

# DER

Quelle: [www.traditionsbus.de](http://www.traditionsbus.de)  
Archiv: C. Neuhaus

# 5/6 · 1972

MAI / JUNI  
1 D 21850 E

# STADTVERKEHR



Moderne  
schaffnerlose  
Doppeldeckbusse  
der LVG

verkehren  
zwischen  
Lübeck und  
Travemünde,



dem Veranstaltungsort der Jahrestagung 1972  
des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV)

# Die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft

Die Verbindung zwischen der Kernstadt Lübeck und dem eingemeindeten Vorort Travemünde obliegt neben einigen Zügen der Bundesbahn in den letzten 2½ Jahrzehnten ausschließlich der Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft (LVG), die im 15-Minutenverkehr mit modernen Doppeldeckern beide Stadtteile miteinander verbindet. Die LVG befindet sich in privater Hand. Ihr Gründer, Ernst Wendelborn, war der Vater des jetzigen Inhabers, Helmut Wendelborn. Er entstammt einer alten Travemünder Familie, die schon seit Generationen das Fuhr- und Fährwesen im früher selbständigen Ort Travemünde betrieb. In den 30er Jahren erweiterte Ernst Wendelborn sein Unternehmen um einen Taxenbetrieb und 1935 nach Ankauf eines ersten Omnibusses um den Omnibusgelegenheitsverkehr. Bis 1939 kamen noch sieben Busse hinzu. Der weitere Ausbau des Unternehmens wurde durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges unterbrochen. Jedoch waren es die Nachwirkungen des Krieges, die diesem Omnibusunternehmen neue Aufgaben stellten. Infolge der Zonengrenzziehung nahe der Stadt Lübeck war die kleine Halbinsel Priwall derartig dicht mit Flüchtlingen bewohnt, daß die damalige britische Besatzungsmacht im Mai 1945 den Wendelbornschen Verkehrsbetrieb beauftragte, mit den verbliebenen drei Fahrzeugen die Flüchtlinge von und nach Lübeck zu befördern. Hieraus entwickelte sich ein Linienverkehr nach Lübeck, der am 1. Juni 1945 offiziell mit zwei Abfahrten pro Tag genehmigt wurde. Fahrgäste, die diese Linie benutzen wollten, erhielten von der Besatzungsmacht Berechtigungsscheine.

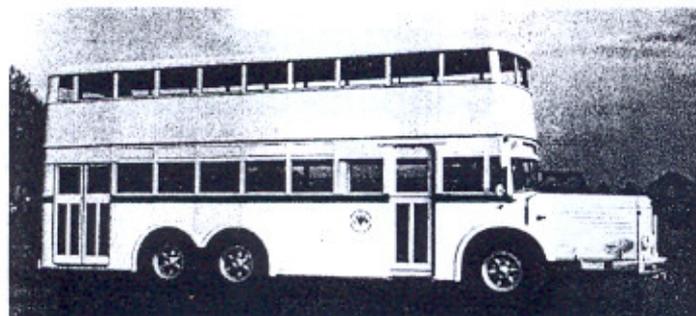


Abb. 1: Nachdem nach Kriegsende 3 Berliner Doppeldecker (BVG 600, 235, 250 = LVG 8, 11, 15) wieder fahrbereit gemacht werden konnten, erhielt das 4. Büssing-Dreiachsfahrgestell einen neuen Aufbau der Karosseriefabrik TRUTZ, Coburg.

Auf dem Rückzug in Richtung Norddeutschland waren in der Nähe Lübecks drei dreiachsige Berliner Doppeldecker liegengeblieben, von denen zwei ausgebrannt waren. Das dritte Fahrzeug war im Oberdeck mit einem Feuerstand für Maschinengewehre eingerichtet. Nach Ankauf dieser Fahrzeuge als Schrott wurden zwei von ihnen unter großen Schwierigkeiten in der am Gneversdorfer Weg 15-19 eingerichteten eigenen Werkstatt wieder hergerichtet, während für das wieder instandgesetzte Fahrgestell des dritten Doppeldeckers die Karosseriefabrik Trutz in Coburg einen neuen Aufbau lieferte. Mit diesen drei Doppeldeckern wurde ein Linienverkehr nach Lübeck eingerichtet, dem das noch heute geltende Motto voranstand: „Jedem Fahrgast seinen Sitzplatz“, denn die Fahrt, die unterwegs nur geringfügigen Fahrgastwechsel aufweist, dauert über eine halbe Stunde, und es ist ein guter Kundendienst, den Fahrgästen dabei vorwiegend Sitzplätze anzubieten. Der Fahrzeugpark wurde bis zur Ausmusterung der ehemaligen Berliner Doppeldecker 1958 um zwei Büssing/Kässbohrer Gelenk-Omnibusse und einen Anhängerzug mit Faltenbalgübergang vergrößert. Weitere sechs Büssing Unterflur-Trambusse vom Typ 6000 T mit Anhängern versahen den Linienverkehr nach Lübeck, der vom Stunden- über Halbstundenverkehr im Laufe der Jahre auf einen 15-Minuten-Verkehr verdichtet werden konnte. Inzwischen wurde auch die Linie C nach Timmendorfer Strand sowie die Linie F für den Stadtverkehr in Travemünde eingerichtet, sowie die Linie Fa zum Skandinavienkai und H: Travemünde – Kücknitz. Die Linien zur Halbinsel Priwall, nach Brodten/Hermannshöhe und Bad Schwartau wurden wegen Unwirtschaftlichkeit wieder eingestellt.

Da die Vorteile des großen Sitzplatzangebotes der Doppeldecker sich im Linienverkehr der LVG bewährt hatten, wurden zukünftig überwiegend Doppeldecker angeschafft, wobei sich die LVG stets an größere Lieferungen für die Berliner Verkehrsbetriebe und einmal für die Stadtwerke Frankfurt anschloß. 1959 und 1961 kaufte die LVG von Büssing mit Aufbauten von Orenstein & Koppel in Berlin je vier Doppeldecker für Einmannbedienung mit einfachem Vorderein- und Mittelausstieg. Ihnen wurden jedoch anfangs in den Hauptverkehrszeiten noch Schaffner beigegeben. Je zwei Büssing-Unterflur-Busse TU 7 sowie Präsident 14 erweiterten den Wagenpark für Linienverkehr bis 1965.

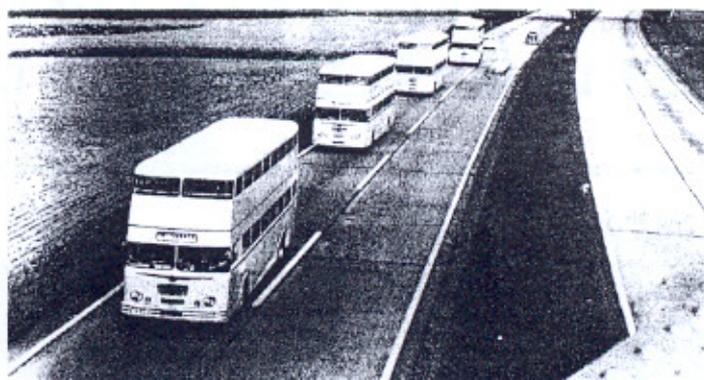


Abb. 2: Überführungsfahrt der ersten 4 fabrikneuen Büssing-Doppeldecker vom Herstellerwerk Orenstein & Koppel in Berlin-Spandau über die Autobahn nach Lübeck am 19. Mai 1959.

Seit 1950 betreibt die LVG wieder Gelegenheits- und Ausflugsverkehr. Sie gründete ein Reise- und Verkehrsbüro in zentraler Lage Lübecks. Zu jener Zeit reisten vorwiegend Skandinavier mit LVG-Omnibussen zwei bis vier Wochen durch ganz Europa. Dieser Verkehr ging nach Einrichtung direkter Fährschiffslinien von Travemünde nach Dänemark und Schweden dadurch verloren, daß die Skandinavier fortan mit eigenen Omnibussen reisen konnten. Das Unternehmen wich danach auf Kurzurlaubsfahrten aus. Mit diesen Fahrten und mit Mietwagenverkehr sind die Reisebusse der LVG ziemlich ausgelastet. An Reiseomnibussen wurden seit 1950 eingesetzt:

5 Büssing/Emmelmann 6000 T in Reiseausführung  
 4 Kässbohrer S 10,  
 1 Kässbohrer S 14 sowie  
 1 Kässbohrer S 150, sämtlich mit Henschelmotoren.  
 Die Inbetriebnahme eines weiteren Kässbohrer S 14 ist für 1972 vorgesehen.



Abb. 3: Zwei verschiedene Doppeldecker aus der ersten und letzten Lieferung Orenstein & Koppel/Büssing.

Die Lieferung von fabrikneuen Doppeldeckbussen erfolgte in den Jahren:

		Sitzpl.	Stehpl.	Nummern
1959	4 Büssing/O & K, U 10	80	12	42-45
1961	4 Büssing/O & K, U 10	80	12	48-51
1966	2 Büssing/Büssing, U 7	95	3	55-56
1968	3 Büssing/O & K, U 7	94	8	64-66
1972	6 Büssing/O & K, U 7 D	94	8	70-75

Die zuletzt genannten Doppeldecker gelangten im April 1972 zur Auslieferung und entsprechen weitgehend der Berliner Bauweise, Typ DE 71, wie sie bisher in 185 Exemplaren von Orenstein & Koppel an die BVG ausgeliefert wurden.

Die wichtigsten Daten

Länge	11 165 mm
Breite	2 500 mm
Hohe	4 000 mm
Stehhöhe	Unterdeck 1 811 mm
	Oberdeck 1 669 mm
Achsabstand	5 450 mm
Bereifung	6-fach 11 00-20 eHD Supper
Wendekreis	23,2 m
Fußbodenhöhe:	507 mm
Einstiegstufen-Höhe	357 mm

Gegenüber der BVG-Ausführung besitzen die LVG-Doppeldecker lediglich folgende Veränderungen oder Abweichungen:

Deckenleuchten mit Transistor-Wechselrichter (statt Kugellampen),

Keine Sperrschranke am Mittelausstieg, da diese Tür vom Fahrer fernbetätigt wird,

Richtungsanzeige über Rollband-Kurbelapparat (statt Steck-schilder),

Brems- und Rücklicht am Heck getrennt angeordnet,

zusätzlich vorne Nebelscheinwerfer,

der gesamte Unterboden ist mit Unterbodenschutz versehen, außerdem ist die Schalldämmung im Wagen verbessert worden.



Abb. 4: Blick auf die Fertigungsstraße von O & K, Berlin-Spandau, mit den im Bau befindlichen 8 Doppeldeckern für die LVG, die im April 1972 ausgeliefert wurden (vgl. auch Titelbilder dieses Heftes).

Zum Einbau gelangte der bekannte BÜSSING Direkteinspritzer-Unterflur-Dieselmotor U 7 D/156 PS und das VOITH-Diwa-Getriebe 502-3. Der Motoreinbausatz wurde ohne zusätzliche Auspuffheizung (wie bei BVG vorhanden) geliefert, da eine Motorbremse vorgesehen ist.

Alle Gelenkbusse und Anhängerzüge (mit Faltenbalgübergang) sowie 2 der 1959 gebauten Doppeldecker sind inzwischen aus dem Bestand ausgeschieden. Auf den insgesamt 75,5 km langen Linien gelangen außerdem noch folgende Eindecker zum Einsatz:

- 2 Büssing, Präsident 14 Nr. 57-58
- 2 Büssing, Standard Nr. 68-69

Folgende Linien werden 1972 planmäßig befahren:

- A: Lübeck ZOB – Travemünde Strandbahnhof (über Autobahn), 20,0 km, Fahrzeit 35 Minuten
- B: Lübeck/Schrangen – Travemünde, Strandbahnhof 20,0 km, Fahrzeit 30 Minuten

Beide Linien ergänzen sich in den HVZ zum 10-20-Minuten-Verkehr, wobei die Linie A zur Verstärkung fährt. Die Linie B verkehrt außerhalb der HVZ alle 45 Minuten.



Abb. 5: Verkürzter BÜSSING VÖV-Standard-Linienbus (9,7 m lang) der LVG.

- C: Travemünde – Niendorf – Timmendorfer Strand, 7 x werktags, 4 x sonn- und feiertags, 11,0 km, Fahrzeit 18 Minuten.

- F: Stadtrundlinie in Travemünde, alle 20-40 Minuten, 9,7 km, Rundfahrzeit 30 Minuten

- H: Travemünde – Kücknitz, 6 x täglich, 11,2 km, Fahrzeit 25 Minuten

- Fa: Travemünde – Skandinavienkai, 3,5 km.

Mit den 20 im Jahre 1971 eingesetzten Omnibussen erzielte das Unternehmen folgende Leistungen:

	gefahrene km	beforderte Personen	Erträge
Linienverkehr	964 791	2 228 456	72%
Arbeiterverkehr	20 098	4 937	1%
Gelegenheits- und Ausflugsverkehr	289 921	45 182	20%



Abb. 6: Alle Omnibusse der LVG werden in geschlossenen Wagenhallen abgestellt.

Der Betriebshof hat neben einer umfangreichen Reparaturabteilung mit Fahrzeuggruben und sämtlichen technischen Einrichtungen eine große Omnibus-Unterstellhalle, in der alle Fahrzeuge winterfest abgestellt werden können, was wegen des rauhen Klimas zur Winterzeit dringend erforderlich ist. Alle Hauptuntersuchungen und Instandsetzungsarbeiten werden weitgehend in eigener Werkstatt vorgenommen, lediglich eventuell notwendig werdende große Karosseriearbeiten werden im Auftrage von Unternehmen durchgeführt.

Nicht alle von der LVG betriebenen Linien fahren rentabel. Nur über den Ausgleich mit anderen Linien war bisher eine ausgeglichene Ertragslage und damit die Bedienung auch unrentabler Linien möglich. Ein Unternehmen der vorliegenden Betriebsgröße ist gerade im Hinblick auf die Durchführung der Verkehrsaufgaben neben den großen staatlichen und städtischen Verkehrsträgern geeignet, besondere Aufgaben, insbesondere Gelegenheits- und Ausflugsverkehr wahrzunehmen. Die direkte und unmittelbare Verbindung, die zwischen Unternehmensleitung und Mitarbeitern bei dieser Betriebsgröße besteht, ist eine Voraussetzung dafür, daß auch von den Mitarbeitern des Unternehmens noch eine Dienstleistung als solche verstanden und ausgeübt wird.

D. Höltge