnbau prägt das Stadtbild, Bahnhofsviertel entstehen. Mit der Nähe zu einem Bahnhof, mit dem Anschluß an ein überregionales Schienennetz, boten sich Anreize für neue Industrieansiedlungen. Diese wiederum gaben Impulse für neue Wanderungsbewegungen und stimulierten den Wohnungsbau. Wer die Grenzen der individuellen wirtschaftlichen Möglichkeiten in seinem ländlichen Umfeld deutlich vor Augen hatte, der konnte aus den städtischen Möglichkeiten Hoffnung für den eigenen Lebensstandard und für sozialen Aufstieg schöpfen.<sup>7</sup>

In der Stadt werden jedoch auch diejenigen Lebens- und Wohnbedingungen geschaffen, in denen die Klassengesellschaft ihren plastischen Ausdruck findet. Schnell bilden sich Wohnquartiere proletarischen und besitz- bzw. bildungsbürgerlichen Zuschnitts heraus. Eher als in den ländlichen Regionen hat sich die Stadtbevölkerung mit Bürokratisierung und Verrechtlichung des Lebens auseinanderzusetzen. Über Vereine und Stadtpolitik eröffnen sich neue Möglichkeiten der Partizipation am öffentlichen Leben, das städtische Schulwesen ist besser als das ländliche organisiert, der Zugang zu Zeitungen und Zeitschriften, zu unterschiedlichen Meinungen, zu neuen Massen-

kommunikationsmitteln wie Telegrafie und Telefon wird möglich und gilt bald als selbstverständlich.<sup>8</sup>

### Urbanisierung und Urbanität

Urbanisierungsprozesse rufen aber auch Probleme neuen Typs hervor, die vor neuen Klassengrenzen nicht haltmachen. Im Hinblick auf die Energie- und Wasserversorgung, auf Verkehr, Straßenreinigung, öffentliche Gesundheit und Hygiene muß das Zusammenleben in der Stadt völlig neu organisiert werden. Die Autarkie des Hauses gehört bald der Vergangenheit an, nicht mehr der „eigene Herd ist Gold wert“, sondern das städtische Gaswerk, das die Energie von außen ins Haus liefert. Die städtische Infrastruktur bietet nicht nur handfeste praktische Vorteile, die das Zusammenleben in der Stadt erleichtern, sondern sie trägt außerdem über den mentalen Wandel zum neuen Lebensstil der Urbanität ganz entscheidend bei. Urbanität beinhaltet um 1900 eben auch die ständige Verfügbarkeit von Wasser in ausreichender Menge und Güte sowie den Anschluß an eine systematische Abwasser- und Abfallbeseitigung. Sie drückt sich ferner in der Nutzung von Gas zur Beleuchtung und zu Heiz- und Kochzwecken aus. Sie spiegelt sich in der Einsicht, ein leistungsfähiges städtisches Gesundheitswesen aufbauen zu müssen sowie Parks und Grünflächen zur Erholung anzulegen. Und nicht zuletzt ist Urbanität untrennbar mit den neuen Möglichkeiten der Elektrizität verbunden; Möglichkeiten, die das private Leben in den folgenden Jahrzehnten ebenso revolutionieren wie den gewerblich-industriellen Sektor und – mit der elektrischen Straßenbahn – den öffentlichen Nahverkehr.

## Ausstellung und Begleitband

In der Ausstellung und in diesem Buch wollen wir in mehreren Schritten fragen, wie sich die Entwicklung zum „Netz|Werk|Stadt“, wie sich der „Aufbruch in ein neues Zeitalter“ in Bielefeld vollzogen hat. Dabei spielen die Gründungskonstellationen der städtischen Unternehmen eine große Rolle.

Zunächst gehen wir über die 100-jährige Geschichte der Stromversorgung und des öffentlichen Nahverkehrs hinaus und blicken weiter in die Geschichte zurück. Da die späteren Dienstleistungsfunktionen der Stadt für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung von entscheidender Bedeutung waren, so lohnt sich die Frage, wie denn überhaupt das alltägliche Stadtleben ohne die städtetechnischen Innovationen in vorindustrieller Zeit bzw. an der Schwelle zur Industrialisierung organisiert war. Diese Frage wirft außerdem ein Licht auf die Organisation der Bielefelder Stadtverwaltung, die ihre Aufgabenstruktur im Verlauf von Jahrzehnten nicht nur enorm erweitern, sondern auch neue Wege zur Finanzierung ihrer neuen Aufgaben finden mußte.

Wie sie diese Wege gefunden und im Rahmen der seit 1856 neu gegründeten städtischen Betriebe weiterverfolgt hat, wird durch die Beiträge zu Gas, Wasser, Elektrizität und öffentlichem Nahverkehr diskutiert. Der Aufgabenkanon der technischen Infrastruktur hat sich aber bis in die jüngste Vergangenheit über die klassischen Bereiche hinaus erweitert, umstrukturiert und weiterentwickelt. Die Fernwärmeversorgung kam in den 1950er Jahren hinzu, und mit der Müllverbrennungsanlage, der „Gesellschaft für kommunale Telekommunikation mbH“ (BITel) und der „Bielefelder Bäder und Freizeiteinrichtungen GmbH“ (BBF) rundet sich das aktuelle Bild der Stadtwerke Bielefeld GmbH ab.

Daneben sollen Bereiche kommunaler Dienstleistungen vorgestellt werden, die sich zwar

nicht den Aufgabenfeldern der Stadtwerke zurechnen lassen, die aber mit der kommunalen Leistungsverwaltung seit der Urbanisierung untrennbar verbunden sind. So forderte die Entscheidung für die zentrale Wasserversorgung den Bau von Kanalisation und Abwasserreinigungsanlage heraus. Mit steigenden Einwohnerzahlen rückten die Gesundheitsverhältnisse stärker als bisher ins kommunalpolitische Blickfeld. Gesundheitsrelevante Infrastrukturen wie Krankenhaus, Schlachthof und Lebensmittelüberwachung erhielten entscheidende Impulse. Systematische Straßenreinigung und Abfallseitigung, ja sogar die Idee, den Menschen mit Parks und Grünflächen Erholungsräume in der Stadt oder ihrem Umfeld anzubieten, sind mit der im späten 19. Jahrhundert breit geführten Hygienediskussion eng verbunden. Mit städtischen Parkanlagen schuf man die „grünen Lungen“ der Stadt, gleichsam die ästhetischen und „lufthygienischen“ Gegengewichte zu den rauchenden Schloten der Industrieanlagen.

## Netz|Werk|Stadt – Kommunales Engagement oder Privatisierung?

Die Einführung der klassischen Versorgungsbetriebe als öffentliche Unternehmen war im 19. Jahrhundert zunächst umstritten. Aus Sorge um die Rentabilität ihrer Unternehmen überließen viele Kommunen das unternehmerische Risiko bereitwillig privaten Gesellschaften. Seit den 1870er Jahren setzte sich die Kommunalisierung der Betriebe aber aus guten Gründen immer mehr durch. Die Gewinne der Gaswerke machten einen Aktivposten in den städtischen Haushalten aus, und die ständige Überwachung der Wasserqualität aus hygienischen und sanitätspolizeilichen Gründen legte öffentliches Engagement nahe. Später wurde auch die Elektrizitätsversorgung zu einem wirtschaftlichen Erfolg. Die gemeinsame Klammer, die politische Idee, die alle kommunalen Betriebe

be miteinander verband, war das „Interesse des Gemeinwohls“. Hier handelte es sich gewissermaßen um das Unternehmensleitbild der Kommunalwirtschaft. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte man dafür den Begriff „Munizipalismus“ geprägt. Zwar müssen, wenn für die Zeit des Kaiserreichs von Munizipalismus die Rede ist, die oft polemischen Untertöne herausgefiltert werden, aber für die in der Regel nationalliberal oder konservativ eingestellten kommunalen Verwaltungschefs standen die öffentlichen Betriebe nicht zur Disposition.

Früher als in den meisten anderen Städten hatte man den Versorgungsunternehmen in Bielefeld eine sozialpolitische Komponente zugeschrieben. Als 1854 die Planungen für das Gaswerk Gestalt annahmen, hieß es in einer Veröffentlichung des Magistrats, daß die Kommune in der Lage sei, sich von ganz anderen Berechnungen als eine private Aktiengesellschaft leiten zu lassen. Die Stadt könne sich auch mit „einer langsamen Amortisation und einfacher Verzinsung des Anlagekapitals begnügen und daher die Gaspreise im Interesse ihrer Bürger möglichst herabsetzen.“<sup>9</sup> Und als 1894 im Stadtrat über die Wasserpreise debattiert wurde, meinte der Fabrikant und Vorsitzende des liberalen Bürgervereins, Theodor Droop, daß das Wasserwerk eine Wohlfahrts-einrichtung sei und keine Einnahmequelle. „Die Verbilligung des Wassers“, so Droop, sei „aus hygienischen Gründen für das Allgemeinwohl notwendig.“<sup>10</sup>

Unter den Vorzeichen knapper Haushaltskassen werden heute alle Betriebsformen der öf-

fentlichen Dienste durchleuchtet und – unter dem Stichwort „Liberalisierung der Strommärkte“ – vor allem diejenigen der kommunalen Elektrizitätsversorger in Frage gestellt. Haben die lokalen Stromanbieter noch eine Zukunft? Liegt diese Zukunft in einem Energieverbund mit anderen kommunalen Unternehmen der Region? Oder sollte – ausgerechnet im Jahr des 100-jährigen Bestehens der Stromversorgung – der Schlußakkord gesetzt und das Unternehmen an einen großen Energieversorger verkauft werden? Ein hoher Verkaufserlös wäre zwar garantiert, und der städtische Haushalt könnte das Geld gut gebrauchen. Aber ob der Verkauf langfristig etwas mit „Liberalisierung“, mit mehr Wettbewerb und günstigeren Tarifen für die Kunden zu tun hätte, ist noch nicht ausgemacht. Je schneller sich die Übernahmespirale dreht, um so weniger Unternehmen bleiben am Markt. Und wer sagt denn, daß sich die wenigen dann noch übriggebliebenen Anbieter nicht schnell wieder auf höhere Stromtarife verständigen?

Zur Entwicklung der städtetechnischen Infrastruktur als einer der Grundvoraussetzungen des urbanen Lebensstils haben Kommunalpolitik und Stadtverwaltungen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts entscheidende Beiträge geleistet. Die Gemeinwohlorientierung und die Einbettung städtischer Versorgungsunternehmen in die Strukturen kommunaler Daseinsvorsorge haben sich über lange Zeiträume bewährt. Die wechselvolle Geschichte unterstreicht, daß diese Strukturen es wert sind, erhalten zu werden. Warum nicht im Rahmen eines regionalen Energieverbundes?

## Anmerkungen

### Einleitung

- 1 Wolfgang Schivelbusch, Vom Leitungswasser zum Kabelfernsehen. Beobachtungen zur Entstehungsgeschichte der technischen Vernetzung, in: Stadtbauwelt 87, 1985, S. 249.
- 2 Hans Magnus Enzensberger, Das digitale Evangelium, in: Der SPIEGEL, 2/2000, S. 92ff.
- 3 Wolfgang R. Krabbe, Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 1989, S. 68.
- 4 Vgl. Hans-Ulrich Wehler, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3: Von der „Deutschen Doppelrevolution“ bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges: 1849-1914, München 1995, S. 11-37; S. 510-543; vgl. Thomas Nipperdey, Deutsche Geschichte 1866-1918, Bd. 2: Machtstaat vor der Demokratie, München 1992, S. 140-166.
- 5 Vgl. Hendrik Gröttrup, Die kommunale Leistungsverwaltung - Grundlagen der gemeindlichen Daseinsvorsorge, Stuttgart 1973, S. 27f.
- 6 Wehler, Gesellschaftsgeschichte, S. 17.
- 7 Vgl. Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt 1985, S. 30f.
- 8 Vgl. ebd., S. 11.
- 9 Jahresbericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten, in: Oeffentliche Anzeigen für die Grafschaft Ravensberg, 89/1854.
- 10 Zit. nach Heidrun Winkler, Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung als Probleme der Bielefelder Stadtpolitik in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Staatsexamensarbeit Universität Bielefeld 1986, S. 56.

### Privates Engagement und öffentliches Interesse

- 1 Gertrud Angermann, Das älteste Bielefelder Rathaus im Rahmen der Stadt- und Baugeschichte, in: 84. Jahresbericht des Hist. Vereins für die Grafschaft Ravensberg 1997, S. 54.
- 2 Ebd., S. 56.
- 3 Reinhard Vogelsang, Geschichte der Stadt Bielefeld, Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bielefeld<sup>2</sup>1989, S. 225.
- 4 Vgl. ebd., S. 223ff.
- 5 Ursula Niemann, Straßenbeleuchtung in Bielefeld, in: Ravensberger Blätter, 4/1953, S. 37.
- 6 Vgl. ebd., S. 37.
- 7 Vgl. ebd., S. 37f.
- 8 „Plan zu einer Straßenbeleuchtung der Stadt Bielefeld“ (o.D.) und „Kosten Anschlag über Erleuchtung der Stadt Bielefeld oder vielmehr über die dazu erforderlichen Laternen nebst Zubehör“ vom 26.2.1818, in: Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Ältere Akten, Nr. 1219.
- 9 Jahresbericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten, in: Oeffentliche Anzeigen der Grafschaft Ravensberg, 91/1853, S. 362.
- 10 Vgl. Vogelsang, Geschichte der Stadt Bielefeld, Bd. 1, S. 104.
- 11 Vgl. Jürgen Wächter, Zur Naturgeschichte der Lutterquellen im Bielefelder Pass (Teutoburger Wald), in: Berichte des Naturwissenschaftlichen Vereins für Bielefeld und Umgegend 36, 1995.
- 12 Polizei-Reglement für den Lutterbach (Wesergebiet) bei Bielefeld vom 19.4.1854, in: Amts-Blatt der Königlich-Preußischen Regierung zu Min-

- den, Minden 1854, S. 176ff.
- 13 Notgeldsammlung Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld.
- 14 § 21 Polizei-Reglement für den Lutterbach, S. 180.
- 15 Schreiben von Lutteranliegern an Bürgermeister Körner wegen Reinigung des Bachbettes vom 25.8.1849, in: Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Ältere Akten Nr. 352.
- 16 Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Ältere Akten Nr. 1521; vgl. Gustav Engel, die alten Wasserleitungen der Stadt Bielefeld, in: Ravensberger Blätter 7/1936, S. 49-51.
- 17 Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Ältere Akten Nr. 1525.
- 18 Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Jahresbericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten 1868/69, S. 3f.
- 19 Zu den Brunnengemeinschaften Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Ältere Akten Nr. 1525.
- 20 Ebd.
- 21 Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Geschäftsstelle XII, Nr. 70.
- 22 Ebd.
- 23 Ebd.
- 24 Zur Rolle des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege bei der Bekämpfung kommunaler Wassernöte vgl. Jürgen Büschenfeld, Flüsse und Kloaken. Umweltfragen im Zeitalter der Industrialisierung (1870-1918), Stuttgart 1997, S. 51ff.
- 25 Das Bielefelder Wasserleitungsprojekt, in: Der Wächter 151/1873.