Mehr Kapazität mit Konzept

Artikel vom **2. Juni 2026**
Gelenkbusse

Mit innovativen Elektro- und Trolleybussen gehört Hess heute zu den wenigen Herstellern, die noch Doppelgelenkbusse anbieten. Gerade in Zeiten des Fahrermangels verspricht das Schweizer Unternehmen mehr Kapazität im ÖPNV – und zeigt mit seinen »LighTram«-Modellen, wie flexible Nachladekonzepte im Linienbetrieb funktionieren können.

Hess-Doppelgelenkbus aus Basel im Testeinsatz bei Wiesbadens ESWE (Bild: Christian Marquordt).

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 batterie-elektrischem Antrieb und 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 20 Sekunden lang währenddes Fahrgastwechsels nachgeladen. Hess liefert seine »LighTrams« aber auch als reine Trolleybusse. Nach dem bedauerlichen Ende von 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 des ÖPNV 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 auch entsprechend mehr Beförderungs-Kapazität. Acht batterie-elektrische »LighTram 25« hat Hess an die Baseler Verkehrs Betriebe (BVB) ausgeliefert (Wagen 9101 bis 9108). Sie gehören zum Typ »LighTram 25 OPP« und kommen auf der Linie vom Baseler Zentralbahnhof zum Flughafen Basel – Mulhouse zum Einsatz. Sie sind »Opportunity charger« (siehe das »OPP« in der Typenbezeichnung), nachgeladen werden sie über Pantograph auf ihrer Linie am Flughafen, wo zwei Lademasten stehen, sodass zwei Wagen gleichzeitig nachgeladen werden können. Im Jahr 2024 liehen Basels BVB den Wiesbadener ESWE einen ihrer »LighTram 25 OPP« zum Erproben. Der Wagen wurde auf Wiesbadens Buslinien getestet – der Verfasser hatte die Freude, dabei mitfahren zu können. In einem Statement erklärten 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 nicht genügt. Was Wunder bei einem Bus, der für Nachladung auf der Linie konzipiert ist (»OPP«), wenn Wiesbaden aber Nachladung auf der Linie noch nicht bieten kann. Da stößt der Bus natürlich schnell an die Grenzen seiner Reichweite.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag