



SWE EVAG

100 Jahre Busverkehr *in Erfurt*

Der Bus ist seit vielen Jahren Teil unseres Alltags, knüpft Verbindungen in der Stadt oder zwischen Regionen. Der erste Bus rollt vor fast 400 Jahren, 1622, durch die Straßen von Paris, Pferde ziehen eine Kutsche. 1895 dann der erste Linienverkehr im Siegerland. Ein Ottomotor mit fünf Pferdestärken treibt den von Carl Benz entwickelten Achtsitzer, einen Holzkastenwagen auf einem LKW-Fahrgestell, an. Anfang der 1920er-Jahre sieht man die ersten Busse in Erfurt. 1925 übernimmt die Erfurter Straßenbahn, der Vorgänger der EVAG, zwei der sechs privaten Busbetriebe mit Fahrzeugen – der Start des Busbetriebes für das Unternehmen vor 100 Jahren.

1925
...
1945



Ab Mitte der 1930er-Jahre packt die Erfurter das Fernweh. Es geht hauptsächlich nach Oberbayern, in die Schweiz und nach Italien. Bus 32, Mercedes Benz O 4000, Baujahr 1932, mit Reisenden in Benediktbeuren.

Rasanter Start und schwierige Jahre bis 1945

Omnibusse mit Ottomotor breiten sich Anfang des 20. Jahrhunderts als Konkurrenz zur Straßenbahn in ganz Europa aus. Der Erste Weltkrieg stoppt die rasante Entwicklung. Danach geht es wieder bergauf, auch in Erfurt. Private Unternehmer fahren Anfang der 1920er-Jahre zunächst im Vorort- und Gelegenheitsverkehr mit eigenen Konzessionen. In der Wirtschaftskrise werden Straßenbahnstrecken eingestellt, der Bus erhält den Vorzug.

1925 nimmt die Erfurter Straßenbahn den Busbetrieb auf den Linien: Anger – Neudaberstedt, Anger – Schlachthof und Hauptbahnhof – Nordpark auf. Erfurt zählt mit 135.000 Einwohnern zu den Großstädten. Sechs neue Fahrzeuge werden in Auftrag gegeben, größer und mit Niederrahmenfahrgeräten für einen bequemen Einstieg. 1926 werden drei neue Linien eröffnet – eine davon aber gleich wieder eingestellt.

Ein Reisebus verstärkt 1926 die Flotte, das Erfurter Busnetz erweitert sich in die Region. 1930 zählt die EVAG-Flotte 18 Busse. Eine Vollstahlkonstruktion ersetzt die bisherige schwere Holzkarosserie. Die Erfurter Straßenbahn kauft 1930 zwei weitere Konzessionen. 30 Busse sind auf 16 Linien und im Reiseverkehr unterwegs.

Der Busverkehr in Erfurt wächst durch den Wohnungsneubau und die Kasernenbauten am Stadtrand. Ab 1938 schaffen zwölf Anhänger mehr Platzkapazität. Der Kriegsbeginn sorgt für erhebliche Einschnitte. Mit der Mobilmachung muss die EVAG 15 Busse und Busanhänger an die Wehrmacht abgeben. Dies führt zu drastischen Fahrplaneinschränkungen, der Reiseverkehr erliegt fast gänzlich. Der Personal- und Treibstoffmangel wird immer schlimmer – Fahrtausfälle häufen sich. 1942/43 werden Linien eingestellt. Ab 1944 testen die Verkehrsbetriebe Klär- und Leuchtgas für den Antrieb und rüsten Dieselmotoren zum Ottomotor um. Im Frühjahr 1945 versucht man, den Berufsverkehr noch aufrechtzuerhalten.



▲ Bus 56 mit Gepäckanhänger, Mercedes Benz ist Baujahr 1938. In den Nachkriegsjahren im Interzonenverkehr eingesetzt. Für die Erfurter Busse werden auf diesen Fahrten auch Reifen besorgt, die es im Osten kaum gab.



◀ Bus 21 Daimler Benz N2 mit Allwetterverdeck, (Baujahr 1928) wurde 1937 neu als Linienbus aufgebaut. Vor dem Umbau zum Linienbus.



Bus 15, Mannesmann (Baujahr 1926), 1927 von der Firma Liesegang übernommen.

Busse des ungarischen Herstellers Ikarus prägten viele Jahre Erfurts Stadtbild.



1945
...
1990



▲ 1954 erobert ein neues Fahrzeug „Made in GDR“ die Stadt – der von Horch entwickelte H6B. Busparade 1955-56 vor dem damaligen Betriebshof Magdeburger Allee.

Hamburger Obus, Mitte der 1960er- Jahre als Doppelstock für Erfurt gekauft und umgebaut.



Der Erfurter Busbahnhof ca. 1960.

Vom Neuanfang bis zum Ende der DDR

1945 - Start aus den Trümmern. Diesel ist Mangelware, Busse können nur mit Mühe unterhalten werden. Neufahrzeuge gibt es nicht. Im Winter 1945/46 erhält Erfurt aus Wehrmachtsbeständen fünf Busse. Aus bisher nicht realisierten Projekten anderer Städte können Busse mit Oberleitungen und Fahrgestelle bezogen werden. Die Obuslinie nach Neudaberstädt geht 1948 in Betrieb.

1949 wird die Sulzer Siedlung angeschlossen, die Obuslinie nach Melchendorf verlängert. 1950 sind bereits 19 Omnibusse, fünf Obusse, eine Zugmaschine sowie 11 Anhänger im Einsatz. 1951 fährt der Obus vom Anger nach Hochheim, ab 1952 zum Ringelberg.

Erfurt hat ca. 190.000 Einwohner. Dank neuer Fahrzeuge entspannt sich die Situation, Vorkriegsfahrzeuge sind bis Mitte der 1960er-Jahre im Einsatz. Die Erfurter Verkehrsbetriebe (EVB) verfügen über 73 Omnibusse und Obusse. 1957 startet der Fernlinienverkehr zur Ostsee und der erste Gelenkbus der Stadt, ein Büssing 14RU11, rollt durch die Stadt. Ab 1962 werden alle Vorkriegsbusse ausgemustert dank Neuanschaffungen vom Hersteller Ikarus. Der erste Ikarus-Gelenkbus fährt ab 1969 auf der neuen Linie Omnibusbahnhof – Johannesplatz.

In den 1970er-Jahren wird in den Generalverkehrsplänen für Erfurt der Fokus auf die Straßenbahn gerichtet. Busse dienen als Zubringer und stellen Querverbindungen her. Der Fuhrpark ist auf über 140 Busse angewachsen. Nach der Lieferung von elf Ikarus 180 endet der Einsatz der Omnibusanhänger 1973. 1975 wird die letzte Obus-Linie „Ringelberg – Anger – Hochheim“ eingestellt.

In der Ölkrise Ende der 1970er- und bis in die 1980er-Jahre gehören Kraftstoffkontingente zum Alltag. Linien werden geändert und Regionalbuslinien fallen weg. Ikarus-Busse aus Ungarn werden nur noch unregelmäßig geliefert. Um Fahrpläne zu verkürzen, werden Busspuren eingerichtet.

Start in ein neues Buszeitalter

1990
...
2025

1990 wird aus dem Volkseigenen Betrieb EVB die Erfurter Verkehrsbetriebe AG. Die gesellschaftliche Wende eröffnet auch eine neue Ära in Erfurts Busverkehr. Jahrzehnte prägten die ungarischen Ikarus-Busse das Erfurter Stadtbild. Die letzten Fahrzeuge dieses Typs werden 1990 gekauft. Im November werden die ersten sieben Niederflur-Stadtbusse von Mercedes-Benz in den Dienst gestellt. Im Dezember folgen drei Busse Typ Setra 215 UL. Dies ist der Beginn eines neuen Erfurter Nahverkehrskonzeptes. 1992 werden die Überlandlinien in das Stadtbus-Netz integriert. Die Buslinien werden künftig auch mit Ziffern statt Buchstaben bezeichnet. Am Spielbergtor entsteht die erste niederflurgerechte Haltestelle für den Stadtbus.

Vorfahrt für den Bus in Zeiten wachsenden Kfz-Verkehrs: 1993 wird die Busschleuse am Schmidtstedter Knoten eingeführt, weitere gesonderte Busspuren am Juri-Gagarin-Ring, an der Einmündung Karl-Marx-Platz sowie in der Leipziger Straße folgen noch im selben Jahr. Die Gebietsreform verändert 1995 die Überlandlinien im ehemaligen Landkreis Erfurt. Ab 1996 tanken geeignete Busse Biodiesel. 2001 nimmt Erfurt offiziell Abschied vom legendären Ikarus-Bus, der seit 1963 das Stadtbild prägte. Der 100. Erdgasbus in Thüringen wird an die EVAG übergeben. Zwölf fahren im Linienbetrieb von 2001 bis 2015. Die Arbeiten am rechnergestützten Betriebsleitsystem werden 1998 abgeschlossen, das System sorgt auch für Beschleunigung des Busverkehrs.

2017 verfügen alle Busse über WLAN für Fahrgäste. 2018 bis 2020 werden insgesamt 23 neue Busse der Hersteller Mercedes und MAN angeschafft.

2023 bestellt die EVAG 15 neue Omnibusse beim Hersteller MAN. Neben zehn Gelenk- und zwei Solobussen mit EfficientHybrid-Antriebssystem auch erstmals drei Fahrzeuge mit Elektroantrieb.

EVAG-Busverkehr in Zahlen und Fakten 2025

Standardlinienbus: 35
Gelenkbus: 42
Gesamt: 77
davon Niederflur: 76 (99%)
Buslinien: 24
Schulbuslinien: 2

Ein neues Zeitalter der elektromobilen Busflotte in Erfurt beginnt am 26. Juni 2025 mit der feierlichen Inbetriebnahme der ersten drei Elektro-Gelenkbusse.



Der Verkehrsbetrieb der Partnerstadt Mainz schenkt der EVB sechs gebrauchte Gelenkbusse und hilft der EVAG noch einmal mit vier generalüberholten MAN-Fahrzeugen.



1991 die ersten neuen Busse kommen von den Herstellern Setra und Mercedes.