

HL-BUS AKTUELL

SL-Fahrplan-Korrekturen

Auch für das Gemeinschafts-Liniennetz d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und d. Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft mbH (LVG) gab es am 9.12.2012 einen Fahrplanwechsel - schon den zweiten in kurzer Folge, nachdem beide o. a. Unternehmen bereits am 10.6.2012 einen derartigen Wechsel vollzogen, der größere Veränderungen mit sich brachte, auf die erst als Nachbetrachtung in einer nächsten Folgen d. LBE-EXPRESS näher eingegangen werden soll. Der nur ein halbes Jahr darauf erfolgende Fahrplanwechsel hatte vor allem Änderungen zum Inhalt, die negative Auswirkungen des Juni-Wechsels wieder rückgängig machten bzw. veränderten. So wurde auf der Langstrecken-Linie 12 deren Teilstrecke Buntekuh-Korvettenstr.-Fregattenstr.-Moislinger Allee-Moislinger Baum auf den kürzeren Weg von der Ziegelstr. durch den Buntekuhweg zum Moislinger Baum verschwenkt, was das angespannte Fahrzeitgefüge und die sehr kurzen Wendezeiten dieser Linie erleichterte. Das Wohngebiet Helmholtzstr./Sudetenstr. im Lübecker Stadtteil St. Jürgen wurde erneut an den SL-Spätverkehr nach 20.30 Uhr angeschlossen und der gesamte Spätverkehr von SL u. LVG an veränderte Anschlüsse des DB-Zugverkehrs in Lübeck Hbf angepaßt. Auch die Übergangszeiten im Frühverkehr zu den DB-Zügen in Lübeck Hbf wurden verbessert.

Unabhängig davon blieben die Fahrzeugkapazitäten im gemeinsamen SL- und LVG-Betrieb über den 'Anpassungs-Fahrplanwechsel' am 9.12.2012 hinaus ein dauerhaftes Problem - vor allem auf einigen SL-Linien. Die fahren seit dem Juni 2012 grundsätzlich nur noch im 30-Minuten-Abstand, der aber auf einigen Linien zeitweise zu seinem 15-Min.-Abstand verstärkt wird. Auf einigen Strecken gibt es auch Linienüberlagerungen mit schwer zu merkenden Wagenabständen, die keine 'runden' Takte herstellen. Die Linie 5 verkehrt als einzige im o. a. Netz noch wenige Stunden im 10-Minuten-Betrieb.

Insgesamt wurde das Fahrplangefüge im SL-Netz so 'ausgedünnt', daß hier ein permanenter Gelenkbuseinsatz erforderlich ist. Der kann aber nicht restlos gewährleistet werden, weil nicht genügend viel Gelenkbusse zur Verfügung stehen. Dadurch kommt es in Spitzenzeiten immer wieder zu Fahrzeugüberfüllungen bzw. es können nicht alle Fahrgäste an vielen Haltestellen mitgenommen werden. Und hier muß dann bis zu einer halben Stunden auf den nächsten, hoffentlich noch freie Plätze aufweisenden Wagen gewartet werden.

Der SL-Betrieb versucht den Gelenkbuseinsatz zur Schaffung höherer Beförderungskapazitäten bei gleichbleibender, stark 'kostenoptimierter' Grundsubstanz (sprich für die mehr oder weniger zu 'Selten-Fahrten' mutierten Rest-Kurse) so gut wie möglich zu optimieren. So kommen auf der bis zum Jahresende 2012 eine feste 'Zweiachser-Bastion' bildenden Linie 2 seit Jahresanfang 2013 in einigen Kursen Gelenkbusse zum Einsatz und es gibt kaum noch SL-Linien, auf denen nicht in irgend einer Weise Gelenkbusse auftauchen. Eine Ausnahme hiervon bilden nur noch die Linien 15 und 21. Aber es reicht immer noch nicht und es kommt anhaltend weiterhin zu zeitweisen Kapazitätsengpässen. Es war gerüchteweise sogar von der Möglichkeit zur Beschaffung gebrauchter Gelenkbusse und vom Einsatz des Museums-Gelenkbusses Nr. 283 zu hören. Allerdings sollen diese SL-Tabus wohl doch nicht gebrochen werden, wohl aber die eines äußersten Ein- u. Kaputtsparens im bereits total gerupften Lübecker ÖPNV und Linienbusverkehr. Hierzu wird eine Aufstockung der finanziellen Betriebsmittel für den SL-Betrieb beitragen, was wiederum bislang strenges Tabu Lübecker Stadtpolitik war. Die erhöhten Finanzzuweisungen sollen d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) die Beschaffung weiterer Gelenkbusse ermöglichen, so daß der Anteil der 'Schlenkies' bzw. 'Ziehharmonika-Busse' im SL-Betrieb künftig 70 % betragen wird. Zweiachsbusse werden hier nur 30 % der Leistungen erbringen.

Zu viel Einsparung statt optimaler Optimierung

Schon 2008 wurde d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) von ihren Gesellschaftern, der Hansestadt Lübeck und der Hamburger Hochbahn AG (HHA) eine strenge Einspar-Auflage mit einer Fahr-Kilometer-Reduzierung von 1,25 Mio. Km und einer Kosten-Reduzierung von 2,5 Mio. Euro gemacht. Diese wurde zunächst mit betriebsinternen Kürzungen und Einschränkungen teilweise verwirklicht. Weitere Einsparungen brachte ein bereits ausgedünnter und reduzierter Linienbus-Fahrplan im Herbst 2009. Das größte Sparpotential sollte aber durch eine große Busreform und 'Liniennetzoptimierung' erreicht werden. Für die Ermittlung, Prüfung und Planung der dafür notwendigen Maßnahmen wurde im November 2009 das in Karlsruhe ansässige Gutachterunternehmen PTV (Planung, Transport, Verkehr) beauftragt, Die Ergebnisse fanden im 'großen' Fahrplanwechsel am 10.6.2012 ihren Niederschlag. Der neue Fahrplan erwies sich aber in vielen Bereichen weder als Reform noch als Optimierung, sondern eher als eine Art 'Totalkeule' für weitere umfangreiche Reduzierungen und Streichungen. Was natürlich den massiven Protest und viel Unmut bei den nicht wenigen hiervon betroffenen ÖPNV-Nutzern hervorrief. Die Kritik riss nicht ab, Fahrgastrückgänge blieben nicht aus. Als Folge davon wird nun das Spar-diktat für den Betrieb von SL und LVG gelockert, um wenigstens höhere Beförderungskapazitäten für das ausgehungerte Rest-Fahrplangefüge dieses Betriebes zu erreichen.

Aber auch an diesem Gefüge selbst wird noch immer wieder nachgearbeitet. 'Neujustierung der Fahrpläne' betitelt d. SL die Maßnahmen, mit denen rigisrose Einsparvorgänge wenigstens annähernd auf die früheren, vor den totalen Kahlschlag-Umstellungen des 10.6.2012 gültigen Angebote zurückgebracht werden. Diese 'Neujustierungen' sind Folge permanenten Protestes und Druckes aus der Bevölkerung und die neueste dieser 'Zurückdrehungen' betraf die Strecke von Gothmund nach Schlutup; jahrzehntelang eine tatsächlich nur eher schwach genutzte Verbindg. im Lübecker Linienbusangebot. Sogar als noch in der Hansestadt Straßenbahnen rollten, genügte hier auch im Schienenverkehr zuletzt nur ein einzelner Pendelwagen. Die Haupt-ÖPNV-Achse zum Stadtteil Lübeck-Schlutup wird durch die von der Linie 11 bediente Verbindung von Lübeck-Wesloe und Lübeck-Marli aus erstellt, wo immerhin teilweise noch alle 15 Minuten gut genutzte SL-Busse verkehren. Auf der vergleichsweise nur schwach frequentierten ÖPNV-Neben-Achse Gothmund-Schlutup führten die jüngsten Lübecker Linienbus-Einsparungen im Juni 2012 zur Umstellung der allermeisten Busfahrten auf Fahrten mit Linientaxen. Diese waren in der Folge aber zu bestimmten Tageszeiten stets völlig überfüllt und es zeigte sich, daß Taxen auf der o. a. Strecke doch zu wenig sind, zumal auch ihr Anschluss an das eigentliche Busnetz in Gothmund nicht immer klappte. Der SL-Betrieb reagierte zunächst durch den Einsatz eines weiteren Taxen-Kleinbusses, was aber auch keine spürbare Abhilfe brachte. Insbesondere auch nicht in den Stunden des Schülerverkehrs.

