moBiel

Ein Unternehmen
der Stadtwerke Bielefeld

Die Bielefelder StadtBahn seit 1900

Eine Chronik

Die Bielefelder StadtBahn seit 1900

Vorwort

Am 28. April 2006 wird die Bielefelder StadtBahn 15 Jahre alt. Anlass genug, die Chronik zu überarbeiten und um jüngere Ereignisse zu ergänzen. Entstanden ist eine interessante Zeitreise durch den Bielefelder Nahverkehr von 1900 bis heute.

Die Geschichte des Bielefelder Nahverkehrs beginnt mit der Jahrhundertwende im Jahre 1900. Die Straßenbahn-Linie 1 vom heutigen Johannesstift bis Brackwede bringt als erste Linie die Bielefelder in Fahrt. Die Mobilität erhält damit eine neue Qualität, schnell folgen weitere Linien und die Straßenbahn wird zum zentralen Verkehrsmittel.

1991 kommt mit einem neuen System auch ein neuer Name: Aus der Straßenbahn wird die StadtBahn, die sowohl ober- als auch unterirdisch fährt. Komfortgewinn und kürzere Fahrzeiten zeichnen sie seither aus. Der konsequente 10-Minuten-Taktverkehr kommt an: Seit 1991 ist die Zahl der Fahrgäste um 70 Prozent gestiegen. Der Name moBiel steht heute in unserer Stadt für den modernen »Mobilitätsdienstleister mit Ausstrahlung auf die Region«.

Allen Fahrgästen vielen Dank dafür!

Wolfgang Brinkmann
Geschäftsführer

1900

▶ April

Bau der ersten Straßenbahnlinie vom Rettungshaus (dem heutigen Johannesstift) bis Brackwede über Schildescher Straße – Jahnplatz – Niedernstraße – Obernstraße – Gütersloher Straße.

Bau eines Depots an der Schildescher Straße.

▶ Oktober

Inbetriebnahme der Depotanlage.

▶ 20. Dezember

Inbetriebnahme der ersten Linie mit 12 Triebwagen und 8 Beiwagen auf der Strecke Rettungshaus nach Brackwede Dorf.

Der anfängliche 30-Minuten-Takt wird bis 1901 teilweise auf 7,5 Minuten verdichtet.

1900 – Die erste »Elektrische« in Bielefeld (Hersteller Hannoversche Waggonfabrik HAWA).

1901

▶ 23. Mai

Verlängerung der Strecke bis Brackwede Dorf und im Norden bis Schildesche Markt. Gesamtlänge: 9,2 km.

Der Fahrzeugbestand erhöht sich auf 21 Triebwagen und 11 Beiwagen.

1902

▶ 31. Juli

Inbetriebnahme der 2. Straßenbahnlinie Hauptbahnhof bis Sieker über Düppelstraße – Jahnplatz – Niederwall – Detmolder Straße – Goebenstraße. Die Strecke wird eingleisig mit Ausweichen gebaut.

▶ 28. August

Verlängerung der Strecke von Goebenstraße bis Sieker mit einer Gesamtlänge von 3,85 km.

1909

Zweigleisiger Ausbau der Straßenbahn in der Gütersloher Straße bis Anfang 1910.

1910

Inbetriebnahme der Wagenhalle II für 18 Fahrzeuge.

1910 – Bielefelder Straßenbahnwagen mit nachträglich geschlossenen Plattformen (HAWA).

1912

▶ 3. Mai bis 14. August

Zweigleisiger Ausbau in der Obernstraße, der Niedernstraße und in Teilen der Koblenzer Straße (heute Adenauerplatz). Bau von fünf Ausweichen von je 72 m Länge in den Außenbezirken, wodurch ein 5/10-Minuten Takt eingeführt werden kann.

▶ 1. Oktober

Verlängerung der Linie 1 von Brackwede Dorf zum Sennefriedhof (2,0 km).

Streckenlänge Linie 1: 11,20 km

Streckenlänge Linie 2: 3,85 km

1913

Zweigleisiger Ausbau vom Depot bis Rettungshaus.

1914

Für die im Jahr 1913 geplante Ost-West-Linie 3 Bossestraße – Bürgerweg – Grabenstraße – Jahnplatz – Wilhelmstraße – Heeper Straße – Kaiserstraße – Oststraße soll der Baubeginn am 2. August 1914 sein. Das Schienen- und Fahrleitungsmaterial wird jedoch bei Kriegsausbruch beschlagnahmt und der Rüstungsindustrie zugeführt. Das Depot wird um eine Wagenhalle erweitert. Bei der Hannoverschen Waggonfabrik werden 8 Triebwagen bestellt, die jedoch erst 1920 zur Auslieferung kommen.

1915 bis 1917

Mehrleistungen in der Beförderung von Fahrgästen werden durch verstärkten Anhängerbetrieb erbracht.
Durch die kriegsbedingte Mangelwirtschaft werden nur die notwendigsten Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Es kommt dadurch zeitweise zu Verkehrseinschränkungen.

1918

▶ 14. Juli bis 6. Oktober
Kein Verkehr an Sonntagen wegen Kohlemangel.

1919

Drastische Fahrpreiserhöhungen.

1920

Die 1914 bestellten Triebwagen werden ausgeliefert.

1921 bis 1922

Fortschreitende Geldentwertung, allein im Jahr 1922 gibt es 20 Lohn- und Gehaltserhöhungen.

1923

▶ 1. Januar

Nach Einführung der Rentenmark verbessern sich die wirtschaftlichen Verhältnisse.

Zweigleisiger Ausbau zwischen Nebelstor (nahe des heutigen Adenauerplatzes) und Betheleck.

1924

Zweigleisiger Ausbau in der Koblenzer Straße (heute Adenauerplatz). Im Herbst werden bei der Waggonfabrik Uerdingen 6 Triebwagen und 6 Beiwagen bestellt, die 1925 ausgeliefert werden sollen.

1925

Zweigleisiger Ausbau zwischen Bethel und der Spinnerei Vorwärts sowie zwischen Lällmann und Oststraße (Linie 2, heutige Haltestelle Prießallee).

▶ 15. Oktober

Die erste Buslinie in Bielefeld von der Langen Straße zur Oststraße.

1925 – Dieser NAG Bus gehörte zu den ersten Bussen in Bielefeld.

1925 – Straßenbahnwagen der dritten Generation.

1926

Weitere 2.870 Meter werden zweigleisig ausgebaut. Die Strecken Spinnerei Vorwärts – Brackwede Bahnhof – Brackwede Kirche und von der Oststraße (heute Prießallee) bis zur Königsbrügge. Somit sind nur noch die Strecken Rettungshaus – Schildesche, Königsbrügge – Sieker, Sennefriedhof – Brackwede und die Eisenbahnüberführung in der Schildescher Straße eingleisig. An der Endstelle Sieker wird eine Abstellanlage für 8 Fahrzeuge gebaut. Das Depot wird um eine 12 Fahrzeuge fassende Halle erweitert.

