Der Doppeldecker im Linienverkehr

Artikel vom **15. Mai 2026**
Omnibusse im Linienverkehr

Zwei Etagen, ein Symbol: Der Doppeldecker prägt seit über 100 Jahren den Nahverkehr. Ob in Berlin oder London – diese markanten Busse stehen für urbane Mobilität mit Geschichte. Dieser Beitrag zeichnet die Entwicklung vom offenen Oberdeck bis zum modernen Linien-Doppeldecker nach und zeigt, warum das Konzept bis heute fasziniert.



Nachbau eines Berliner RK-Wagens von 1913, eines Doppeldeckers mit offenem Oberdeck (Bild: Christian Marquordt).

Ob in Berlin oder London – diese markanten Busse stehen für urbane Mobilität mit Geschichte. Der Beitrag zeichnet die Entwicklung vom offenen Oberdeck bis zum modernen Linien-Doppeldecker nach und zeigt, warum das Konzept bis heute fasziniert. Er ist fast so alt wie der Bus selbst: der Doppeldecker. 1895 ging der erste Bus dieser Welt auf Linie. Er war ein Benz Landauer, und er war unterwegs zwischen Siegen, Netphen und (dem heutigen Netphener Stadtteil) Deuz. Das war vor 130 Jahren, und

dieses Jubiläum wird gerade im Juni mit einem großen Corso, an dem mehr als 100 historische Busse teilnehmen, gefeiert.



Erst ab den 1920er Jahren gab es geschlossene Oberdecks, hier ein Büssing der Berliner BVG (Bild: BVG).

Die ersten Busse waren noch recht kurz und im Vergleich zu unseren heutigen Bussen auch schmal. Sie konnten also nur wenige Fahrgäste mitnehmen. Jener allererste Benz von 1895 konnte genauso viele Passagiere mitnehmen wie eine Postkutsche auch – der er übrigens auch sehr ähnlich sah. Was also tun, wenn man mehr Fahrgäste zu befördern hatte? Der Gelenkbus wurde erst viel später erfunden, der Anhängerzug war schwerfällig, denn da musste der Bus auch noch einen zweiten Wagen hinter sich herziehen. Es gab den Anhänger zwar schon sehr bald, aber bei den damaligen Motorleistungen. Also löste man das »Problem« vieler Fahrgäste anders: über dem Fahrgastraum des Busses »packte« man noch ein oberes Stockwerk obendrauf, und fertig war der Doppeldecker.



Der Inbegriff des Berliner Doppeldeckers, der legendäre Büssing »D 2 U« (Bild: Christian Marquordt).

Neu war das Konzept beim Motorbus nicht, schon beim Pferdebus hatte es doppelstöckige Exemplare gegeben. Allerdings bestand dieses Oberdeck nur aus Sitzen, die auf das Dach des Unterdecks montiert worden waren, und einer Reling drumherum, auf dass niemand herunterfalle. Bei schlechtem Wetter oder wenn es kalt war, empfahl es sich eher nicht, auf dem Oberdeck zu reisen. Auf Französisch hießen solche Busse mit offenem Oberdeck »Bus à Impériale«. Damit man auf das Oberdeck kommen konnte, gab es eine Treppe im Heck – relativ steil und nicht eben bequem ... Es dauerte bis in die Zeit um 1920, bis die Fahrzeugtechnik so weit war, dass Doppeldecker ein geschlossenes Oberdeck haben konnten. Vor allem musste das Fahrgestell, auf dem der Bus aufgebaut war, niedriger werden, damit der komplette Bus nicht zu hoch wurde. Erste Exemplare von Doppeldeckern mit geschlossenem Oberdeck gingen in Städte wie London und Berlin, Städte, die dem Doppeldecker bis heute treu geblieben sind. Und für die der Doppeldecker bis heute als typisch gilt. **Wohin mit dem Motor beim Doppeldecker?** Gut, in der Anfangszeit des Motorbusses schob jeder Bus seinen Motor vor sich her, und damit auch jeder Doppeldecker. Aber spätestens in den dreißiger Jahren lernten die Busse, ihre Motoren anders unterzubringen. Vor allem im Bus mit Frontmotor, bei dem das Triebwerk aufrecht neben dem Fahrer stand. Einer der großen Busbauer jener Zeit, Büssing, erfand für diese Art Bus die Bezeichnung »Trambus«. Und als einer der großen Pioniere des Busbaus erfand Büssing auch bald den Unterflurmotor, der auch nicht mehr im Innenraum des Busses stand, sondern platzsparend zwischen den Trägern des Fahrgestells eingebaut wurde.



Zeitgleich zum »D 2 U« erhielt Ost-Berlin diese Doppeldecker von IFA (Bild: Christian Marquordt).

Für den Doppeldecker ideal: Die gesamte Grundfläche des Wagens ist auf zwei Etagen nutzbar für die Beförderung von Fahrgästen. Berühmt geworden für diese Bauweise ist der legendäre Berliner »D 2 U« (Doppeldecker, 2-Achser, Unterflurmotor), von dem die West-Berliner BVG stolze 930 Exemplare gehabt hat. Dazu kamen ein paar Wagen dieses Typs bei der Lübeck-Travemünder Verkehrs-Gesellschaft (LVG). Es gab auch Wagen dieser Bauart, die als Vorführwagen zu Verkehrsbetrieben in anderen Städten kamen, sich dort aber nicht durchsetzen konnten, so zur ASEAG nach Aachen, zur Bogestra in Bochum, zur damaligen »Bonner Verkehrs Gesellschaft« (heute Stadtwerke Bonn) und zu den damaligen Stadtwerken Braunschweig (heutige Braunschweiger Verkehrs GmbH). Bezeichnend, dass sich in Bochum stattdessen der Gelenkbus durchsetzte und in Aachen, Bonn und Braunschweig zunächst ein anderes legendäres Fahrzeug, der Anderthalbdecker. Grund, den Doppeldecker nicht zu wählen, war, dass er zu oft zu hoch für niedrige Brücken und Unterführungen war, die niedrigere Alternative konnte wesentlich unproblematischer eingesetzt werden. Selbst in Deutschlands Doppeldecker-Hauptstadt Berlin gibt es Brücken, unter denen ein Doppeldecker nicht durchpasst. West-Berlin landete nach dem Zweiten Weltkrieg (ab 1951) also beim Doppeldecker mit Unterflurmotor. Ganz anders in Ost-Berlin. Auch hier gingen 1954 und 1956 noch einmal Doppeldecker in Betrieb. Die in vielem sogar ihren West-Berliner Brüdern ähnelten. Die aber – welch ein Unterschied – noch immer ihren Motor vor sich her schoben. Und die die letzten Doppeldecker im Ostteil der Stadt blieben.



Typischer britischer Doppeldecker und beachtlich langlebig, der legendäre Londoner Routemaster (Bild: Christian Marquordt).

So eine Art Zwischenlösung fand man in London mit dem legendären »Routemaster«, aufgebaut auf einem Fahrgestell von AEC mit einer Karosserie von »Park Royal«. Bei ihm stand der Motor auch wie früher noch vor dem Bus, aber um die Grundfläche besser zu nutzen, hatte man den Fahrerplatz in einem separaten Fahrerhaus neben den Motor vorgezogen, und das Oberdeck überbaute Fahrerhaus und Motor, nutzte also die gesamte Grundfläche des Busses. Nachteil dieser Bauform: Der Fahrer saß ja alleine in seinem Fahrerhaus, Einmannbetrieb war unmöglich, ein Schaffner unverzichtbar. »London Transport« hat vom Routemaster rund 3000 (!) Exemplare beschafft, und die waren nahezu »unkaputtbar«. Einsatzdauern von vierzig (!) Jahren waren ganz und gar nicht ungewöhnlich. Als die Motoren am Ende waren, bekamen einige der Routemaster Ersatztriebwerke von Scania – auf dass sie weiter im Einsatz bleiben konnten. Man war also nicht unzufrieden mit ihnen. Analog zum Solo-Eindecker zog auch beim Doppeldecker der Motor um. Statt wie bisher zwischen den Achsen eingebaut zu werden, fand er jetzt seinen Platz unterflur im Heck des Busses. Und da ist er bis heute geblieben. Der erste Doppeldecker-Typ mit dieser Motoranordnung war der Büssing »Präfekt 26«, wie er von 1967 bis 1969 in Frankfurt am Main in 19 Exemplaren (Wagen 51 bis 69) in den Einsatz kam. Der »Präfekt 26« war damit sehr fortschrittlich, der zur selben Zeit von Berlins BVG beschaffte Doppeldeckertyp »DE« für Einmannbetrieb hatte noch immer einen Unterflurmotor zwischen den Achsen.



Ende der 1960er Jahre erhielt Frankfurt diese Doppeldecker mit Heckmotor vom Typ Büssing »Präfekt 26« (Bild: Christian Marquordt)

Die Frankfurter »Präfekt 26« hatten im Unterdeck eine Innenhöhe von 1,86 m und im Oberdeck eine solche von 1,68 m. Auch wenn der »Präfekt 26« damit auch im Oberdeck einen Mittelgang haben konnte – im Gegensatz zum Berliner »D 2 U« mit seinem im Oberdeck seitlich angeordneten Gang – konnten größer gewachsene Fahrgäste zumindest im Oberdeck nur mit vorgebeugtem Kopf gehen. Aber die maximal zulässige Gesamthöhe des Busses von 4 m ließ mehr Innenhöhe im Wagen einfach nicht zu. Die damaligen Stadtwerke Frankfurt befragten ihre Fahrgäste, wie sie denn die neuen Doppeldecker fänden: Die Innenhöhe war prompt ein wesentlicher Kritikpunkt, der genannt wurde. Zudem wurde der Aufstieg ins Oberdeck über eine Treppe als unbequem bemängelt.