Seit dem 22.4.2013 fährt nun am Morgen und am frühen Nachmittag wieder ein richtiger Bus auf der insgesamt zur SL-Linie 12 gehörenden Strecke Gothmund (Nörmannenweg) - Schlutup (Markt). Morgens allerdings nur von Schlutup nach Gothmund ohne Gegenrichtungsfahrten, nachmittags genau umgekehrt. Nach Angaben d. SL sprengt diese Ergänzungsmaßnahme nicht den Rahmen der strengen SL-Finanzvorgaben. Scheibchenweise versucht d. SL-Betrieb also trotz dieser Vorgaben wenigstens teilweise zu ursprünglichen, damals durchaus realen und nicht übertriebenen Fahrplan- und Platzangeboten zurückzukehren. Es bleibt abzuwarten, welche 'Rückkehraktionen' zur Wiedererreichung dieser Angebote noch folgen. Bedarf dafür gibt es auch weiterhin und d. SL-Betrieb war unlängst auch erneut mit umfangreichen Fahrgastzählungen in seinen Bussen beschäftigt. Wie man einen von der Notwendigkeit her realistischen 10-Minuten-Takt mit Finanzmitteln einer 30-Minuten-Wagenfolge erreicht, werden aber wohl auch derartige 'Notzählungen' nicht klären.

Mit ihrer jüngsten 'großen Busreform' sind SL u. LVG auf jeden Fall im wahrsten Sinne des Wortes bislang nicht gut gefahren. Diese Reform erwies sich in vielen Bereichen nicht weiter als eine große und weitere Einsparmaßnahme. Es wurde durch die genannte Reform das eine und andere im Lübecker Linienbusverkehr zwar tatsächlich verbessert; aber um dieses zu erreichen, wurde an anderen Stellen kräftig gestrichen. Das sich in dieser mehr oder weniger ungerechten Neuverteilung die von den Mängeler-scheinungen Betroffenen gegen das Zuviel und Zuwenig wehren, bleibt nicht aus und stößt an äußerste Grenzen jedes Einspar-Verständnisses.

Aktuelle und permanente Kapazitäts-Engpässe mit anhaltendem Ärger und viel Fahrgastprotest gibt es auch immer noch im Busverkehr zu und von den Berufsschulzentren an der Triftstr. im Lübecker Stadtteil St. Lorenz Nord, wo zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten stets Busüberfüllungen an der Tagesordnung sind und der Einsatz eines einzigen Zusatzbusses keine Abhilfe brachte.

Fahrzeug-Neulieferungen für SL und LVG

Ein wenig Erleichterung in der angespannten SL-Fahrzeugsituation und hier insbesondere auf dem Gelenkbus-Sektor brachte die Inbetriebnahme von sechs fabrikneuen Citaro-Gelenkbussen bei d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) am Ende des Jahres 2012. Nachdem die Indienststellung von Elektro-Bussen auf Hybridbasis bei diesem Unternehmen zumindest zunächst erstmal wieder beendet ist, handelt es sich bei den neuen Fahrzeugen um konventionelle Dieselmotoren mit entsprechender Abgasoptimierung und geringstem Schadstoff-Ausstoß. Sie haben im SL-Fahrzeugpark die Betriebsnummern 432 - 437 erhalten und tragen als erste SL-Busse nach langen Jahren wieder den dunkelblauen Anstrich, der vor etlicher Zeit bereits schon einmal für SL-Busse (die heute nach wie vor im Betrieb sind) verwendet wurde. Danach wurden Neubau-Busse an SL und LVG nur noch im Daimler-Benz-Werkanstrich abgeliefert, was die Beschaffungskosten für diese Busse minderte. Sie präsentierten sich in einem phantasielosen Weiß-Anstrich mit anthrazit-farbenen Dach- und Fensterpartien und nicht immer gelang es durch Werbung die Weiß-Bereiche 'aufzulockern' oder gar durch Ganzwerbung die gesamte Werklackierung unter bunten Farbmarkierungen verschwinden zu lassen. Nun ist man im SL-Betrieb (wohl auch auf Drängen d. SL-Marketingbereiche) zur blauen Farbgebung zurückgekehrt, was das 'Farb-Wirrwarr' im Rollmaterial von SL u. LVG aber noch intensiviert; denn es fahren im SL-Betrieb auch noch genügend viele Busse im weiß-blauen Anstrich mit rotem Zierstreifen, wie er von 1986-1995 verwendet wurde. Bei zwei der sechs neuen SL-Gelenkbusse ist d. dunkelblaue, recht elegant wirkende Grundfarbe mit SL-Emblemen ('SL-Kuller') in hellerem Blau durchsetzt. Diese beiden Busse (Wg. Nr. 436 + 437) werden in absehbarer keine Werbung erhalten. Die vier anderen Neuzugänge (Wg. Nr. 432 - 435) besitzen die 'SL-Kuller' dagegen nicht, da sie bald mit Außenwerbung versehen werden. Innen besitzen alle sechs neuen SL-Gelenkbusse erstmals als SL-Dieselfahrzeuge die elektronischen auf Monitorbasis arbeitenden Fahrgast-Informationsanzeigen, die auch in den SL-Elektrobussen zu finden sind. Der erste der neuen SL-Gelenkbusse war am 18.12.2012 im Einsatz. Die fünf anderen folgten -im SL-Linieneinsatz dringend erwartet- bald danach. Die neuen Busse kommen auf allen SL-Linien (mit Ausnahme der Linien 15 u. 21) zum Einsatz. Nach ihrer Indienststellung konnten weitere der in den Jahren 1995 u. 1996 beschafften Gelenkbusse der Serie 318-338 ausgemustert werden. Von diesen inzwischen knapp 20 Jahre alten Fahrzeugen (sämtlich solche des Typs Daimler-Benz O 405 GN) sind aber noch immer neun Busse im Einsatz. Ob man auf sie nach Indienststellung von zehn bestellten Neubau-Gelenkbussen, die im August 2013 nach Lübeck kommen sollen, verzichten kann, bleibt bei der momentanen SL-Fahrzeugsituation abzuwarten. Aktuell beträgt der Altersunterschied zwischen dem jüngsten Museumsbus und dem ältesten Linienbus bei d. SL lediglich gerade mal zwölf Jahre.

Zur äußerst verschiedenartigen Farbgebung der SL-Busse darf noch ergänzt werden, daß alle Elektrobusse (Gelenkwg. 495-499 u. Zweiachsler 695-699, sämtl. 2012 in Dienst gestellt) ein grün-blaue Lackierg. tragen, bei der der Grünanteil überwiegt. Diese Lackierg. präsentiert schon die Farbgebung, die irgendwann einmal möglichst alle im Schlesw.-Holstein-Tarif verkehrenden Linienfahrzeuge (einschl. Eisenbahn !!!) tragen sollen !

Und ergänzt darf ebenfalls, daß inzwischen damit begonnen wurde, bei den o. a. Neufahrzeugen, die mit Außenwerbung versehen werden sollen, die Reklamebeschriftungen aufzubringen. So präsentiert sich der Wg. 432 bereits mit derartigen Beschriftungen.

SL-Wageneinsätze

Ausschl. Gelenkbus-Einsatz: Li. 1, 5, 11, 17

Gemischter Einsatz von Gelenk- und Zweiachsbusen: Li. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 12, 16

Ausschl. Zweiachsbus-Einsatz: Li. 15, 21

Elektrobusse (sämtl. im gemischten Einsatz mit Dieselmotoren): Li. 2 (nur Zweiachs-Busse),
Li. 5 (nur Gelenkbusse)

Ausnahmen für o. a. Einsätze: Li. 5 letzte Fahrt
MOI-EIZ tgl. Zweiachsbus
Li. 6 (So 2 Umläufe SL-Busse)

Abweichungen stets möglich !!!

LVG-Wageneinsätze

Keine festen Regeln beim Wageneinsatz
(Li 32, 33, 35 + 38 überwiegend mit Zweiachs-
Bussen)

=====

UPDATE: Im Juni 2012 wurde mit der Auslieferung von weiteren zehn neuen Gelenkbussen des Fabrikates Daimler-B. an d. SL begonnen ! (SL-Wg. Nr. 438-447). Auch diese Neubusbusse besitzen blaue Farbgebung. Außerdem soll d. SL von d. LVG 2 Gelenkbusse erhalten. Nähere und weitere Einzelheiten in Folge+Fahrtr Nr. 3 des LBE-EXPRESS.

