

## HESS-GELENKZÜGE DER SL WIEDER IM EINSATZ EINE LÜBECKER SOMMERBUS-GESCHICHTE

Ganz plötzlich und still verschwanden sie aus dem Betrieb: Die fünf Hybrid-Gelenkbusse des Schweizer Herstellers Hess, die beim ÖPNV-Unternehmen "Stadtverkehr Lübeck GmbH" (SL) zu dessen Fahrzeugbestand gehören. Es sind hier die einzigen Busse dieses Fabrikats und sie tragen die SL-Nummern 495 - 499. Alle diese Busse verfügen über Elektromotoren, die ihren Strom aus in den Bussen enthaltenen Speichern erhalten, deren Elektrizitäts-Vorrat und -Inhalt durch die Bremsvorgänge der Fahrzeuge selbst erzeugt wird. Reicht dieser Vorrat mal nicht aus, werden die Fahrmotoren der o.a. Busse mit Strom versorgt, der aus einem ebenfalls in ihnen enthaltenen Generator mit dazugehörigem Dieselmotor stammt. Dieser Dieselmotor setzt sich zur Stromerzeugung bei Minderversorgung durch die Speicher automatisch in Tätigkeit. Fünf derartige Hybrid-Busse des schweizerischen Herstellers Hess stellten die Firma SL 2011 fabrikneu in Dienst. Zeitgleich mit fünf zweiachsigen Bussen vom deutschen Hersteller MAN, die aber über die gleiche Antriebsart wie die Hess-Fahrzeuge verfügen und die SL-Betriebsnummern 695 - 699 tragen. Diese insgesamt zehn Hybrid-Busse stellten die ersten SL-Fahrzeuge seit 1957 (!) dar, die nicht bei Daimler-Benz gebaut wurden und die ersten Elektro-Fahrzeuge im Lübecker Stadt-Linienverkehr seit Stilllegung der Straßenbahn im November 1959.

Die Beschaffung der SL-Hybrid-Busse wurde finanziell umfangreich gefördert und unterstützt vom Bundesministerium für Technologie und Umwelt, das auch den Betrieb dieser Busse ab 2011 umfangreich finanzierte. Dabei kamen die MAN-Fahrzeuge bevorzugt auf der SL-Linie 2 und die Hess-Gelenkzüge bevorzugt auf der SL-Linie 5 zum Einsatz. Diese Haltestellen-intensiven Linien mit zahlenmäßig starken Bremsvorgängen waren im SL-Liniennetz besonders gut für die dauerhafte Stromfüllung der Elektrospeicher in den beschriebenen Hybrid-Bussen. Abweichend von den (sämtlich zum Fabrikat Daimler-Benz/Citaro gehörenden) SL-Dieselnissen trugen die SL-Hybrid-Busse einen grün-blauen Außenanstrich, keine Außenwerbung und teilweise Namen, was noch heute so ist. Außerdem sind sie mit Klingeln ausgerüstet, damit ihre leise Fahrt vor allem besser in der Fußgänger-belebten Innenstadt von Lübeck wahrgenommen wird. Eine Art Straßenbahn auf Gummirädern also.

Sonderlich beliebt waren die Hybrid-Busse aber in Lübeck von Anfang an nicht. Weder bei dem über viele Jahrzehnte hinweg ausschl. an Dieselfahrzeuge gewohnten Personal noch beim Publikum, das vor allem ihre Unbequemlichkeit und die gegenüber den Dieselnissen wenigeren Sitzplätze beklagte. Besonders in der Kritik standen die Hess-Gelenkzüge, bei denen es auch von Anfang an Probleme mit der Innenbeheizung im Winter gab.

Zwischen 2011 und 2016 blieben die Linien 2 und 5 die Stammlinien für die SL-Hybrid-Busse. Die MAN-Fahrzeuge tauchten seltenerweise auch mal auf anderen Linien in Einzelkursen auf. Die Hess-Züge so gut wie gar nicht, wenn man mal davon absieht, daß sie seit 2014 sonntags auf der Linie 6 und nicht auf der Linie 5 eingesetzt wurden.

Im Herbst 2016 lief die Finanzförderung des Bundes für den Hybrid-Busbetrieb in Lübeck aus. Die MAN-Hybrid-Busse der SL wurden daraufhin sofort auch außerhalb der Linie 2 auf anderen SL-Buslinien eingesetzt. Vereinzelt zunächst noch zaghaft geschah dieses auch mit den Hess-Fahrzeugen. Im beginnenden Winter 2016/17 wurden bei denen die Heizprobleme so gravierend, daß sie ab ca. 14.00 Uhr kalt fuhren. In

dieser Situation entschloss sich die SL-Betriebsleitung Anfang Februar 2017 zur Herausnahme aller SL-Hess-Busse aus dem Betrieb und ihre Abstellung im SL-Betriebshof in Lübeck-Vorwerk am Ratekauer Weg. Als Ersatz wurden hier einige alte, vorher für Reservezwecke abgestellte aber noch zugelassene SL-Gelenk-Dieselsbusse der 360er Nummernserie (Bauj. 2001) erneut in den Regel-Betrieb genommen.

Die zweiachsigen MAN-Hybrid-Busse der SL waren von den o.a. Abstellungs-Maßnahmen nicht betroffen und blieben im Einsatz. Als erstmal einzige SL-Busse mit Elektroantrieb und Hybridtechnik.

Für die kleine Flotte der SL-Hess-Busse kam und kommt erschwerend hinzu, daß die Ersatzteil-Beschaffung für diese Busse wegen Schwierigkeiten beim Hersteller Hess sehr problematisch geworden ist. Das SL-Unternehmen bemühte sich wohl auch nach der Abstellung dieser Busse um deren Verkauf. Von Interessenten in Sachsen (Leipzig, Dresden) und in den Niederlanden war zu hören - aber zu einem tatsächlichen Verkauf kam es nicht.

So plötzlich wie sie aus dem SL-Betrieb und dem Lübecker Straßenbild verschwanden, tauchten sie hier nun ab dem 15. Mai 2017 wieder auf. Seitdem sind die SL-Hess-Busse wieder im Einsatz! Und das nun in Einzelkursen auf allen SL-Linien mit Gelenkbusbetrieb. Auf ihrer alten Stammlinie 5 erlebt man sie nur noch selten und allenfalls in Einzelkursen und nicht mehr wie einst in konzentrierter Form.

Die Wiederinbetriebnahme der o.a. Busse, die auch während ihrer Abstellzeit weiterhin über eine Zulassung verfügten, lag und liegt auf der Hand. Die Heizperiode ist zu Ende und die Bewärmungsprobleme dieser Busse damit logischerweise auch. Im November bzw. wenn es wieder kälter wird, rollen die Hess-Züge der SL wohl wieder aufs "Abstellgleis". Sie sind eben zu reinen "Sommerwagen" mutiert.

Derartige Fahrzeuge gab es ja schon mal bei Trambahnbetrieben in alter Zeit: Wagen ohne Seitenwände, deren offene Sitzbänke mit natürlichster Klimaanlage ausgestattet waren. Sie konnten natürlich nur in der warmen Jahreszeit rollen und sind (abgesehen von Museumsbahnen) längst Geschichte, da sich kein Betrieb mehr derartige Wagen leisten kann und sie auch kaum mehr betrieblichen Gegebenheiten entsprechen.

Nun gibt es in Lübeck, wenn auch aus anderen Gründen und in anderer Art, Sommerwagen im Busbetrieb. Nachdem man in dem mit der Hybrid-Technik wenig erfolgreich und kaum glücklich war, hofft das SL-Unternehmen nun mit Fahrzeugen anderer Art besser und optimaler vom Diesel- auf den Elektroantrieb umzusteigen zu können. Noch im Juni 2017 hat dieses Unternehmen einen zweiachsigen Bus mit Elektroantrieb in Dienst gestellt, der seine Strom aber ausschl. aus handelsüblichen, im Fahrzeug integrierten Batterien erhält, die während der Betriebspausen über Netz-Strom aufgeladen werden. Einen derartigen Batterie-Elektrobus erprobte die SL bereits im Juni 2016. Das war damals sogar ein Gelenkbus, der eine Woche lang vorwiegend auf der Linie 16 zum Einsatz kam. Mit den Betriebsergebnissen zeigte sich dieser ÖPNV-Betrieb damals sehr zufrieden. Ob aber die Verwendung im ständigen und harten SL-Alltagsbetrieb erfolgreich wird, muß sich noch erweisen und bleibt abzuwarten. Von ein bißchen SPNV-Eisenbahnverkehr abgesehen wird der gesamte Linienbetrieb in Lübeck mit Bussen abgewickelt, was hohe Anforderungen an das hierfür herangezogene Fahrzeugmaterial stellt.

**Michael Hecht**

**ERINNERUNGEN AN DIE HESS-GELENKBUSSE VOM STADTVERKEHR LÜBECK GMBH (SL) WÄHREND IHRES EINSATZES AUF IHRER EINSTIGEN STAMM-LINIE 5 (EICHHOLZ + HERRNBURG - MOISLING)**

Die neben stehenden Bilder von Hess-Gelenkzügen d. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) sind 2012 entstanden, als diese Hybrid-Fahrzeuge noch ziemlich neu in Lübeck waren und hier (wie bis zum Sommer 2016 üblich) fast ausschließl. auf d. SL-Linie 5 zum Einsatz kamen, was nun nicht mehr der Fall ist. Auf dem oberen Bild verläßt Wagen Nr. 496 den Lübecker ZOB in Richtg. Moisling. Dort ist der gleiche SL-Gelenkbus auf dem mittleren Bild an der Endstelle Oberbüssauer Weg während einer Linienfahrt-Pause zu sehen. Derartige Pausen verbringen SL-Busse teilweise ohne Linien- und Zielbeschilderung. Nach Moisling kommen die Hess-Busse aktuell nur noch vereinzelt und das auch fast nur noch in Kursen der Linien 7 und 11. Das untere Bild zeigt den Hess-Gelenkzug Nr. 495 d. SL auf d. Linie 5 an einer für diese Linie zum Aufnahmezeitpunkt ungewönl. Stelle. Wegen Bauarbeiten erreichten die in Richtg. Eichholz fahrenden Busse d. Linie 5 die Wahnstraße in der Lübecker Innenstadt nur über die nördl. Mühlenstr. und den Beginn der Königstr. abweichend vom Linienweg d. 5. Deshalb ist der Wg.Nr. 495 auf dem genannten Bild kurz vor seinem Abbiegen von der nördl.Mühlenstr. in die Königstr. zu sehen - und damit am Beginn von einer im Linienverkehr sonst nicht genutzten 'Verbindungskurve'.

Fotos:  
Michael Hecht.



WEITERE EINTRÄGE UND  
FORTSETZUNGEN MIT  
NEUIGKEITEN, NOTIZEN,  
BILDERN UND RÜCKBLICKEN  
SOWIE ARTIKELN,  
AUFSÄTZEN, KAPITELN  
UND ABHANDLUNGEN  
ZU AKTUELLEN UND  
HISTORISCHEN THEMEN,  
BEGEBENHEITEN UND  
EREIGNISSEN FOLGEN  
IN KÜRZE!!!

**L**übecker **B**ahn **E**xpress  
us