

# 125 JAHRE



ELEKTRISCHER STRASSENBAHNBETRIEB – eMOBILITÄT GESTERN UND HEUTE

SONDERVERÖFFENTLICHUNG DER VAG VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT NÜRNBERG

## Erfolgsgeschichte: 125 Jahre elektrischer Straßenbahnbetrieb

Abwechslungsreiche Geschichte geprägt von der technologischen Entwicklung wie dem Wunsch nach Mobilität

**Mit der Elektrifizierung der Straßenbahn zwischen 1896 bis 1898 kam der Aufstieg zum leistungsfähigen Verkehrsmittel für alle.**

Die Stadt Nürnberg entschied sich 1903, den Betrieb von der privaten Nürnberg-Fürther Straßenbahngesellschaft zu übernehmen, um den Ausbau des Netzes und Angebotes voranzutreiben. Bis zum Ersten Weltkrieg wuchs beides beträchtlich. Nach diesem, wie insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg, hieß es „Alles auf Anfang“. In den Jahren des Aufbaus und Wirtschaftswunders ging es – wie schon bis zur Weltwirtschaftskrise – steil nach oben.

Dann folgte beinahe das Aus für die Straßenbahn: als Folge des Erfolges des Automobils als Statussymbol individueller Mobilität. Die autogerechte Stadt wurde in den 1960er Jahren Maßstab, die U-Bahn schien als nicht störendes Massenverkehrsmittel im Untergrund die Lösung. Mit dem wachsenden U-Bahn-Netz schienen die Tage der Straßenbahn noch Anfang der 1990er Jahre gezählt. Da setzte – parallel zu einer weltweiten Renaissance der Tram – auch in Nürnberg ein Umdenken ein. Seit 1994 ist



Der Plärrer war schon immer Verkehrsknotenpunkt. Hier um 1900. Er ist auch seitdem mehrfach umgebaut worden

klar, dass die Straßenbahn Bestand hat. Das Netz wuchs seitdem und wird in den nächsten Jahren kräftig ausgebaut. Dies vor dem Hintergrund, dass die autogerechte Stadt passé und neben dem Fußweg und dem Fahrradverkehr ein nachhaltiger öffentlicher Personennahverkehr die Antwort auf viele Themen von Klimakrise bis Lebensqualität ist.

Wer sich mit der Geschichte der Nürnberger Straßenbahn auseinandersetzt, sieht wie leistungsfähig der öffentliche Personennahverkehr sein kann, wenn die Weichen entsprechend gestellt sind. Bereits in den 1950er Jahren fuhren an starken Werktagen über 400.000 Fahrgäste nur mit den Straßenbahnen. Anschaulich wird die Geschichte der

Straßenbahn und des ÖPNV – der auch dank Bus und U-Bahn leistungsfähig ist und allen Anforderungen gerecht wird – im Historischen Straßenbahndepot St. Peter. Der Verein „Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.“ bietet dort mit der VAG einen tiefen Einblick und lässt die Geschichte lebendig werden. Mehr auch unter vag.de.

### Schöne Gschichtla mit Kübi & Kurt

**Wer sollte besser Anekdoten über den Nürnberger Nahverkehr erzählen können als Kurt Gottschalk, langjähriger Betreuer des Historischen Straßenbahndepots St. Peter im Unruhestand, und Thomas Kübler, sein Nachfolger?**

Die beiden glänzen mit Witz, fränkischem Charme und wissen genau, wie das vor 125 Jahren war, als die ersten elektrischen Straßenbahnzüge über Nürnbergs Schienen rollten und bei der Dame vom Fernmeldeamt wegen der neuen Elektrischen alle Klappen fielen. Auch haben sie so ihre Theorie, was mit den Pferden geschah, als die Pferdebahn außer Betrieb genommen wurde. Doch warum wärmten sich die Fahrgäste weiterhin am Kohleofen, wo doch nun alles elektrisch war? Die Antworten gibt's im Jubiläums-Gschichtla unter [www.vag.de/gschichtla](http://www.vag.de/gschichtla), wo sich auch andere finden.

