

1997 - 2007

# MEHR TEMPO, MEHR SERVICE

DER WEG ZUM ERFURT CITY TAKT



Einfach besser ankommen.

**10 min**  
Der Erfurt City Takt

## DIE EVAG SAGT DANKESCHÖN

Der Ausbau der Erfurter Straßenbahn zu einer leistungs- und zukunftsfähigen Stadtbahn wäre ohne die Unterstützung maßgeblicher Initiatoren und Förderer in Institutionen, Unternehmen und Einrichtungen nicht ausführbar gewesen. Aufsichtsrat, Vorstand und Geschäftsführung der EVAG möchten an dieser Stelle den Mitgliedern des Erfurter Stadtrates und der Stadtverwaltung danke sagen. Ein Dankeschön an den Freistaat Thüringen und den Bund. Ein Dankeschön den Planungs- und Projektierungsunternehmen sowie den ausführenden Baufirmen, ein Dankeschön den Mitarbeitern und Entscheidern der Stadtwerke Erfurt Gruppe, ein Dankeschön den Mitarbeitern der EVAG. Ein Dankeschön den ungezählten Anliegern entlang der Baustellen und ein großes Dankeschön unseren Fahrgästen für das entgegengebrachte Vertrauen und die Treue zu ihrer Erfurter Verkehrsbetriebe AG, zur Erfurt Stadtbahn und zum Erfurt Stadtbus.

Herausgeber:  
Erfurter Verkehrsbetriebe AG  
Magdeburger Allee 34 · 99086 Erfurt  
Redaktionsschluss: 22.08.2007  
Produktion: neumeister.de, Erfurt



## 124 JAHRE MOBILITÄT FÜR ERFURT

Mit dem Beschluss des Magistrates zur Schaffung einer städtischen „Straßenbahn“ aus dem Jahre 1882 wurde der Grundstein für modernen ÖPNV in Erfurt gelegt. Bereits ein Jahr später ging es mit Pferdestärken auf drei Linien an den Start und nach weiteren zwölf Jahren fuhr die erste „Elektrische“. Liebevoll von den Erfurtern „Bimmel“ genannt, trat die Straßenbahn ihre rasante Erfolgsstory an, die heute mit dem vorläufigen Abschluss des Erfurter Stadtbahnprojektes einen bedeutenden Meilenstein erreicht hat.

Entgegen dem Trend beschloss der Erfurter Stadtrat in seinem 1975 verabschiedeten Generalverkehrsplan den Ausbau der städtischen Straßenbahn zu einer „Schnellstraßenbahn“. Mit der 1992 erfolgten Inbetriebnahme der Streckenverlängerung zum Roten Berg konnte das damalige Straßennetz schon um 14 km zweigleisig erweitert werden.

Mit der deutschen Wiedervereinigung verdoppelte sich in kürzester Zeit der Anteil der Pkw's und die städtische Peripherie wurde besiedelt. Bereits 1996 fasste der Stadtrat auf der Basis der Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes (1994) und eines erfolgreich durchgeführten standardisierten Bewertungsverfahrens einstimmig den Beschluss zum „Ausbau der Erfurter Straßenbahn zur Stadtbahn“. Erfurts umfangreichstes Mobilitätsprojekt begann, in dessen Zuge ca. 30 km Einzelgleis errichtet wurden, das gesamte Bestandsnetz eine umfassende Instandsetzung erfuhr, neue komfortable Fahrzeuge mit hoher Wirtschaftlichkeit auf die Strecke gingen und Parallelverkehre von Bus und Stadtbahn entflechtet wurden. Erfurt hat sich zu einer modernen Metropole mit einem beispielhaften Nahverkehr entwickelt, der durchgängig von dem hier beheimateten städtischen Verkehrsunternehmen rund um die Uhr ausgeführt wird. Mit dem Erfurter Stadtbahnprojekt und dem damit verbundenen Übergang zum Erfurt City Takt sind die Weichen für ein mobiles Erfurt in Richtung Zukunft gestellt.

