



**Wie die Stadtbahn erstmals im Tunnel verschwand
Vor 50 Jahren wurde der erste „Untergrund-Abschnitt“ der
Bielefelder Stadtbahn in Betrieb genommen.
Für die Menschen war es das Highlight.**

Neue Westfälische
21. September 2021

von Joachim Wibbing

Bielefeld. Genau heute vor 50 Jahren wurde der erste Tunnel-Abschnitt der neuen Bielefelder Stadtbahn eröffnet – am 21. September 1971. Damit sollte der öffentliche Personennahverkehr der Stadt in eine ganz neue Dimension eintreten. Die Bielefelder waren begeistert. Viele Städte in Westfalen hatten sich in den 1960er Jahren von ihren Straßenbahnen getrennt. Zu unflexibel seien sie im Einsatz, deshalb zog man Omnibusse vor. Nicht so in Bielefeld: Der Stadtrat hatte sich 1964 dezidiert für den Erhalt eines funktionierenden Straßenbahn-Systems ausgesprochen. Es wurden damit allerdings auch verschiedene Maßnahmen zur Beschleunigung der Bahnen erforderlich.

Die ersten Planungen

Das Thema Straßen- oder Stadtbahn sollte die Geschäftsführer der Stadtwerke Bielefeld von 1964 an über 27 Jahre in Atem halten. Es wurden seinerzeit unterschiedliche Pläne für eine Beschleunigung des Straßenbahnnetzes erörtert. Eigene Gleiskörper für die Straßenbahn sollten angelegt, aber auch Teile des Netzes in den Untergrund gebracht werden. Die „gefürchteten“ Autostaus in der Rushhour in der Stadt nahmen immer mehr zu. Eigene Bahnkörper – über- und unterirdisch – versprachen da Abhilfe. Ganz große Lösungen wurden entwickelt: Beispielsweise sollte die Straßenbahn die Sparrenburg unterqueren und südlich davon in Brackwede wieder ans Tageslicht hervorkommen. Doch die Kosten stiegen und stiegen, sodass diese hochfliegenden Pläne letztlich nicht in vollem Umfang umgesetzt werden konnten. Der erste Tunnelbau An der Herforder Straße



Der „festlich“ geschmückte Eröffnungszug fährt am 21. September 1971 durch den ersten Tunnelabschnitt. Foto: Archiv Stadtwerke Bielefeld

wurde am 10. September 1969 der erste Spatenstich für einen Tunnelabschnitt vollzogen – zwischen Alleestraße und dem Nicolaifriedhof mit einer Länge von 500 Metern. Damit wird der Wechsel von der Straßenbahn zum Stadtbahn-System augenfällig ins Werk gesetzt. Und hiermit sollten auch grundlegende Erfahrungen gesammelt werden. Der Autoverkehr musste trotz der umfänglichen Baumaßnahmen schließlich weitergeführt werden.

Die feierliche Eröffnung

Der erste Tunnelabschnitt konnte am 21. September 1971 feierlich eröffnet werden. Damals wurde gerne von der „Bielefelder U-Bahn“ gesprochen. Es

handelte sich aber lediglich um ein Teilstück, das – inklusive der beiden Rampen – knapp 800 m lang war und eine Haltestelle umfasste. An diesem Tag gab es auch einen Sonderstempel der Deutschen Bundespost, der an der unterirdischen Haltestelle ausgegeben wurde. Darauf stand in recht großer Schrift „U-Bahn Bielefeld“. Das war bei Lichte besehen natürlich etwas hoch gegriffen. Das gesamte System war noch in weiter Ferne und deshalb sprachen die Beteiligten auch zurückhaltend von „Unterpflaster-Bahn“. Der damalige technische Geschäftsführer der Stadtwerke Bielefeld, Martin Proske, wurde in der Folgezeit zu zahlreichen Vorträgen in ganz Deutschland über die „U-Bahn Bielefeld“ eingeladen. Er erinnert sich: „Eigentlich war es mir immer etwas peinlich, bei dem Vortrag dann deutlich werden zu lassen, dass es sich im Prinzip nur um eine Haltestelle unter der Erde handelte. Die Zuhörer erwarteten ganz offensichtlich immer etwas Größeres bei dem U-Bahn-Thema.“ Besonders froh allerdings war er, dass bei den damaligen Arbeiten keine ganz schweren Arbeitsunfälle vorkamen – ein Indiz für eine gute und vorausschauende Planung.



Eine zeitgenössische Postkarte „präsentiert“ die neue „U-Bahn“ in Bielefeld. Heute sieht die Haltestelle anders aus. Foto: Sammlung Joachim Wibbing

Weiterer Ausbau

Nach der Fertigstellung dieses ersten Tunnelabschnittes wurden die Ausbaukonzepte für die Stadtbahn noch einmal grundlegend revidiert. Aus Kostengründen musste deutlich „abgespeckt“ werden. Die ursprüngliche Planung hatte Investitionen von mehr als 700 Millionen DM vorgesehen. Dies konnte aber so nicht finanziert werden. Die abschließende Lösung lag bei ungefähr der Hälfte der Summe. So nahm der Bau des Tunnelsystems der neuen Stadtbahn erst in der zweiten Hälfte der siebziger und dann besonders in den achtziger Jahren wiederum Fahrt auf. Am 28. April 1991 konnte die Stadtbahn das neue Tunnelsystem in Betrieb nehmen. Diese Investitionen erweisen sich gerade im Nachhinein als besonders wichtig für die Verkehrsentwicklung in der Stadt.