## Depot St. Peter: Geschichte und Zukunft erleben

Jubiläumswochenende – Besichtigung des eBus-Ports



Fahrzeugparade vor dem Historischen Straßenbahndepot St. Peter

**Wer gerne Nürnbergs ersten elektrischen Straßenbahnwagen sehen und dabei einen Blick in die nahe Zukunft wagen möchte, sollte sich das Jubiläumswochenende im Historischen Straßenbahndepot St. Peter nicht entgehen lassen.**

Am Wochenende, 2. und 3. Oktober, lädt das Depot in der Schloßstraße 1

von 10.00 bis 17.00 Uhr zu Rundgängen durch Nürnbergs Nahverkehrsgeschichte ein. Im Zuge von 125 Jahren elektrischer Straßenbahnbetrieb rücken die zahlreichen Innovationen rund um die Elektromobilität im Schienenverkehr in den Fokus. Auch der aktuelle Technologiewandel ist Thema: die neuen eBusse. Zum Veranstaltungsort im Depot gelangen Interessierte mit der Straßenbahnlinie



Ebenfalls zu besichtigen: eBusse

6 und der Buslinie 36, jeweils Haltestelle Peterskirche. Zum eBus-Port in der Amberger Straße geht es direkt mit der U2, Hohe Marter, oder der Buslinie 65, Haltestelle Jaeckelstraße. Zudem werden vom Depot Fahrten zum eBus-Port in Schweinau angeboten. Alle Informationen gibt es unter [www.vag.de/museum](http://www.vag.de/museum). Zum Zeitpunkt des Besuches sind die aktuellen Corona-Regelungen zu beachten.



Liebe Leser\*innen,

vor 125 Jahren begann mit der Elektrifizierung des Straßenbahnbetriebes ein neues Kapitel in der Geschichte dieses Verkehrsmittels, letztlich des öffentlichen Personennahverkehrs in Nürnberg. Die Entscheidung fiel damals binnen weniger Jahre, wenn auch nicht ohne Diskussionen. Die elektrischen Straßenbahnen bestanden die einjährige Bewährungszeit und lösten in den Jahren 1896 bis 1898 die Pferdebahnen in Nürnberg ab.

Innovationen waren schon immer ein Motor für den öffentlichen Personennahverkehr und machten den Aufstieg zum Rückgrat der Mobilität erst möglich. Daseinsvorsorge und Finanzierung, Netzausbau, Stadtentwicklung und Umwelt als Top-Themen sind eng mit der Geschichte des ÖPNV verbunden und heute aktueller denn je.

Auch 125 Jahre nach der Elektrifizierung des Straßenbahnbetriebes gibt es keinen Stillstand. Wir beschaffen neue Straßenbahnen und wir wollen das Tram-Netz ausbauen, wofür der Nürnberger Stadtrat bereits grünes Licht gegeben hat.

Wir stellen gerade unseren Bus-Betrieb auf eMobilität um. Die Herausforderung heute besteht nicht im Umgang mit elektrischer Energie. Den beherrschen wir. Heute gilt es, ausreichende Mengen an Grünstrom zur Verfügung zu stellen, damit die Busse lokal und global weitgehend emissionsfrei fahren. Und wir wollen dank eines ausgeklügelten Energie- und Lademanagements zusätzliche Potentiale heben.

Informieren Sie sich auf den folgenden Seiten über unsere Projekte und lesen Sie, welche interessante Aufgaben es im ÖPNV gibt. Wir freuen uns, wenn Sie uns am 2. und 3. Oktober besuchen.

Steigen Sie ein. Fahren Sie immer öfter mit unseren Öffis.