1927

▶ Oktober

Baubeginn der 2.150 m² großen Wagenhalle IV für 56 Fahrzeuge an der Schildescher Straße.

1928

▶ 1. Februar

Inbetriebnahme der 3. Straßenbahnlinie, von der Apfelstraße bis Oststraße und am 1. Juli von der Apfelstraße bis Lange Straße.

▶ 1. August

Umbau des Jahnplatzes und Verlegung der Linie 1 aus der Niedernstraße/Obernstraße in die Hindenburgstraße. Gleichzeitig wird das Liniennetz neu gestaltet.

▶ 11. Dezember

Verlängerung der Linie 2 vom Hauptbahnhof bis zur Haltestelle Walkenweg.

▶ ab 1. Dezember

Die Endstelle Brackwede Dorf (Kirche) wird nach Brackwede Friedhof verlegt. Damit entfällt das unübersichtliche Rangieren an der Kirche für die nicht bis Senne durchfahrenden Züge.

Zweigleisiger Ausbau auf folgenden Strecken: Lönkert – Osningstraße (900 m), Friedhof Brackwede (230 m), Eisenbahnüberführung Schildescher Straße (160 m),

Depot bis Kleine Bahnhofstraße, von Ausweiche Landwehr (heute etwa Rosenhöhe) bis Sennefriedhof (710 m), wobei das zweite Gleis stadteinwärts auf einen besonderen Bahnkörper verlegt wird. An der Endstelle Sennefriedhof wird eine Gleisschleife gebaut. Vier Handweichen werden zu Elektroweichen umgebaut (meist Abzweig-Weichen).
Die Fahrzeuge erhalten beleuchtete Liniennummern.

1929

7 Triebwagen und 16 Beiwagen werden ausgemustert. Als Betriebsreserve stehen noch 4 Triebwagen und 5 Beiwagen aus dem Jahr 1900 zur Verfügung.

▶ 7. Oktober

Auf der Linie 2 zwischen Sieker und Hallenstraße 5-Minuten-Takt. Gleichzeitig wird die Linie 3 von 10- auf 5-Minuten-Takt verdichtet. Zweigleisiger Ausbau zwischen Brackwede Friedhof und Landwehr (607 m) und Bau eines Gleiswechsels an der Haltestelle Landwehr.

1930

Drei Beiwagen werden ausgemustert. Zweigleisiger Ausbau in Brackwede zwischen Osningstraße und der Wirtschaft Börse (145 m).

1930 – Straßenbahnzug in Schildesche (Waggonfabrik Uerdingen).

1931

Einbau eines Gleiswechsels in der Herforder Straße zur Erleichterung der Rangierbewegung am Jahnplatz.
Die letzten vier offenen Triebwagen erhalten geschlossene Stirnwände.
Verschlechterung der Wirtschaftslage durch die Weltwirtschaftskrise.

1932

Fahrplan mit 10-Minuten-Takt auf allen Linien, während der Hauptverkehrszeit alle 5 Minuten. Zweigleisiger Ausbau zwischen Königsbrügge und Sieker. Die Linie 2 ist damit vollständig zweigleisig. Zweigleisiger Ausbau für die Linie 1 in der Beckhausstraße von der Kurve Möller bis Höner (350 m).

1934

Zweigleisig zwischen Brackwede Bismarckstraße und Friedhof.

1935

Zweigleisig zwischen Brackwede Bismarckstraße und Bergstraße (300 m). Das Streckennetz beträgt Ende 1935 23 km. 1,76 km eingleisig und 21,24 km zweigleisig.

1936

Verstärkter Beiwagenverkehr am Nachmittag nach Sieker (für die Kasernen an der Detmolder Straße). In Sieker wird eine Abstellanlage für 13 Fahrzeuge (2 Hinterstellgleise) und eine 60 m lange Wendeschleife gebaut. Der Bau der Wendeschleife ist notwendig, um bei Veranstaltungen auf dem Sportplatz Königsbrügge dem hohen Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

1938

Das Depot erhält eine getrennte Ein- und Ausfahrt. Ein Schienenreinigungswagen wird von der Firma Ensten/Schörling gekauft. Am Sennefriedhof wird ein 72 m

langes Aufstellgleis zum Entleeren des Schienenreinigungswagens gebaut.

1942

Die Haltestellenabstände werden vergrößert.

▶ Juli

Zwischen der Haltestelle Asbrock und der Ausweiche Wilke wird das Stabreichverfahren eingeführt, um Unfällen auf dieser eingleisigen Strecke vorzubeugen.

1943

Bau von drei Abstellgleisen aus Altmaterial am Walkenweg (123 m), am Sennefriedhof (152 m) und am Brackweder Friedhof (152 m) für zusammen 30 Fahrzeuge, um sie außerhalb des Werksgeländes vor Bombenangriffen zu schützen.
Ein Dieselbus wird von der Firma Schörling in einen Turmwagen umgebaut.

1944

▶ 30. Januar

Auf allen Linien kann nur noch ein 20-Minuten-Takt aufrecht erhalten werden.

▶ 27. Mai

Inbetriebnahme der Oberleitungsbus-Linie vom Rathaus zum Wellensiek. In der Zeit der Treibstoffknappheit fahren die Busse auch mit Stadtgas und Holzvergasern.

▶ 30. September

Erste kriegsbedingte Stillegung, jedoch wird nach Beseitigung der Schäden der Verkehr wieder aufgenommen.

▶ 20. Oktober

Durch einen Brand im Depot werden die Hallen I, II und III fast vollständig zerstört. Im Laufe des Jahres kommt es durch die Auswirkungen des Krieges zur Teilstillegung des Betriebes.

1945

▶ 31. März
Stillegung des gesamten Straßenbahnbetriebes nach schweren Bombenangriffen.
▶ ab 28. Juni
Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes, jedoch mit starken Verkehrseinschränkungen.
Ein Teil der Strecken muss durch Busse bedient werden. Es sind nur noch 20 Triebwagen und 23 Beiwagen einsatzbereit.

1946

Ein weiterer Dieselbus wird zum Turmwagen umgebaut.
▶ 4. Februar
Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes auf allen Strecken im 15-Minuten-Takt. Sonntags jedoch ruht der Verkehr.

1947

Im Depot kann die Halle I wieder vollständig in Betrieb genommen werden.

1948

Ausbau der Halle IV für Straßenbahn und Busse.
▶ 4. Oktober
Normalisierung des Straßenbahnverkehrs, ganztägiger 10-Minuten-Takt bis 20.00 Uhr und bis 23.20 Uhr alle 20 Minuten.

1950

Alle unmittelbaren Kriegsschäden sind beseitigt.
▶ 15. Mai
Zum Fahrplanwechsel Einrichtung der Linie 12 von Sieker bis Jahnplatz. Dadurch auf diesem Abschnitt eine Verkehrsverdichtung auf 5 Minuten. Im Spätverkehr von 21.00 – 23.00 Uhr wird alle 20 Minuten gefahren.
Spätwagen verkehren ab Jahnplatz in alle Richtungen um 23.30 Uhr und um 24.00 Uhr.

1950 – Endstation Sieker, ein Umsteigepunkt zwischen Straßenbahn, O-Bus und Autobus.

1951

▶ 20. Mai

Zum Fahrplanwechsel werden die Spätwagen auf den Samstag beschränkt. Die Linien 2 und 3 tauschen die Endstellen (Linie 2: Sieker – Lange Straße, Linie 3: Oststraße – Walkenweg). Die Linie 12 wird bis zum Hauptbahnhof verlängert. Während der Hauptverkehrszeit Einrichtung einer Linie 11 zwischen Mittelstraße (Linie 1) und Hallenstraße (Linie 3).
Bau eines Zwillings-Triebwagens aus 2 Triebwagen.

1952

▶ 19. Mai

Zum Fahrplanwechsel wird die Linie 12 aufgrund von Beschwerden der Anwohner in der Bahnhofstraße eingestellt. Der 10-Minuten-Takt wird nur noch bis 20.00 Uhr angeboten.
Bau eines weiteren Zwillings-Triebwagens, der Mitte des Jahres in Betrieb genommen werden kann.

1953

Der 20-Minuten-Takt von 20.00 bis 23.00 Uhr wird jetzt auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Änderung der Linienführung der Linie 11: Mittelstraße bis Hamfeldstraße.

1954

Weiterer Ausbau der Detmolder Straße. Abschnitt August-Bebel-Straße bis Diesterwegstraße.

1954 bis 1955

Mit vier Großraumtriebwagen T4 und zwei Beiwagen B4 erhalten die Verkehrsbetriebe die ersten modernen Fahrzeuge nach dem Krieg.

1955 bis 1957

Umbau des Jahnplatzes, des Berliner Platzes und Neugestaltung der Streckenführung in der Innenstadt. Auch der Bahnhofsvorplatz wird um- und neugestaltet. Der Straßenbahnbetrieb wird aus der Bahnhofstraße herausgenommen.
Der Berliner Platz wird zum zentralen Umsteigepunkt aller Straßenbahnlinien ausgebaut.
Die Linie 1 wird ab Jahnplatz über Berliner Platz (heute Willy-Brandt-Platz) zum Hauptbahnhof geführt.

▶ 29. Juni 56

Die Linie 2 wird ab Jahnplatz über Berliner Platz – Feilenstraße – Jöllenbecker Straße zur Langen Straße geführt.

▶ 15. Juni 56

Die Linie 3 wird ab Kesselbrink über Friedrich-Ebert-Straße und Berliner Platz zum Hauptbahnhof geführt.

▶ 19. Juli 57

Am Jahnplatz wird ein Gleisdreieck gebaut.

1956

▶ Mitte Mai

Einsatz der neuen vierachsigen Großraumtriebwagen für den Einrichtungsbetrieb auf der Strecke Kattenkamp – Sennefriedhof. Der Abschnitt Schildesche bis Kattenkamp wird mit einem Pendeltriebwagen bedient.

1957 bis 1963

30 neue Gelenktriebwagen vom Typ GT6 und 10 Straßenbahnen vom Typ GT8 werden angeliefert.

1957

▶ 2. Juni

Verlängerung der Linie 2 Sieker – Lange Straße bis zur Voltmannstraße (1,1 km). Diese Strecke wird eingleisig mit der Ausweiche Birkenstraße angelegt.

▶ 19. Juli

Die neue Haltestellenanlage für die Linien 1 und 2 am Jahnplatz geht in Betrieb.

Bau und Inbetriebnahme eines Gleisdreiecks im Ortskern Schildesche.

▶ 10. Oktober

Zum Fahrplanwechsel wird der Verkehr nach 20.00 Uhr vom 15-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt sowie sonntags von 7.30 bis 12.30 Uhr vom 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt verdünnt.

Es werden drei, bis Ende des Jahres sechs Gelenktriebwagen auf der Linie 1 eingesetzt.

1958

Weiterer Ausbau der Detmolder Straße auf dem Abschnitt Königsbrügge bis Ellernkamp.

Auf der Linie 1 werden nur noch Gelenktriebwagen mit Fahrgastfluss eingesetzt.

Bau und Inbetriebnahme der Wendeschleife in Brackwede an der Hauptstraße Ecke Heckengang.

Umbau des Ulmenwalls von der Körnerstraße bis Landgericht mit der Straßenbahn auf besonderem Bahnkörper.
Bau eines Gleisdreiecks am Landgericht.
Einbau von drei Abstellgleisen an der Endhaltestelle Sieker.

1959

▶ 17. Mai
Inbetriebnahme des Gleisdreiecks Voltmannstraße.
Umbau der Endstation Sieker. Erster Einsatz von Großraumtriebwagen auf der Linie 2.
Aus dem Triebwagen 22 und dem Beiwagen 148 wird der Umbau-Gelenktriebwagen GT4 Nr. 206, der am 8. Juli 1959 ausgeliefert und am 7. Oktober 1959 das erste Mal planmäßig eingesetzt wird.

1960

Der Ausbau der Detmolder Straße ist abgeschlossen.
▶ 31. Januar
Bau einer Wendeschleife im Depot Schildescher Straße.
Bau eines Abstellgleises an der Endhaltestelle Voltmannstraße. Die Linie 1 wird zwischen Kreuz- und Lutterstraße statt durch die Gütersloher Straße durch die neugeschaffene Artur-Ladebeck-Straße auf einem besonderen Bahnkörper geführt.
▶ November
Beginn des Ausbaues der Linie 1 zwischen Johannesstift und Kattenkamp für zweigleisigen Betrieb auf einem besonderen Bahnkörper.
Inbetriebnahme der neuen Haltestellenanlage in Sieker.

1961

▶ 5. Juli
Die Linie 1 verkehrt zwischen Johannesstift und Kattenkamp auf einem besonderen Bahnkörper. Bau eines Gleisdreiecks an der Kreuzstraße.

▶ 19. Dezember

Baubeginn des neuen Betriebshofes in Sieker für Straßenbahn, O-Bus (Oberleitungsbus) und Bus.

1961 – Gelenk-O-Bus am Jahnplatz.

1962

Ausbau der Strecke Kreuzstraße – Landgericht zweigleisig auf einem besonderen Bahnkörper.

Die vier Großraumtriebwagen T4 werden zu Beiwagen B4 umgebaut.

▶ 8. November

Inbetriebnahme des zweiten Gleises in der Jöllenbecker Straße zwischen Weststraße und Große-Kurfürsten-Straße. Das Gleis in der Straße Am Güterbahnhof wurde aufgelassen.

Der Beginn des Ausbaus der Alfred-Bozi-Straße bringt für die Straßenbahn zwischen Jahnplatz und Kreuzstraße die Verlegung auf einen besonderen Bahnkörper. Zeitweilig müssen die Linien 1 und 11 ab Jahnplatz über Landgericht zur Kreuzstraße geleitet werden.

1963

▶ 10. November
Zum Fahrplanwechsel Verlängerung der Linie 3 von der Oststraße bis zur Hauptstraße (spätere Brennerstraße, heute Sieker Mitte). Die Endhaltestellen Sieker und Sennefriedhof erhalten getrennte Haltestellen zum Ein- und Aussteigen.

▶ 5. Dezember
Die Ausbauarbeiten in der Alfred-Bozi-Straße sind abgeschlossen. Baubeginn der Neubaustrecke vom Walkenweg bis zur Karolinenstraße.

1964

▶ 2. März
Inbetriebnahme des provisorischen Gleisdreiecks an der Hellingstraße (Linie 3) in der Nähe der Haltestelle Walkenweg. Damit können auf der Linie 3 erstmals Gelenktriebwagen mit Fahrgastfluss eingesetzt werden.

▶ 28. September
Inbetriebnahme der Strecke Walkenweg – Karolinenstraße und Abbau des Gleisdreiecks Hellingstraße.

▶ 19. Oktober
Einsatz von schaffnerlosen Beiwagen auf der Linie 2.

1965

1965 – Straßenbahnzug an der Endstation Senne (GT6 + B4 DUEWAG).

▶ 26. Mai

Einsatz von schaffnerlosen Beiwagen auf der Linie 1.

▶ 20. Juni

Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes Sieker für alle drei Betriebszweige (Straßenbahn, O-Bus und Bus). Die Hauptwerkstatt verbleibt jedoch noch bis 1977 im alten Betriebshof an der Schildescher Straße. Der gesamte Fahrdienst wird nach Sieker verlegt.

1966

Umbau von zehn GT6 Gelenktriebwagen in GT8.

▶ 26. Juni

Mit dem Fahrplanwechsel Einführung des Einmannbetriebes auf den Linien 2 und 3 nach 19.30 Uhr sowie sonntagvormittags, auf der Linie 3 zusätzlich noch samstags früh und nachmittags sowie am Sonntag ganztägig.

1967

▶ 26. Juni

Erstmals Einsatz von Fahrscheinentwertern.

▶ 2. Juli

Einführung des durchgehenden Einmannbetriebes auf der Linie 3.

▶ November

Baubeginn der Neubaustrecke vom Kattenkamp bis Schildesche An der Reegt auf der Trasse der elf Jahre zuvor stillgelegten Bielefelder Kreisbahn.

▶ 10. Dezember

Einführung des ganztägigen Einmannbetriebes auf der Linie 2, sowie auf der Linie 1 im Spätverkehr und sonntagvormittags.

1968

▶ 31. März

Zum Fahrplanwechsel ist der Einmannbetrieb auf allen Straßenbahnlinien durchgängig eingeführt.

▶ 14. April
Inbetriebnahme der Neubaustrecke vom Kattenkamp bis Schildesche An der Reegt. Die Strecke Kattenkamp – Schildesche Markt wird aufgelassen und abgebaut.
▶ Juni
Baubeginn der Verlängerung der Linie 3 von der Karolinenstraße bis Baumheide. Auch diese 1,6 km lange Strecke wird zweigleisig auf einem besonderen Bahnkörper angelegt.
▶ 8. November
Der O-Bus-Betrieb wird eingestellt.

1969

▶ März
Baubeginn eines eingleisigen Verbindungsgleises zwischen der Endhaltestelle Brennerstraße (heute Sieker Mitte) und dem Betriebshof Sieker.
▶ 30. Mai
Inbetriebnahme der Verlängerung Linie 3 von der Karolinenstraße bis Baumheide.
▶ 10. September
Baubeginn des ersten Tunnelabschnittes der Bielefelder Stadtbahn, zwischen Alleestraße und dem Nicolaifriedhof mit einer Länge von 500 Metern.

1970

▶ 19. Juli
Inbetriebnahme des Verbindungsgleises zwischen Brennerstraße und Sieker.

1971

▶ 21. September
Inbetriebnahme der Stadtbahn-Tunnelstrecke in der Herforder Straße. Die Haltestelle Beckhausstraße wird die erste unterirdische Stadtbahn-Haltestelle in Bielefeld.

1971 – Eröffnung des ersten Stadtbahntunnels Herforder Straße/Beckhausstraße.

1973

Ausbau der Artur-Ladebeck-Straße zwischen Bethel und Bahnhof Brackwede. Die zweigleisige Strecke wird auf einen besonderen Bahnkörper verlegt. Die Arbeiten werden im August 1974 abgeschlossen.
Ausbau der Herforder Straße mit einem besonderen Bahnkörper von der Tunnelrampe Nicolaifriedhof bis zur Ziegelstraße.

1975

▶ 9. Januar
Die Haltestellen Kreuzstraße und Obernstraße werden aufgehoben und durch die neuen Haltestellen Kunsthalle und Adenauerplatz ersetzt.
Baubeginn der Erweiterung des Betriebshofes Sieker für eine neue Hauptwerkstatt, eine Abstellanlage und ein Mehrzweckgebäude.

1976

▶ 16. Januar
Lieferung des ersten Straßenbahn-Gelenktriebwagens GT8Z (eingereiht als Fahrzeug 501).

1977

Die Neubauten auf dem Betriebshof in Sieker können in Betrieb genommen werden.

▶ 8. September
Der Stadtbahnbau wird am Hauptbahnhof fortgesetzt.

1978

Baubeginn der Verlängerung der Linie 2 (die Linien-Äste sind wieder getauscht worden!) von Baumheide nach Milse. Die 1,65 km lange Trasse wird kreuzungsfrei auf einem unabhängigen Bahnkörper angelegt. Da während der Bauzeit die Wendeschleife Baumheide nicht mehr befahrbar ist, wird zwischen Karolinenstraße und Baumheide ein Pendelbetrieb mit den GT8Z eingerichtet.

▶ 1. April

Die Verlängerung bis Milse wird in Betrieb genommen.

1979

▶ 9. Oktober

Inbetriebnahme der kreuzungsfrei auf einem unabhängigen Bahnkörper angelegten Stadtbahnstrecke von der Rosenhöhe bis zur Wendeschleife Senne.

1980

▶ 1. März

Start der Verkehrsgemeinschaft VOW (Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen) mit den Unternehmen Deutsche Bundespost, Deutsche Bundesbahn (beide heute in der BVO – Busverkehr Ostwestfalen – zusammengefasst), TWE (Teutoburger Wald Eisenbahn) und Stadtwerke Bielefeld GmbH.

▶ 28. September

Inbetriebnahme der Verlängerung der Linie 3 über die Voltmannstraße hinaus zur Wendeschleife Babenhausen Süd. Es ist die erste Haltestelle in Bielefeld mit Hochbahnsteig. Zusammen mit dem späteren Einsatz von Stadtbahnfahrzeugen ist ein barrierefreier Zugang möglich. Das Gleisdreieck Voltmannstraße wird in ein Überholgleis umgebaut.

1981

Beginn der Lieferung von 44 Stadtbahnwagen M8C. Die ersten »Altfahrzeuge« verlassen Bielefeld in Richtung

Innsbruck. Es folgen später weitere nach Innsbruck, Mannheim, Würzburg und Lodz.

1981 – Die Straßenbahnwagen werden durch 44 neue Stadtbahnwagen M8C abgelöst (DUEWAG Düsseldorf).

1982

▶ April bis Juli

An verschiedenen Wochenenden wird die zentrale Strecke Berliner Platz – Jahnplatz wegen Tunnelbauarbeiten gesperrt.

1983

▶ 1. April

Einführung des neuen VOW-Tarifs.

▶ Oktober

Für die Glückstalertage in Brackwede wird der Straßenbahnbetrieb in der Hauptstraße erstmalig eingestellt. Das Förderprogramm F'81 erhält die einstimmige Rückendeckung des Rates der Stadt Bielefeld. Es legt die Basis für den Ausbau von Hochbahnsteigen und die vollständige Stadtbahnbeschleunigung an allen Lichtsignalanlagen in den kommenden Jahren fest.

1984

Neue Zweigbuslinie 26 von der Voltmannstraße in das Wohngebiet Dürerstraße.

1985

▶ 27. September

Ausdehnung der VOW auf den Kreis Gütersloh. Als neue Partner steigen die Stadtwerke Gütersloh und drei Privatunternehmer ein.

▶ 11. Oktober

Zu den Glückstalertagen wendet die Straßenbahn an der Gaswerkstraße über einen Klettergleiswechsel. Im Fahrplanbüro wird ein EDV-System eingeführt.

1986

▶ 8. Februar

Der Partywagen 799 wird durch einen Schwelbrand stark beschädigt und ausgemustert.

▶ 26. September

Fertigstellung der neuen Strecke der Linie 3 durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße. Damit wird der Jahnplatz endlich wieder zentraler Umsteigepunkt auch für das Straßenbahnnetz. Die Strecke über Kesselbrink zur Herforder Straße bleibt vorerst als Betriebsgleis erhalten.

▶ 2. November

Versuchsweise werden für die Buslinie 31 im Spätverkehr Anruf-Sammel-Taxen (AST) eingesetzt.
Der Stadtbahnwagen 534 wird versuchsweise mit Systemen für die Zugbeeinflussung (ZUB) und Bordinstrumenten für das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) ausgerüstet.

1987

▶ 2. bis 4. März

Durch Eisregen kommt der Straßenbahnbetrieb zum Erliegen.

▶ 17. Juli

Baubeginn für die neue Leitstelle in Sieker.

▶ 30. Oktober

Letzter Einsatz der Altfahrzeuge GT 6. Von diesem Zeitpunkt an sind nur noch die Stadtbahnwagen M8C im Einsatz.

▶ 19. November

Der Umbau der Kreuzung Teutoburger Straße/Oelmühlenstraße ist abgeschlossen.

▶ 28. Dezember

Das letzte Neufahrzeug von 44 M8C-Wagen (der Wagen 559) geht in Betrieb.

1988

An der Haltestelle Sudbrackstraße wird ein provisorischer Anschluss der Tunnelstrecke geschaffen.

▶ Juni

Beginn des Umbaues für einen neuen Schienenschleifwagen.

▶ September

Baubeginn der Hochbahnsteige Friedrich-List-Straße und Bethel.

▶ 30. September/1. Oktober

Ein M8C und ein GT8 werden zur Besichtigung zum Tag der offenen Tür in die Tunnel-Haltestelle Jahnplatz transportiert.

1989

▶ 27. Januar

Der Tunnel wird für Schallmessfahrten erstmals aus eigener Kraft von Wagen 527 befahren.

▶ 20. März

Die Hochbahnsteige Friedrich-List-Straße und Bethel gehen in Betrieb.

▶ April

Das EDV-System EPON für die Fahr- und Dienstplanerstellung wird angeschafft.

▶ Mai

Das RBL-System (Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem) wird bestellt.

▶ Juli

Technische Abnahme der Zugsicherungsanlage im Tunnel.

▶ 1. September
Die ersten drei Straßenbahn-Fahrerinnen werden eingestellt.
▶ November bis März 1990
11 Busfahrer und ein Bus werden nach der Grenzöffnung für fünf Monate den Berliner Verkehrsbetrieben zur Verfügung gestellt.
▶ Dezember
Weitere Hochbahnsteige werden fertiggestellt.

1990

Fortführung des Hochbahnsteigprogramms.
▶ 12. März
Beginn der Fahrerausbildung im Tunnel. Beginn der Installation von Beschleunigungsmaßnahmen für die Stadtbahn.
▶ 6. November
Die neue Verkehrsleitzentrale (VZ) geht in Betrieb.
▶ 15. November
Das RBL-System (Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem) wird in Betrieb genommen.

1991

▶ März
Abschlussschulung für den Tunnelbetrieb.
▶ April
Der neue Schienenschleifwagen 510 wird fertig gestellt.
▶ 19. April
Beginn der Anschlussarbeiten des Tunnelabschnittes mit dem Oberflächennetz mit Unterbrechung der Linie 2 im Bereich Beckhausstraße.
▶ 26. bis 28. April
Die übrigen Anschlüsse werden in den Nächten 26. /27. April und 27. /28. April hergestellt.
▶ 28. April
Eröffnung der StadtBahn.
Auf einem Volksfest mit rund 150.000 Bürgerinnen und Bürgern präsentiert sich nach langer Bauzeit die

»Freie Bahn auf der ganzen Linie«. Die neuen technischen Systeme laufen gut an.
Mit dem gleichzeitigen Fahrplanwechsel sind wesentliche Verbesserungen im Angebot verbunden. Ein neuer 10-Minuten-Grundtakt löst den unübersichtlichen 12-Minuten-Takt nicht nur im Stadtbahnnetz, sondern auch auf den Hauptbuslinien ab. Die Linie 1 wird ganztägig bis 19.00 Uhr und die Linie 2 in der Hauptverkehrszeit mit Doppeltraktionen bedient. Auf der Linie 2 wird das Hochbahnsteigprogramm weitestgehend realisiert. Die Fahrzeiten verkürzen sich auf allen Linien durch den Tunnelbetrieb und die Beschleunigung an der Oberfläche beträchtlich: Linie 1: 9 Min.; Linie 2: 8 Min.; Linie 3: 7 Min.

1991 – Eröffnung der Bielefelder StadtBahn.

In der Folgezeit erweist sich das Konzept als äußerst erfolgreich. Bereits Ende Mai benutzen durchschnittlich 30% mehr Fahrgäste die Stadtbahn.

▶ Mai

Der Straßenbahnwagen 804 (Typ GT8) wird leihweise den Verkehrsbetrieben in Brandenburg an der Havel zur Verfügung gestellt.

▶ 18. Juni

Nachdem der bereits im Dezember 1990 ausgelieferte MAN-Niederflurbus seit 24. April eingesetzt wird, kommt nunmehr ein im April gelieferter Daimler-Benz-Niederflurbus in den Linieneinsatz.

▶ 8. September

Für den Einsatz im Tunnel wird ein Zweiwegefahrzeug als Rottenfahrzeug mit Pritsche, Ladekran und Schienenfahreinrichtung angeschafft.

▶ November

Im gesamten Liniennetz der VOW (Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen) werden Verkehrszählungen durchgeführt.

1992

Der Bau von Hochbahnsteigen wird fortgesetzt. Weitere Ampelanlagen werden in die Beeinflussung durch die Stadtbahn einbezogen.

▶ Januar/Februar

Auf der Linie 33/133 wird versuchsweise das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) mit zwei Bussen eingeführt.

▶ Januar

Versuchsweise werden zwei unterschiedliche Schallabsorber zur Dämpfung von Quietschgeräuschen an den Stadtbahnwagen 541 und 557 angebracht.

▶ Februar

Für die Fahrzeugwerkstätten wird ein Zweiwege-Hilfsfahrzeug angeschafft.

▶ September

Aufgrund des enormen Anstiegs der Fahrgastzahlen werden 20 neue Stadtbahnwagen bestellt. Der neue Typ M8D orientiert sich in den Abmessungen am etablierten M8C-Fahrzeug.

▶ Dezember

Am Umsteigepunkt Deciusstraße wird eine über das RBL gesteuerte Stadtbahn-/Bus-Anschlusssicherung installiert. Seit Inbetriebnahme des Tunnels hat sich die Jahreslauf-

leistung der Stadtbahnwagen auf 70.000 km fast verdoppelt.

1993

Durch die stetig steigenden Fahrgastzahlen werden in der Hauptverkehrszeit deutlich die Kapazitätsgrenzen erreicht.
Neben weiteren Beschleunigungsmaßnahmen im Stadtbahnbereich werden auch die ersten Ampelanlagen für Buslinien entsprechend umgerüstet.

- März

Zwischen den Haltestellen Rathaus und Landgericht wird auf dem Niederwall eine Stadtbahn-Wendeanlage in Betrieb genommen.

- Dezember

Ein neues Stadtbahn-Winterdienstfahrzeug geht in Betrieb. Es entstand in der eigenen Werkstatt aus den Triebköpfen der ehemaligen Straßenbahnwagen GT6 830/839. Für den Winterdienst wird ein neuer Schneepflug eingesetzt.

- 3. Dezember

Ein Zweiwege-Schienenreinigungswagen wird angeschafft, der auch im Tunnel eingesetzt werden kann.

1994

- 9. Januar

Inbetriebnahme einer Busspur in der Universitätsstraße vor dem Hauptgebäude der Universität.

- März

Ein dreiachsiger Bus-Prototyp (15 m lang) wird von der Firma Neoplan für Probefahrten zur Verfügung gestellt.

- 14. Juli

Die Auslieferung der 20 Stadtbahnwagen vom Typ M8D beginnt und erstreckt sich bis zum 31. März 1995.

- August

Der erste Stadtbahnwagen M8D (Wagen-Nr. 560) wird für den Fahrschuleinsatz in Betrieb genommen.

▶ 14. November
In der Stadtbahnwerkstatt wird eine Radreifen-Unterflurdrehbank in Betrieb genommen.
▶ 25. November
Offizielles »roll out« der neuen M8D-Stadtbahnwagen in der Haltestelle Hauptbahnhof. Der Einsatz im Linienbetrieb beschränkt sich zunächst nur auf die Linie 2.
Die Prüfstraße in der Hauptwerkstatt erhält einen neuen Bremsenprüfstand für Busse.

1995

▶ Februar
Von der Stuttgarter Straßenbahn wird ein meterspuriger Gleismesswagen übernommen.
▶ 23. Februar
Das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) für die Busse geht inklusive der Anschlussüberwachung in Betrieb.
▶ 12. Juni
Erster Spatenstich für die Stadtbahn-Uni-Linie an der Rudolf-Oetker-Halle.
▶ 17. Juli
Baubeginn für die neue Stadtbahn-Abstellanlage Nord auf dem Betriebshof in Sieker.
▶ 26. August
Die Teilstrecke Sieker Mitte – Elpke der zukünftigen Stadtbahnstrecke nach Stieghorst wird in Betrieb genommen. Ein kleines Volksfest am Roggenkamp begleitet dieses Ereignis.
Die Linie 3 wird für den Stadtbahnwagen M8D freigegeben.
▶ September
In der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird auf den Stadtbahn-Linien 1 und 2 (Karolinenstraße – Rathaus) ein 5-Minuten-Takt eingeführt.
▶ 29. /30. September
Sieben NachtBus-Linien werden eingeführt. Sie fahren an Wochenenden und vor Feiertagen jeweils ab Jahnplatz um 1.05, 2.05 und 3.05 Uhr in alle Stadtgebiete.
Vier Linien werden von den Stadtwerken Bielefeld, drei

Linien von der BVO (Busverkehr Ostwestfalen) betrieben.
Ein 19 m langer Spezialanhänger für den Schienen- und Schottertransport wird fertig gestellt.

▶ 4. Oktober

Das Ampel-Beschleunigungsprogramm für die Stadtbahn ist überwiegend realisiert worden (54 Anlagen in 5 Jahren) und wird der Öffentlichkeit vorgestellt.
Die Stadtbahn-Besandungsanlage wird erweitert und modernisiert.

▶ 31. Dezember

Die Geschäftsstelle der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe (VOW) wird geschlossen. Die Aufgaben in Bielefeld werden von den Stadtwerken Bielefeld und der BVO übernommen.

1996

▶ März

Beginn der Tunnelarbeiten für die Stadtbahn-Uni-Linie.
Inbetriebnahme der neuen Abstellanlage Nord für sechzehn Stadtbahnwagen.
Der Umbau des letzten großen eingleisigen Abschnittes im Stadtbahnnetz ist vollendet: Der Abschnitt Voltmannstraße – Lange Straße wird zweigleisig mit einem neuen Hochbahnsteig in Betrieb genommen. Damit ist allein die Querung der Voltmannstraße kurz vor Babenhausen Süd im Stadtbahnnetz noch eingleisig.

