

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Großer Erfolg: Der „Feuerwehrbus“**
- **BIN intern: Fahrten und Verhandlungen**
- **Tolle Technik: BS wird Testbetrieb**



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - BIN intern – Verhandlungen mit verschiedenen Institutionen
- 5 - BIN intern – Die Veranstaltungen der letzten Zeit
- 8 - Scheckübergabe an die Feuerwehr
- 12 - Neue Scheiben für Tw15

...aus Braunschweig

- 13 - Braunschweig wird Testbetrieb
- 16 - Bestellung neuer Busse
- 16 - Umbau der Werkstatt Lindenberg

...aus aller Welt

- 17 - Straßenbahnen in Dänemark – Teil 2

...zu guter Letzt: Das *besondere* Bild!

Impressum

Die „BIN · Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Vorstand 1. Vorsitzender: Andreas Falkenhagen 2. Vorsitzender: Michael Schade
Kassengeschäftsführerin: Susanne Grau

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Postfach 2414, 38014 Braunschweig Konto: 200 65 67
Mail: info@bin-info.de BLZ 250 500 00
Internet: www.bin-info.de Nord/LB Landessparkasse

Redaktion u. V.i.S.d.P. Andreas Falkenhagen (a.falkenhagen@bin-info.de)

Autoren Die Urheber der Texte und Bilder sind den entsprechenden Artikeln zu entnehmen.
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. wieder.

Einzelpreis 2,50 € **Abonnement** 13,50 € pro Jahr, inklusive Versand

Auflage 150 Exemplare

Die BIN-Info erscheint jeweils im letzten Monat des Quartals, insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. © 2011 Titelbild: „Feuerwehrbus“ 0410 vor der Hauptwache, Aufnahme: J. Winnig

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen sie automatisch in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Dias, Manuskripte etc. kann nicht übernommen werden. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums mit dessen unbefristeter Nutzung für die BIN-Info oder die BIN-Homepage einverstanden. Die Redaktion der BIN-Info unterlässt jede Weitergabe an Dritte oder eine kommerzielle Nutzung über die Veröffentlichung in der BIN-Info hinaus.

Termine

23. - 25.09.2011 Besuch des Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm in Dänemark,
Infos unter: www.sporvejsmuseet.dk
- 02.10.2011 Verkehrshistorischer Tag in Hamburg: www.verkehrshistorischer-tag.de
- 14.10.2011 Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
15. - 16.10.2011 Nürnberg, Tag der offenen Tür im Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße
21. - 23.10.2011 Modelleisenbahnausstellung Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V. ,
dort BIN-Modellbahnanlage und Stand
„ArtDepot“, Große Diesdorfer Straße 200A, 39110 Magdeburg Haltestelle
Europaring mit den Linien 1, 5 und 6
- 22.10.2011 Jubiläum in München mit Tag der offenen Tür und Korso
Näheres unter www.mvg-mobil.de
- 11.11.2011 Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
- 09.12.2011 Packen der Geschenkbeutel und schmücken der Nikolausbahn
- 10.12.2011 Nikolausfahrten, Abends Weihnachtsfeier ab 19:30 Uhr
- 08.01.2012 Neujahrstrundfahrt, Beginn 10:15Uhr Nahverkehrsterminal am Hauptbahnhof
02. - 03.06.2012 „Kleine Bahn ganz groß“ in Jena mit Tag der offenen Tür
anlässlich 111 Jahre Straßenbahn mit BIN-Modellbahnanlage und Stand

BIN intern – Verhandlungen mit verschiedenen Institutionen

Text: Andreas Falkenhagen

Was passiert eigentlich in den Reihen des Vorstands der BIN e.V., während sich tagtäglich das Wasser der Oker behäbig seinen Lauf sucht? Sind die Veranstaltungen für alle Mitglieder durchaus öffentlich, geschieht die Vorstandsarbeit nachvollziehbarerweise eher hinter den Kulissen. Nun ist es nicht so, dass sich die Arbeit im designen von Sammeltassen und organisieren von Sonderfahrten erschöpft; auf den regelmäßigen Vorstandssitzungen werden weitere Themen besprochen, die für das Vorankommen der BIN wichtig sind, sowie Gesprächstermine mit Unternehmensvertretern und sonstigen Organisationen abgestimmt. Diese Tätigkeiten sind nicht zu unterschätzen; sie nehmen nicht nur viel Zeit in Anspruch, sondern erfordern auch ein hohes Maß an Fingerspitzengefühl und Geduld, um einerseits zwar die Interessen nachdrücklich und zielgerichtet zu vertreten, andererseits aber nicht zuviel zu fordern.

In 2011 haben sich in diesem Zusammenhang einige interessante Konstellationen ergeben, die hier auszugsweise dargestellt werden sollen: Besucht wurde die Auftaktveranstaltung des Organisationsteams des „Tages der Braunschweigischen Landschaft“ in Wolfsburg, an dem sich die BIN wieder beteiligen wird. Darüberhinaus wurden intensive Gespräche mit der Geschäftsführung der BSVAG über allgemeine Fragen die Arbeit der BIN betreffend geführt. Insbesondere die Situation des historischen Wagenparks wurde dabei kontrovers diskutiert. Beispielsweise klaffen die Positionen hinsichtlich der HU für Wagen 41 hauptsächlich vor dem Hintergrund von Kapazitätsproblemen der Stadtbahnwerkstatt deutlich auseinander. Diese Fragen wurden außerdem mit Carsten Müller, CDU, Vorsitzendem des Aufsichtsrates der BSVAG erörtert.

Nun ist es so, dass die Unterbringung der historischen Fahrzeuge nach einem möglichen Wegfall des Betriebshofes „Hasenwinkel“ unklar ist, so dass ebenfalls mit Nachdruck an einer Lösung hierfür gearbeitet wird. In diesem Zusammenhang wurde unter Anderem ein erstes Gespräch mit Manfred Pesditschek, SPD-Ratsherr und Mitglied des Aufsichtsrates von BS | Energy, geführt, um die gegenseitigen Interessen dazulegen. Neben allgemeinen Gesprächen zum Zwecke organisatorischer Angelegenheiten, wie u.A. mit einer Steuerberaterin oder diversen Institutionen (z.B. Jägermeister/ Feuerwehr BS für die Busmodelle) ist der frisch geknüpfte Kontakt zum Stadtmarketing Braunschweig hervorhebenswert: Dort werden künftig eine Reihe Souvenirartikel sowie die Karten für die Nikolausfahrten verkauft, was eine weitere Entlastung der BSVAG mitsich bringt. Zu guter letzt konnte der Vorstand der BIN einen zukunftsweisenden Kontakt zum Arbeitskreis Ringgleis herstellen, in dessen Netzwerk sich die BIN durch die historischen Fahrzeuge möglicherweise einbringen kann. Hauptaugenmerk wird künftig auf der Lösung der Unterbringungsfrage im Rahmen eines schlüssigen Konzeptes liegen; diesbezüglich werden Gespräche zu Rat und Verwaltung der Stadt sowie zu Politik und Wirtschaft gesucht.

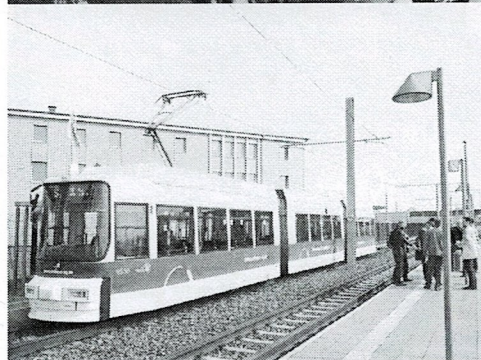
BIN intern – Die Veranstaltungen der letzten Zeit

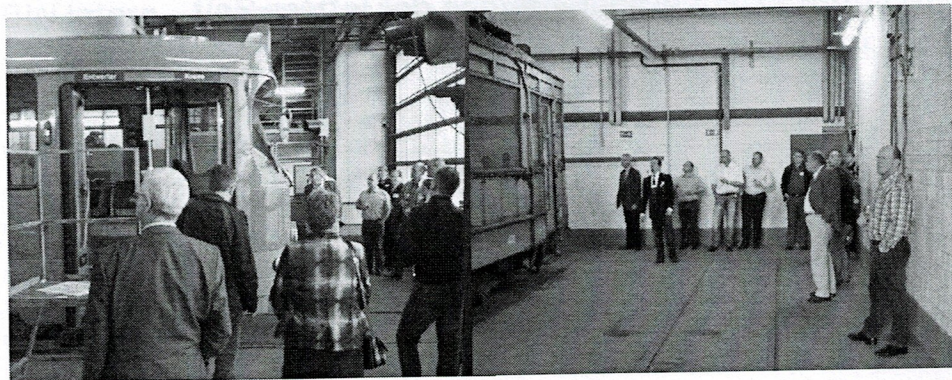
Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Christoph Heine, Michael Schade

Wesentlicher Bestandteil des Vereinslebens der BIN ist das Durchführen von Veranstaltungen und Fahrten, um sich über gemeinsame Interessen auszutauschen, Neues kennenzulernen oder für den Verein formale Notwendigkeiten abzuarbeiten. Die Motivation ist vielfältig, so dass für jeden etwas dabei ist, um sich einzubringen. Eine Auswahl bisheriger Aktivitäten aus 2011 ist hier dargestellt. Den Anfang macht die Jahreshauptversammlung, die am 12. März 2011 stattfand und neben der Neuwahl des Vorstandes auch die Bilanzziehen diente. Es folgte eine Veranstaltung speziell für unsere Sponsoren, denen auf diesem Wege unser Dank zum Ausdruck gebracht werden sollte. Zu diesem Zweck wurde eine Rundfahrt mit 35 und 201 durch das Tramnetz inklusive einer Weinprobe durch den Weinhandel Barrique sowie der Besichtigung des Betriebshof „Hasenwinkel“ angeboten. Höhepunkte bildeten dann der „Rollende Vereinsabend“ mit anschließendem Grillen sowie die „Fahrt ins Blaue“ ins Hannoversche Straßenbahnmuseum.



Die JHV 2011, der das „Einrollen“ nach dem Winter vorausging. Zum Einrollen fand ein modernisierter 95er Verwendung.





Oben Besichtigung des Bth. „Hasenwinkel“, Bild Mitte links die Weinprobe in Tw 35



Bild Mitte rechts: Zum Rollenden Vereinsabend 7554 mit 7473. Eigentlich sollte 201 hinter dem 75er laufen, der war aber leider den Tag bereits vermietet, so dass der „Standardzug“ zum Einsatz kam. Unten links: Grillen in gemütlicher Runde.



**Mit der KVG ins
Blaue...
Farblich paßte sich
das Fahrzeug dem
Motto gut an!
Hier Ankunft in
Wehmingen beim
HSM.**

**Bild Mitte: Gruppe mit
Straßenbahn! Dieses
Motiv darf nicht fehlen!**



**Bild unten:
Unser Busfahrer an diesem Tag,
das Vereinsmitglied Uwe
Ahrens „fährt fremd“! Hier hat er
das Lenkrad gegen den
Fahrschalter des
Fahrschulwagens 5103
getauscht und dreht eine Runde
unter kundiger Einweisung über
das HSM-Gelände.**



Scheckübergabe an die Feuerwehr

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Bernd Steinmetz, Jens Winnig

Aus dem Fundus der Souvenirartikel der BIN e.V. sticht ein Artikel besonders hervor: Das Modell des Bussees 0410 der BSVAG. Es ist nicht nur ein gelungenes Beispiel für die Zusammenarbeit mit der BSVAG, der Feuerwehr Braunschweig sowie der Firma Rietze, sondern es machte Aufgrund seiner besonderen Gestaltung und der gemeinnützigen Absicht dahinter auch in der lokalen und überregionalen Presse Schlagzeilen. Im Rahmen der Kampagne „Einstiegen“, die Werbung für die ehrenamtliche Tätigkeit bei der freiwilligen Feuerwehr machen soll, wurde mit der Jugendfeuerwehr der Stadt Braunschweig vereinbart, dass von jedem verkauften Modell ein Euro an die Jugendfeuerwehr gespendet wird, also bei einer limitierten Auflage von 500 Stück demzufolge 500 Euro. Bei der Übergabe des Schecks war die Presse, der Vorstand der BIN sowie die Verantwortlichen der Feuerwehr Braunschweig anwesend. Alles in Allem ein schöner Erfolg für alle Beteiligten!



Der Scheck hat es nicht in die Zeitung geschafft, er war der BZ nicht gehaltvoll genug; nach deren Ermessen muß er mindestens 2500 Euro umfassen, um abbildenswert zu sein. Die BIN-Info ist da freilich weniger kritisch, es zählt der Erfolg ansich.





Jens Winnig mit dem Modell des Verkehrs-AG-Busses. Das Original fährt zurzeit im Stadtgebiet Werbung für die Feuerwehr.

Foto: Rudolf Flentje

Werbebus für die Feuerwehr wurde als Miniatur-Modell nachgebaut

Interessengruppe Nahverkehr legt Kleinserie auf – Verkehrs-AG plant Modell des Büssing-Anderthalbdeckers

Von Jörn Stachura

Die Werbekampagne der Feuerwehr Braunschweig, um Mitgliedschwund zu verhindern, war erfolgreich. Der Anteil des Werbebusses daran ist unklar. Er sorgte allerdings für so viel Aufsehen, dass eine Kleinserie von Miniaturmodellen aufgelegt wurde.

„Es war ein riesiger Glücksfall“, berichtet Jens Winnig vom Verein Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr (Bin). Glücksfall, weil normalerweise ein solches Busmodell aus Kostengründen nie in Kleinserie gefertigt werden kann.

„50 000 Euro kostet die Form“, so Winnig. „Wir hatten allerdings das Glück, dass es das Busmodell selbst schon gab und nur noch farbliche Veränderungen notwendig waren.“ Und so entstanden 500 Braunschweiger „Mini-Feuerwehr-Werbebusse.“

150 der 500, so berichtet Winnig, seien bereits im Vorverkauf abgesetzt worden, und der Bin-Sprecher zweifelt nicht daran, dass auch der Rest Abnehmer bei Sammler finden wird. „Sogar ein Sammler aus Polen hat ein Modell angefordert.“

Von der Sammelleidenschaft soll auch Braunschweigs Jugendfeuerwehr profitieren. Ihr fließt 1 Euro je verkauftem Exemplar zu. Ein

Scheck über 500 Euro wurde bereits übergeben.

Die Auflage der Kleinserie durch die Bin hat übrigens Konsequenzen. Die Verkehrs-AG, die der Braunschweiger Feuerwehr den Bus kostenlos als Werbefläche für ein Jahr zur Verfügung gestellt hat, war vom Vergleich zwischen Original-Bus und Modell höchst angetan. „Es ist verblüffend, wie detailgetreu gearbeitet wurde“, sagt Sprecher Christopher Graßmann. Selbst die interne Verkehrs-AG-Nummer für den Bus finde sich auf dem Modell. Auch das Nummernschild sei korrekt abgebildet worden – sogar der TUV-Stempel.

Die Verkehrs-AG hat darum ihren Traditionsbus, den alten Heinrich,

den Büssing-Anderthalbdecker, ebenfalls für eine Kleinserie zur Verfügung gestellt. Das Modell soll sogar die historische Werbung tragen. Graßmann sagt: „Wir haben noch kein Ansichtsmittel erhalten. Doch wir hoffen, dass auch der alte Heinrich so hervorragend gelingt.“

FAKTEN

Informationen zum Braunschweiger Feuerwehr-Werbebus finden sich auf der Internetseite der Interessengemeinschaft unter www.bin-info.de. Dort kann das Modell zum Preis von 28 Euro bestellt werden. Der Heinrich-Traditionsbus soll bei der Verkehrs-AG vor Weihnachten verfügbar sein.

BZ vom 16.08.2011

So berichtete am 16.08. die Braunschweiger Zeitung über die Aktion. Die Verkaufszahlen des Busmodells wurden dadurch erheblich begünstigt.

ZU GUTER LETZT

»Einstiegen!« – im Original und im Modell

»Einstiegen!« – Mit diesem Aufruf will die Feuerwehr Braunschweig neue Mitglieder für eine der 30 freiwilligen Ortsfeuerwehren werben. Als Partner fand sich die Braunschweiger Verkehrs-AG, die den Bus 0410 aufwändig nach dem Entwurf der Feuerwehr beklebte. Die Motive entstanden durch eine interne Fotoaktion der Freiwilligen Feuerwehr Braunschweig.

»Ziel ist es, Interessierte auf die Feuerwehr aufmerksam zu machen«, erklärte Pressesprecher Detlef Maushake. Zwar gebe es keine akuten Nachwuchssorgen, man wolle jedoch vorbeugen. Dazu wurde eine eigene Internetseite geschaltet (www.feuerwehr-bs), auf der man ein Informationspaket abfordern kann, das kostenfrei zugesendet wird. Den »Feuerwehr-Bus« gibt es bei der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr (www.bin-info.de) übrigens auch als exklusives Rierze-Modell im Maßstab 1:87. Pro verkauftem Bus geht ein Euro an die Jugendfeuerwehr. (tho)



Präsentation des Originals und des Bus-Modells (Foto: Fw BS)

Anerkennende Worte im Fachmagazin „Brandschutz“

748 BRANDSCHUTZ Deutsche Feuerwehr-Zeitung 9/11

Neue Scheiben für Tw15

Text und Bilder: Andreas Falkenhagen

Neben der Durchführung von Veranstaltungen und Sonderfahrten für die BIN sowie der Arbeit „Hinter den Kulissen“, sprich dem Verhandeln von Sachverhalten im Sinne der Zukunft des Vereins stehen auf dem Programm auch konkrete Arbeiten an den Fahrzeugen. In der Vergangenheit wurden zum Beispiel erhaltende Maßnahmen zu Pflege und Rostschutz an den einsatzfähigen Wagen 35 und 201 sowie Arbeiten zur Herstellung des Originalzustands von Wagen 41 durchgeführt. Im August 2011 wurden nunmehr an Wagen 15 einige Scheiben in den Türen ersetzt, die Risse und Sprünge aufwiesen und der optische Gesamteindruck dadurch erheblich verbessert. Waren die Scheiben aus Reserve-Altbeständen noch verfügbar, so war das Beschaffen der Gummidichtung zum Einbau der Scheiben erheblich schwieriger. In diesem Zusammenhang ist der Firma Bus-Glas-Express, insbesondere Herrn Hildebrandt großer Dank auszusprechen, der eine geeignete Dichtung –sie stammt aus dem Baumaschinensektor– organisiert und geliefert hat.



Geduldsspiel: Waren die alten Scheiben schnell entfernt, gestaltete sich das Einsetzen der Neuen durchaus komplizierter. Aber bekanntermaßen lernt man nie aus und Übung macht den Meister:

Fünf Scheiben wurden bisher erneuert, nun sind alle Türen mit ungetrübten Blick nach draußen versehen. In einem weiteren Arbeitsschritt sollen weitere marode Dichtungen ersetzt werden.