Ihr Josef Hasler  
VAG-Vorstandsvorsitzender



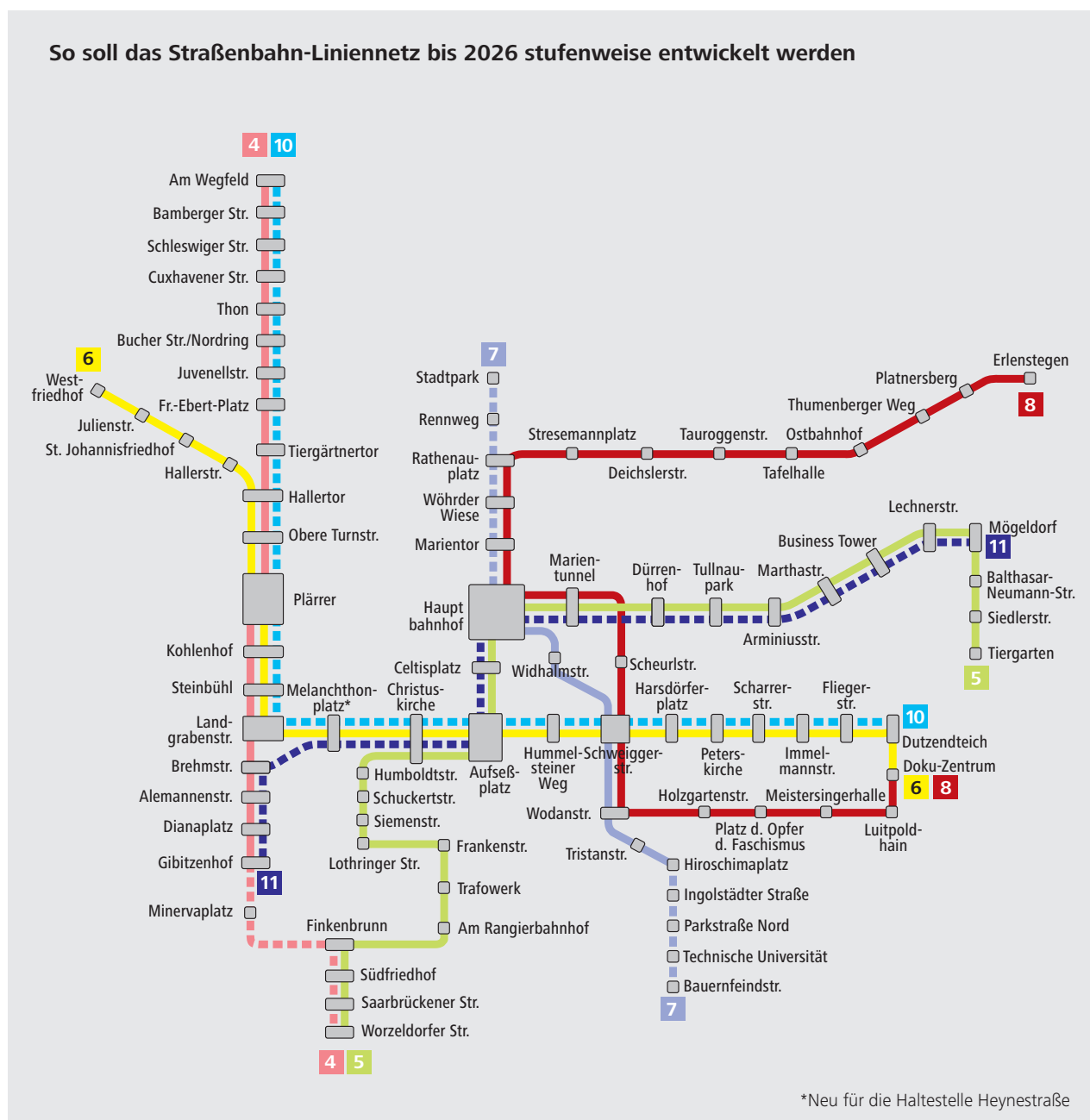
# Vorfahrt für den ÖPNV: Netz wird ausgebaut

Nürnberger Stadtrat beschloss Maßnahmenpaket 2030 – Umweltverbund mit ÖPNV wird gestärkt

**Weniger Autoverkehr, mehr Nahverkehrsangebote: Nürnberg hat mit dem „Maßnahmenpaket 2030“, das im Juli 2021 vom Verkehrsausschuss des Stadtrates auf Basis des „Masterplan Nachhaltige Mobilität“ beschlossen wurde, einen wichtigen Grundstein zur erfolgreichen Gestaltung der Verkehrswende in Nürnberg gelegt.**

Mit dem Beschluss des ÖPNV-Maßnahmenpaketes können in den nächsten Jahren zahlreiche Neubaustrecken in Angriff genommen und damit neue Angebote für Fahrgäste in Nürnberg geschaffen werden. In drei Stufen soll der Nahverkehr in Nürnberg bis zum Jahr 2030 ausgebaut werden, so dass 200 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert werden können. Das entspricht einer Steigerung um 30 Prozent.

Bereits beschlossen ist die Verlängerung der Linie 7 zum Stadtpark sowie neue Direktverbindungen mit den Linien 10 (Dutzendteich – Plärrer – Am Wegfeld) und 11 (Gibitzenhof – Hauptbahnhof – Mögeldorf) bis 2023. Der Straßenbahnlückenschluss Minervastraße ist bis 2025 geplant, die Straßenbahnverlängerung Brunnecker Straße für 2026. Darüber hin-



aus ist der Umbau des Knotenpunkts Landgrabenstraße mit einem neuen Halt am Melanchthonplatz in Vorbereitung. Die für alle Maßnahmen notwendige Ertüchtigung des Verkehrsknotens am Hauptbahnhof ist noch in Angriff zu nehmen. Im Zuge der anstehenden Sanierung des U-Bahnhofs Plärrer und der gesamten Neugestaltung des Platzes ist auch der Umbau des Umsteigeknotens Plärrer vorgesehen.

Durch die beiden neuen Linien 10 und 11, die im Jahr 2023 in Betrieb gehen sollen, können nicht nur die Takte auf vielen wichtigen Achsen auf mindestens fünf Minuten verdichtet werden, sondern es entstehen zahlreiche neue, umsteigefreie Direktverbindungen zu attraktiven Zielen in der Stadt. Auch der weitere Ausbau der Barrierefreiheit, zusätzliche Maßnahmen zur Beschleunigung von Bussen und Bahnen und die Umsetzung einfacher und attraktiver Tarife kommen allen Fahrgästen zugute. Damit kann die VAG in Zukunft einen noch wichtigeren Beitrag zum Klimaschutz und zu einer lebenswerteren Stadt leisten. Voraussetzung für die mit hohen Investitionen einhergehende Entwicklung ist die langfristig verlässliche Unterstützung von Bund und Land.

## Neue Straßenbahnen für die Verkehrswende

Investition in einen starken ÖPNV und ein Mehr an Angebot – Erweiterung der Straßenbahnwerkstatt

**2022 bekommt die VAG von Siemens neue Straßenbahnen vom Typ Avenio zur Angebotsverstärkung auf bestehenden Linien. Der Auftrag beinhaltet aber Optionen über mehr Fahrzeuge, die gezogen werden, wenn neue Strecken fertig werden.**

Tim Dahlmann-Resing, Vorstand Technik und Marketing der VAG: „Wir brauchen einen starken ÖPNV, um die richtige Antwort auf den Klimawandel zu geben. Dazu gehört ein gutes Angebot mit modernen und komfortablen Straßenbahnen.“ Acht besonders breite Doppeltüren er-

möglichen ein bequemes und schnelles Aus- und Einsteigen. Der Avenio punktet mit ganzjähriger Klimatisierung im Fahrgastraum sowie WLAN. LED-Leuchten erzeugen angenehme Helligkeit, was für das Wohlbefinden der Kunden wichtig ist.

Der Freistaat Bayern fördert die Beschaffung der ersten zwölf Straßenbahnen mit rund 14 Millionen Euro bei Gesamtkosten von 44 Millionen Euro. Die Förderung kommt aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung des Freistaates Bayern. Dieses soll den Verkehrsunter-

nehmen ermöglichen, ihre Fahrzeugflotte zu erneuern oder zu verstärken. Oberstes Ziel ist, dass mehr Menschen das Auto stehen lassen.

Im Juli dieses Jahres hat der Verkehrsausschuss – nach dem Stadtrat im Januar – entschieden, dass bis möglichst 2023 die Linie 7 zum Stadtpark verlängert sowie die Linien 10 und 11 neue Direktverbindungen bieten sollen. Damit verbunden ist die Bestellung weiterer Straßenbahnen.

Der Avenio hat seine Wurzeln übrigens in der Region, denn mit dem Bau der Motoren und Umrücker in



Die erste neue Straßenbahn kommt Anfang 2022 nach Nürnberg

Nürnberg sowie der Konstruktion und Projektleitung in Erlangen liegt ein Großteil der Wertschöpfung im Raum Nürnberg.

Um mehr Abstell- und Lagerkapazitäten für die Straßenbahnen zu haben, wird der Straßenbahnbetriebshof in

der Heinrich-Alfes-Straße erweitert. Die Kosten: rund 20 Millionen Euro. Die VAG möchte sämtliche Werkstattarbeiten weiterhin an einem zentralen Standort erledigen, da dies die wirtschaftlichste Lösung ist. Das Know-how der Mitarbeiter\*innen ist gebündelt und Wegezeiten fallen nicht an.

## Chronik 125 Jahre elektrischer Straßenbahnbetrieb

<p><b>Betrieb auf Probe:</b> Die AEG elektrifiziert die erste Straßenbahnlinie in Nürnberg.</p> <p><b>1896</b></p>	<p><b>Dunkles Kapitel:</b> Die Straßenbahn bringt die Massen zu den Reichsparteitag.</p> <p><b>1933</b></p>	<p><b>Aufschwung:</b> Die Straßenbahn ist das wichtigste Verkehrsmittel in Nürnberg.</p> <p><b>1955</b></p>	<p><b>Bald Geschichte:</b> Statt beim Schaffner im Beiwagen gibt es Tickets beim Fahrer.</p> <p><b>1969</b></p>
<p><b>Daseinsvorsorge:</b> Die Stadt Nürnberg übernimmt den Betrieb und investiert kräftig.</p> <p><b>1903</b></p>	<p><b>Zweiter Weltkrieg:</b> Am Ende sind 95 Prozent der Straßenbahn zerstört.</p> <p><b>1945</b></p>	<p><b>Das Auto im Fokus:</b> Die Straßenbahn stört. Die Entscheidung fällt pro U-Bahn.</p> <p><b>1965</b></p>	



# Team Tram: Ohne uns dreht sich kein Rad!

Rund um die Uhr sind unsere Profis für einen reibungslosen Betriebsablauf am Werk

**125 Jahre wird in Nürnberg bereits elektrisch gefahren – begleitet von vielen technischen Entwicklungen, aber auch von viel Innovationsgeist, Engagement und Erneuerungswillen der Mitarbeitenden der VAG. Über Jahrzehnte wird das an der Geschichte der Straßenbahn deutlich. Wer sorgt tagtäglich dafür, dass die Straßenbahnen fahren?**

Klar, der Fahrer, die Fahrerin sitzen vorne in Bussen und Bahnen und bringen ihre Fahrgäste für alle sichtbar sicher und zuverlässig an ihr Ziel – ob es regnet, stürmt oder schneit. Ein wichtiger und verantwortungsvoller Job! Aber ohne die Kolleg\*innen in der Leitstelle, in den Fahrzeug- und Infrastruktur-Werkstätten oder in der Planung würden sich die Räder der Straßenbahnen sowie der U-Bahnen und Busse nicht drehen. Insofern funktioniert ein Verkehrsbetrieb wie ein Uhrwerk, bei dem ein Rad ins andere greifen muss, damit am Ende in Nürnberg tagtäglich fast 400 Fahrzeuge pünktlich ausrücken, rund 1.000 Fahrer\*innen ihren Dienst machen und – wie vor Corona – werktags über 600.000 Fahrgäste ihre persönlichen Fahrtziele erreichen können.

Ob für Bus, Straßen- und U-Bahn – insgesamt geben bei der VAG fast 2.000 Mitarbeiter\*innen Tag für Tag ihr Bestes. Der Verkehrsbetrieb bildet aus, beispielsweise Fachkräfte im Fahrbetrieb, (Kfz-)Mechatroniker\*innen, Elektroniker\*innen für Betriebstechnik oder Anlagenmechaniker\*innen. Er schult um und ist ein guter Arbeitgeber für Akademiker\*innen, die Antworten auf die Herausforderungen unserer Zeit finden möchten. Freie Stellen und weitere Informationen gibt es unter [www.vag.de/karriere](http://www.vag.de/karriere).

Und noch ein Tipp: Einmal im Monat spricht Antenne-Bayern-Moderator und VAG-Busfahrer Stefan Meixner mit spannenden Gästen über Lebenswege und berufliche Erfüllung unter [www.vag.de/busfunk](http://www.vag.de/busfunk) und überall, wo es Podcasts gibt.



**Dieter Kosny, 57:**

„Ob Auszubildende oder Quereinsteiger, wer Straßenbahnfahrer\*in werden will, durchläuft bei mir und meinen Kollegen eine gute, umfassende und solide Ausbildung. Vor über 30 Jahren habe ich als Straßenbahnfahrer angefangen, seit 2006 bilde ich den Nachwuchs aus. Mir ist es wichtig, auf meine Auszubildenden einzugehen, sie mit einem guten Gefühl durch die Lehrzeit zu führen und dafür zu sorgen, dass sie – wie ich – die Leidenschaft für unsere Straßenbahn nie verlieren.“



**Wolfgang Platzky, 48:**

„Ich bin für die Planung der Oberleitung zuständig und lege beispielsweise Größe und Standort eines Fahrleitungsmastes fest. An meiner Arbeit als Projektingenieur Fahrleitung gefällt mir die Vielseitigkeit: Ich plane die Maßnahmen, diese werden umgesetzt und am Ende sehe ich das Ergebnis im Straßennetz. Außerdem schätze ich den Kontakt mit den Projektbeteiligten, wir stimmen uns eng ab und sorgen dafür, dass die Stromversorgung der Bahnen jeden Tag garantiert ist.“



**Simone Legatzki, 46:**

„Wir kümmern uns in der Leitstelle – sozusagen hinter den Kulissen – um einen sicheren Betriebsablauf, unter anderem bei der Straßenbahn. Bei uns ist immer etwas los, auch Momente, wo einem das Herz schon mal in die Hose rutscht, beispielsweise bei einem Straßenbahnunfall. Wir müssen zu hundert Prozent funktionieren: Wie geht es den Fahrern und Fahrgästen? Brauchen wir Ersatzbusse und Taxis? Das ist herausfordernd, aber ich bin stolz, wenn der Betrieb wieder rund läuft.“



**Felix Esztergályi, 23:**

„Muss eine Straßenbahn repariert oder gewartet werden, führt an der Straßenbahnwerkstatt und damit an mir und meinen Kolleg\*innen kein Weg vorbei. Wir reparieren Schäden oder nehmen neue Bahnen in Betrieb, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Zudem sind wir für die Instandhaltung unserer teils über 100 Jahre alten Fahrzeuge aus dem Straßenbahndepot zuständig. Das macht meine Arbeit als Industriemechaniker für Straßenbahntechnik täglich aufs Neue spannend und abwechslungsreich.“



**Tiara Fisera, 20:**

„Ich bewege jeden Tag die Straßenbahn sicher durch das Stadtgebiet und leiste damit schon als Auszubildende zur Fachkraft im Fahrbetrieb einen wichtigen und verantwortungsvollen Beitrag zum Gelingen des ÖPNV. Wenn ich gefragt werde, was ich am Straßenbahnfahren am meisten mag, ist meine Antwort kurz und klar: Alles. Auch wenn es einmal stressiger wird, weil es beispielsweise eine Störung oder einen Unfall gibt, Sorge ich dafür, dass die Fahrt so schnell wie möglich wieder weiter gehen kann.“



**Norbert Muskat, 62:**

„Meine Lieblingsstraßenbahnlinie war früher die Linie 3, die zwischen Ziegelstein und Tiergarten unterwegs war, das ist heute der 5er, der mir am meisten Spaß macht. Auch wenn ich mittlerweile mehr in der Abteilung der Servicedienste arbeite, fahre ich noch regelmäßig Straßenbahn. Und an meiner Leidenschaft für dieses Verkehrsmittel hat sich seit meinem Arbeitsbeginn bei der VAG 1987 nichts geändert. Es liegt mir nach wie vor am Herzen, die Menschen sicher und zuverlässig an ihre Ziele zu bringen.“



**Thomas Huber, 55:**

„Ich erstelle alle Fahrpläne für die Straßenbahn. Selbstverständlich müssen die Fahrzeuge mit den Daten versorgt werden, damit sie ihr jeweiliges Ziel anzeigen und die richtigen Anzeigen abspielen. Uns geht die Arbeit nie aus: Für Baustellen machen wir mit Kollegen aus anderen Abteilungen Konzepte für die Ersatzverkehre. Praktische Erfahrung haben alle in der Planung. Ich habe 1990 als Straßenbahnfahrer angefangen und, wenn Not am Mann ist, springe ich im Fahrdienst gerne ein.“



**Michael Sperk, 45:**

„Als stellvertretender Betriebsleiter, Leiter des Technischen Büros und der Gruppe Projekte und Aufgaben, kann ich an vielen Projekten rund um die Straßenbahn mitwirken und mich auch in meiner Funktion als Ingenieur einbringen. Sei es zum Beispiel bei einem Streckenneubau oder Gleisarbeiten. Durch meine Arbeit wirke ich aktiv an der Gestaltung des Nürnberger ÖPNV und an der Verkehrswende mit und stelle so die Weichen für eine moderne Zukunft – das ist mein täglicher Ansporn.“



**U1 erreicht Altstadt:** Der Straßenbahnbetrieb in der Innenstadt wird eingestellt.

1978



**Abstellgleis ade:** Die Straßenbahn hat Zukunft. Stadt beschließt Investitionen.

1994

**Niedriger Einstieg:** Nürnberg bekommt die ersten Niederflurstraßenbahnen.



1995



**Lückenschluss:** Erste Neubaustrecke seit 28 Jahren: Doku-Zentrum – Dutzensteich.

2002

**ÖPNV wird grüner:** Die VAG bezieht künftig für den gesamten Betrieb Ökostrom.

2012



**Offensive Klimawandel:** Die Stadt beschließt das Maßnahmenpaket 2030, den Ausbau des ÖPNV.

2021

**Energie sparen:** Nicht die erste Innovation. Drehstromtechnik reduziert Stromverbrauch.





# Innovativer Standort für die eBus-Flotte der VAG ist fertig

eMobilität für einen emissionsfreien ÖPNV – Umwelt- und Klimaschutz haben hohen Stellenwert für das Unternehmen

**Der neue eBus-Port im Nürnberger Stadtteil Schweinau ist künftig der Heimathafen für die eBusse der VAG. Ende September wurde er offiziell in Betrieb genommen.**

Für Josef Hasler ist der eBus-Port ein Zeichen, dass für den Busbetrieb die Technologiewende eingeläutet ist. „Wer den Klima- und Umweltschutz ernst nimmt, muss handeln“, bekräftigt der Vorstandsvorsitzende der VAG. „Der ÖPNV ist per se umwelt- und klimafreundlich. Die VAG schafft durch den Umstieg auf eMobilität auch bei den Bussen die Basis für einen emissionsfreien ÖPNV.“ Damit der ÖPNV lokal und global emissionsfrei wird, lädt die VAG ihre eBusse mit Ökostrom. Bereits seit 2012 bezieht sie ausschließlich Ökostrom.

Der eBus-Port besteht aus zwei Abstellbereichen. Formgebend für die Bebauung war das Grundstück zwischen der Amberger und der Jaeckelstraße, das so optimal genutzt wird. Nach umfangreichen Erd- und Verlegearbeiten im Untergrund, vor allem



Am neuen eBus-Port der VAG können 39 eBusse abgestellt werden. Sie werden vor allem nachts geladen.

im vergangenen Jahr, ging es auf der Baustelle seit Anfang Februar in die Höhe: 44 sechs Tonnen schwere, 5,5 Meter hohe Dachstützen und 22 bis zu acht Tonnen schwere Stahlhauptträger tragen das Trapezblechdach. Darunter befindet sich die Ladeinfrastruktur. Für die Ladepunkte wurden rund 2.100 Meter Starkstromkabel, gut 2.500 Meter Datenkabel und rund 130 Datenanschlüsse verlegt. Die beiden Bumerang-förmigen of-

fenen Überdachungen haben eine Fläche von ca. 3.700 Quadratmetern. Sie werden noch im Herbst extensiv begrünt und tragen jeweils eine PV-Anlage mit einer Spitzenleistung von zusammen zirka 330 Kilowatt peak. Der lokale Ökostrom deckt den Bedarf der benachbarten Buswerkstatt und senkt den Strombezug aus dem Netz fast auf Null. Für den Herbst steht die Gestaltung von 650 Quadratmetern Grünfläche an. Unter

anderem werden 35 Bäume entlang der Grundstücksgrenzen gepflanzt und die Flächen extensiv begrünt.

Bis zum Jahresende wird die eBus-Flotte auf 46 anwachsen. 39 werden am eBus-Port geladen, weitere im Busbetriebshof. Ab nächstem Jahr wird die große Abstellhalle für Busse in der Jaeckelstraße auf den neuesten Stand gebracht. Hier werden weitere 180 Ladepunkte für eBusse entstehen.

## eBusse für Klima und Umwelt

Ende 2021 sind 46 eBusse bei der VAG im Einsatz – Elektrifizierung der Flotte bis 2030



Bei Fahrgästen wie Fahrer\*innen gleichermaßen beliebt: eBusse bieten hohen Fahrkomfort

**Die Vorteile der eBusse liegen auf der Hand. Sie sind leise, fahren sanft und vor allem sind sie sehr sauber. Aktuell hat die VAG elf Fahrzeuge im Einsatz. Bis zum Jahresende werden es 46 eBusse, was fast einem Viertel der VAG-Busflotte entspricht.**

Die Technik hat sich in den vergangenen Jahren sehr gut entwickelt, es gibt eine nennenswerte Anzahl von Herstellern und dank entsprechender Nachfrage sinken die Preise. 2018 hat die VAG ihren ersten eBus, damals von Solaris, in Betrieb genommen und konnte wertvolle Erfahrungen für den Einsatz weiterer eBusse gewinnen.

Der neueste MAN eGelenkbus hat eine Batteriekapazität von rund 510 kWh

nutzbarer Energie, die im Idealfall für bis zu 400 Kilometer reicht. Zielgröße bei der VAG ist eine Reichweite bis 250 Kilometer bei allen Witterungsbedingungen. Die Temperatur wird im Winter trotz effizienter Wärmepumpenheizung eine Rolle spielen.

eBusse punkten beim Fahrkomfort. Das Beschleunigen und Bremsen erfolgt sehr gleichmäßig und damit angenehm sowohl für die Fahrgäste wie die Fahrer\*innen. Heizung und Klimaanlage werden rein elektrisch betrieben, was konsequent ist. Gegenüber einem vergleichbaren modernen Dieselbus spart ein voll-elektrischer Gelenkbus jährlich ca. 68 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Ein Umstand, der den eigentlich schon umweltfreundlichen ÖPNV noch besser macht, zumal, wenn immer mehr Menschen

den ÖPNV nutzen und das Auto dafür stehen lassen.