Einer der sechs neuen, im Dezember 2012 an d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) ausgelieferten Gelenkbusse: Wg. Nr. 434 am 7.1.2013 als Fahrzeug der Linie 12 an deren südl. Endstelle in Lübeck-Moisling am Oberbüssauer Weg. Innerhalb der o. a. Neuwagen-Serie gehört der neben stehend abgebildete Bus zu den vier Fahrzeugeinheiten, deren blauer Farbstrich nicht mit SL-Emblemen durchsetzt ist.



Das ist innerhalb der dieser Serie nur bei den Wg. 436 + 437 der Fall. Von diesem Duo ist auf den beiden folgenden Abbildungen der Wg. Nr. 436 am 29.1.2013 auf der SL-Linie 9 in der Sandstr. in Lübeck's Stadtmitte zu sehen. Dieser Gelenkbus verfügt über die schon erwähnten 'SL-Kuller', weil er in absehbarer Zeit keine Außenwerbg. erhalten soll.



Fotos:
Michael Hecht.



Zwei SL-Gelenkbusse d. jüngsten Neubauserie am 29.1.2013 in der Lübecker Sandstr. hintereinander: Einer mit 'SL-Kullern', der andere ohne.

Die Vorgängerserie, die d. SL an Diesel-Gelenkbussen beschaffte, waren die Wagen 428-431, die im August 2011 in Betrieb genommen wurden und das noch sämtlich im Daimler-Benz-Werkanstrich. Auf dem mittleren Foto ist d. Wagen Nr. 428 in diesem Anstrich kurz nach seiner Indienststellung auf dem Lübecker ZOB in einem Kurs der Linie 6 zu sehen. Er wird überholt vom Gelenkbus Nr. 316, der 1994 gebaut wurde und die noch damals übliche SL-Farbgebung trägt (außerdem auch noch den 'Mercedes-Stern'). Aktuell fahren in dieser 'Alt-Lackierung' immer noch einige SL-Busse herum.

Es gibt beim SL-Betrieb aber auch grüne Busse. Dazu gehören alle Elektro-Fahrzeuge, von denen eines in Form von Wagen Nr. 696 auf dem unteren Bild rechts auf dem 'Abstellgleis' vom Lübecker ZOB zu sehen ist. Bei den SL-Dieselbussen gibt es wenige, die sich durch entsprechende Ganzwerbung im grünen Farbleid präsentieren. So wie der 'VfB-Bus' Wg. Nr. 750, der auf dem o. a. Bild links an einem der ZOB-Bussteige zu bewundern ist.

Fotos:
Michael Hecht.



Auch die Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft mbH (LVG), die zu 100 % der Stadtverkehr Lübeck GmbH gehört, erhielt am Ende des Jahres 2012 neue Busse. Allerdings wurden an die LVG nur zwei Fahrzeuge geliefert: Es handelt sich dabei um zweiachsige Citaro-Busse, die innerhalb des für d. SL und d. LVG gemeinsam gültigen Betriebsnummern-Schemas die Wagen-Nummern 513 und 514 erhielten. Und auch bei diesen Bussen wurde hinsichtl. des Farbanstriches zu alten und einstigen Gegebenheiten zurückgekehrt; denn nach langer Zeit erhielten mit den Neubau-Bussen 513 + 514 erstmals LVG-Fahrzeuge wieder jeweils die kräftig rote Farbgebung, über die in den 1990er Jahren alle LVG-Busse verfügten. Noch vor LVG-Übernahme durch die Hansestadt Lübeck im Jahre 1994 hatte diese Farbgebung begonnen, die bis dahin übliche cremefarbene Lackierung der LVG-Busse abzulösen. Nach 2005 wurde dann dazu übergegangen, wie bei d. SL auch bei d. LVG Neufahrzeuge im Daimler-Benz-Werkanstrich in Dienst zu stellen. Das ist nun wieder vorbei: Die ursprüngliche Farbgebung aus der Zeit des ausgehenden 20. Jahrhunderts ist auch hier zurückgekehrt. Aus dieser Zeit sind bei d. LVG auch noch einige Fahrzeuge mit der ersten Generation der roten Farbgeb. im Einsatz.

Einer der beiden neuen LVG-Busse, mit denen bei d. LVG die ansprechende u. gelungene rote Farbgebung ihre Rückkehr in den Fahrzeugpark fand: Wg. Nr. 514 am am 5.3.2013 in einem Kurs der LVG-Linie 32 auf dem Lübecker Holstentorplatz.



LVG-Bus Nr. 514 am 16.3.2013 auf dem ZOB in Lübeck bereit zur Fahrt als Wg. der Linie 30 nach Travemünde. Hinter dem roten Neufahrzeug steht der LVG-Gelenkbus Nr. 172, d. lediglich den Daimler-Benz-Werkanstrich besitzt.



LVG-Bus Nr. 514 am 16.3.2013 während d. Vorbeifahrt am Auto-kraft-Gelenkbus Nr. 885, der an diesem Tag im Schienenersatzverkehr Lübeck-Eutin eingesetzt war. Ganz hinten d. Nachläufer vom LVG-Gelenkbus Nr. 172.



Fotos:
Michael Hecht.

Neue Innenanzeiger für Wagen-Nummern

In der letzten Februar-Woche von 2013 wurden fast alle SL- u. LVG-Busse in ihren Innenbereichen mit neuen Wagennummern-Anzeigern ausgerüstet. Diese bestehen aus Klebeschildern, die jeweils am Fahrzeuganfang im oberen Teil der Innen-Stirnseiten und am Fahrzeugende über der Rückfront-Fensterscheibe (in den Hess-Elektrobussen am Fahrzeugende seitlich) angebracht sind.

Längst vorbei sind die Zeiten, in denen in Lübeck's Linienbussen noch massive und eingeschraubte Metallschilder die Wagennummern in den Innenräumen dieser Busse auswiesen. Im Zeichen massiver Sparmaßnahmen traten Aufreibeziffern die Nachfolge der o. a. Schilder, an. Mit dem Ergebnis, daß diese Ziffern von selbst wieder abfielen oder von Fahrgästen in widriger Weise abgelöst wurden. Viele Busse zeigten danach innen gar keine Wagennummern mehr oder solche in unrichtiger bzw. unvollständiger Form. Bei der Außenanzeige der Wagennummern sah es übrigens länger auch nicht anders aus. Hier waren diese Nummern ganz beabsichtigt zeitweise nur aus den Zulassungszeichen zu entnehmen. Nachdem aber schon vor einiger Zeit die Wagennummern bei allen Bussen in den Außenbereich zurückkehrten, haben SL und LVG diesen Schritt auch in den Innenräumen ihrer Busse vollzogen und präsentieren auch hier nun die Wagennummern (wieder) in deutlicher Form. Das hier noch untermalt von einem freundlichen Begleittext. Die Machart dieser Anzeigeschildern dürfte auch resistent gegen mitfahrende Zeitgenossen mit 'Abpulambitionen' auf der Hinterbank sein.



Herzlich willkommen
in Wagen-Nr.:

497

Wir wünschen Ihnen
eine angenehme Fahrt!

 Lübeck-Travemünder
Verkehrsgesellschaft

 Stadtverkehr Lübeck

Das 'Identifikations-Merkmal' des SL-Elektrobusses Nr. 497 in seiner neuen Machart im Endbereich dieses Fahrzeuges.

Foto: Michael Hecht.



Herzlich willkommen
in Wagen-Nr.:

497

Wir wünschen Ihnen
eine angenehme Fahrt!

 Lübeck-Travemünder
Verkehrsgesellschaft

 Stadtverkehr Lübeck

Das, wie ganz oben erläutert, nur 'fast alle' SL- u. LVG-Busse neue Wagennummern-Anzeiger erhielten, muß durch die Tatsache erklärt werden, daß die ältesten SL-Gelenkbusse der Baujahre 1995 und 1996 nicht mit derartigen Anzeigern versehen wurden. Das einmal, weil diese Fahrzeuge nun wohl doch zur baldigen SL-Ausmusterung anstehen, aber auch weil sie aus einer Fahrzeugserie stammen, in der die Busse im vorderen Bereich mit einfachen Wagennummern-Anzeigeschildern versehen wurden, die handgeschriebene (!) Wagennummern aufwiesen, aber heute noch in diesen Bussen vorhanden sind. Nachfolgeserien erhielten dann nur noch die schon erwähnten Aufreibeziffern und die Elektrobusse sogar Innen-Wagennummern in Filzstift-Schriftausführung.

Änderungen für die Buslinie Lübeck ZOB - Hamburg Airport

Einige Veränderungen gab es unlängst für die direkte Buslinie von Lübeck zum Flughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel und umgekehrt. Sie war unter dem Linien- und Markennamen 'Traveliner' 2004 von der zum DB-Konzern gehörenden Firma Autokraft GmbH (AK) eingerichtet worden, die hierfür spezielle Busse in Dienst stellte, die mit bequemer Inneneinrichtung ausgestattet eine Mischung aus Reise- und Linienfahrzeugen darstellten und ihrem Hauptpublikum entsprechend ebenfalls für den Gepäcktransport von Flugreisenden eingerichtet waren. Immerhin wies der Fahrplan des AK-Traveliners zwölf Fahrtenpaare vom Lübecker ZOB zum Hamburger Airport und zurück auf. Mit Rücksicht auf die Flugpläne mit späten Ankünften und frühen Abflügen fuhren die Busse des 'Traveliners' auch nachts, so daß es sich sogar um eine echte 'Rund-um-die-Uhr'-Buslinie handelte. Gefahren wurde über Bad Oldesloe, Bargteheide und Hoisdüttel, wo jeweils auch zum Ein- und Ausstieg gehalten wurde. In der jüngeren Vergangenheit standen der Autokraft drei im AK-Betriebshof Lübeck (gemeinsamer Betriebshof mit d. Stadtverkehr Lübeck GmbH am Ratekauer Weg) stationierte Setra-Busse für den Einsatz beim 'Traveliner' zur Verfügung. Dabei handelte es sich um zwei zweiachsige Fahrzeuge (Wg. Nr. 14 und 15) und einen dreiachsigen Bus (Wg. Nr. 38). Dieses Trio war auch im Außenbereich entsprechend seines Einsatzgebietes speziell lackiert und seine drei Fahrzeuge wiesen sich hier unmißverständlich und gelungen als 'TRAVELINER' aus.

Am 6.2.2013 kündigte dann die Autokraft GmbH überraschend die ersatzlose Einstellung des Traveliners mit Ablauf des 28.2.2013 an. Das AK-Unternehmen begründete diese Stilllegungs-Entscheidung mit zu hohen Verlusten beim Traveliner-Betrieb. Zwar hatten sich die Fahrgastzahlen hier kontinuierlich erhöht, aber trotzdem wuchs das Betriebsdefizit für die Autokraft bei ihrem Traveliner auf bis zu 2 Mio. Euro an. 2012 fuhren in seinen Bussen insgesamt 65.000 Fahrgäste mit. Notwendig wären allerdings lt. AK-Angaben 80.000 Mitfahrer gewesen. Insbesondere bei den Unterwegs-Halten im Kreis Stormarn mangelte es in den Traveliner-Bussen des AK-Unternehmens an genügend viel Fahrgästen. Die fuhren im Gegensatz zu den Lübecker Nutzern dieses Direktfahrt-Angebotes lieber mit der Eisenbahn unter Umsteigen in Hamburg Hbf zum HVV-Tarif nach Hamburg-Fuhlsbüttel zum Airport und umgekehrt. Nur 10-15 % der Gesamt-Fahrgastschaft des Traveliners kam aus dem Gebiet des sich zwischen Lübeck und Hamburg erstreckenden Kreises Stormarn. Zu wenig für d. AK-Kalkulation, weshalb sich die Autokraft GmbH zur Einstellung des Traveliners entschloss, die dann am 28.2.2013 tatsächlich vollzogen wurde. Zuletzt kostete die Benutzung seiner Busse bei d. AK übrigens 18,50 Euro bei einfacher Fahrt.

Insbesondere in Lübeck war man über diese Buslinien-Einstellung nicht glücklich; denn von hier aus nutzten Fahrgäste die Direktbus-Verbindung zum Hamburger Airport oft und gerne. Allerdings brauchte man nicht lange darauf zu verzichten; denn ab 5. März 2013 nahm die Firma Hamburg Bus GmbH in eigenem Betrieb und auf eigenes Risiko die Fahrten des Traveliners vom Lübecker ZOB zum Hamburger Flughafen und umgekehrt wieder auf ! Das genannte, wie es auch sein Name ausdrückt, in Hamburg ansässige Unternehmen hatte vorher eine einstweilige Behördenerlaubnis für die Wiederaufnahme des o. a. Linienbusverkehrs erhalten. Vorerst ist diese Erlaubnis bis zum 30.8.2013 gültig.

Hamburg Bus GmbH ist eine Firma, die über acht moderne Reisebusse des Fabrikates Neoplan verfügt. Die Unternehmensführung von Hamburg Bus GmbH ist der Meinung, die Linienbusfahrten vom Lübecker ZOB zum Hamburger Flughafen und zurück wirtschaftlicher durchführen zu können als das vergleichsweise viel größere Unternehmen Autokraft, zumal Hamburg Bus GmbH mit anderen Kostenstrukturen arbeiten kann als AK. Den o. a. Preis für die Benutzung dieser Fahrten änderte das genannte Hamburger Unternehmen nicht. Allerdings wurde der Fahrplan gegenüber dem AK-Angebot um ein Fahrtenpaar gekürzt.

Zunächst setzte die Hamburg Bus GmbH auf ihrer Linie Lübeck ZOB - Hamburg Airport nur die eigenen Busse ein. Seit den Osterfeiertagen verwendet sie für einzelne Fahrten dieser Linie aber auch einen bei dem in Eutin ansässigen Verkehrsbetrieb Rohde angemieteten Mercedes-Kleinbus.

Der Verkehrsbetrieb Rhdde führt in seiner Hauptaufgabe den Linienbusverkehr für die Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) in Ostholsteindurch und gehört in deren Verbund zur französischen Veolia Firmengruppe, was an den Rohde-Bussen auch in deren Außenbereichen klar erkennbar ist. Jeweils einer dieser Busse betätigt sich nun als Mietfahrzeug für einzelne Fahrten im neu gestalteten Linienbusverkehr zwischen Lübeck ZOB und Flughafen Hamburg.

Nach dem Betreiberwechsel dieses Linienbusverkehrs wurde er zuerst noch unter dem alten AK-Begriff 'Traveliner' durchgeführt. Ab Mitte März 2013 erhielt er dann die Bezeichnung 'Trave-Elbe-Express', unter der er auch aktuell läuft. Der AK-Traveliner trug in dem für ganz Schleswig-Holstein gültigen AK-Liniengefüge die Liniennr. 5930, die durch den 'Trave-Elbe-Express' nun verschwunden ist. Der fährt auf dem Lübecker ZOB wie der 'Traveliner' am Bussteig 13 ab. Im Gegensatz zur eingestellten AK-Linie 5930 weist hier aber kein Haltestellenschild auf das des fortgesetzten Linienbusverkehrs zum Hamburger Airport hin. Nur durch den ausgehängten Fahrplan wird man hierauf aufmerksam.

Ob das in Veränderungen und Krisensituationen geratene Linienbusangebot von Lübeck zum Hamburger Flughafen und zurück seine aktuelle Betriebsdauer bis zum Spätsommer 2013 dieses Jahres auch noch danach fortsetzt, bleibt abzuwarten.

Der 'Traveliner' an seinem vorletzten Tag im Betrieb der Autokraft GmbH: Am 27.2.2013 steht der Autokraft-Traveliner-Bus Nr. 14 am Bussteig 13 des Lübecker ZOB zur Fahrt nach Hamburg Flughafen bereit. Auf dem unteren Bild ist rechts auf den 'SL-Gleisen' des o. a. Busbahnhofes d. Hess-Elektro-Gelenkbus Nr. 499 der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) in einem Kurs der SL-Linie 5 zu sehen.

Die AK-Traveliner-Busse wurden in Normalfahrzeuge umgerüstet bzw. verkauft.

Fotos:
Michael Hecht.



Neoplan-Bus der Firma Hamburg Bus GmbH als Linienwg. zum Hamburger Airport am Bussteig 13 des Lübecker ZOB am zweiten Tag nach der Übernahme der Buslinie Lübeck ZOB-Hamburg Airport durch die o. a. Firma, dem 6.3.2013. Der Hamburger Bus fuhr auf dieser Linie noch unter der alten AK-Bezeichnung 'Traveliner', die aber kurze Zeit nach den nebenstehenden Aufnahmen verschwand.



Mercedes-Kleinbus des Eutiner Rohde Verkehrsbetriebes als Mietfahrzeug für die nun unter dem Namen 'Traveler-Elbe-Express' verkehrende Buslinie Lübeck ZOB-Hamburg Airport am 8.3.2013 auf der 'Pausenspur' des Lübecker ZOB. Hinter dem Rohde-Bus pausiert ebenfalls ein AK-Linien-Gelenkbus. Ganz unten ist im Hintergrund die Ostseite der Bahnsteighallen von Lübeck Hbf zu sehen.



Fotos:
Michael Hecht.