Setra »S 531 DT«. Hier ein Wagen der DB-Tochter Westfalenbus (Bild: Christian Marquordt).

Auf der IAA im September 1973 in Frankfurt wurde der erste Doppeldecker für Berlin mit liegendem Heck-Unterflurmotor präsentiert: der MAN »SD 200«. (Büssing als Berlins bisheriger Doppeldecker-Lieferant war unterdessen von MAN übernommen worden.) Die Typenbezeichnung »SD 200« war zu lesen als: Stand-Doppeldecker mit 200 PS Motorleistung. Der Wagen entstand in traditioneller Bauweise: MAN lieferte die Bodengruppe, die Aufbauten kamen von Berliner Karosseuren wie Orenstein & Koppel oder Waggon-Union. Mit der Nachfolge-Generation, dem MAN »SD 202«, wuchs (mit Ausnahmegenehmigung) die äußere Höhe der Wagen auf 4,06 m. Sechs Zentimeter mehr für mehr Innenhöhe im Bus.



Ein dreiachsiger Neoplan-Doppeldecker der Firma Rheinland-Touristik aus Wesseling (Bild: Christian Marquordt).

Berlin bleibt dem Doppeldecker treu Berlin ist bis heute seinem Doppeldecker treu geblieben. Unterdessen allerdings gibt es in Deutschland niemanden mehr, der richtige Liniendoppeldecker baut. Auch Neoplan, wo man ebenfalls in bescheidener Stückzahl solche Wagen produziert hatte, hat sich nach der Übernahme durch MAN aus diesem Geschäft zurückgezogen. Lediglich von Setra, einer Tochter von Daimler Buses, kann man für Linienverkehr adaptierte Versionen von ihrem Reisedoppeldecker »S 531 DT« bekommen. Diese Wagen können sich durch eine doppeltbreite Mitteltür auszeichnen.



Alexander Dennis »Enviro 500« der Berliner BVG (Bild: Christian Marquordt).

Berlin musste sich also einen neuen Doppeldecker-Lieferanten suchen. Und wurde fündig im schottischen Larbert, wo Alexander Dennis nun die neuen Berliner Doppeldecker vom Typ »Enviro 500« baut. Der dreiachsige Wagen ist 13,8 m lang und bietet Platz für 128 Fahrgäste. Angetrieben wird er von einem Mercedes-Motor mit einer Leistung von 260 kW (354 PS). Alexander Dennis ist Tochter der kanadischen New Flyer Gruppe und liefert zum Beispiel auch mit Erfolg in die USA und nach Hongkong. Zweiter großer Hersteller von Doppeldeckern im Vereinigten Königreich ist Wrightbus aus dem nordirischen Ballymena. Die Doppeldecker-Kunden von Wright finden sich in Großbritannien und Irland. Aber nachdem Wrightbus jetzt auch mit Erfolg die Märkte in Kontinental-Europa ins Visier genommen hat, kann man sich auch sehr gut Doppeldecker von Wright für Rechtsverkehr vorstellen.



Moderner Doppeldecker aus britischer Produktion, ein Wrightbus Sunrise (Bild: Wrightbus).

Lange waren Doppeldecker aus dem Vereinigten Königreich eher konservativ, man blieb lange der Bauform des Londoner »Routemasters« (Motor vor dem Bus mit separatem Fahrerhaus neben dem Motor) treu. Und wie auch in Deutschland verschwanden einstmals berühmte Hersteller wie zum Beispiel Bristol vom Markt. Einen Vorteil haben britische Doppeldecker gegenüber ihren Kollegen aus Zentraleuropa: Es gibt keine Höhenbegrenzung auf 4 Meter, Höhen von 4,20 m sind die Regel, Höhen von 4,40 m sind schon realisiert worden. Da sind die Innenhöhen in Unter- und Oberdeck kein Problem mehr. Und die beiden verbliebenen Doppeldecker-Bauer Alexander Dennis und Wrightbus sind moderner Technik gegenüber sehr aufgeschlossen: Doppeldecker mit Antrieb durch Batterie oder Brennstoffzelle? Kein Problem, sie haben beide schon beides geliefert. Autor: Christian Marquordt Freier Fachjournalist

---

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag