

Chronik 100 Jahre Omnibus



1923 – 2023  
100 Jahre Omnibus in Nürnberg

**VAG**

# 100 JAHRE OMNIBUS IN NÜRNBERG



MAN-Hochrahmen-  
omnibus Typ 3 TC mit 37 PS  
und Rechtslenkung.



# 1923



MAN-Hochrahmenomnibus  
mit Holzaufbauten.



MAN-Hochrahmenomnibusse  
Typ NON 6 von 1928.



## Der erste Bus in Nürnberg

1923 war das Stadtbild Nürnbergs noch durch die Straßenbahn geprägt. Um auch die umliegenden Vororte an das Netz anzubinden, ging am 15. Januar 1923 die erste

Buslinie in Nürnberg in den Betrieb. Unter der Linienbezeichnung 71 führte sie von Schweinau über Reichelsdorf und Eibach nach Mühlhof. Bedient wurde diese Linie durch vier 37 PS starke Hochrahmenomnibusse mit zwei

Beiwagen. Die Busse verfügten damals noch über Rechtssteuerung, waren vollgummibereift und wurden mit Benzin betrieben. In den folgenden Jahren kamen weitere Buslinien hinzu, beispielsweise nach Buch und Zirndorf. Führten die ersten Buslinien nur in

außen liegende Vororte, erschloss der Busbetrieb 1925 durch die Einführung des Nord-Süd-Verkehrs erstmals auch die Altstadt. Zu dieser Zeit kamen auch Niederrahmenbusse zum Einsatz, die das Ein- und Aussteigen deutlich erleichterten. Nicht nur der Fuhrpark

wurde erweitert. Auch das Netz wuchs kontinuierlich. So wurden beispielsweise Linien nach Erlangen und Stein eingeführt.

## AUSBAU BUSNETZ IN VERSCHIEDENE STADTTEILE



MAN MP ▶  
aus dem Jahr 1939 ist  
heute Museumsbus.

## DER OBERLEITUNGSBUS IN NÜRNBERG



MAN-O-Bus, Typ MKE, ▶  
in selbsttragender Bauweise,  
Baujahr 1948/49.

# 1938



◀ Bus 54 in der Schloßstraße.

### Ausbau des Busnetzes

Anfang der 30er-Jahre mussten aufgrund der Wirtschaftslage einige Linien eingestellt werden. Nach dem Tiefpunkt 1934 bekam der Busbetrieb jedoch wieder Aufschwung und

erreichte 1938 einen neuen Höhepunkt. Insgesamt führten 15 Buslinien in die verschiedenen Stadtteile und umliegenden Städte. Die Aufwärtsentwicklung des Verkehrs fand mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 ein jähes Ende. Es

mangelte nicht nur an Treibstoff und Gummi, es wurden zudem zahlreiche Betriebsangehörige in den Kriegsdienst einberufen. Zudem mussten Fahrzeuge abgegeben werden oder wurden zerstört, was zahlreiche Einschränkungen und Stilllegungen zur Folge hatte.

# 1948



MAN-O-Bus in der ▶  
Reichelsdorfer Hauptstraße.

### Zeit des O-Busses

1948 kam zu den Bussen und Straßenbahnen ein drittes Verkehrsmittel hinzu: der Oberleitungsbus. Die O-Busse fuhren auf der Straße, wurden jedoch über eine Oberleitung mit Strom

betrieben. In der von Materialknappheit geprägten Nachkriegszeit konnten die O-Busse mit ohnehin zur Verfügung stehendem Strom betrieben werden, ohne dass aufwendig Gleise verlegt werden mussten. Insgesamt gab es zwei O-Bus-Linien. Die erste führte auf den

Spuren Nürnbergs erster Kraftwagenlinie von Schweinau nach Mühlhof. Sie war unter der Linienbezeichnung 73 unterwegs und wurde 1951 nach Wolkersdorf verlängert. Die Linie 93 ging als zweite O-Bus-Linie 1949 in den Betrieb und führte von Schweinau nach Stein.

## DER STANDARDBUS BESCHLEUNIGT DIE MOBILITÄT

MAN-Omnibus 750 HO SL der  
VÖV-Standardbauart mit Luftfederung  
und Tür mit Einklemmsperre.



# 1970



◀ Büssing Präfekt 12D.

### Einführung von Standardbussen

1970 wurde damit begonnen, den bunt gemischten Fuhrpark zu vereinheitlichen. Grundlage hierfür bildeten die vom Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe festgelegten

Richtlinien für den Standardomnibus. Dieser sorgte für Fahrgäste und Fahrpersonal unabhängig vom Hersteller für immer gleiche Standards. Zudem wurde die Ersatzteilbeschaffung deutlich vereinfacht. Die Standardgelenkbusse verfügten erstmals über

Türschließautomatik mit Lichtschranken und Kontakttrittstufen, sodass auf den Einsatz von Schaffner\*innen verzichtet werden konnte. Der Verkauf von Tickets erfolgte durch das Fahrpersonal.

## NEUE FAHRZEUGE BIETEN MEHR SERVICE UND KOMFORT

Niederflur-omnibus  
MAN NL 202.



# 1990



◀ Gelenkbus Daimler Benz O 405 G.

### Niederflurbusse

Ab 1990 verbesserte sich der Fahrgastkomfort durch die Einführung von Niederflur-omnibussen nochmals deutlich. Wie die heutigen Busse verfügten diese Niederflurbusse

erstmalig über eine Absenkfunktion, das sogenannte „Kneeling“. Die Busse senken sich auf der Einstiegsseite dabei so weit ab, dass auch Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen barrierearmen Zugang zum Fahrzeug haben.

# ALTERNATIVE ANTRIEBE FÜR DEN OMNIBUS

Mit der Fahrzeugnummer 135 ▶  
fuhr der erste Erdgasbus  
in Nürnberg.



Bioerdgasbus –  
Bioerdgas soll die Bilanz von  
Bussen verbessern. ▶



2012 wurde die VAG-Flotte um  
zwei neue umweltschonende  
Hybridbusse erweitert. ▶



# 1996



◀ Die Gastankstelle in der  
Buswerkstatt der VAG.

# 2007



◀ An den Haltestellen entste-  
hen kaum Geräusch- und  
Abgasemissionen.

## Erdgas, Hybrid und Elektro – Test verschiedener Antriebsmöglichkeiten

Seit 1923 durchliefen die Busse auch bei den Antriebstechnologien viele Entwicklungsstufen. So wurden die ursprünglich

eingesetzten Benzinbusse schnell auf Dieselmotoren umgestellt. Später folgte die Nachrüstung auf Niederdruck-Stadtgas. Mit Einsatz der O-Busse wurde bereits Strom als Antriebsmöglichkeit genutzt. 1992 wurde in Nürnberg der erste Prototyp eines Erdgas-

busses getestet. Die Technologie setzte sich durch, 1996 gingen die ersten Erdgasbusse in den regulären Fahrgastbetrieb. Nur zwei Jahre später, 1998, war unsere Erdgasbusflotte mit über 50 Fahrzeugen die größte Deutschlands.

## Alternative Antriebe – der Hybridbus

Erdgasbusse blieben nicht die einzige technische Neuerung, die bei uns getestet wurde. 2007 folgte der Test des Prototyps eines Hybridbusses.

Dieser wurde teils elektrisch, teils mit Dieselmotoren betrieben. Insbesondere beim Beschleunigen und Bremsen unterstützt der Elektromotor, dessen Energie zurückgespeist und in Kondensatoren auf dem Dach gespeichert wird.

Damit wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren deutlich reduziert.

# DER OMINIBUS FÄHRT MIT ÖKOSTROM DURCH DIE STADT

*eBusse bieten hohen Fahrkomfort und sind bei Fahrgästen sowie Fahrer\*innen gleichermaßen beliebt.*



# Der Heimathafen für die eBus-Flotte

*Der eBus-Port in Schweinau mit 39 Ladestationen.*



# 2018

*Die Stellplätze sind unter begrünten Stahldächern mit einer Photovoltaikanlage angeordnet.*

# 2021

## Die Busflotte wird elektrifiziert

Seit 2018 setzen wir auf Elektromobilität. Wie auch unsere U-Bahnen und Straßenbahnen sollen unsere Busse künftig mit 100 Prozent Ökostrom betrieben werden. 2018

gingen die ersten eBusse in den regulären Betrieb. Bis 2030 soll die gesamte Busflotte elektrifiziert werden. Die eBusse sind nicht nur emissionsfrei und damit klimaschonend unterwegs, sie zeichnen sich zudem durch leises Fahrverhalten

aus. Der Geräuschpegel im dicht bebauten Stadtgebiet wird dadurch verringert.

## Der eBus-Port

Seit 2021 bildet der eBus-Port auf unserem Betriebsgelände in Schweinau den Heimathafen für unsere eBus-Flotte. Der eBus-Port bietet ausreichend Platz und Lademöglich-

keiten für 39 eBusse. Ganz im Sinne der grünen Mobilität ist das Dach des eBus-Ports begrünt und mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet. Der damit gewonnene Strom wird lokal für die angrenzende Buswerkstatt genutzt. Für

die wachsende eBus-Flotte wird nun auch die bestehende Abstellhalle mit Ladepunkten ausgestattet, und es werden weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen. So ist der Busbetrieb bestens für die Zukunft gerüstet.



1923

### MAN-Hochrahmenomnibus Typ 3 TC

Baujahr	1923
Leistung	37 PS
Antrieb	Vierzylinder Otto
Sitzplätze	20
Stehplätze	20
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h



2023

### MAN-eBus Typ NL 367 (12C)

Baujahr	2021
Leistung	218 PS
Antrieb	Elektromotor
Sitzplätze	34
Stehplätze	49
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h

**VAG**