



Ein Unternehmen
der Stadtwerke Bielefeld

15 Jahre StadtBahn

1991 – 2006





15 Jahre StadtBahn

- ▶ Seit 15 Jahren fährt die „StadtBahn“ durch Bielefeld
- ▶ Unter dem Motto „Freie Bahn auf der ganzen Linie“ wurde die Bielefelder StadtBahn am 28.04.1991 eröffnet



15 Jahre StadtBahn

- ▶ Vom **Baubeginn** des **ersten Tunnels** in der Herforder Straße (mit der Tunnel-Haltestelle Beckhausstraße) im Jahre **1969** bis zur Eröffnung der StadtBahn war es ein weiter Weg
- ▶ Hier einige Einblicke vom umfangreichen Baugeschehen bis heute...



Übersicht

- ▶ **„Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)**
- ▶ StadtBahn-Bau (1977-1991)
- ▶ StadtBahn-Eröffnung (1991)
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)
- ▶ Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)
- ▶ Linie 4 (1996-2002)
- ▶ Daten und Fakten (1990-2005)



„Die kleinste U-Bahn der Welt“

- ▶ 1966 beschloss der Rat der Stadt Bielefeld, in der Herforder Straße zwischen Nikolaifriedhof und der damaligen Alleestraße die Straßenbahn **unterirdisch** zu führen
- ▶ Am 10.09.1969 war in der Herforder Straße **Baubeginn** für den ersten Tunnel im Netz der damaligen Bielefelder Straßenbahn



„Die kleinste U-Bahn der Welt“



10.09.1969:
1.Spatenstich in der
Herforder Straße



„Die kleinste U-Bahn der Welt“



1969:
Bodenaushub für
die Haltestelle
Beckhausstraße



Ratsbeschluss zur StadtBahn

- ▶ Am **18.03.1970** beschloss der Rat der Stadt Bielefeld, den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr in Bielefeld nach den rechtlichen Voraussetzungen als **StadtBahn** zu planen und zu bauen



Ratsbeschluss zur StadtBahn

- ▶ Das bereits **im Bau** befindliche Tunnelstück in der Herforder Straße wurde den neuen Richtlinien angepasst, so dass es später in das StadtBahn-Netz integriert werden konnte



„Die kleinste U-Bahn der Welt“

- ▶ Am 21.09.1971 wurde der erste StadtBahn-Tunnel in der Herforder Straße mit der ersten unterirdischen StadtBahn-Haltestelle Beckhausstraße eröffnet
- ▶ Der Tunnel wurde zunächst von den vorhandenen Straßenbahn-Wagen befahren



„Die kleinste U-Bahn der Welt“



1. Tunnelfahrt 1971:
Mit **einer** unterirdischen
Haltestelle verfügte Bielefeld
20 Jahre lang über die
angeblich „**Kleinste U-Bahn**
der Welt“



Planungsphase: Baupause 1971-1977

- ▶ In den folgenden Jahren ruhte der StadtBahn-Bau wegen **Planungsarbeiten**, Finanzierungsfragen und Abstimmungen mit den Verkehrsministern des Landes NRW und des Bundes
- ▶ Im Jahre **1977** wurden die Baumaßnahmen wieder aufgenommen



Übersicht

- ▶ „Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)
- ▶ **StadtBahn-Bau (1977-1991)**
- ▶ StadtBahn-Eröffnung (1991)
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)
- ▶ Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)
- ▶ Linie 4 (1996-2002)
- ▶ Daten und Fakten (1990-2005)



StadtBahn-Bau (1977-1991)

- ▶ Bergmännische Bauweise
- ▶ Offene Bauweise am Beispiel Hauptbahnhof
- ▶ Architektur Hauptbahnhof
- ▶ Bauen und Verkehr
- ▶ Unterfahrung von Gebäuden
- ▶ Schallschutz
- ▶ unterirdisches Kreuzungsbauwerk
- ▶ Notausstiege



Tunnelverlauf in der Innenstadt

Jahnplatz



Hauptbahnhof



Herausforderungen beim Tunnelbau

- ▶ Für eine optimale Linienführung der neuen StadtBahn und eine möglichst geringe Belastung der Bielefelder Bürger mussten **unterschiedliche Baumaßnahmen** entwickelt und umgesetzt werden



Herausforderungen beim Tunnelbau

- ▶ differenzierte Bauweisen
- ▶ Bauen und Verkehr
- ▶ Unterfahrung von Gebäuden
- ▶ Schallschutz
- ▶ unterirdisches Kreuzungsbauwerk



Differenzierte Bauweisen

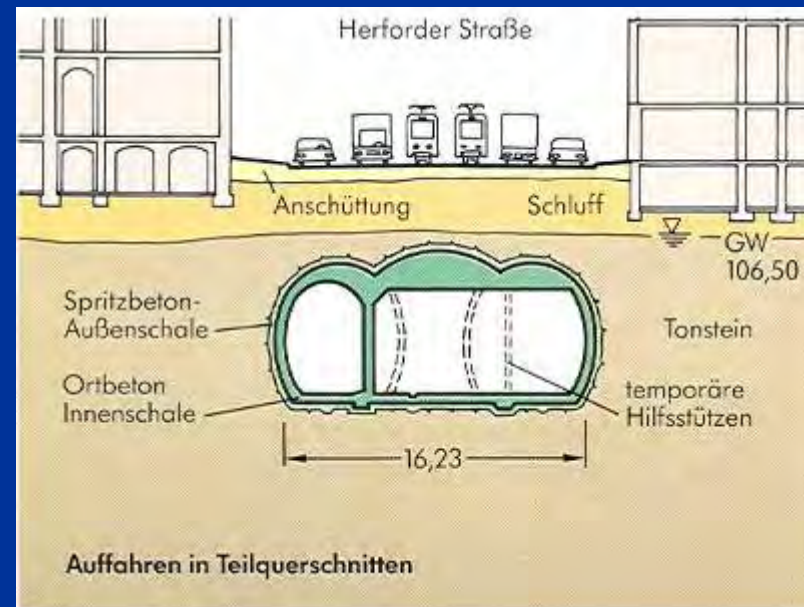
- ▶ Die verschiedenen Bauabschnitte der unterirdischen Linienführung erforderten differenzierte Bauweisen
 - ▶ Bei der „**bergmännischen Bauweise**“ wurde fast nur unterirdisch gearbeitet
 - ▶ Bei der „**offenen Bauweise**“ war eine große, oberirdische Baustelle notwendig



Bergmännische Bauweise

Bei der bergmännischen Bauweise gab es **keine** riesige, offene Baugrube.

Oberirdisch daher **kaum Verkehrsbehinderungen**



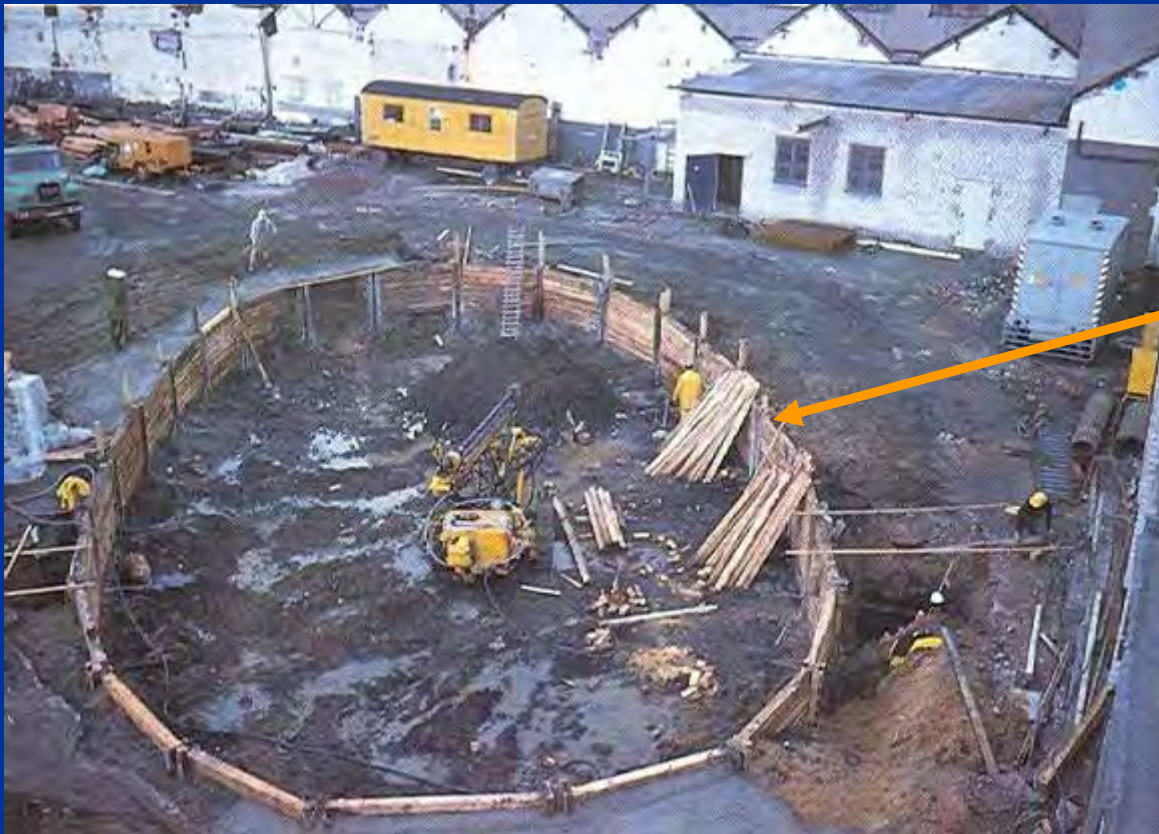


Bergmännische Bauweise

- ▶ Bei der bergmännischen Bauweise beschränkten sich die oberirdischen Eingriffe auf das Graben eines Anfahrshachtes
- ▶ Dieser ermöglichte den Zugang für die Tunnelfräse



Bergmännische Bauweise



September 1977:
Bau eines
Anfahrtschachts



Bergmännische Bauweise



Blick aus dem
Anfahrtschacht in
den blauen
Bielefelder Himmel



Bergmännische Bauweise



Mit einem Lastkran wurde die schwere **Tunnelfräse** in den **Anfahrtschacht** gehoben



Bergmännische Bauweise



Blick auf die
Tunnelfräse im
Anfahrtschacht



Bergmännische Bauweise



Die Tunnelfräse grub sich vom Anfahrtschacht aus waagrecht durch den Untergrund



Bergmännische Bauweise



Fräskopf der
Tunnelfräse



Bergmännische Bauweise



Tunnelfräse
im Einsatz



Bergmännische Bauweise

- ▶ Für die bergmännische Bauweise wurden Spezialisten aus der **Schweiz** und aus **Österreich** eingesetzt
- ▶ Wegen der gefährlichen Arbeiten bestanden einige Bergmänner auf die **Einsegnung** einiger Tunnel. Dies erfolgte in ökumenischen Gottesdiensten



Bergmännische Bauweise

- ▶ Die „Heilige Barbara“ ist die Schutzheilige der Bergleute und Tunnelbauer
- ▶ Ihre Statue wurde in jedem Anfahrschacht in einer kleinen Nische aufgestellt



Bergmännische Bauweise



Die „Heilige Barbara“ wird
in ihre Nische gesetzt



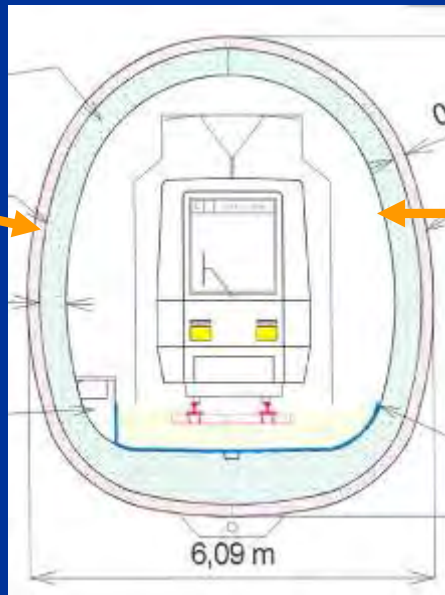
Bergmännische Bauweise

- ▶ Die Tunnel erhielten eine **innere** und eine **äußere** Schale aus Beton
- ▶ Nach dem Fräsen des Gesteins, wurde das Gewölbe zunächst mit **Spritzbeton** gesichert. Dabei handelte es sich um die **äußere** Schale



Bergmännische Bauweise

Äußere
Betonschale
des Tunnels



Innere Betonschale
des Tunnels



Bergmännische Bauweise



Aufbringen
des
Spritzbetons



Bergmännische Bauweise

- ▶ Jeder Tunnel wurde in einem feierlichen Akt von einer Tunnelpatin **getauft**
- ▶ Der Tunnel erhielt als **Namen** den Vornamen der jeweiligen **Tunnelpatin**



Bergmännische Bauweise



Unterfahrung des
Hauptbahnhofs
stadteinwärts,

Anschlag des
Tunnels „Edith“
am 13.11.1978



Bergmännische Bauweise

- ▶ Per Zeitungsaufwurf wurden die Bielefelder Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, ein **Maskottchen** für den Tunnelbau zu entwerfen
- ▶ Daraus entstand der „**Buddel Bielefix**“, der die Öffentlichkeit ständig über aktuelles Baugeschehen informierte



Bergmännische Bauweise



Tunnel-
Maskottchen
„Buddel Bielefix“



Bergmännische Bauweise

- ▶ Um die Tunnelarbeiten möglichst schnell voranzutreiben, wurde in Schichtarbeit gearbeitet
- ▶ **24 Stunden** am **Tag** und **7 Tage** in der **Woche** waren fleißige Bergmänner im Einsatz...



Bergmännische Bauweise



Bergmänner in dem 6 m
breiten und 7 m hohen
Tunnel



Bergmännische Bauweise

- ▶ Nachdem zunächst die äußere Betonschale aus Spritzbeton hergestellt worden war, konnte später die **innere** Betonschale aus **Stahlbeton** aufgebracht werden
- ▶ Dazu war ein spezieller **Schalwagen** notwendig



Bergmännische Bauweise



Schalwagen
für die
Innenschale

Im Tunnel

Im Schacht





Bergmännische Bauweise



Verlegter
Betonstahl für
die Innenschale



Bergmännische Bauweise



Dunkle Bereiche des
Tunnels sind noch **nicht**
betoniert



Bergmännische Bauweise



Nachbehandlung
der Beton-
Innenschale



Bergmännische Bauweise



Fertiggestellte
Innenschale



Tunnelansichten

Einblicke in die
Bielefelder Unterwelt...





Tunnelansichten





Tunnelansichten

Dunkler Tunnel links:
Der bereits 1991
angelegte Abzweig der
späteren **Linie 4**





Tunnelansichten





Tunnelansichten





Tunnelansichten





„Offene“ Bauweise: Hauptbahnhof

- ▶ Die „offene“ Bauweise beansprucht große, unbebaute Flächen und führt zu **Verkehrsbehinderungen**
- ▶ Daher wurde diese Bauweise nur **begrenzt** eingesetzt, wie z.B. für die StadtBahn-Haltestelle **Hauptbahnhof** - auf der Freifläche in einem Sanierungsgebiet

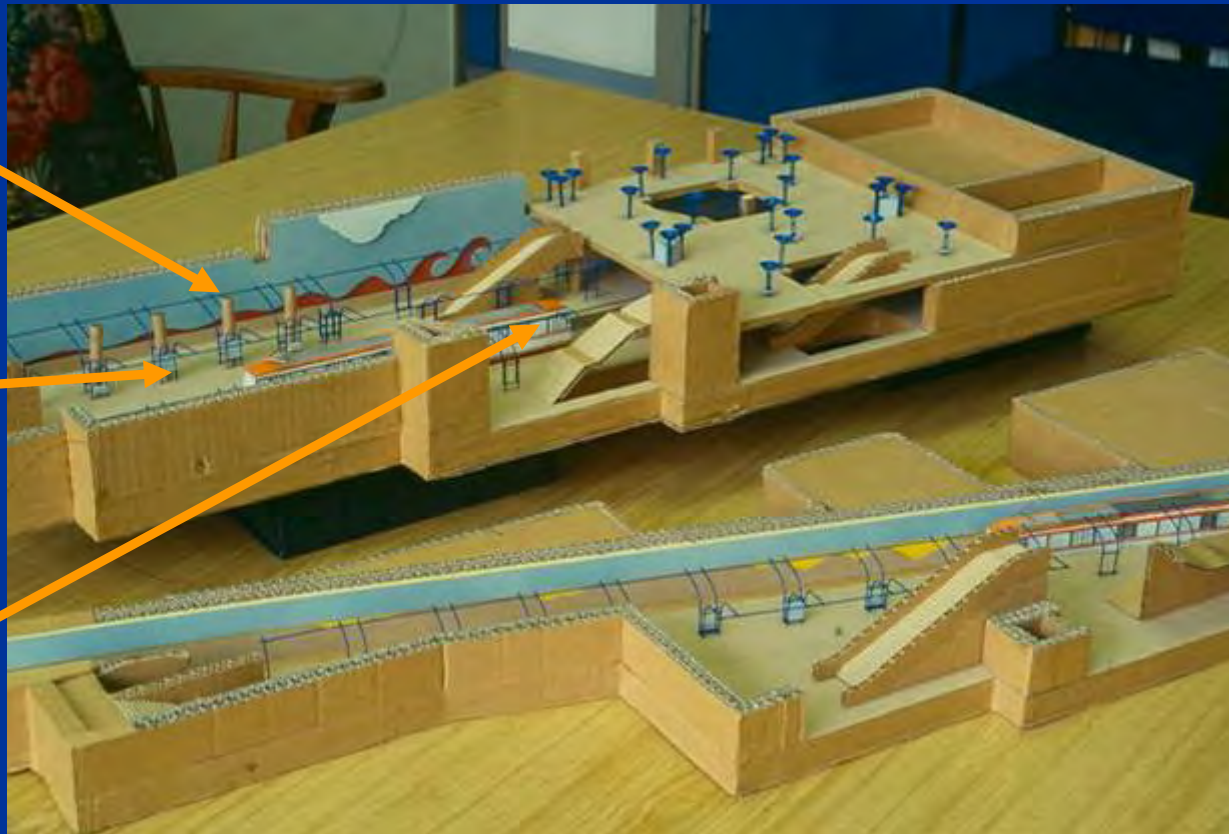


StadtBahn-Haltestelle Hauptbahnhof im Modell

Linie 4
Richtung
Jahnplatz

Linie 3
Richtung
Jahnplatz

Linien
1,2,3,4
Richtung
stadtaus-
wärts



Linien 1,2
Richtung
Jahnplatz



Hauptbahnhof



Blick in die offene
Baugrube,
im Hintergrund die DB



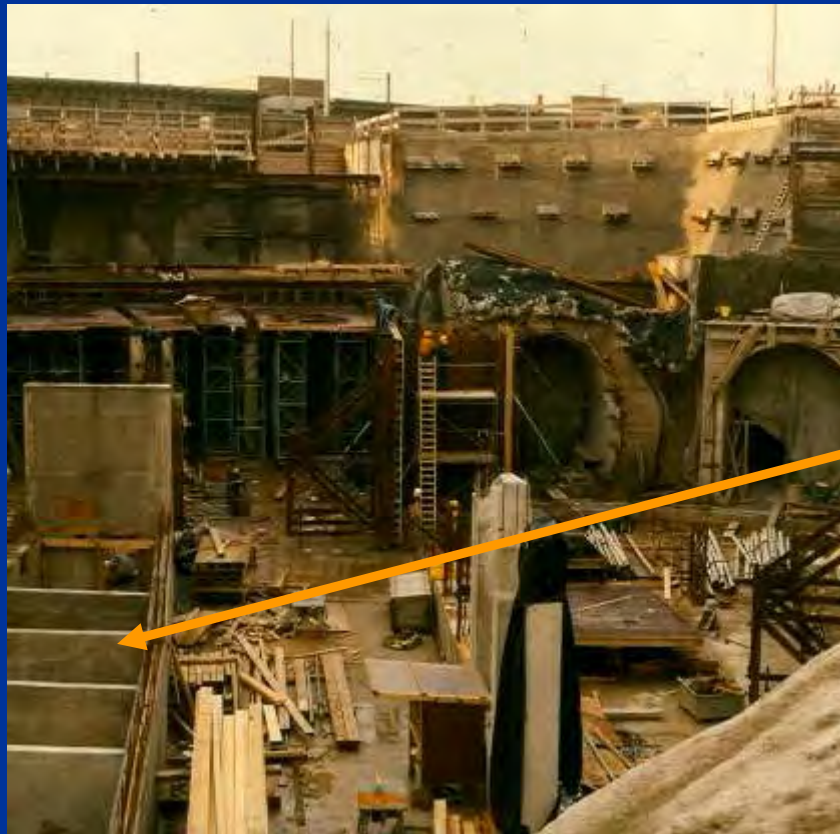
Hauptbahnhof



Baggerarbeiten
(Erdaushub) in
der Baugrube



Hauptbahnhof



Nördlicher Teil der
StadtBahn-Haltestelle
(in Richtung DB) mit den
ersten, fertigen
Betonwänden



Hauptbahnhof

Mittelbereich
der
StadtBahn-
Haltestelle



Spannbeton-
deckel



Hauptbahnhof



Über eine Rampe wurden die Bauarbeiten **unter** dem Spannbetondeckel ausgeführt



Hauptbahnhof



Bauarbeiten
im Tunnel



Hauptbahnhof



Südlicher Teil der
StadtBahn-
Haltestelle
(in Richtung Willi-
Brandt-Platz)



Hauptbahnhof

- ▶ Die fünf Tunnelhaltestellen erhielten durch unterschiedliche Architekten ihr individuelles Aussehen
- ▶ Die StadtBahn-Haltestelle Hauptbahnhof, u.a. mit dem markanten Wolkenhimmel, wurde von den Architekten der nahen Stadthalle entworfen (von Gerkan, Mark und Partner in Zusammenarbeit mit Dipl.-Ing. H. H. Möller)



Hauptbahnhof



Zugangsanlage der
StadtBahn-Haltestelle
Hauptbahnhof vor der
Stadthalle



Hauptbahnhof



Zugang Düppelstraße der
StadtBahn-Haltestelle
Hauptbahnhof **im Bau**:
Schnelle Verbindung zum
Hauptbahnhof



Hauptbahnhof



Helles Tageslicht flutet
in den fertiggestellten
Zugang Düppelstraße
der StadtBahn-
Haltestelle



Hauptbahnhof



Hauptbahnhof



Der erste
Fahrbetrieb...



„Bauen und Verkehr“: Beispiele



An zentralen Verkehrsknotenpunkten - wie dem Willi-Brandt-Platz und dem Jahnplatz - musste der Verkehr auch **während** des Baus weiter laufen



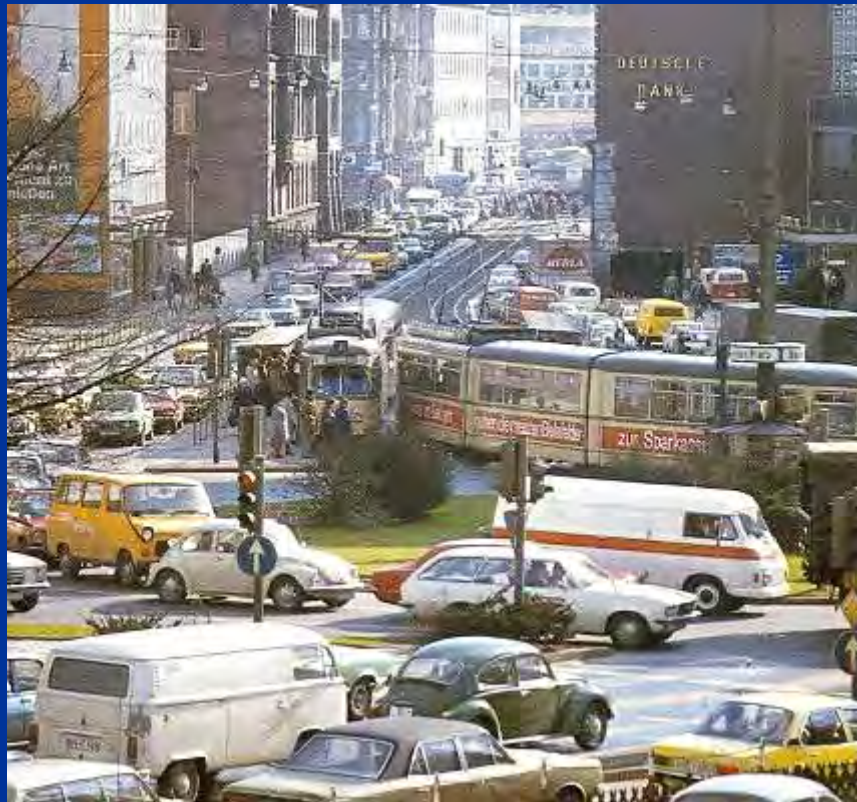
Jahnplatz



Das „Nadelöhr“ der Bielefelder Innenstadt, der Jahnplatz, **vor** den Bauarbeiten



Willi-Brandt-Platz



Der Willi-Brandt-Platz
vor den Bauarbeiten:
„Verkehrsinfarkt“



Willi-Brandt-Platz



Großbaustelle
mit
Blickrichtung
Jahnplatz



Willi-Brandt-Platz

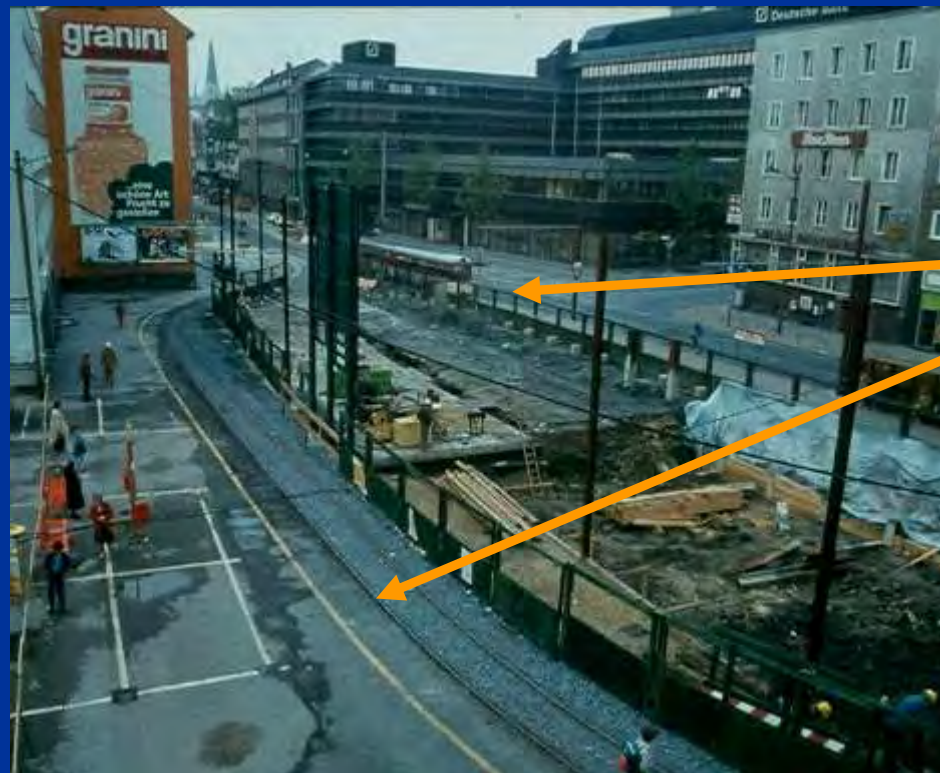


Großbaustelle mit
Blickrichtung
Hauptbahnhof



Herforder Straße

Offene
Baugrube in
der
Straßenmitte



Provisorische
Gleisführung



Herforder Straße

- ▶ Damit der Verkehr in der stark befahrenen Herforder Straße weiter fließen konnte, wurde die große Baugrube **abgedeckt**



Herforder Straße



Herstellung
der
Baugruben-
abdeckung



Jahnplatz



Offene Baugrube mit
Bohrgeräten im Einsatz



Jahnplatz

Bohrkopf





Jahnplatz



Aufwändige
Verkehrs-
führung



Jahnplatz



Baugruben-Abdeckung
und **Fußgängerführung**
im Bereich der
Sparkasse



Jahnplatz



Verlegung der
Betonplatten zur
Baugruben-
Abdeckung am
Jahnplatz



Jahnplatz / Niederwall



Verkehrsführung im
Niederwall

Offene
Baugrube



Jahnplatz / Niederwall



Baustelle direkt vor dem
Rathaus



Jahnplatz: Unterfahrung von Gebäuden

- ▶ Die Tunnelführung folgte meistens Straßenzügen oder anderen unbebauten Flächen
- ▶ Wegen eng stehender Bebauung oder engen Kurven - wie z.B. am **Jahnplatz** - war dies nicht immer möglich



Jahnplatz: Unterfahrung von Gebäuden

- ▶ Bei der Einmündung des Niederwalls in die Herforder Straße musste der Tunnel nach rechts in einem großen Bogen abbiegen
- ▶ Das Haus Niederwall 1-3 musste daher **unterfahren** und besonders **gesichert** werden



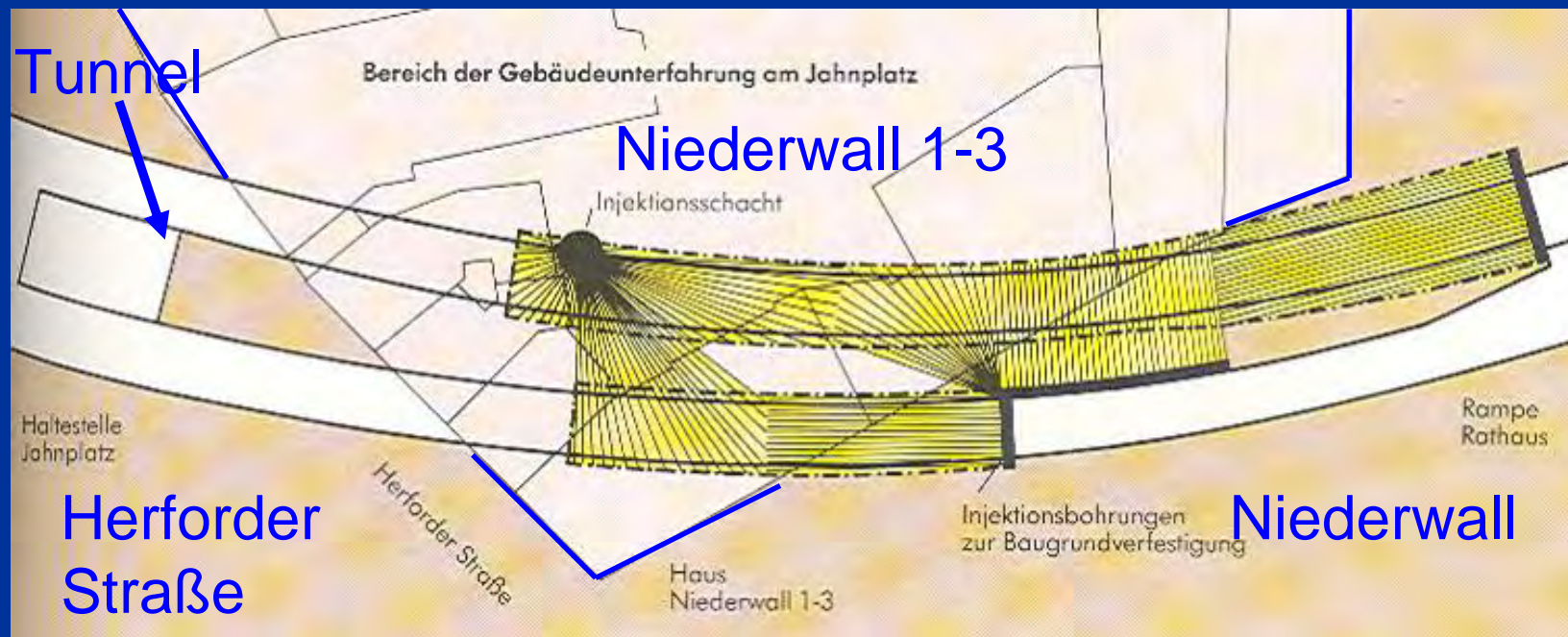
Jahnplatz: Unterfahmung von Gebäuden



Das zu unterfahrende
Gebäude Niederwall 1-3



Jahnplatz / Niederwall: Unterfahrung von Gebäuden



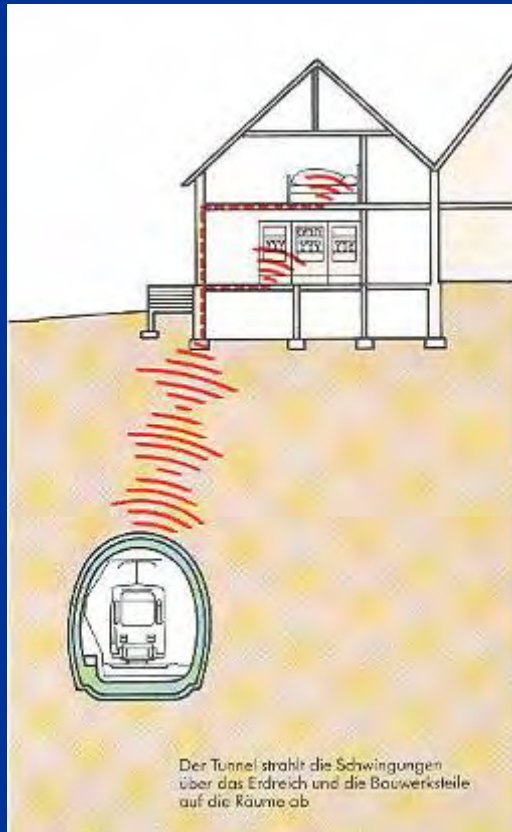


Schallschutz

- ▶ **Schwingungen** der StadtBahn strahlen über das Erdreich und die Bauwerksteile auf die Räume der anliegenden Gebäude ab
- ▶ Daher mussten besondere **Schutzmaßnahmen** entwickelt werden



Schallschutz



Verlauf der Schwingungen **ohne** Schutzmaßnahmen



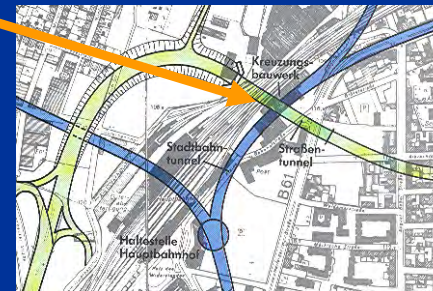
Schallschutz

- ▶ Mit großem Aufwand entwickelte technische Lösungen gewährleisten einen vollkommenen **Lärm- und Erschütterungsschutz** für den **gesamten** StadtBahn-Linien im Bereich von Hausunterfahrungen



Unterirdisches Kreuzungsbauwerk

- ▶ Im Bereich des Hauptbahnhofs kreuzt der Tunnel der StadtBahn den Tunnel des Ostwestfalendamms
- ▶ Es ist ein **Kreuzungsbauwerk** unter der Erde



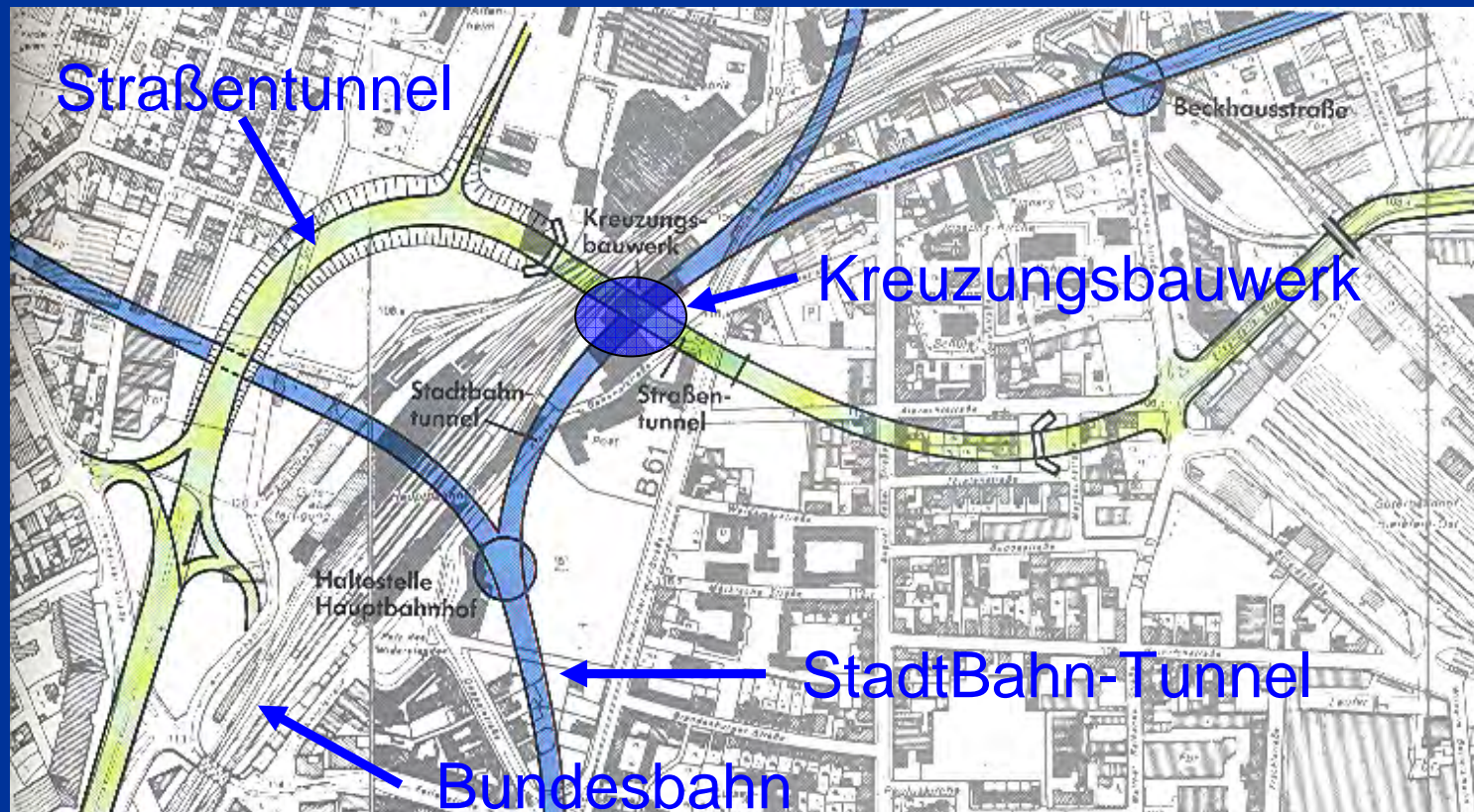


Unterirdisches Kreuzungsbauwerk

- ▶ Der im Bau befindliche Tunnel des Ostwestfalendamms wurde als Zugang für den Bau des StadtBahn-Tunnels gewählt
- ▶ Erschwert wurde der Tunnelbau durch die oberirdisch verlaufenden Bahngleise der Deutschen Bundesbahn



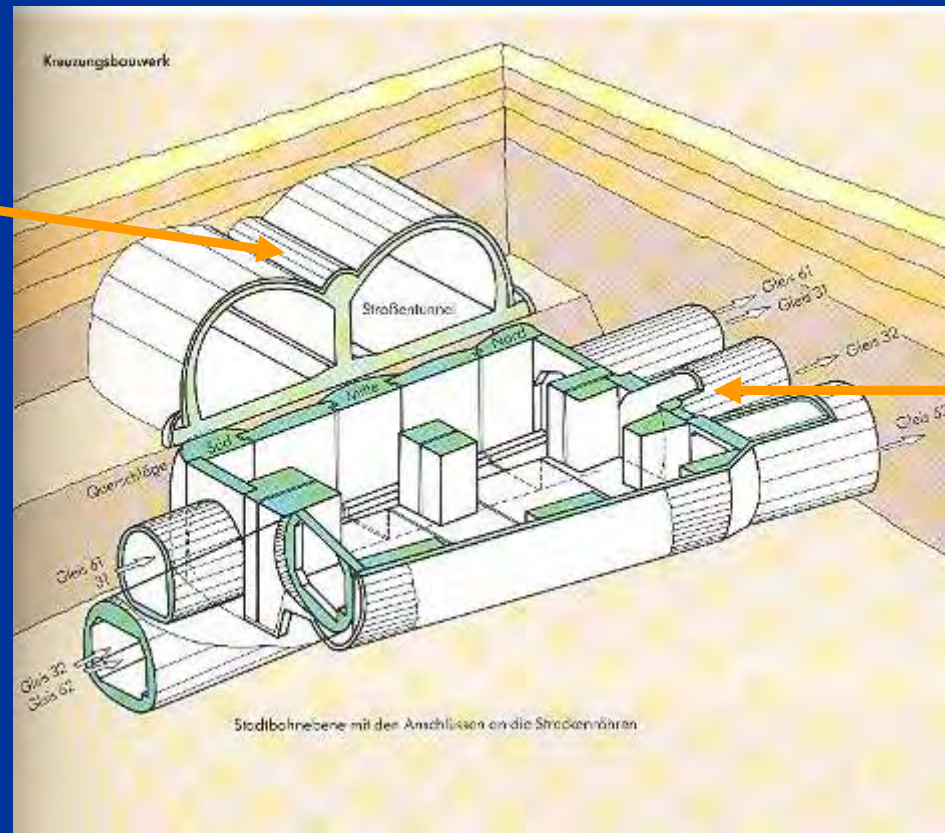
Unterirdisches Kreuzungsbauwerk





Unterirdisches Kreuzungsbauwerk

Tunnel des Ostwest-falendamms



StadtBahn-Tunnel

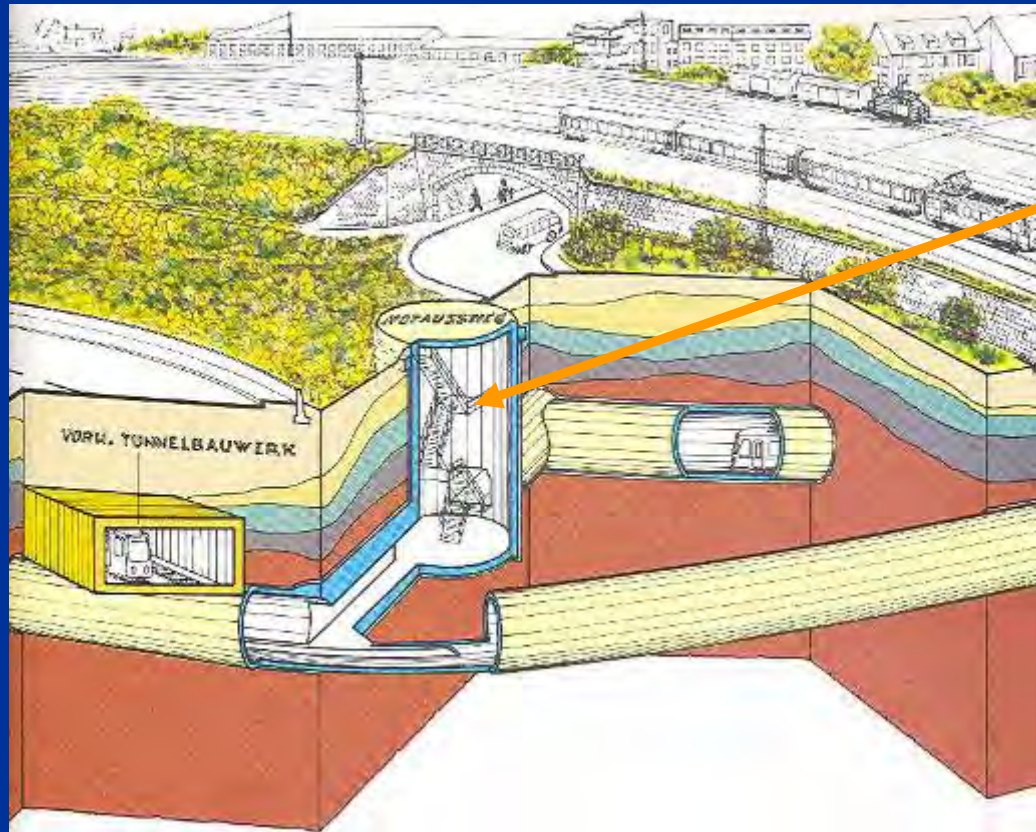


Notausstiege

- ▶ Im Tunnelbereich mussten bei größeren Entfernungen zwischen den StadtBahn-Haltestellen „Notausstiege“ gebaut werden
- ▶ In Bielefeld gibt es zwei Notausstiege
 - ▶ Notausstieg an der Schildescher Straße
 - ▶ Notausstieg am Ostwestfalendamm



Notausstieg an der Schildescher Straße



Notausstieg



StadtBahn-Wagen M8C

- ▶ Vorausschauende Planung:
1981 begann die Lieferung von 44 StadtBahn-Wagen des Typs M8C
- ▶ Diese Wagen besaßen bereits die **technischen Voraussetzungen** für den späteren Tunnelbetrieb



StadtBahn-Wagen M8C





Zum letzten Mal oberirdisch...

26.04.1991:

Zum letzten Mal fährt
eine „Straßenbahn“ der
Linie 3 **oberirdisch** über
den Jahnplatz





Übersicht

- ▶ „Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)
- ▶ StadtBahn-Bau (1977-1991)
- ▶ **StadtBahn-Eröffnung (1991)**
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)
- ▶ Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)
- ▶ Linie 4 (1996-2002)
- ▶ Daten und Fakten (1990-2005)



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991

- ▶ Nach **20** arbeitsreichen Jahren ist es geschafft
- ▶ Ein **4.450 m** langer Tunnel steht für die neue StadtBahn bereit
- ▶ Die Stadt investierte fast **400 Millionen DM** für eine „Freie Bahn auf der ganzen Linie“



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991

- ▶ Bereits am Samstag, dem **27.04.1991** wurde die StadtBahn mit der ersten Fahrt der Linie 3 durch den Tunnel **inoffiziell** in Betrieb genommen
- ▶ Um 4.20 Uhr proklamierte der damalige Betriebsratsvorsitzende der Stadtwerke: „**Die Straßenbahn ist tot. Es lebe die StadtBahn**“



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991

Alle warten auf die
erste StadtBahn...





StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



StadtBahn-
Haltestelle
Hauptbahnhof



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



Taufpatin der StadtBahn
Tatjana Köhr, geb. am
Tag des 1. Spatenstichs:
10.09.1969



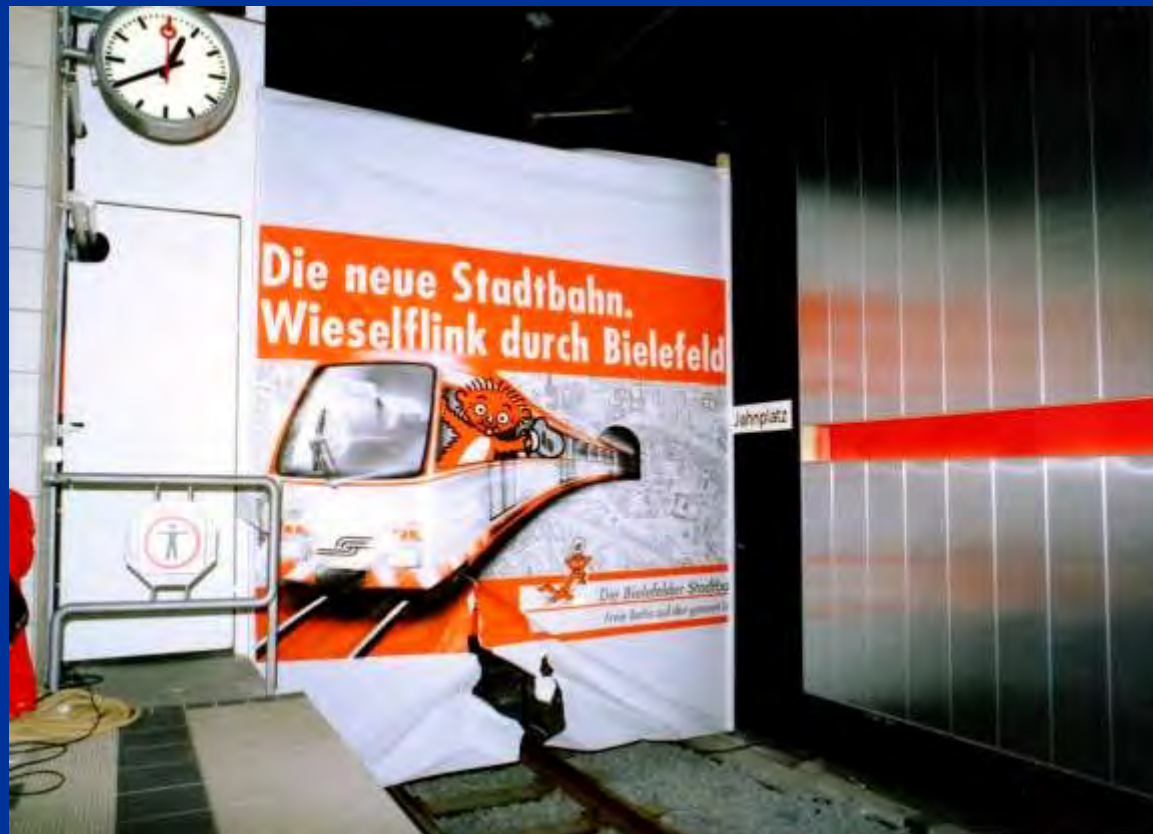
StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



StadtBahn-
Haltestelle
Hauptbahnhof



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



StadtBahn-
Haltestelle
Hauptbahnhof:
Transparent
mit dem
**StadtBahn-
Wiesel**



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



StadtBahn-
Haltestelle
Hauptbahnhof



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



StadtBahn-
Haltestelle
Hauptbahnhof



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



StadtBahn-
Haltestelle
Hauptbahnhof



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991

Am Eröffnungstag galt
„Nulltarif“ auf allen
StadtBahn- und
StadtBus-Linien





StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



Oberbürgermeister
Eberhard David bei
der feierlichen
Eröffnung: Der Beginn
„einer neuen Ära für
den öffentlichen
Nahverkehr und
unsere Stadt“



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



Schaffner in
historischer
Uniform aus
dem Jahre 1905



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



Ca. **150.000**
Bürgerinnen und
Bürger feierten die
Eröffnung „ihrer“
StadtBahn



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991





StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991





StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



Jahnplatz, im
heutigen
ServiceCenter



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



An der StadtBahn-
Haltestelle Rathaus



StadtBahn-Eröffnung: 28.04.1991



Urteile zur StadtBahn:

- „überwältigend“
- „übersichtlich“
- „bequem“



Vorteile der neuen StadtBahn

- ▶ Kürzere Fahrzeiten
- ▶ Größere Pünktlichkeit
- ▶ Verbessertes Platzangebot
- ▶ Verkürzung der Taktzeiten: 10-Minuten-Grundtakt
- ▶ Entlastung der Straßen



Vorteile der neuen StadtBahn

- ▶ Kürzere Fahrzeiten durch Inbetriebnahme des StadtBahn-Systems

- ▶ **Linie 1** von 38 Min. auf 29 Min. **9 Min**
- ▶ **Linie 2** von 33 Min. auf 24 Min. **9 Min**
- ▶ **Linie 3*** von 27 Min. auf 20 Min. **7 Min**

(* bis Sieker Mitte)



Übersicht

- ▶ „Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)
- ▶ StadtBahn-Bau (1977-1991)
- ▶ StadtBahn-Eröffnung (1991)
- ▶ **Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)**
- ▶ Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)
- ▶ Linie 4 (1996-2002)
- ▶ Daten und Fakten (1990-2005)



Beschleunigungsmaßnahmen

- ▶ Ab 1989 wurde ein Programm zur Beschleunigung der StadtBahn umgesetzt
 - ▶ Fahrgastfreundliche Hochbahnsteige
 - ▶ „Grüne Welle“ für den oberirdischen Verlauf der StadtBahn
 - ▶ Trennung der Fahrwege von StadtBahn und Individualverkehr



Hochbahnsteige



Heute gibt es bereits **44 Hochbahnsteige** für einen schnellen, barrierefreien Einstieg



Grüne Welle

- ▶ **Viele Kraftfahrzeuge** passieren Kreuzungen, die Fahrt einer StadtBahn ist vergleichsweise **selten**
- ▶ Eine StadtBahn braucht nicht lange „Grün“ zum Passieren einer Kreuzung

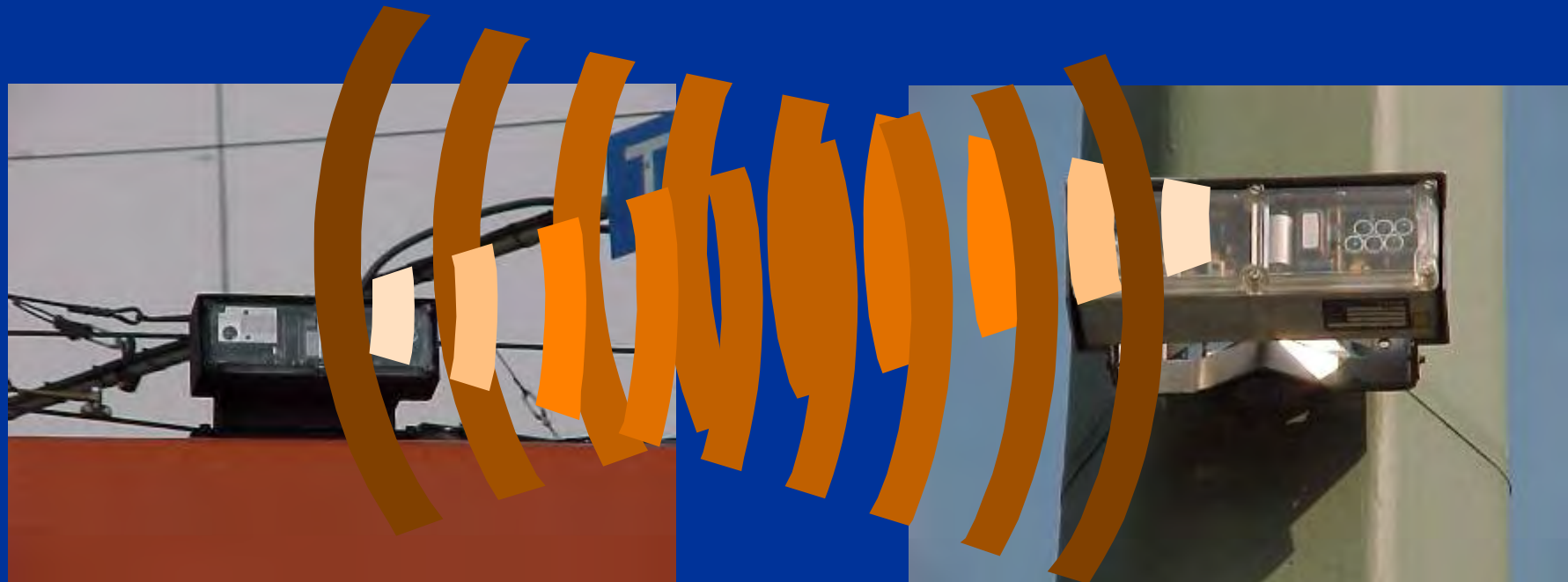


Grüne Welle

- ▶ Die StadtBahn benötigt „Grün“ aber zum richtigen Zeitpunkt
- ▶ Über Infrarot meldet sich die StadtBahn frühzeitig bei der Ampelanlage an



Grüne Welle



Infrarot-Übertragung



Übersicht

- ▶ „Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)
- ▶ StadtBahn-Bau (1977-1991)
- ▶ StadtBahn-Eröffnung (1991)
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)
- ▶ **Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)**
- ▶ Linie 4 (1996-2002)
- ▶ Daten und Fakten (1990-2005)



Eröffnung Stieghorst-Zentrum

Einweihung der
Endhaltestelle
Stieghorst-Zentrum der
Linie 3 am 28.09.1996





Übersicht

- ▶ „Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)
- ▶ StadtBahn-Bau (1977-1991)
- ▶ StadtBahn-Eröffnung (1991)
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)
- ▶ Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)
- ▶ **Linie 4 (1996-2002)**
- ▶ Daten und Fakten (1990-2005)



Linie 4

- ▶ Im **März 1996** begannen die Tunnelarbeiten für die **Linie 4** zur Universität.
- ▶ Eine große Herausforderung stellte der Bereich vor der **Rudolf-Oetker-Halle** dar
- ▶ Es gab einen stark **schlammigen Untergrund**, der besondere Maßnahmen erforderte



„Eiszeit“ im Bürgerpark

- ▶ Eine Rinne aus Schlamm und Wasser machte eine besondere Sicherung des Untergrunds auf einer Länge 40 m im Bereich des Bürgerparks erforderlich
 - ▶ 1. Vereisung des Baugrundes
 - ▶ 2. Fräsen des Tunnels
 - ▶ 3. Sofortige Herstellung der Spritzbetonschale



„Eiszeit“ im Bürgerpark

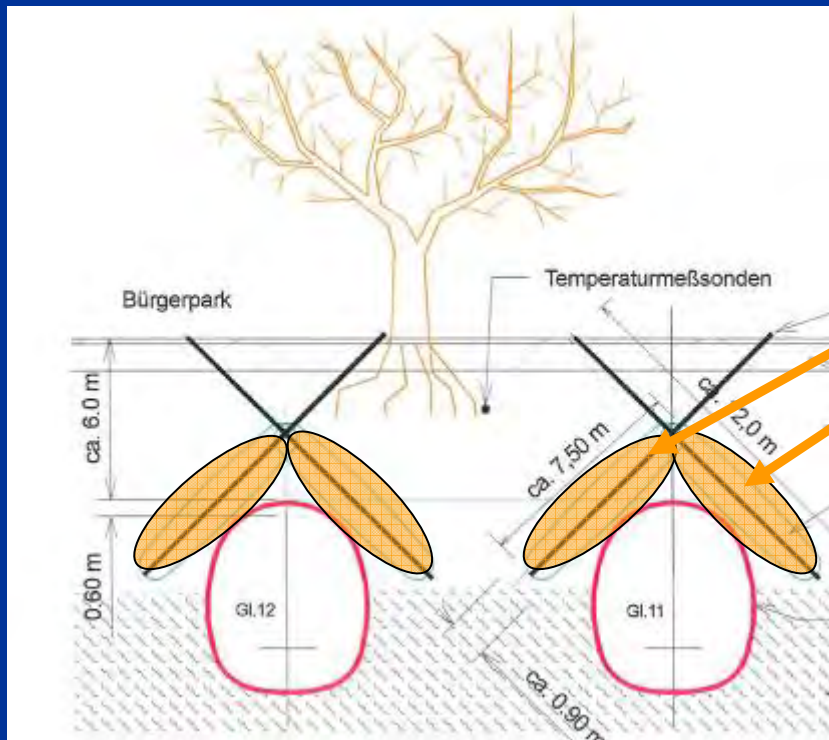


Vereisungs-
bereich

Rinne aus
Schlamm



„Eiszeit“ im Bürgerpark



Zum Schutz der oberirdischen Vegetation durften nur die orange markierten Bereiche vereist werden



„Eiszeit“ im Bürgerpark



Rohrsysteme der
Vereisungsanlage



„Eiszeit“ im Bürgerpark



Rohrsysteme der
Vereisungsanlage



„Eiszeit“ im Bürgerpark



Baugrube der
Haltestelle
Rudolf-Oetker-
Halle:

Unterirdische
Zufahrt zum
Vereisungs-
bereich

15 Jahre StadtBahn
1991 – 2006



StadtBahn-Haltestelle Rudolf-Oetker-Halle



Kurz vor der
offiziellen
Inbetriebnahme



Ein Unternehmen
der Stadtwerke Bielefeld



Kurt-Schumacher-Straße



Rampe: Übergang vom unterirdischen zum oberirdischen Bereich



Eröffnung der Linie 4: 02.04.2000

Ca. 70.000 Bürgerinnen und Bürger feierten am 02.04.2000 die Eröffnung des ersten Abschnitts der Linie 4 bis zur provisorischen StadtBahn-Haltestelle Universität





Eröffnung der Linie 4: 02.04.2000



Eröffnungsfeier
auf dem
Siegfriedplatz



Eröffnung der Linie 4: 02.04.2000



Feierliche
Eröffnung der
Linie 4



StadtBahn-Haltestelle Universität: Von der Skizze zur Fertigstellung



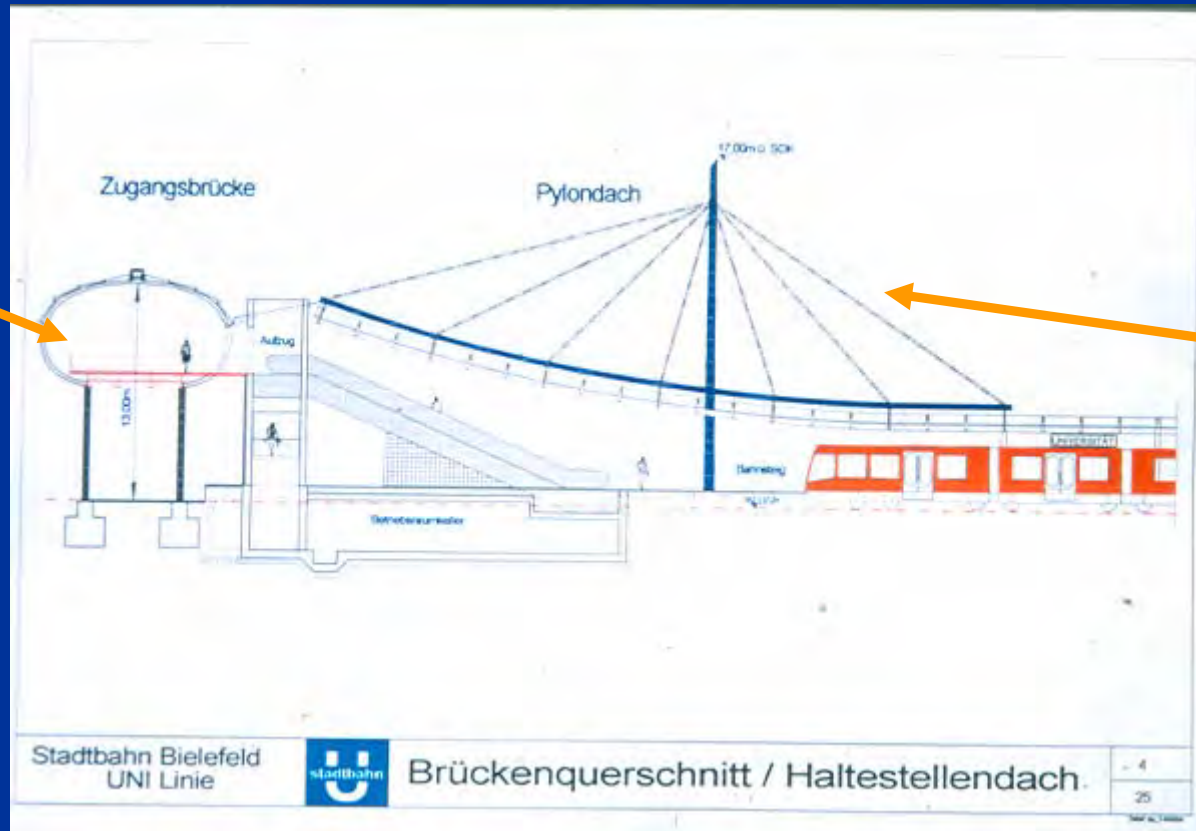
StadtBahn-
Haltestelle

Zugangs-
brücke



Universität

Zugang zur
Universität



Bahnsteig-
über-
dachung



Universität

Über-
dachung der
Haltestelle



Zugangs-
brücke



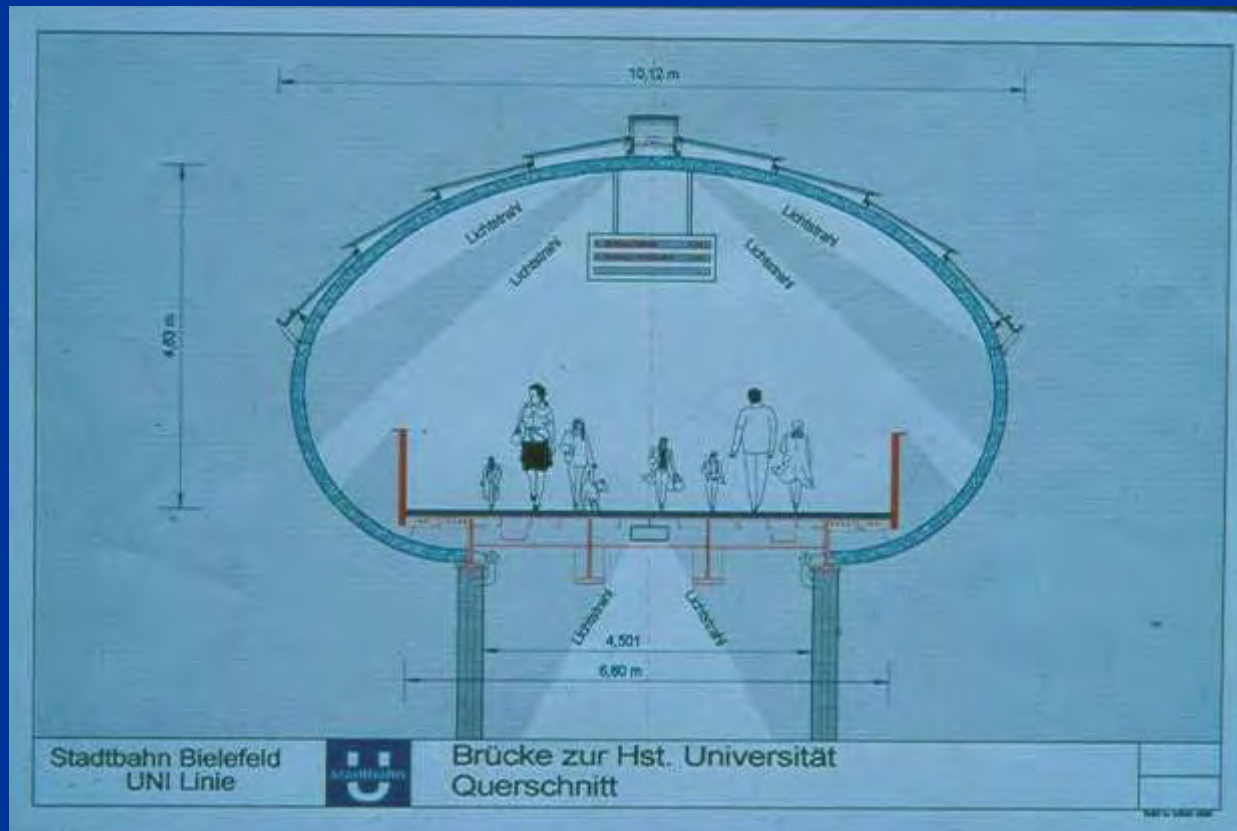
Universität



Montage der
Überdachung



Universität



Zugangsbrücke
zur Universität



Universität



Modellansicht
der
Zugangsbrücke
zur Universität



Universität



Montage der
Zugangsbrücke



Universität



Zugangsbrücke im
Rohbau fertiggestellt



Universität



Fertiggestellte
Zugangsbrücke



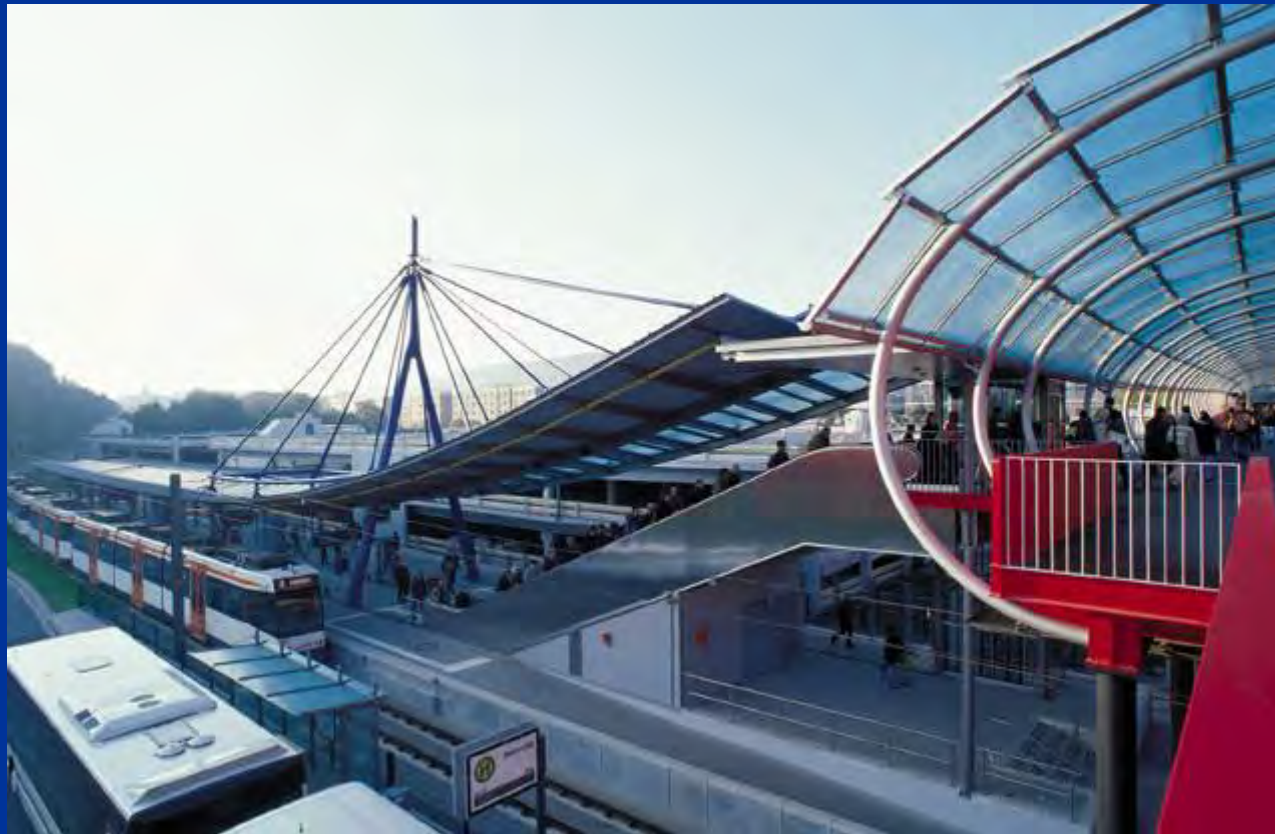
Universität



StadtBahn-
Haltestelle
Universität in
Betrieb



Universität





Universität





Universität



Nachtansicht



StadtBahn-Haltestelle Lohmannshof: 29.09.2002



Feierliche
Einweihung
am
29.09.2002



Linie 4

- ▶ Die „Uni-Linie“ entwickelte sich mit rund 30.000 Fahrgästen am Tag (2005) zum **stärksten** StadtBahn-Ast



Übersicht

- ▶ „Die kleinste U-Bahn der Welt“ (1969-1991)
- ▶ StadtBahn-Bau (1977-1991)
- ▶ StadtBahn-Eröffnung (1991)
- ▶ Beschleunigungsmaßnahmen (ab 1989)
- ▶ Eröffnung Stieghorst-Zentrum (1996)
- ▶ Linie 4 (1996-2002)
- ▶ **Daten und Fakten (1990-2005)**



Zum Schluss einige Daten und Fakten

- ▶ 25,8 Mio. StadtBahn-Fahrgäste/Jahr
- ▶ 80 StadtBahnen
- ▶ Linienlänge: 71,6 km
- ▶ Streckenlänge: 31,9 km
- ▶ mittlere Haltestellenentfernung: 450 m
- ▶ Anzahl der Haltestellen: 62
- ▶ mittlere Reisegeschwindigkeit: 22,5 km/Std.



Betriebshof Sieker



Im **August 2000** wurde die Organisation des Betriebshofes mit einem **Betriebshofmanagementsystem** optimiert.
Bestand: 73 Busse,
80 StadtBahn-Wagen,
5 Beiwagen



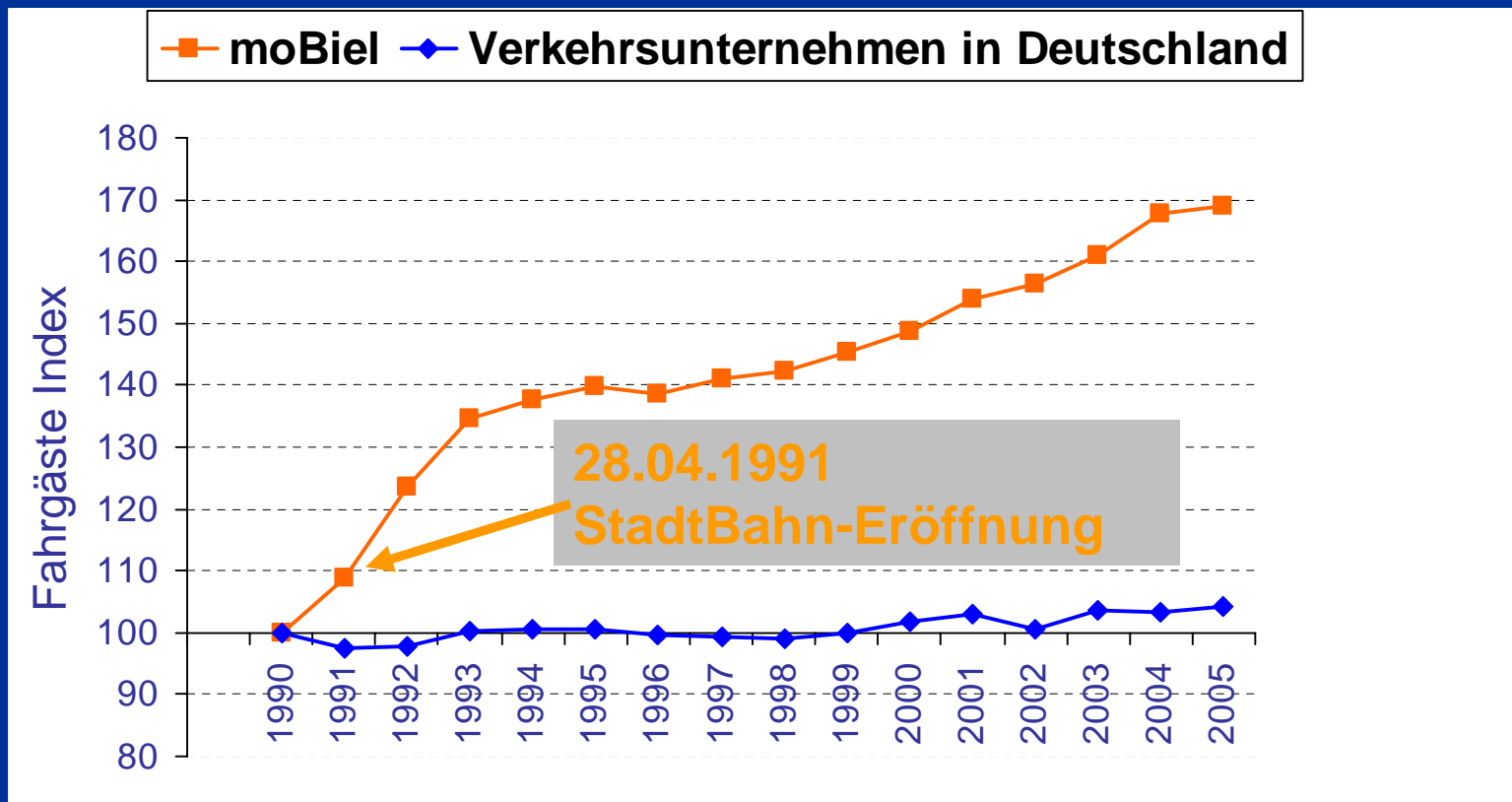
Signaltechnik



19 km Zugsicherungsstrecke
92 elektr. gestellte Weichen
1 Zuglenkrechner



Fahrgastaufkommen von 1990 (Index=100) bis 2005





Vielen Dank für Daten, Fotos und Informationen an

- ▶ Amt für Verkehr - StadtBahn-Bau, Herrn Joachim Wibbing (Archiv der Stadtwerke), Herrn Martin Klaiber (Techn. Leiter moBiel, i.R.), Herrn Dipl.-Ing. Hans-Werner Neumann (Teamleiter StadtBahn-Bau, i.R.)