▶ März

Die Quartiersbuslinie 123, auch IKEA-Linie genannt, wird eingeführt. Sie verbindet in einem Rundkurs Brackwede Kirche, das AquaWede und IKEA miteinander.

▶ September

Für den Stadtbahnbetrieb zur Universität werden 16 weitere M8D und 5 Mittelwagen MB4 bestellt.

▶ 28. September

An der Endhaltestelle Schildesche werden Hochbahnsteige errichtet und die Gleisanlagen neu gestaltet.

Eröffnung der neuen Stadtbahnstrecke Elpke – Stieghorst und Neuordnung der Buslinien im Bereich Hillegossen/ Stieghorst/Sieker. Der provisorische Endpunkt Elpke wird abgebaut.

1996 – Einweihung der StadtBahn-Neubaustrecke nach Stieghorst.

▶ 3. Oktober
Eine achte NachtBus-Linie (Gadderbaum und Hoberge-Uerentrup) geht in Betrieb.

1997

An zentralen Punkten im Stadtgebiet werden mehrere elektronische Displays montiert, die die Abfahrtszeiten der Bus- und Stadtbahnlinien anzeigen. Die Daten für diese Anzeigen stellt das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) zur Verfügung. Sie werden per Funk an zwischengeschaltete Knotenrechner gesendet, die anschließend die Informationen an die Anzeigen schicken.

1997 – Inbetriebnahme der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI).

▶ 1. Juni

Der Bethelbus (Linie 122) geht in Betrieb. Der Verkehr wird mit zwei speziell beschafften Midi-Bussen für die engen Straßen im Ortsteil Bethel durchgeführt.
Aufgrund des Erfolges wird bereits im Herbst das Angebot in den Tagesrandlagen und im Folgejahr auch auf den Sonntag ausgeweitet.

1997 – Der Bethelbus.

▶ September

Der Hochbahnsteig Brackwede Bahnhof wird in Betrieb genommen.

▶ Oktober

Das NachtBus-Netz wird in die Region ausgeweitet: Die NachtExpress-Linien N11 und N12 bedienen Gütersloh und Herford.

1998

▶ 24. Mai

In Oerlinghausen wird die Stadtbus-Linie 738 eingerichtet, die mit einem dritten Niederflur-Midi-Bus betrieben wird.

▶ Sommer

In den Sommerferien wird der Abschnitt der Stadtbahn-Linie 1 in der Kreuzstraße vollständig saniert. Dafür wird auf der Linie 1 ein Inselbetrieb zwischen der Haltestelle Waldhof (heute Obernstraße) und Senne eingerichtet. Die Wendeschleife Senne wird für diese Zeit ein eigener

kleiner »Betriebshof«. Nach Abschluss dieser Arbeiten kann der Wagentyp M8D ohne Einschränkungen im gesamten Netz eingesetzt werden.

▶ November

Die Sicherheits- und Servicekräfte der Stadtwerke Bielefeld nehmen ihren Dienst auf.

1999

Der mit Bestandteilen der ehemaligen GT8-Triebwagen 804 (1997 aus Brandenburg zurück) und 808 zusammengesetzte und innen komplett neu ausgebaute SparrenExpress (Fahrzeug-Nr. 500) geht in Betrieb.
Die Lieferung der 16 neuen M8D-Triebwagen ist im Frühjahr abgeschlossen. Im Sommer folgen die fünf Beiwagen MB4.

▶ September

Die neue umweltfreundliche Portalwaschanlage für die Fahrzeug-Außenwäsche wird in Betrieb genommen. Sie wird größtenteils mit aufbereitetem Waschwasser betrieben. Dieses Wasser wird im Kreislaufverfahren über eine biologische Abwasserbehandlungsanlage geführt. Durch dieses Kreislaufsystem kann im Jahr ca. 1.300 m^3 Frischwasser eingespart werden.

1999 – Die neue umweltfreundliche Waschanlage wird in Betrieb genommen.

▶ 2. April

Ca. 70.000 Bürgerinnen und Bürger feiern die **Eröffnung des ersten Abschnitts der Stadtbahn-Uni-Linie** mit einem großen Volksfest. Die Linie 4 fährt zwischen Rathaus und dem provisorischen Endpunkt an der Universität vor dem Oberstufenkolleg-Wohnheim.

Auf der Stadtbahn-Uni-Linie werden erstmals 68 m lange Stadtbahnzüge eingesetzt. Es sind die längsten Stadtbahnzüge auf Meterspur in Deutschland.

2000 – Eröffnung der StadtBahn-Uni-Linie.

Die Stadtwerke Bielefeld und die BVO ordnen ihr Busnetz neu und bedienen einige Linien gemeinsam. Die Hauptbuslinien 21 und 22 werden von Heepen aus nach Werther bzw. Quelle geführt. Die neue Quartiersbuslinie 27 führt vom Siegfriedplatz über die Innenstadt und Hohes Feld nach Schildesche. Dafür werden drei weitere Midi-Busse beschafft.

▶ Juni

Einführung des Gemeinschaftstarifs »Der Sechser«. Der Name steht für einen einheitlichen Nahverkehrstarif für Bus, Stadtbahn und Nahverkehrszüge in den Kreisen Gütersloh, Herford, Lippe, Minden-Lübbecke und der Stadt Bielefeld.

▶ August

Mit der Einführung des rechnergestützten Betriebshofmanagementsystem (BMS) wird die Organisation auf dem Betriebshof optimiert. Das System steuert eine gezielte Stellplatz-Vergabe, eine logistisch durchdachte Linienkurs-Zuordnung und eine geregelte Versorgung der Stadtbahnen und Busse.

▶ August

Die Sparte Verkehrsbetriebe wird rückwirkend zum 1. Januar 2000 als Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Bielefeld GmbH.

2001

▶ 31. März

Nach der Ausgliederung der Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH wird die Marke moBiel eingeführt. Mit einer großen Veranstaltung und vielen Bürgerinnen und Bürgern wird dieses Ereignis auf dem Jahnplatz gefeiert.

▶ 1. Juni

Umfirmierung von Stadtwerke Bielefeld Verkehr GmbH in moBiel GmbH.

▶ 27. Oktober

Das moBiel Haus wird im Stadtzentrum von Bielefeld eröffnet. Kunden werden hier in angenehmer Atmosphäre umfassend über Mobilitätsdienstleistungen informiert. Der Rundum-Service schließt auch Tipps für die Freizeitgestaltung, Fern- und Flugreisen, Wandern oder CarSharing mit ein.

2001 – Eröffnung des moBiel Hauses.