Ein eBus kostet heute gut doppelt so viel wie ein Dieselbus. Vor drei, vier Jahren war es noch mehr als das Dreifache. Die VAG wird in diesem Jahr rund 25 Mio. Euro alleine in die eBusse investieren. Dank Zuschüssen kann sie die Investition stemmen. Das Bundesumweltministerium gibt einen Zuschuss in Höhe von ca. 80 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus, in Summe 10,4 Mio. Euro. Vom Freistaat Bayern gibt es einen Zuschuss in Höhe von rund 3,4 Mio. Euro. Verbleiben Kosten in Höhe von 11,2 Mio. Euro, die die VAG trägt. Trotz der niedrigeren Betriebskosten, wäre die Elektrifizierung der Flotte ohne die staatliche Anschubfinanzierung nicht möglich.

## Ökostrom aus der Region für die eBusse

**Die VAG setzt erneut ein deutliches Zeichen pro Klima, pro Umwelt und Luft und damit für die Lebensqualität. Für ihre eBusse wird die VAG qualitativ hochwertigen Ökostrom aus einer regionalen Photovoltaikanlage der N-ERGIE beziehen.**

„Es ist uns wichtig, einmal mehr deutlich zu machen, dass wir unser Engagement sehr ernst nehmen. Die Verkehrswende muss mit der Energiewende Hand in Hand gehen. Deshalb braucht es mehr Ökostrom, idealerweise in der Region produziert“, erläutert Josef Hasler, Vorstandsvorsitzender der VAG.



N-ERGIE PV-Anlage in Wässerndorf

Die N-ERGIE Aktiengesellschaft treibt die regionale Energiewende entschieden voran und baut ihre Kapazitäten zur Erzeugung regenerativer Energie weiter aus. Im Mai hat sie ein neues Solarkraftwerk mit einer Leistung von neun Megawatt peak in Betrieb genommen. Dieses befindet sich entlang der A7 im Landkreis Würzburg. Die VAG sicherte sich den grünen, regionalen Ökostrom aus dieser Anlage

## Aus der Bus-Geschichte

### 1923

Omnibuslinien ergänzen das Straßenbahnnetz, zunächst vor allem in die Vororte. Ab 1925 in der Innenstadt.

### 1933

Erste gasbetriebene Linienbusse: Methan-, Flüssig- und schließlich Stadtgas als Treibstoff.

### 1948

Mangels Kraftstoffen fahren zwischen Schweinau und Mühlhof bzw. Stein Oberleitungsbusse; 1929 gab es eine Versuchslinie zum Stadion. 1961 bzw. 1962 wird der O-Bus-Betrieb eingestellt.

### 1992

Deutschlands erster Erdgasbus fährt im Testbetrieb bei der VAG. Erfolgreich. Ab 1996 beschaffte die VAG regelmäßig Erdgasbusse.

### 2018

Die VAG setzt den ersten eBus auf Linie ein.

### 2021

Die VAG wird bis Jahresende insgesamt 46 eBusse im Einsatz haben. Bis Ende 2023 kommen weitere 46 hinzu.

und bekommt mit steigendem Bedarf mehr Ökostrom. Die Bezugsmengen werden über Zertifikate bescheinigt.

Das Solarkraftwerk Wässerndorf wird nachhaltig und ökologisch bewirtschaftet. Freiflächenanlagen sind ideal, um wertvolle Lebensräume für die heimische Flora und Fauna zu schaffen. Die Biodiversität wird durch eine Blühwiese, Sträucher, Obstbäume, Stein- und Totholzhaufen gefördert. Sie bieten Insekten und Kleintieren Nahrung und Schutz. So kommt die Fläche der Energiewende und dem Naturschutz zugute. Die Strategie der N-ERGIE passt ideal mit dem Grundverständnis der VAG zusammen.

## Impressum

**Herausgeber:**  
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

**Verantwortlich i.S.d.P.:**  
VAG Konzernkommunikation, Heiko Linder

**Redaktionsbeirat:**  
VAG Marketing Hermann Klodner

**Redaktion und Mitarbeit:**  
Kurt Gottschalk, Susanne Jerosch, Barbara Lohss, Andreas Neuer, Yvonne Rehbach, Christine Schmidt-Parpart, Elisabeth Seitzinger (Koordination)

**Fotos:**  
Archiv der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V., Claus Felix, Torsten Hönig, Dieter Kachelrieß, N-ERGIE – Ekkehard Winkler, Andreas Neuer, Klaus Schillinger, Siemens Mobility, VAG-Archiv

**Kontakt:**  
VAG, Konzernkommunikation  
90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 271-36 13  
E-Mail: presse@vag.de

**Layout/Produktion:** Bruno Schwarz

**Auflage:** 50.000

**Erscheinungstermin:** 30. September 2021

© 2021 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, Nürnberg