

Dynamische Nachladung an Haltestellen

Artikel vom 19. Juni 2024

Gelenkbusse



Hess »LighTram 25 OPP« der Baseler Verkehrs Betriebe, ausgeliehen als Testwagen nach Wiesbaden (Bild: Christian Marquardt).

Die [Carrosserie Hess AG](#) liefert Gelenkbusse als »LighTram 18«, »LighTram 19« und als Doppelgelenkbus »LighTram 25« (die nachgestellte Zahl gibt die gerundete Länge des Wagens in Metern an). Sie alle sind lieferbar mit Elektroantrieb und einer Nachladung über Pantograph, über Kabel und CCS-Combo-Stecker oder als In-Motion-Charger (Nachladung aus der Trolleybus-Fahrleitung bei Fahrt unter einer Fahrleitung) – diese Art der Nachladung bezeichnet Hess als »DC«-Nachladung (DC = Dynamic Charging). Daneben gibt es die Nachladung »TOSA«: Etwa an jeder vierten Haltestelle werden die Batterien für 20 Sekunden während des Fahrgastwechsels nachgeladen. Hess liefert seine »LighTram«-Gelenkbusse aber auch als reine Trolleybusse.

Einer der letzten Hersteller für Doppelgelenkbusse

Nach dem bedauerlichen Ende des Herstellers Van Hool ist Hess einer der letzten Busbauer, die auch Doppelgelenkbusse anbieten. Der Gedanke dahinter ist logisch: In Zeiten von Fahrermangel kann man die Beförderungskapazität nicht dadurch steigern, dass man auf einer Linie mehr und häufiger Busse fahren lässt. Vielmehr muss der einzelne Bus mehr Fahrgäste mitnehmen können. Und sechs oder sieben Meter mehr Fahrzeuglänge bedeuten eben entsprechend mehr Beförderungskapazität. Acht batterie-elektrische »LighTram 25« hat Hess an die Baseler Verkehrs Betriebe (BVB) ausgeliefert. Sie gehören zum Typ »LighTram 25 OPP« und kommen auf der Linie vom Baseler Zentralbahnhof zum Flughafen Basel – Mulhouse zum Einsatz. Nachgeladen werden sie über Pantograph auf ihrer Linie am Flughafen, wo zwei Lademasten stehen, sodass zwei Wagen gleichzeitig nachgeladen werden können. Im vergangenen Jahr stellten die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH Wiesbaden einen ihrer »LighTram 25 OPP« zum Erproben. Der Wagen wurde auf den Buslinien ausgiebig getestet. In einem Statement erklärte die ESWE anschließend: »Der Doppelgelenkbus kann auf jeder unserer Linien eingesetzt werden, nirgendwo scheiterte sein Einsatz daran, dass er eine Kurve nicht geschafft hätte oder sonst mit der Situation der Straße nicht klargekommen wäre. Wo ein normaler Gelenkbus fahren kann, kann auch der Doppelgelenkbus problemlos fahren.« Aber die Reichweite habe noch nicht genügt. Kein Wunder bei einem Bus, der für die Nachladung auf der Linie konzipiert ist (»OPP«), wenn Wiesbaden aber Nachladung auf der Linie noch nicht bieten kann. Da stößt der Bus schnell an die Grenzen seiner Reichweite.

Hersteller aus dieser Kategorie