▶ 27. Oktober

Einweihung der Haltestelle Universität auf der Stadtbahn-Uni-Linie. Die neue Haltestelle ist eine architektonische Meisterleistung.

▶ November

Einbau der ersten CRT-Filter (Continuously Regenerating Trap – sich fortlaufend regenerierender Filter) in Busse. Sie reduzieren den Rußpartikel-Ausstoß bis an die kaum messbare Nachweisgrenze.

2002

▶ 1. März

Die moBiel Service Gesellschaft (mSG) wird als Gemeinschaftsunternehmen der moBiel GmbH und der Stadtwerke Gütersloh GmbH gegründet. Ihre Aufgabe ist es, für die Gesellschafter Verkehrsdienstleistungen anzubieten.

2002 – Eröffnung der Haltestellen Wellensiek und Lohmannshof.

▶ 29. September

Einweihung des letzten noch fehlenden Teilstücks der Stadtbahn-Uni-Linie. Schon innerhalb kürzester Zeit entwickelt sich die »Uni-Linie« mit rund 30.000 Fahrgästen am Tag (2005) zum stärksten Stadtbahn-Ast. Zeitgleich wird eine Anschlusssicherung installiert, die dem Bus-Fahrpersonal die Ankunft der nächsten Stadtbahn signalisiert und die Anschlüsse für die Fahrgäste sicherstellt.

▶ 29. September

Einführung des durchgehenden nächtlichen Busverkehrs unter dem Motto »Rund um die Uhr moBiel am Wochenende«. Direkt an den Nacht-Bus schließt sich das aus dem NachtBus-Netz weiterentwickelte Frühnetz mit acht von moBiel betriebenen Linien an.

▶ 19. Dezember

Der Rat der Stadt Bielefeld spricht sich einstimmig für Erhalt und Weiterentwicklung von moBiel als öffentliches, integriertes Stadtbahn- und Busunternehmen aus.

2003

▶ 1. Juli

Das Fahrradparkhaus der Stadt Bielefeld am Hauptbahnhof wird durch moBiel übernommen. Unter dem Namen Radstation moBiel werden die Kerndienstleistungen Bewachung der rund 320 Stellplätze, Reparaturservice, Verkauf von Fahrrädern und Zubehör, Kurierdienstleistungen und Beratung angeboten. Zusätzlich werden Tickets des Gemeinschaftstarifs »Der Sechser« verkauft.

▶ Juli

Der Ausbau mit barrierefreien Buskapsteinen (18 cm hohe Bordsteine) und ansprechenden Wartehäuschen auf der Linie 25/26 ist abgeschlossen.

2003 – Bequemer Einstieg an den neu gestalteten Haltestellen.

▶ 1. August

Der kontrollierte Einstieg in Busse wird unter dem Motto »vorne rein, hinten raus« eingeführt. moBiel senkt damit die Anzahl von Fahrten ohne gültigen Fahrausweis und schafft eine größere Gerechtigkeit für Fahrgäste mit gültigem Ticket.

▶ Oktober

Die Haltestellenanzeigen in Bussen werden durch moderne TFT-Monitore ersetzt, die neben dem Endpunkt auch vier aufeinanderfolgende Haltestellen anzeigen.

2003 – Einführung von TFT-Monitoren in Bussen.

▶ 1. November

Zur Verbesserung des Abendangebots wird auf fünf Linienästen (vier Stadtbahn- und eine Buslinie) abends im Viertelstunden-Takt gefahren. Dieses Angebot wird in den Folgejahren weiter ausgebaut.

▶ November

Der Fuhrpark von moBiel ist komplett auf Niederflurbusse umgestellt. Zusammen mit dem Ausbau von Buskapsteinen an den Haltestellen wird ein flächendeckender, barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht.

2004

▶ Februar/März

Zur weiteren Verbesserung der Fahrgastinformation werden sämtliche Ticketautomaten, die an den oberirdischen Stadtbahnhaltestellen aufgestellt sind, mit Lautsprechern ausgerüstet, um den Fahrgästen im Fall von Störungen im Stadtbahnverkehr Informationen zu übermitteln.

▶ August/September

Zwischen den Haltestellen Schüco (früher Karolinenstraße) und Seidenstickerstraße wird die Linie 2 für den beschleunigten Stadtbahnverkehr ausgebaut.

2005

▶ 2005 – 2008

moBiel beteiligt sich am Forschungsnetzwerk »Leiser Verkehr« des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Gemeinsam mit sieben Partnern werden Maßnahmen zur Verminderung von Kurvengeräuschen im Stadtbahnverkehr erarbeitet.

▶ 1. Januar

Durch den Einbau eines automatischen Einlasssystems wird im Fahrradparkhaus der Radstation moBiel der 24-Stunden-Betrieb aufgenommen.

▶ 1. März

moBiel gewinnt die Schienenverkehrsausschreibung um das Teutoburger Wald-Netz und gründet mit drei weiteren Verkehrsunternehmen die WestfalenBahn GmbH. Ab 9. Dezember 2007 wird sie auf einer Linienlänge von rund 300 km zwischen Bad Bentheim, Osnabrück, Münster, Bielefeld, Detmold und Paderborn fahren. Jährlich werden über 4 Mio. Fahrplankilometer gefahren.

▶ März

Vier Anzeigen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) werden in der Halle des Hauptbahnhofes installiert. Sie zeigen die jeweiligen Abfahrtszeiten der Stadtbahn-Linien in Minuten an.

▶ 29. Mai

Zum ersten Mal seit 1991 werden unter dem Motto »Neue Zeiten bei moBiel« die Fahrplanlagen aller Stadtbahn-Linien wesentlich geändert. Durch die neue Abfolge und Koordination der Stadtbahnen im Tunnel werden stark nachgefragte Umsteigebeziehungen bevorzugt bedient und die Pünktlichkeit erhöht.

▶ 27. Oktober

Der Rat der Stadt Bielefeld spricht sich einstimmig für die Betrauung der moBiel GmbH/moBiel Service GmbH zur weiteren Durchführung der Verkehrsleistungen in Bielefeld aus.

2006

▶ 1. Februar

Die Haltestellen Rathaus, Landgericht und Adenauerplatz erhalten Anzeigen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI).

▶ 28. /29. April

15 Jahre StadtBahn
1991 – 2006

moBiel feiert das Jubiläum »15 Jahre StadtBahn« mit einer Veranstaltung an den Haltestellen Jahnplatz und Hauptbahnhof. Seit 1991 – dem Eröffnungsjahr des Tunnels – ist die Zahl der Fahrgäste um rund 70 Prozent gestiegen.

▶ Sommer

Für den zukünftigen Einsatz von Langzügen werden die Hochbahnsteige Friedrich-List-Straße und Eggeweg verlängert.

StadtBahn-Netz 2006

Wo wir sind, lebt die Stadt.
www.moBiel.de