Braunschweig wird Testbetrieb

Text: Jens Winnig, Pressemeldung der BSVAG

Die Braunschweiger Verkehrs-AG möchte Ihren Ruf als umweltfreundliches Unternehmen noch weiter ausbauen. Ein Weg dazu ist die weitere Reduktion des Schadstoffausstoßes bei den Omnibussen. Da diese Bilanz mit den herkömmlichen Motoren kaum noch zu verbessern ist, müssen andere Techniken her. Elektroantriebe: Bei „Fahren mit Strom“ denkt man üblicherweise gleich an Oberleitungsbusse. Nur hat sich die Technik inzwischen durch moderne Energiespeicher weiterentwickelt, wodurch Oberleitungstrassen nicht mehr benötigt werden, da die Batterien der Omnibusse sich über Induktionen in der Strasse aufladen und die Energie speichern.

Nachfolgend die offizielle Pressemeldung für die Überprüfung zur Verwirklichung des Systems:

„Fahren mit Strom ist nur ein Stein im Mosaik der zukünftigen Mobilität, doch es könnte der wichtigste werden. Braunschweiger Unternehmen wollen gemeinsam mit der TU - Braunschweig und der Firma Bombardier die induktive Energieübertragung für die Nutzung von Bussen im ÖPNV weiter entwickeln.

Der ohnehin umweltfreundliche öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit dieselbetriebenen Stadtbussen hat in den vergangenen Jahren eine rasante Entwicklung bei der Reduzierung des Verbrauchs und des Schadstoffausstoßes gemacht. Trotzdem können sich auch diese Fahrzeuge der aktuellen Entwicklung im Bereich der E-Mobilität nicht entziehen und müssen sich ihr stellen. Der Einsatz von elektrischen Oberleitungsbussen (Trolleybusse) scheitert einmal mehr an dem unflexiblen Einsatz und auch an den Kosten und optischen Beeinträchtigungen durch die notwendigen Oberleitungen. Hybridbusse mit einem Diesel- und Elektroantrieb oder einem rein elektrischen Antrieb mit einer Batterie-Stromversorgung über einen dieselbetriebenen Generator entsprechen dann schon mehr den Erfordernissen eines täglichen Einsatzes im ÖPNV. Auch die Entwicklung der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle in Linienbussen schreitet weiter voran, bis zur Serienreife wird es aber noch Jahre dauern. Allerdings stellen die hohen Kosten ein zusätzliches Problem dar.

Eine echte Alternative wäre aber ein elektrisch betriebener Stadtbus, der seine benötigte Energie über die konstante oder auch stationäre Aufnahme, unter Zuhilfenahme von Energiespeichern, erhält. Damit könnte die gleiche Umweltfreundlichkeit wie von Stadtbahnen erreicht werden. Dies ist das Ziel des gemeinsamen Projekts von der Braunschweiger Verkehrs-AG, BS|ENERGY, Bombardier und dem Institut für elektrische Maschinen, Antriebe und Bahnen der TU-Braunschweig. Die Partner werden sich in Braunschweig mit diesem Mosaikstein der E-Mobilität

PrimoveCity ist eine Lösung für die kontaktlose Energieübertragung durch Induktion. In Europa gibt es bislang zwei Teststrecken. In der Löwenstadt soll das System im Echtbetrieb eingesetzt werden. „Für den elektrisch angetriebenen Stadtbuss werden sich die heute noch bestehenden Einsatzbeschränkungen wie Reichweite und Verfügbarkeit weiter minimieren und die Nutzung/Verbreitung von E-Bussen wird sich erhöhen“, blickt Georg Hohmann, Vorstand der Braunschweiger Verkehrs-AG, in die Zukunft. „In Bezug auf Leistungsfähigkeit, Flexibilität und Sicherheit bietet heute keine andere E-Mobilitäts-Lösung vergleichbare Vorteile.“

BS|ENERGY-Vorstand Paul Anfang ergänzt: „Bei der Induktiv-Ladetechnik ist keine elektrische Verbindung der ortsfesten Ladestelle und dem Elektrofahrzeug über Kabel erforderlich. Darüber hinaus ist sie sehr benutzerfreundlich, denn es entfällt das Hantieren zur Herstellung eines Stromanschlusses. Die Aufladung kann automatisch erfolgen, sobald das Fahrzeug über dem Ladepunkt platziert ist.“ Da keine Strom führenden Kontakte berührt werden können, erfüllt die Induktivlösung höchste Sicherheitsanforderungen. Der Ladevorgang kann auch im Fahren über eine längere Strecke, durch eine im Asphalt verlegte Induktionsschleife, erfolgen. Um dieses Projekt in Braunschweig weiter voranzuführen, haben die beteiligten Unternehmen Braunschweiger Verkehrs-AG und BS|ENERGY ihre Kompetenzen gebündelt. Mit Prof. Dr. Jürgen Meins von der TU Braunschweig, dem Entwickler der induktiven Energieübertragung bei Stadtbahnen, wurde ein exzellenter Berater und mit Bombardier ein führender Hersteller für die benötigte Fahrzeugtechnik gefunden.

Für die einzusetzenden Hybridbusse ist zunächst eine Teststrecke vom Hauptbahnhof über das Östliche und Westliche Ringgebiet zurück zum Hauptbahnhof vorgesehen. Dies sind die jetzigen Stadtbuslinien M 19 und M 29. Erste Ladestation wäre die Start- und Endhaltestelle am Nahverkehrsbahnhof. Zusätzliche Ladestationen oder Ladestrecken können auf dem Ring an ausgewählten Haltestellen oder in einzelnen Ringabschnitten platziert werden. So ist ein Testbetrieb unter realen Bedingungen möglich.

Braunschweig als Stadt der Wissenschaft und Forschung könnte damit bei der Entwicklung neuer, effizienter und energiesparender Techniken im Bereich der E-Mobilität eine Vorreiterrolle spielen.

Zudem entspricht das Projekt auch weitestgehend dem Regierungsprogramm Elektromobilität vom 18. Mai 2011. Das Regierungsprogramm sieht u. a. den Aufbau von regionalen, aussagekräftigen „Schaufenstern“ als Element der anwendungsorientierten Forschung und Entwicklung vor. Die Schaufenster sollten durch folgende Elemente gekennzeichnet sein

- Verfolgung eines systematischen Ansatzes (Energiesystem-Elektrofahrzeug-Mobilitäts- bzw. Verkehrssystem) sowie die Schnittstelle zwischen diesen Elementen
- Allianzbildung und Kooperationen, die die gesamte Wertschöpfungskette Elektromobilität abbilden
- Erprobung von ordnungspolitischen Rahmenbedingungen
- Erreichen einer kritischen Größe, um Rückschlüsse auf die Massentauglichkeit der angewendeten Elektromobilitätslösung zu erhalten
- Einbindung einer breiten Öffentlichkeit
- angemessenes Engagement der Wirtschaft vor Ort

PrimoveCity nutzt die BOMBARDIER PRIMOVE Technologie, die zur kontaktlosen induktiven Energieübertragung für sämtliche Elektrofahrzeuge geeignet ist. Hierbei handelt es sich um das gleiche Prinzip wie zum Betrieb von Induktionsherden oder bei Elektrozahnbürsten. Dabei wird die Energie über Induktionsschleifen in der Straße berührungsfrei in den Bus übertragen und dort in einer Batterie gespeichert oder vom E-Motor direkt in Bewegung umgesetzt. Da alle Elemente unterirdisch verlegt sind, fügt sich die Lösung harmonisch ins Stadtbild ein und bietet Verkehrsunternehmen völlig neue Möglichkeiten für integrierte Transportsysteme.“

Inzwischen wurden weitere Informationen gesammelt, u.a. durch Datenmessung auf den Linien M19/M29, wo die Standzeiten der Omnibusse im Streckenverlauf sind, um geeignete Punkte für die Energieaufladung zu finden. Es wird damit gerechnet, dass im Herbst alle Daten vorliegen und eine Entscheidung gefällt werden kann, dass Braunschweig einer von 5 Testbetrieben weltweit wird. Insgesamt gibt es über 50 Bewerber Städte/Regionen weltweit. Nur mit Braunschweig ist man schon mit am weitesten fortgeschritten. Wenn alles nach Plan läuft, wird Ende 2012 das System in Braunschweig an den Start gehen. Wir werden über die weitere Entwicklung in der BIN-Info berichten.

**Pressefoto der
beteiligten
Unternehmens-
vertreter an dem
Projekt.**

**V.l.n.r:
Prof. Dr. Jürgen
Meins
von der TU BS,
Jeremie Desjardins
von Bombardier,
Paul Anfang
von BS|Energy sowie
Georg Hohmann von
der BSVAG**



Neue Omnibusse für die Braunschweiger Verkehrs-AG

Text: Jens Winnig

Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat für das Jahr 2012 zehn neue Soloomnibusse ausgeschrieben und wie folgt an die Hersteller verteilt:

2 Mercedes-Benz Citaro (alte Bauform), 2 Solaris Urbino 12 und 6 MAN Lions-City; alle neuen Omnibusse werden mit einer Klimaanlage für Fahrgastraum und Fahrer ausgestattet. Die Lieferung der Fahrzeuge erfolgt im Februar/März des nächsten Jahres. Als weitere Neuerung wird ein anderes Fahrgastinformationssystem eingebaut, wo der Kunde über LCD-Bildschirme die nächste Haltestelle und etwa nächsten drei Haltestellen angezeigt bekommt.

Durch die 10 neuen Omnibusse werden 5 bis 10 ältere Omnibusse der Jahre 2001/2002 ersetzt. Nach der Eröffnung der Fallersleber Straße für den Straßenbahnverkehr werden die 98er Omnibusse abgegeben, wovon einige bereits verkauft sind.

Umbau Werkstatt Busbetriebshof Lindenberg

Text und Bild: Jens Winnig

Die Braunschweiger Verkehrs-AG modernisiert zur Zeit die Buswerkstatt. Um auch für die Zukunft gerüstet zu sein, werden die Werkstattspuren nun gerade angelegt und auch neue fertige Gruben mit allen Vorinstallationen beschafft. Diese neuen Gruben wurden im August mit Tiefladern geliefert und mit Unterstützung von Kränen abgeladen. Im Januar 2012 soll die neue Werkstatt ihre Arbeit aufnehmen. Bilder über den Baufortschritt sind unter www.anderthalbdecker.de zu sehen



Straßenbahnen in Dänemark – Teil 2

Text und Bilder: Andreas Feist

Die Straßenbahn in Kopenhagen (dänisch: København)

Die Kopenhagener Straßenbahn galt einst als der größte skandinavische Straßenbahnbetrieb. Dem entsprechend umfangreich und vielseitig ist auch die Geschichte. Es gab im Laufe der Zeit mehrere Betriebsarten, die Pferdebahn, die Dampfstraßenbahn, die Akkumulatorenbahn und schließlich die elektrische Straßenbahn, und das auch noch verteilt auf mehrere Gesellschaften.

Nachdem bereits 1859 eine Konzession zum Betrieb einer Pferdebahn erteilt worden war, diese von mehreren Interessenten aber nicht umgesetzt wurde, gelangten schließlich die Rechte an die englische Gesellschaft Copenhagen Railway Company Ltd. Diese Gesellschaft eröffnete am 22.10.1863 die erste Pferdebahnlinie zwischen Frihedsstøtten (Freiheitssäule, Vesterbrogade/Trommesalen) und dem Frederiksberg Runddel und verlängerte sie am 25.12.1863 durch die Innenstadt bis zum Skt. Annæ Plads und 1865 bis zum Lille Vibenshus. Die Pferdebahnwagen stammten aus englischer Fabrikation und waren weiß/gelb lackiert. Ein Anstrich, der bis zum Ende der Kopenhagener Straßenbahn beibehalten wurde. Sämtliche folgenden Pferdebahngesellschaften setzten Fahrzeuge unterschiedlicher Bauart ein, einstöckig, doppelstöckig, oben offen oder oben teilweise überdacht. Von der ersten Gesellschaft einmal abgesehen stammten die weitaus meisten Pferdebahnwagen aus dänischer Produktion.

Am 01.01.1866 wurde diese Linie von der „Kjøbenhavns Sporvei-Selskab“ übernommen, die noch im selben Jahr eine zweite Linie, die Sorte-Hest Linie eröffnete, die zwischen Frederiksberg/Sorte-Hest und Rådhuspladsen (damals Halmtorvet) verkehrte. Im Laufe der Jahre wurden weitere Pferdebahnlinien eingerichtet, so daß 1897 folgendes Liniennetz bestand:

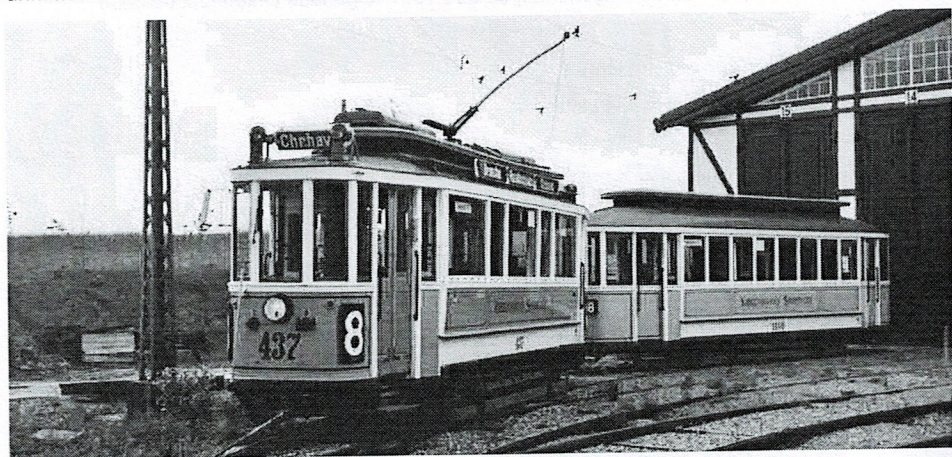
- Frederiksberg – Østerbro (rotes Licht)
- Østerbro – Kongens Nytorv (blaues Licht)
- Slukefter – Kongens Nytorv (blaues Licht)
- Amager – Højbro (weißes Licht)
- Nørrebro – Kongens Nytorv (gelbes Licht)
- Valby – Sorte Hest – Rådhuspladsen (grünes Licht)
- Frederiksberg Sorte-Hest – Rådhuspladsen (grünes Licht)
- Vesterfælledvej – Højbro (blaues Licht)

Am 01.01.1898 ging diese Gesellschaft in der „De københavnske Sporveje“ auf.

Kopenhagens zweiter Pferdebahngesellschaft, die „Nørrebroes Sporvejselskab“, nahm ihre Linie am 06.12.1867 zwischen Kongens Nytorv und der Nørrebrogade in Betrieb. Auch diese Gesellschaft ging am 01.01.1898 in der „De københavnske Sporveje“ auf, ebenso wie die dritte Pferdebahngesellschaft, die Københavns Forstæders Sporveisselskab“. Am 12.04.1873 eröffnete sie die Blegdamsvejlinie, die zwischen Trianglen und Trommesalen/Vesterbrogade verkehrte und 1878 von der Vesterbrogade bis zum Rådhuspladsen verlängert wurde. Ihr folgte 1883 die Farimagsgadelinie, die ebenfalls zwischen Trianglen und Rådhuspladsen fuhr, jedoch über die Farimagsgade. Schließlich kam 1884 noch als dritte Linie die Nørregadelinie zwischen Farimagsgade und Nørregade hinzu.

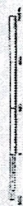
Auch die „Sølvgadens Sporvejselskab“, die ab 19.01.1889 eine Pferdebahnlinie zwischen Skt. Annæ Plads und Tagensvej betrieb, und die 1893 bis Kongens Nytorv verlängert wurde, ging in der oben genannten Gesellschaft auf. Vom 1.-15.04.1896 fanden auf dieser Strecke Probefahrten mit einem Gasmotorwagen statt. Obwohl das Ergebnis besser ausfiel als bei den Gasmotorwagen in Dresden und Dessau, wurde der Betrieb wieder eingestellt.

Die im Jahre 1872 eröffnete Strecke Smallegade – Gammel Kongevej – Vesterbrogade – Halmtorvet (Rådhuspladsen) der „Frederiksberg Sporvejselskab“ war tatsächlich ein Pferdespurbus System Keifler, auch wenn der Name der Gesellschaft etwas anderes vermuten läßt. Diese Gesellschaft schloß sich am 01.01.1898 mit der „Falkoneralléens Sprovejselskab“ zur „Frederiksberg Sporvej- og Electricitets A/S“ zusammen. Die „Falkoneralléens Sporvejselskab“ nahm am 01.06.1884 die Linien Nørrebro Runddel – Falkoner Allé – Frederiksberg und Frederiksberg Runddel – Falkoner Allé – Halmtorvet in Betrieb. Nach dem Zusammenschluß wurden die Pferdespurbusse 1899 stillgelegt und die Gesellschaft begann unmittelbar nach dem Zusammenschluß mit der Elektrifizierung ihrer beiden Strecken.



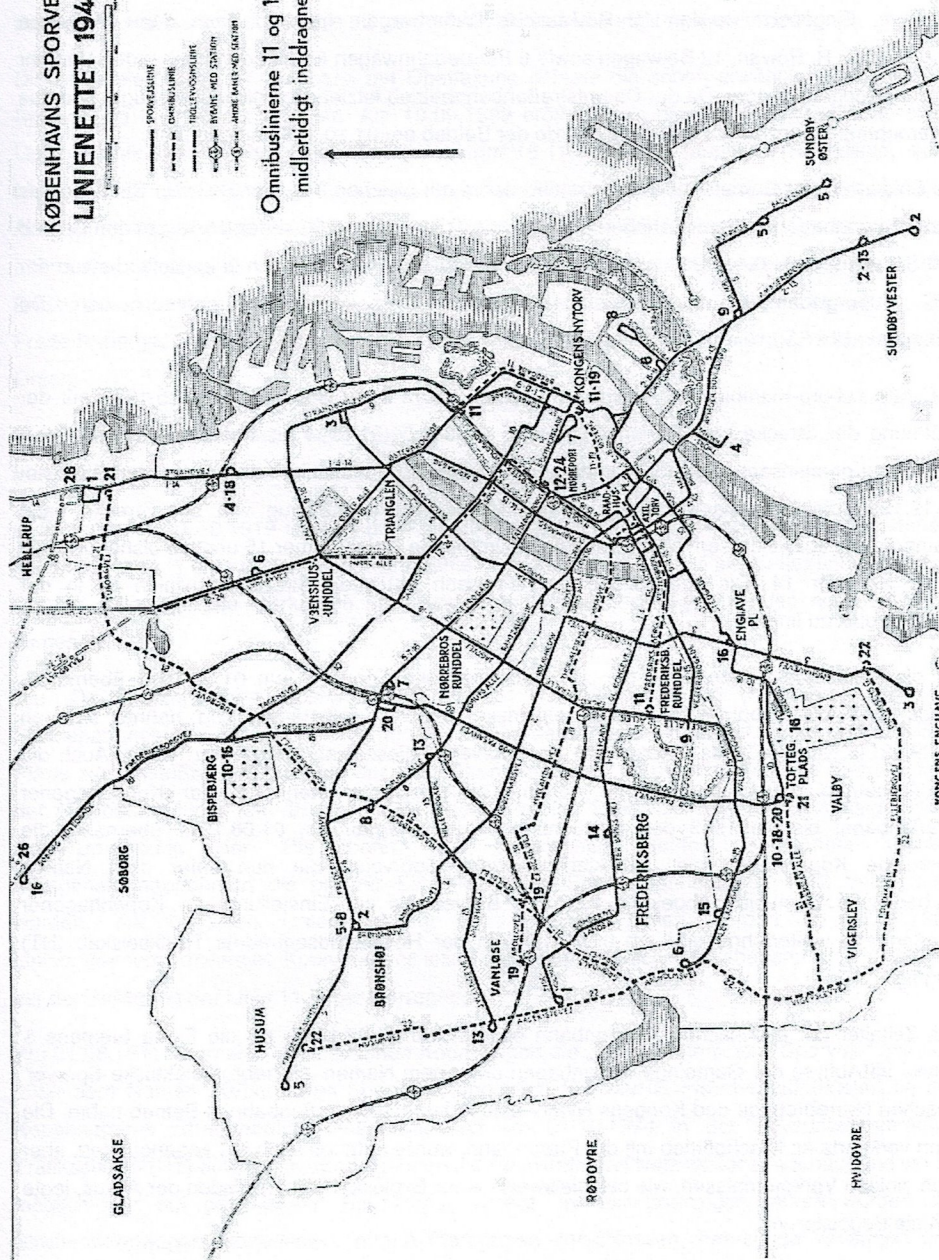
Tw 437 als Linie 8 nach Christianshavn mit Beiwagen

KØBENHAVNS SPORVEJE LINIENETTET 1942



- FØRSTELINJE
- DAMELINJE
- TRILLYNDELSE
- BANGS MIDTSTATION
- JERNBANE

Omnibuslinierne 11 og 19
midlertidigt inddragne.



Linienetzplan von 1942

Das Zeitalter der Dampfstraßenbahn begann in Kopenhagen am 23.03.1884, als die „Strandvejens Dampsporvejs-Selskab“ den Betrieb zwischen Trianglen und Klampenborg aufnahm. Eingesetzt wurden 12 Rowansche Dampfwagen, benannt nach dem dänischen Ingenieur W. R. Rowan, 12 Beiwagen sowie 6 Pferdebahnwagen für den durchgehenden Verkehr bis zum Kongens Nytorv. Da der Dampfstraßenbahnbetrieb letztendlich nicht überzeugte und das Unternehmen finanziell am Ende war, wurde der Betrieb am 01.10.1892 aufgegeben.

Als Ersatz für den Dampfstraßenbahnbetrieb nahm am gleichen Tag die „Hellerup Sporveje“ als letzter Kopenhagener Pferdebahnbetrieb zwischen Trianglen und Slukefter (Hellerup) den Betrieb auf. Sie wurde am 30.11.1902 zugunsten einer elektrischen Straßenbahn eingestellt, die von der „A/S Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej“, einem Tochterunternehmen der „De københavnske Sporveje“.

Die „A/S Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej“ nahm ihren Betrieb am 30.05.1903 mit der Eröffnung der Strecke bis Charlottenlund auf, die am 01.01.1904 bis Klampenborg verlängert wurde und gemeinsam mit der Kopenhagener Straßenbahn als Linie 4 betrieben wurde. Als am 30.12.1908 die Linie nach Ordrup eröffnet wurde, die in Hellerup von der Strecke nach Klampenborg abzweigte, erhielt die Linie nach Ordrup die Liniennummer 15 und die bisherige Linie 4 die Nummer 14. Die Entwicklung der elektrisch betriebenen Straßenbahnlinien ist in der Linienchronik zu finden.

Als die Gemeinde Kopenhagen die „De københavnske Sporveje“ am 01.08.1911 übernahm, wurde die „A/S Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej“ selbständig und nannte sich ab 20.09.1911 „Nordsjællands Electricitets- og Sporvejs-Aktieselskab“, abgekürzt NESA. Auch die NESA betrieb die Linien 14 und 15 im Gemeinschaftsverkehr mit der Kopenhagener Straßenbahn, bis sie 1953 den Straßenbahnbetrieb aufgab. Am 01.08.1911 übernahm die Gemeinde Kopenhagen die „De københavnske Sporveje“, die nun unter dem Namen „Københavns Sporveje“, abgekürzt KS, den Betrieb bis zur Einstellung der Kopenhagener Straßenbahn weiterführte und am 01.10.1974 in der Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) aufging.

Das Zeitalter der elektrischen Straßenbahn begann am 04.03.1897, als die Firma Siemens & Halske im Auftrag der Gemeinde Kopenhagen unter dem Namen „Nørrebro elektriske Sporvej“ zwischen Nørrebrogade und Kongens Nytorv eine Akkumulatorstraßenbahn in Betrieb nahm. Die Bahn verkehrte im Mischbetrieb mit der Pferdebahn, wurde anfangs auch gut angenommen, aber nach einigen Vorkommnissen, wie beispielsweise einer Explosion beim Aufladen der Akkus, legte sich die Begeisterung.

Insbesondere der beim Aufladen entstehende Geruch verhalf den Wagen zu dem Spitznamen „Syrevogn“ (Säurewagen). Die „De københavnske Sporveje“ übernahm 1899 den Betrieb von Siemens & Halske stellte die Linie bis zum 15.03.1902 auf Fahrleitungsbetrieb um.

Die erste elektrische Straßenbahn mit Oberleitung richtete die schon erwähnte „Frederiksberg Sporvej- og Electricitets A/S“ ein. Am 19.09.1899 eröffnete sie die Querlinie (Tværlinie, siehe Linienchronik Linie T), der kurze Zeit darauf am 16.11.1899 die Hauptlinie (Hovedlinie, siehe Linienchronik Linie H) folgte, die in den folgenden Jahren verlängert wurden. Die elektrische Ausrüstung stammte von der Union Elektricitäts-Gesellschaft UEG, die später in der AEG aufging. Interessant ist, dass die eingesetzten Wagen als Einrichtungswagen gebaut waren, die an den Endstationen durch Drehscheiben gewendet werden mußten. Bei der Übernahme der Frederiksberger Straßenbahn durch die Kopenhagener Straßenbahn am 01.07.1919 waren die Linien

Linie T: Nørrebros Runddel – Valby Station

Linie H: Fuglebakken oder Nyelands Plads – Rådhuspladsen – Vanløse

in Betrieb. Am 01.10.1919 wurden die Frederiksberger Linien in das Kopenhagener Liniennetz integriert. Linie H ging in der Linie 1 und Linie T in der Linie 17 auf. Parallel laufende Strecken wurden stillgelegt. Die markanten Frederiksberger Doppelstockwagen wurden noch bis 1933 eingesetzt.

Die „De københavnske Sporveje“, die am 01.01.1898 durch die Übernahme mehrerer Pferdebahnbetriebe entstanden war, betrieb die Pferdebahnlinsen zunächst weiter und arbeitete Pläne zur Elektrifizierung aus. Mit der 1899 übernommenen „Nørrebros elektriske Sporvej“ kam der Akkubetrieb hinzu und ab 10.09.1901 erfolgte mit der Elektrifizierung der Farimagsgadelinie die Umstellung der Pferdebahn auf elektrischen Betrieb. Verwendet wurden Stangenstromabnehmer, die bis zur Einstellung des Straßenbahnbetriebs 1972 beibehalten wurden. Zur besseren Unterscheidung der einzelnen Linien wurden ab 27.11.1902 Liniennummern verwendet. Kopenhagens letzte Pferdebahn verschwand aber erst am 13.06.1915 mit der Stilllegung der Linie 11 in der Nørregade.

Am 01.08.1911 übernahm die Gemeinde Kopenhagen die „De københavnske Sporveje“, die nun unter dem Namen „Københavns Sporveje“, abgekürzt KS, den Betrieb bis zur Einstellung der Kopenhagener Straßenbahn weiterführte und am 01.10.1974 in der Hovedstadsområdets Trafikelskab (HT) aufging. In den folgenden Jahren wurde das Netz weiter ausgebaut und wo es möglich war auf gesonderten Bahnkörper verlegt. In den zwanziger Jahren wurden die Straßenbahnwagen modernisiert, offene Plattformen verschlossen, Fahrzeuge verlängert und Doppelstockwagen teilweise in einstöckige Wagen umgebaut.



Tw 470 als Linie 2, Baujahr 1942-47 "Scrapvogn"

Da ein Teil der Fahrzeuge noch aus der Pferdebahnzeit stammte, wurde der Bedarf nach neuen modernen Straßenbahnwagen immer größer. Dieser Zustand führte zum Bau eines neuen Straßenbahnwagentyps, der ab 1930 eingesetzt wurde. Die als „Lunding-Wagen“ in die Kopenhagener Straßenbahngeschichte eingegangene Wagentype erwiesen sich nicht nur als schön, sondern auch als robust, denn sie blieben bis zur Einstellung 1972 in Betrieb. Der Kopenhagener Stadtarchitekt Ib Lunding (1895 – 1983) hatte Kopenhagens erste Vierachser entworfen und es entstanden bis 1941 insgesamt 118 Trieb- und 83 Beiwagen. So konnten bis 1933 sämtliche Wagen aus der Pferdebahnzeit und die Frederiksberger Doppeldecker ausgemustert werden.

Ab Mitte der dreißiger Jahre fuhr die Kopenhagener Straßenbahn auch nachts. Am 01.11.1936 wurde die Nachtbuslinie B auf Straßenbahnbetrieb umgestellt, am 15.08.1937 folgten die Linien A, C und D. Und am 29.11.1938 kam noch eine Linie E hinzu. Diese insgesamt positive Entwicklung sollte bald ein Ende haben, als am 09.04.1940 deutsche Truppen Dänemark besetzten. Betriebseinschränkungen und die kriegsbedingt üblichen Maßnahmen wie Verdunkelung der Scheinwerfer und Fahrzeitverkürzungen waren die Folge. Bereits am 11.04.1940 wurde der Nachtverkehr eingestellt.

Da Dänemark als „Musterprotektorat“ galt, wurde auch nicht das „Reichsleistungsgesetz“ angewandt, dass beispielsweise den Abtransport von Straßenbahnwagen als Ersatz für in Deutschland durch Kriegseinwirkung verloren gegangene Fahrzeuge befahl. Die Fahrgastzahlen stiegen sprunghaft an und führten dazu, dass bereits zur Verschrottung vorgesehene Wagen und Museumsfahrzeuge wieder für den Liniendienst eingesetzt werden mußten. Da der Fahrzeugbedarf trotzdem nicht ausreichte, entwickelten die Ingenieure der Kopenhagener Straßenbahn einen neuen Wagentyp. Er hatte eine gewisse Ähnlichkeit mit den Lunding-Wagen, war aber ein Zweiachser. Da nicht nur Teile aus dem umfangreichen Ersatzteilbestand sondern auch Teile von alten Wagen verarbeitet wurden, erhielt dieser Fahrzeugtyp den Spitznamen „Scrapvogn“ (Schrottwagen). Insgesamt 44 Trieb- und 65 Beiwagen wurden zwischen 1942 und 1947 in der Hauptwerkstatt gebaut. Danach entstanden von 1947 – 1949 noch 8 vierachsige Triebwagen, die letzten Straßenbahnwagen, die in Dänemark gebaut wurden. Diese als „Dukkelise“ (hässliches Lieschen) bekannten Wagen erwiesen sich als reparaturanfällig und hatten Konstruktionsfehler im Bremssystem. Die schlechten Sichtverhältnisse als Folge der Verdunkelungsmaßnahmen führten am 19.12.1943 zum schwersten Unfall in der Kopenhagener Straßenbahngeschichte, als zwei Züge der Linien 2 und 9 auf der Kreuzung Falkoner Allé/Rolighedsvej zusammenstießen und 2 tote und 16 verletzte Fahrgäste zu beklagen waren. Infolge der gestiegenen Fahrgastzahlen wurden auch zwei neue Straßenbahnlinien als Verstärker vorhandener Linie eingerichtet. Am 07.12.1943 nahm eine neue Linie 19 den Betrieb auf. Ihr folgte am 22.04.1944 die Linie 11. Dafür musste die NESA-O-Buslinie 26 ab 03.04.1944 ihren Betrieb einstellen. Sie wurde auf dem Hellerupvej zwischen Strandvejen und Bernstorffsvej von einer Straßenbahnlinie 26 ersetzt, die Linie mit der höchsten Liniennummer im Raum Kopenhagen.

**Tw 407 als
Linie 17 mit
Beiwagen
vor dem
Kopen-
hagener
Rathaus.**

**Doppel-
decker der
ehemaligen
Frederiks-
berger
Straßen-
bahn**



Die Kopenhagener Straßenbahn überstand glücklicherweise den 2. Weltkrieg unversehrt. Am 05.11.1945 konnten auch die beiden O-Buslinien wieder verkehren und die Straßenbahnersatzlinien 15A und 26 wurden eingestellt. Ab 1949 begann die NESA sich aus dem Straßenbahnbetrieb zurückzuziehen. Ab 01.01.1949 wurde die Linie 15 auf dem Abschnitt Femvejen – Ordруп stillgelegt und die Linie 14 verkehrte auf dem Abschnitt Charlottenlund – Klampenborg nur noch werktags. Die Stilllegung dieses Abschnitts erfolgte am 23.09.1951, nachdem die Linie 14 hier nur noch sonntags verkehrte. Schließlich kam das Ende des Straßenbahnbetriebs der NESA am 18.08.1953 mit der Stilllegung der Linie 14 zwischen Hellerup und Charlottenlund sowie der Linie 15 zwischen Lyngbyvej – Femvejen/Dyrehaven. Innerhalb Kopenhagens wurden beide Linien allein von der Kopenhagener Straßenbahn weiter betrieben.

Ansonsten normalisierte sich der Straßenbahnbetrieb und die Verkehrseinschränkungen fanden ihr Ende mit der Wiedereinrichtung des Nachtverkehrs am 15.03.1952. In diesem Jahr erreichte die Kopenhagener Straßenbahn den höchsten Fahrzeugbestand mit 916 Fahrzeugen. Aber die zunehmende Motorisierung machte auch vor Kopenhagen nicht halt und förderte eine Haltung, die gegen die Straßenbahn gerichtet war, obwohl zunächst noch nicht über eine Gesamteinstellung nachgedacht wurde. Es sollten nur die weniger stark frequentierten Linien stillgelegt werden und die übrigen Linien in Tunneln gebündelt durch die Innenstadt fahren. Einer Planung aus dem Jahr 1962 ist zu entnehmen, dass die Linien 1, 2, 5, 6, 10 und 16 beibehalten werden sollten, bis sie durch eine noch zu bauende U-Bahn ersetzt werden konnten.

Den Anfang machte eine Verkürzung der Linie 4 am 21.01.1954 zwischen Islands Brygge und Glyptotheket. Diese Stilllegung stand im Zusammenhang mit dem Neubau der Langebro. Aber am 01.05.1955 wurde auch die übrige Linie 4 eingestellt. In den folgenden Jahren hielten sich die Stilllegungen noch in Grenzen, 1956 folgte der Pendelverkehr der Linie 16 zwischen Enghave Plads und Vestre Kirkegård, 1958 die Linien 19x, 20, 11 und 18 sowie der Nachtbetrieb.

Das zu dieser Zeit noch nicht an eine Gesamteinstellung gedacht wurde, zeigen die Probeeinsätze mehrerer Triebwagen. Zwischen dem 19.12.1957 und dem 21.02.1958 wurde ein Düsseldorfer DÜWAG-Gelenktriebwagen eingesetzt, dem vom 24.02. – 18.03.1958 der Hamburger PCC-Triebwagen 3060 folgte. Schließlich beschaffte die Kopenhagener Straßenbahn ab 1960 100 DÜWAG-Gelenktriebwagen, die in Kopenhagen den Spitznamen „Frøken Düsseldorf“ (Fräulein Düsseldorf) erhielten.

Ab 1962 häuften sich die Stilllegungen im Zusammenhang mit den oben erwähnten Planungen, aber spätestens 1967 war klar, dass das Ende der Kopenhagener Straßenbahn bevorstand, als die Linie 1 stillgelegt wurde, die nach den Planungen von 1962 eigentlich erhalten bleiben sollte.

Die Kopenhagener kreierte sogar ein Wort für die Stilllegungen, die überwiegend linienweise unter Beibehaltung von Strecke und Liniennummer durchgeführt wurden: Die Straßenbahn wurde „bussifiziert“. Es erscheint grotesk, wenn man bedenkt, dass vier Jahre nach Lieferung der letzten DÜWAG-Wagen Kopenhagens letzte Straßenbahnlinie stillgelegt wurde und 99 Triebwagen nach Alexandria verkauft wurden, wo sie noch heute ihren Dienst versehen. Der 100. Wagen wurde bei einem Unfall irreparabel beschädigt. Wenn es um die Stilllegung der Straßenbahn ging, war eben nichts zu teuer. Und so wurde am 22.04.1972 die letzte Kopenhagener Straßenbahn, die Linie 5 zwischen Husum und Formosavej eingestellt. Zwei Jahre später verschwand auch der Betrieb „Københavns Sporveje“ als Teil des neuen Großraum-Verkehrsunternehmens HT.

Im Laufe der Zeit hat es bei der Kopenhagener Straßenbahn einschließlich der Vorgängerbetriebe eine Vielzahl an Betriebshöfen gegeben, in Dänemark Remise genannt. Hier seien nur die Betriebshöfe aufgeführt, die im Jahre 1952, also etwa zu Zeit der größten Ausdehnung des Netzes, vorhanden waren: Svanemøllen, Nørrebro, Blegdamsvej, Valby, Sundby, Allégade und Enghave. Glücklicherweise blieben viele historische Fahrzeuge erhalten, die heute überwiegend im Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm zu bewundern sind. Nach dem Verzeichnis im Internet existieren in Skjoldenæsholm von der Kopenhagener Straßenbahn 1 Pferdebahnwagen, 28 Triebwagen, 20 Beiwagen und 5 Arbeitswagen in unterschiedlichem Zustand.

Da wegen der Größe des Kopenhagener Straßenbahnnetzes eine detaillierte Beschreibung über Eröffnung, Stilllegung und Nutzung der einzelnen Strecken und Linien den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen würde, ist im Gegensatz zur Beschreibung der Straßenbahnbetriebe von Aarhus und Odense hier nur eine Linienchronik in Kurzform angefügt.



Linienchronik der elektrisch betriebenen Straßenbahnlinien und der Pferdebahnlinien,
sofern sie nach der Vergabe der Liniennummern betrieben wurden:

Linie 1

- 04.12.1901 Frederiksberg Runddel – Rådhuspladsen
- 27.01.1902 Verlängerung von Rådhuspladsen bis Højbro
- 22.07.1902 Verlängerung von Højbro bis Kongens Nytorv
- 27.11.1902 Verlängerung von Kongens Nytorv bis Slukefter (Hellerup)
- 30.05.1903 Verlängerung von Slukefter bis Sundborghus
- 05.08.1903 stadteinwärts über Svanemøllevej
- 01.04.1913 Verkürzung von Sundborghus bis Callisensvej
- 01.10.1919 Frederiksvej über Gammel Kongevej anstatt ab Frederiksberg Runddel
- 01.12.1927 Verlängerung von Frederiksvej bis P. G. Ramms Allé
- 24.01.1937 Verlängerung von P. G. Ramms Allé bis Vanløse/Ålekistevej
- 17.10.1965 Ålstrupvej/Peter Bangs Vej anstatt ab Vanløse/Ålekistevej
- 26.02.1967 Verkürzung von Callisensvej bis Svanemøllen
- 30.04.1967 Stilllegung

Linie 2

- 16.10.1901 Valby Remise – Rådhuspladsen
- 22.11.1901 Højbro – Sundby Remise
- 27.01.1902 Valby Remise – Sundby
- 01.10.1919 Nyelands Plads & Fuglebakken – Sundby
- 01.11.1924 über Rosenørns Allé
- 18.01.1925 Abzweig bis Hulgårdsvej eröffnet, Abzweig Fuglebakken stillgelegt
- 01.12.1927 Abzweig Nyelands Plads stillgelegt
- 20.11.1929 Verlängerung von Hulgårdsvej bis Brønshøj
- 15.10.1937 Verlängerung von Sundby bis Sundbyvester
- 19.10.1969 Stilllegung

**Tw 587 als
Linie 16 nach
Kongens Enghave**



Linie 3

- 01.08.1901 Enghave Plads – Kapelvej
- 18.09.1901 Nordre Frihavnsgade – Ørstedesvej – Vodroffsvej - Rådhuspladsen
- 19.07.1902 Umlegung vom Rådhuspladsen zum Enghavevej
- 16.02.1915 Verlängerung vom Enghavevej bis Frederiksholm, Pendelverkehr zwischen Enghave Plads und Frederiksholm
- 07.12.1924 durchgehender Verkehr bis Frederiksholm
- 15.10.1937 Verlängerung von Frederiksholm bis Mozarts Plads
- 15.01.1949 in Richtung Vesterbro über Elmegade - Stengade
- 28.04.1968 Einstellung

Linie 4

- 10.09.1901 Trianglen – Rådhuspladsen
- 27.11.1902 Verlängerung von Rådhuspladsen bis Husarkasernen
- 30.05.1903 jeder 2. Wagen bis Hellerup-Charlottenlund
- 05.08.1903 jeder 2. Wagen bis Skovshoved
- 01.01.1904 jeder 2. Wagen bis Klampenborg
- 16.12.1908 Verlängerung von Trianglen bis Svanemøllen
- 30.12.1908 Wagen nach Klampenborg fahren als Linie 14
- 04.08.1918 Svanemøllen - Hovedbanegård
- 01.10.1920 Verlängerung von Hovedbanegård bis Sundby
- 16.06.1924 Verkürzung Trianglen - Thorshavnsgade
- 01.10.1928 Verlängerung von Trianglen bis Svanemøllen
- 01.10.1933 Verlängerung von Thorshavnsgade bis Isafjordsgade
- 21.01.1954 Verkürzung von Isafjordsgade bis Politortet
- 01.05.1955 Stilllegung

Linie 5

- 28.09.1902 Brønshøj – Lygten
- 24.04.1903 Verlängerung von Lygten über Nørrebrogade – Rådhuspladsen bis Frelsers Kirke
- 05.11.1903 jeder 2. Wagen Bispebjerg – Frelsers Kirke
- 05.10.1906 Verlängerung von Frelsers Kirke bis Aladdin
- 19.07.1908 Umlegung über Langebro bis Holmbladsgade anstatt Aladdin
- 15.09.1917 Umlegung über Nørregade – Rådhusstræde
- 01.02.1921 Alle Wagen ab Brønshøj
- 01.10.1924 Verlängerung von Brønshøj bis Husum
- 01.09.1925 Verlängerung von Holmbladsgade bis Østrigsgade
- 01.10.1929 Verlängerung von Østrigsgade bis Øresundsvej
- 13.08.1933 Verlängerung von Øresundsvej bis Italiensvej
- 15.02.1947 Verlängerung von Italiensvej bis Formosavej
- 22.04.1972 Stilllegung, letzte Kopenhagener Straßenbahnlinie

Linie 6

- 22.07.1902 Kongens Nytorv – Istedgade – Vestre Kirkegård
- 27.11.1902 Verlängerung vom Kongens Nytorv bis Trianglen
- 30.12.1904 Verlängerung von Trianglen bis Haraldsgade (Ragnagade)
- 14.07.1909 Verlegung vom Vestre Kirkegård zur Trekronergade
- 25.09.1909 Verlängerung von der Haraldsgade zum Lyngbyvej
- 14.07.1912 abwechseln zur Trekronergade und zum Vester Fælled Vej, Pendelverkehr zum Vestre Kirkegård
- 01.10.1919 statt zur Trekronergade jetzt über Vesterbrogade zur Valby Langgade
- 15.10.1938 Verlängerung von Valby Langgade bis Roskildevej
- 01.11.1948 Verlängerung von Lyngbyvej bis Ryparken
- 27.04.1968 Stilllegung

Linie 7

- 15.03.1902 Nørrebrogade – Kongens Nytorv
- 24.04.1903 Verlängerung von Nørrebrogade bis Lyngbygade
- 29.08.1915 Inbetriebnahme der Schleife am Kongens Nytorv
- 01.08.1930 Verlängerung von der Lyngbygade bis Nørrebro Station
- 16.10.1953 Verlängerung von Nørrebro Station bis Bellahøj
- 01.11.1954 Verlängerung von Bellahøj bis Brønshøj
- 17.10.1965 Verkürzung von Brønshøj bis Nørrebro Station
- 25.04.1971 Stilllegung

Linie 8

- 19.07.1902 Kapelvej – Griffenfeldsgade – Gammel Kongevej – Rådhuspladsen
- 01.12.1906 Verlängerung von Rådhuspladsen bis Langebro
- 15.01.1907 Verlängerung von Langebro bis Islands Brygge
- 19.07.1908 Verkürzung von Islands Brygge bis Rådhuspladsen
- 12.05.1914 Verlängerung von Rådhuspladsen bis Havnegade
- 01.06.1915 Verkürzung von Havnegade bis Rådhuspladsen
- 27.07.1917 Verlängerung von Rådhuspladsen über Knippelsbro bis Christianshavn
- 28.12.1933 Ab Hillerødgade statt Kapelvej
- 15.05.1936 Verlängerung von Hillerødgade bis Brønshøj
- 16.10.1953 Verkürzung von Brønshøj bis Bellahøj
- 01.05.1965 Stilllegung

Linie 9

- 27.11.1902 Brønshøj – Nørrebros Remise
- 24.04.1903 Stilllegung
- 27.09.1904 Lille Vibenshus – Kongens Nytorv – Holmbladsgade
- 19.07.1908 Lille Vibenshus – Bodenholts Plads
- 19.06.1910 An Sonn- und Feiertagen nach Sundby anstatt zum Bodenholts Plads
- 14.12.1911 Auch morgens und nachmittags nach Sundby, Pendelverkehr zwischen Christianshavns Torv und Bodenholts Plads
- 01.12.1914 Verlängerung von Lille Vibenshus bis Hornbækgade
- 01.10.1919 Verlängerung von Hornbækgade bis Valby Station
- 01.10.1920 Verkürzung Pile Allé/Vesterbrogade (Slotskroen) – Holmbladsgade
- 01.07.1951 Verlängerung von Slotskroen bis Kamasvej
- 21.07.1958 Verlängerung von Kamasvej bis Toftegårds Plads
- 01.05.1966 Stilllegung



Linie 10

- 27.11.1902 Tagensvej – Kongens Nytorv (Pferdebahn)
- 03.09.1905 Stilllegung
- 03.09.1905 Tagensvej – Kongens Nytorv
- 30.11.1913 Verlängerung von Tagensvej bis Bispebjerg Hospital
- 01.10.1919 Verlängerung von Kongens Nytorv über Istedgade bis Tre Kronersgade
- 01.10.1925 Verlängerung vom Bispebjerg Hospital bis Bispebjerg
- 07.12.1930 Verlängerung von Tre Kronersgade bis Tofftegårds Plads
- 30.01.1947 Verlängerung von Bispebjerg bis Emdrupvej
- 13.10.1968 Stilllegung

**Tw 701 als Linie 2,
Baujahr 1947 "Dukkelise"**

Linie 11

- 27.11.1902 Sølvtorvet – Dyrkøb (Pferdebahn)
- 13.06.1915 Stilllegung
- 22.04.1944 Brønshøj – Nørrebro Station – Rådhuspladsen – Kongens Enghave
- 29.11.1945 Verlängerung von Brønshøj bis Husum
- 16.10.1953 Husum – Godthåbsvej – Rådhuspladsen
- 21.07.1958 Stilllegung

Linie 13

- 01.02.1915 Hillerødgade – Åboulevard – Rådhuspladsen
- 15.08.1919 Verlängerung von Hillerødgade bis Godthåbsvej/Hulgårdsvej
- 12.05.1922 Verlängerung von Godthåbsvej/Hulgårdsvej bis Vanløse/Jyllingevej
- 01.07.1923 Verlängerung von Rådhuspladsen bis Havnegade
- 16.06.1924 Vanløse/Jyllingevej – Bernstorffsvej – Langebro – Sundby
- 01.11.1964 Stilllegung

Linie 14 (Gemeinschaftsbetrieb mit der NESAs bis 1953)

- 30.12.1908 Klampenborg – Rådhuspladsen
- 04.08.1918 Klampenborg – Axeltorv
- 24.06.1931 Verlängerung von Axeltorv bis Vanløse Station
- 01.05.1936 Verlängerung von Vanløse Station bis Vanløse
- 24.01.1937 Klampenborg – Dalgas Boulevard
- 01.02.1949 wochentags nur bis Charlottenlund
- 15.12.1949 Klampenborg / Charlottenlund – Ålstrupvej
- 16.09.1951 Verkürzung von Klampenborg bis Charlottenlund
- 18.08.1953 Verkürzung von Charlottenlund bis Hellerup
- 17.10.1965 Stilllegung

Linie 15 (Gemeinschaftsverkehr mit der NESAs bis 1953)

- 30.12.1908 Ordrupvej – Hellerup – Rådhuspladsen
- 04.08.1918 Ordrupvej – Axeltorv
- 01.10.1919 Verlängerung von Axeltorv bis Frederiksberg Runddel
- 27.07.1927 Verlängerung von Frederiksberg Runddel bis Roskildevej
- 20.07.1931 Ordrupvej – Lyngbyvej – Roskildevej
- 26.07.1931 Ordrupvej oder Dyrehave – Lyngbyvej – Roskildevej
- 15.10.1938 Verkürzung von Roskildevej bis Valby
- 01.02.1949 Dyrehave – Valby, Femvejen – Ordrupvej stillgelegt
- 16.08.1953 Verkürzung von Dyrehave bis Femvejen
- 18.08.1953 Verkürzung von Femvejen bis Hans Knudsens Plads
- 01.11.1963 Stilllegung

Linie 15A

- 03.04.1945 Kongens Nytorv – Vognmandsmarken (als Linie 15)
- 20.06.1945 wie bisher (als Linie 15A)
- 03.11.1945 Stilllegung

Linie 16

- 15.10.1920 Hillerødgade/Skodsborggade – Vestre Kirkegård
- 01.02.1921 Verlängerung von Hillerødgade/Skodsborggade bis Bispebjerg Krematorium
- 16.05.1924 Verlängerung von Bispebjerg Krematorium bis Søborg
- 21.10.1956 Verkürzung von Vestre Kirkegård bis Enghave Plads
- 21.07.1958 Verlängerung von Enghave Plads bis Mozarts Plads
- 01.05.1962 Verkürzung von Søborg bis Emdrupvej
- 17.10.1965 Umlegung von der Jernbanegade in die Vesterbrogade
- 13.10.1968 Umlegung ab Enghave Plads vom Mozarts Plads zum Toftegårds Plads
- 26.04.1970 Stilllegung

Linie 17

01.10.1919 Vanløse – Rådhuspladsen
24.06.1931 Stillegung

Linie 18

01.10.1919 Frederiksberg Runddel – Svanemøllen
01.10.1920 Verlängerung vom Frederiksberg Runddel bis Valby Station
30.11.1930 Verlängerung von Valby Station bis Toftegårds Plads
21.07.1958 Stillegung

Linie 19

01.02.1921 Valby Langgade – Christianshavns Torv
10.12.1921 Verlängerung von Valby Langgade bis Ålholm Plads
01.03.1923 Verlängerung von Christianshavns Torv bis Bodenhoffs Plads (Aladdin)
27.07.1927 Stillegung
07.12.1943 Bispebjerg – Øresundsvej
05.05.1947 Verlängerung von Bispebjerg bis Emdrupvej
14.05.1949 Verkürzung ab Bispebjerg
01.11.1964 Stillegung

Linie 19x

06.10.1952 Lygten Station – Rådhuspladsen (als Linie 19)
14.07.1956 wie bisher (als Linie 19x)
01.02.1958 Einstellung

Linie 20

01.12.1927 Nørrebro Station – Valby Station
30.11.1930 Verlängerung von Valby Station bis Toftegårds Plads
10.02.1958 Stillegung

Linie 26 (NESA)

03.04.1944 Strandvejen – Hellerupvej – Bernstorffsvej (Ersatz für O-Buslinie 26)
05.11.1945 Stillegung (Ersatz durch O-Buslinie 26)

Sonderlinien:

Sundby Skovlinie

08.05.1932 Dyrehaven – Sundry (nur im Sommer bei schönem Wetter)
03.09.1939 Stillegung

Valby Skovlinie

03.07.1932 Dyrehaven – Toftegårds Plads (nur im Sommer bei schönem Wetter)
15.09.1935 Stillegung

Dyrskuelinie

- 17.07.1938 Dyrskuepladsen/Borups Allé – Ved Glyptoteket (Tierschau Bellahøj)
21.06.1964 Stillegung

Lyntogslinie

- 12.10.1945 Hans Knudsens Plads – Hovedbanegården
30.04.1946 Stillegung
02.12.1946 Hans Knudsens Plads – Hovedbanegården
26.01.1947 Stillegung

Kastrup Fortlinie

- 03.07.1949 Enghave Plads – Formosavej (sonntags)
14.08.1949 Stillegung

Linie Null

- 19.12.1953 Nørrebro Station – Enghave Plads (an einem Tag im Dezember, Überschuß
der Fahrgeldeinnahmen für das Weihnachtsfest Bedürftiger)
16.12.1956 Stillegung

Touristenlinie

- 01.06.1960 Ringlinie ab Studiestræde
24.09.1967 Stillegung

Nachtlinien:

Linie A

- 15.08.1937 Slotskroen – Jagtvej – Kongens Nytorv – Enghave Plads
11.04.1940 Stillegung
20.03.1952 Slotskroen – Jagtvej - Svanemøllen
02.04.1956 Stillegung

Linie B

- 01.11.1936 Brønshøj – Sundby
11.04.1940 Stillegung
15.03.1952 Brønshøj – Sundby
03.11.1958 Stillegung

Linie C

- 15.08.1937 Roskildevej – Hellerup
11.04.1940 Stillegung
20.03.1952 Roskildevej – Ryparken
02.04.1956 Einstellung

Linie D

15.08.1937 Vanløse/Jydeholmen – Hellerup
11.04.1940 Stillegung
15.03.1952 Brønshøj – Sundby
03.11.1958 Stillegung

Linie E

29.11.1938 Husum – Øresundsvej
11.04.1940 Stillegung
15.03.1952 Husum – Øresundsvej
03.11.1958 Stillegung

Linie F

15.03.1952 Søborg – Mozarts Plads
03.11.1958 Stillegung

Literatur:

Christensen, Willy; Lundgren, John: Farvel Sporvogn, 1980
Aspenberg, Nils Carl: Historischer Straßenbahnatlas Skandinavien, 1995
Søegaard, Per; Laursen Vig, Torsten: Sporvognslinier i Århus, 1984
Fröhberg, Ulrich: Sporvogne i København, 2001
Fröhberg, Ulrich: Die Straßenbahn in Kopenhagen, 1999

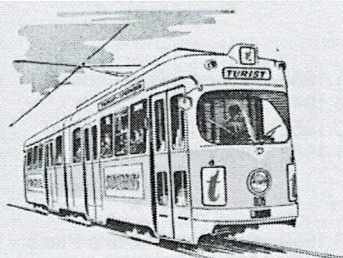
Sehen Sie sich KOPENHAGEN gut an



von einem
Strassenbahn-Rundfahrtwagen
und einem Langelinieomnibus



KØBENHAVNS SPORVEJE



STRASSENBAHN- RUNDFAHRTWAGEN

Abfahrt: Studiestræde zwischen H. C. Andersens Boulevard und Vester Voldgade.

Abfahrtszeiten: Alle Wochentage während der Sommermonate um 10.00, 12.00 und 14.00 Uhr.

Die Fahrt gibt einen orientierenden Eindruck charakteristischer Stadtteile, u. a. der alte Stadtkern, das Hafenviertel, Christianshavn, Nørrebro und Vesterbro sowie die Grundtvigskirche, die besichtigt wird.

Strecke: Studiestræde – H. C. Andersens Boulevard – Stormgade – Slotsholmen (Schlossinsel) – Knippelsbro – Torvegade – Prinsessegade – St. Annæ Gade – Dronningensgade – Torvegade – Knippelsbro – Børsbroen (die Börsenbrücke) – Holmens Kanal – Kongens Nytorv (Königlicher Neumarkt) – Bredgade – Dronningens Tværgade – Borgergade – Solvgade – Tagensvej – Frederiksborgvej – Søjlen Emdrupvej – (Schleife an einer Endstation) – Frederiksborgvej – Nørrebrogade – Frederiksborggade – Nørreport – Nørregade – Rådhusstræde – Longangstræde – Vester Voldgade – Rådhuspladsen (Rathausplatz) – Vesterbrogade – Pile Allé – Kammasvej – Pile Allé – Vesterbrogade – Rådhuspladsen – Studiestræde.

Ein Führer erklärt unterwegs auf dänisch und englisch die Sehenswürdigkeiten der Strecke.

**Werbe Prospekt für Stadtrundfahrten in
Kopenhagen mit der Straßenbahn**

Das *Gesondere* Bild!



April 1954: Anlass der Fahrt mit dem Schienenbus in den Braunschweiger Hafen war das fünfjährige bestehen des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. Die Nummer des VT ist den Autoren nicht bekannt.

Bild: Archiv Jens Winnig



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

Neuheit

MAN Lions City „Jägermeister“

Modell eines KVG-Fahrzeuges mit Kennzeichen, detaillierter Beschriftung und Zielanzeige, in zwei Ausführungen erhältlich.

MAN NL 263 „Feuerwehr“

Nach Vorbild des Wagen 0410 der BSVAG mit Kennzeichen, Wagennummer und Zielanzeige.
Von jedem verkauften Modell geht eine Spende von einem Euro an die Jugendfeuerwehr BS.
Herausgebracht in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Braunschweig.



**Jetzt
erhältlich !!!**

„Jägermeister“ 27,50 €
„Feuerwehr“ 28,- €