## STADTBANKUR FÜRS BESTANDSNETZ

Der Ausbau der Erfurter Straßenbahn zur Stadtbahn beinhaltet gleichermaßen die Erschließung neuer Stadtteile als auch die durchgängige Modernisierung der Bestandsanlagen. Niederflergerechte Haltestellen, Wetterschutzdächer, optische und akustische Fahrgastinformation und Fahrkartenautomaten sind im gesamten Netz präsent.

Ziel der Ertüchtigung der Bestandsanlagen bei Fahrzeugen, Fahrweg, Medienversorgung und Verkehrssteuerung war die spürbare Verbesserung der Attraktivität des Erfurter Nahverkehrs. Die Stadtbahn verkehrt mit modernsten Fahrzeugen weitestgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr, bevorrechtigt auf besonderem Bahnkörper. Sie frequentiert im Minutentakt moderne, großräumige, barrierefreie Haltestellen und Verknüpfungspunkte. Sie garantiert permanente Fahrgastinformationen, durchgängigen Fahrkartenerwerb und verfügt über eine mittlere Reisegeschwindigkeit, die außerhalb der historischen Altstadt dem des Pkw ebenbürtig ist! Koordiniert mit den Gleisbauarbeiten wurden alle im Straßenraum befindlichen Ver- und Entsorgungssysteme, Fahrbahnen, Freiflächen, Rad- und Gehwege sowie Parkplätze erneuert.



1967

1977

2007

## DATEN UND FAKTEN - FÜR ERFURT

Unübersehbar sind die Impulse des Stadtbahnprojektes für die Sanierung und Verschönerung des öffentlichen Raumes: Neuordnung der einzelnen Nutzungen mit hohen gestalterischen Ansprüchen sowie private Investitionen der Anlieger.

### Ausgewählte Baumaßnahmen im Bestandsnetz zwischen 1997 und 2007

	Bauzeit	Streckenlänge (in m Einfachgleis)
Windthorststr. / Ebertstr.	1997	2.250
Schillerstraße (Kaffeetrichter - Puschkinstr.)	1998	575
Neuwerkstr. / Lutherstr.	1998	780
Schillerstraße (Puschkinstr. - Pförtchenstr.)	1999	904
Binderslebener Knie	1999	430
Benaryplatz / Melanchthonstr.	2000	980
Johannesstraße	2001	1.292
Europaplatz	2001	770
Gleisdreieck Abzweig Wiesenhügel	2001	616
Bahnhofstraße	2002	400
Schulzenweg - Schleife Melchendorf	2002	934
Löberwallgraben	2002	225
Rudolfstraße	2003	1.250
Magdeburger Allee (Wendenstr. - Salpeterberg)	2005	740
Magdeburger Allee (Salpeterberg - Brücke Nordbhf.)	2006	950
Schleife Melchendorfer Straße	2007	350

## MEHR TEMPO & MEHR SERVICE

Mit dem Lückenschluss im Norden beginnt eine neue Epoche des Erfurter Nahverkehrs – der neue Erfurt City Takt. Sieben zentrale Achsen, sechs Stadtbahnlinien und die Buslinie 9, schaffen schnelle Wege ins Stadtzentrum. Auf diese Weise versorgt der Erfurt City Takt das gesamte Kerngebiet der Stadt mit schnellen und zuverlässigen Nahverkehrsverbindungen – alle zehn Minuten und immer zur gleichen Abfahrtszeit.

Die Erfurt Stadtbahn. Leicht zu merken: Auf allen Linien fährt alle zehn Minuten eine Stadtbahn. Dabei gelten von morgens bis abends 18 Uhr die gleichen Abfahrtszeiten. Am Wochenende erweitert sich der Takt auf 15 Minuten. Und auf Stammstrecken, die von mehreren Linien bedient werden, fahren die Bahnen alle fünf Minuten, am Wochenende alle siebeneinhalb Minuten.

Die Erfurt Linie 9. Die ehemalige Buslinie 50 ist ab Oktober '07 Teil des neuen Erfurt City Takts. Sie verbindet dabei die Vorteile des Busses mit dem Tempo und dem Takt der Erfurt Stadtbahn, zu der sie, optimal getaktet, am Hauptbahnhof und an der Salinenstraße Umsteigemöglichkeiten bietet. Umweltfreundlich ergänzt sie den Erfurt City Takt auf der Achse Nordbahnhof – Leipziger Platz – Hauptbahnhof – Daberstedt.

Die Erfurt Nachtlinie. Fünf Stadtbahnlinien und eine Buslinie decken für Nachtschwärmer rund 80 Prozent des Stadtgebietes ab. Alle Nachtlinien kreuzen sich am Anger. Dort bestehen von 21.00 bis 23.00 Uhr alle 15 Minuten und von 23.00 bis 1.00 Uhr alle 30 Minuten ohne lange Wartezeiten bequeme Umsteigemöglichkeiten zwischen den Nachtlinien. Alle Linien, die den Treffpunkt Anger anfahren, sind mit einem „N“ gekennzeichnet.

Der Erfurt Stadtbus. Er übernimmt die Zubringerfunktionen zu den Linien des Erfurt City Takts und dies auch jenseits der schnellen Achsen. Alle Buslinien sind optimal auf die Verkehrszeiten der Stadtbahn abgestimmt – ideale Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten bis ins Zentrum sind die Folge.

1997 - 2007

# MEHR TEMPO, MEHR SERVICE

DER WEG ZUM ERFURT CITY TAKT



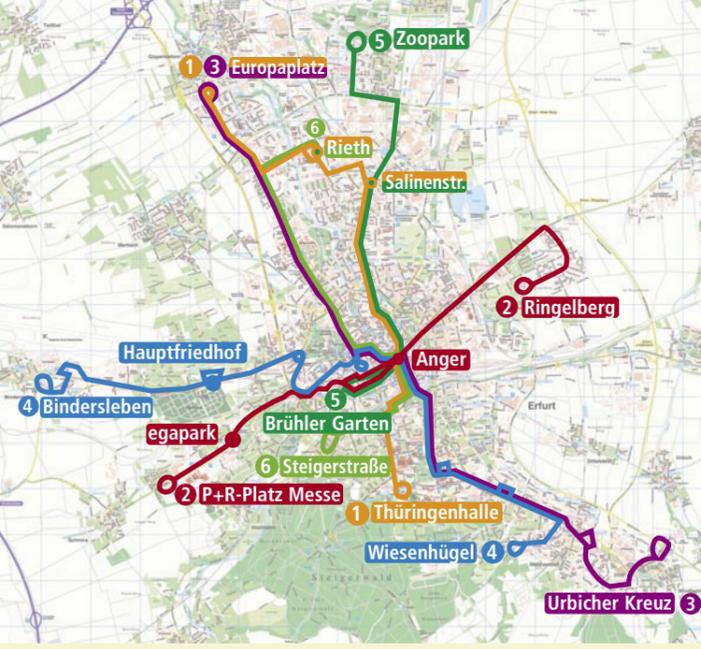
Service-Telefon: 0361 19449  
Internet: www.evag-erfurt.de · E-Mail: evag@stadtwerke-erfurt.de

1883 – 2007

1997 – 2007

Erfurt in Fahrt

– Meilenstein in Nahverkehrsgeschichte –



### DURCH DIE OSTSTADT ZUM RINGELBERG

Die Oststadt mit dem Neubaugebiet Ringelberg, Fachhochschule, Milchwerk, Ausbildungsstätten und Wohnheimen erhält direkte Innenstadtanbindung, „Tür zu Tür“-Umsteigebeziehungen vom Regionalbus zur Stadtbahn machen den Nahverkehr noch attraktiver. Die Oststadt gewinnt durch umfangreiche Stadtsanierung im Trassenverlauf.

Die fast durchgängig auf besonderem Bahnkörper gebaute Strecke mit ihren behindertenfreundlichen Haltestellen generierte im Gründerzeitgürtel der Stadt eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Straßenraumes. Im Zuge des Trassenbaues erstrahlt heute der Leipziger Platz nach historischen Vorlagen im neuen Glanz. Die über 100-jährige Krämpferbrücke wurde um sechs Meter zur Aufnahme heutiger Verkehrsströme verbreitert und zeigt sich im frischen Gründerzeitoutfit! Im Bereich des Hanseplatzes ist der ruhende Verkehr unter die Erde verlegt worden. Am Verknüpfungspunkt Marcel-Breuer-Ring erfolgt der Umstieg zu den Buslinien bis in die Landkreise Sömmerda und Weimarer Land. 8 Minuten Fahrzeiteinsparung entlang der staubelasteten Leipziger Straße bis zum Anger sind ein überzeugendes Argument pro Stadtbahn.

- Inbetriebnahme 27.05.2000
- Streckenlänge (in m Einfachgleis) 10.285 m
- Rasengleis teilweise
- Netzerweiterung 9.289 m
- LSA-Knoten 13 mit ÖPNV-Bevorrechtigung
- Haltestellen 10



Schnell und bequem vom Anger bis zum Ringelberg

### ÜBER EGAPARK UND KI.KA ZUR MESSE

Erfurts neuer Kommunikationsstandort erhält eine getaktete Stadtbahnanbindung von der Messe im 10-Minutentakt zum Anger! MDR Landesfunkhaus und Kinderkanal, Supermärkte, Großveranstaltungen und Messeevents sind vom ICE-Bahnhof gut erreichbar, P+R-Anlagen und Busübergänge entstehen.

Mit der Streckenverlängerung beginnend an der ehemaligen Endhaltestelle am egapark konnten die o.g. verkehrlichen Ziele inklusive der Anbindung raumnaher neu entstandener Wohngebiete anspruchsvoll realisiert werden. So lässt die Stadtbahn in attraktiven 14 Minuten Fahrzeit vom ICE-Bahnhof zur dreigleisigen Stadtbahnhaltestelle Messe jeden Stau hinter sich! Für Großveranstaltungen mit ihren tausenden Besuchern wurde hier ein zusätzliches Bereitstellungsgleis geschaffen und die Stadtbahnsonderlinie 7 zum ICE-Bahnhof ins Fahrplanleben gerufen. Durch den Ausbau der Endhaltestelle zum Bus-Verknüpfungspunkt konnten Parallelverkehre eingestellt werden. Im Vorfeld des egaparks begrüßt eine barrierefreie Großhaltestelle mit Fahrstuhl die Besucher aus aller Welt.

- Inbetriebnahme 18.08.2001
- Streckenlänge (in m Einfachgleis) 3.576 m
- Rasengleis 1.900 m
- Netzerweiterung 3.080 m
- LSA-Knoten 6 mit ÖPNV-Bevorrechtigung
- Haltestellen 4



Staufrei in nur 14 Minuten vom ICE-Bahnhof zur Messe

### DAS BRÜHL ERWACHT ZU NEUEM LEBEN

23 Jahre nach Streckenstilllegung befuhr am 24.11.2001 erstmals wieder eine Straßenbahn auf neuen Wegen vom Domplatz zum Benaryplatz den Stadtteil Brühl - ein ehemaliges Industriegebiet im Herzen der Stadt, welches sich zu einem attraktiven Areal für urbanes Wohnen, Arbeiten, Kultur und Leben gewandelt hat.

Die Stadtbahntrasse "Brühl" erschließt eine Vielzahl von hochfrequentierten Institutionen und Einrichtungen wie Theater, das Sparkassen-Finanzzentrum, die LEG wie auch das Landesrechen- und Justizzentrum. Erfurts erstes 5-Sterne-Hotel, traditionelle und neue Wohnquartiere und eine Seniorenresidenz befinden sich im unmittelbaren Einzugsgebiet der Stadtbahn. Die Streckenführung durch das Brühl schuf zudem die verkehrliche Voraussetzung für die spätere Direktverbindung vom ICE-Bahnhof zum Flughafen und entlastet spürbar die Straßenräume zwischen Domplatz und Benaryplatz vom Kfz-Durchgangsverkehr. Seit der Fertigstellung der Brühltrasse hat sich ein neu getaktetes Fahrplanangebot etabliert.

- Inbetriebnahme 24.11.2001
- Streckenlänge (in m Einfachgleis) 2.200 m
- Rasengleis ohne
- Netzerweiterung 1.880 m
- LSA-Knoten 2 mit ÖPNV-Bevorrechtigung
- Haltestellen 3



Mit modernen Stadtbahnen in die historische Altstadt

### UMSTEIFREI VOM ZUG ZUM FLUG

Mit der Direktanbindung des Erfurter Flughafens an den ICE-Bahnhof der Landeshauptstadt konnte das städtische Mobilitätsangebot einen Quantensprung vollziehen. In kaum einer deutschen Metropole hält eine Stadtbahn, vom Bahnhof kommend, direkt bei überdachten Umsteigebeziehungen vor dem Terminal eines Flughafens!

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahntrasse beginnend am Hauptfriedhof wurde der Zugang für Stadtbahnutzer barrierefrei und ohne die Notwendigkeit der Überquerung der hochfrequentierten Binderslebener Landstraße ermöglicht. Hier erfolgte der komplette Umbau von Wendeschleife und Haltestelle mit Integration eines P+R-Platzes. Die Verkehrsanlagen entlang des Friedhofes wurden mit hohen stadt- und landschaftsgestalterischen Ansprüchen geplant und hergestellt. Die Trasse erschließt zudem das neue Wohngebiet "An der Weinsteige", die Peterbornsiedlung und Erfurts größten Büropark, dort entstand auch ein Verknüpfungspunkt für die Buslinien bis in den Landkreis Gotha.

- Inbetriebnahme 20.06.2005
- Streckenlänge (in m Einfachgleis) 7.664 m
- Rasengleis 2.398 m
- Netzerweiterung 6.934 m
- LSA-Knoten 9 mit ÖPNV-Bevorrechtigung
- Haltestellen 8



Mit der Erfurt Stadtbahn direkt zum Flug

### LÜCKENSCHLUSS RIETH - SALINENSTR.

Im Zuge der direkten verkehrlichen Verbindung der Stadtteile Rieth und Ilversgehofen wurden verkehrliche und städtebauliche Voraussetzungen für eine Vielzahl nachhaltiger Aufwertungen des urbanen Raumes geschaffen. Das Ergebnis: mehr Lebensqualität und Entlastung bestehender Verkehrsstrassen.

Projektbestandteile der Strecke, insbesondere für die Optimierung im Nachtzweig, sind der in 2001 fertig gestellte Verknüpfungspunkt Europaplatz und der ein Jahr darauf in Betrieb genommene Abzweig Warschauer Straße. Die neuen Wohngebiete an der Nordhäuser Straße sind nun über das Rieth mit dem Stadtteil Ilversgehofen und der Magdeburger Allee verknüpft. Die Haltestelle Rieth ist heute ein moderner Verknüpfungspunkt von 2 Stadtbahn- und 3 Buslinien. Die Querverbindung ermöglicht die Einführung vom Erfurt City Takt - eine neue Qualität im Nahverkehr. Innerstädtische Busverkehre konnten eingestellt bzw. an Verknüpfungspunkten eingekürzt werden. Der Straßenraum erfuhr tiefgreifende Umgestaltungen und erstrahlt in neuem Glanz.

- Inbetriebnahme 05.10.2007
- Streckenlänge (in m Einfachgleis) 5.411 m
- Rasengleis ohne
- Netzerweiterung 3.253 m
- LSA-Knoten 9 mit ÖPNV-Bevorrechtigung
- Haltestellen 7



Vitalisierter Park und neue Haltestelle Ilversgehofener Platz

### DAS STRECKENNETZ DER STADTBAHN

Pünktlich: Erfolgreicher Projektabschluss und Start in den Erfurt City Takt.

1997 - 2007  
MEHR TEMPO,  
MEHR SERVICE



DER WEG ZUM ERFURT CITY TAKT

März 1997 – Mai 2000

Februar 2000 – August 2001

Es besteht die Option einer Verlängerung bis Schmira.

März 2000 – November 2001

Oktober 2002 – Juni 2005

Es besteht die Option einer Verlängerung bis Bindersleben-West.

Mai 2005 – Oktober 2007