

Der Anschluss von Weimar-Nord an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt Weimar

Autor: Mathias Scheidhauer



In Weimar Nord begann sogar die Geschichte des Busverkehrs der Stadt Weimar. Fuhr die Weimarer Straßenbahn seit 1899 durch das damalige bebaute Stadtgebiet mit Roter und Grüner Linie, so wurde Weimars erste Buslinie im Zwei-Stunden-Takt zwischen Ettersburg und Belvedere am 06. September 1906 eingerichtet. Leider endete der Versuchsbetrieb bereits wieder am 24. September 1906.

Einige Jahre vergingen, bis Weimars Norden wieder ins Blickfeld der Verkehrsplaner geriet.

Nunmehr allerdings unter unseligem Vorzeichen. Wurde doch jetzt zwischen der Stadt und dem auf dem Ettersberg liegenden KZ Buchenwald eine Buslinie eingerichtet, die Beschäftigten der Rüstungsbetriebe und SS-Angehörigen und deren Familien diente.

Eine Linie, die sozusagen die Janusköpfigkeit der Stadt Weimar versinnbildlichte. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges dauerte es eine Weile, bis der Stadtbus sich wieder im Gebiet des heutigen Weimar Nord zeigte. Diesmal als Linie 4 zwischen August-Bebei- Platz und Ettersburger Straße ab 6. April 1955 als Verbindung des damals von der Sowjetarmee in Beschlag genommenen Zöllnerviertels und der Kommandantur mit den Kasernen an Ettersburger und Lütendorfer Straße. Allmählich entwickelte sich aber aus dieser "Militärlinie" eine richtige Weimarer Stadtbuslinie, die am 10. November 1963 zur Wendeschleife Shakespearestraße verlängert wurde und viele Jahre zwischen Ernst-Thälmann-Siedlung (heute Ettersbergsiedlung) und dem Neubaugebiet im Kirschbachtal von früh bis spät, an Werktagen tagsüber sogar im Halb-Stunden-Takt verkehrte. Ab Mitte der 60iger Jahre verstärkten Einsatzwagen zwischen Goetheplatz und Kaserne, Haupttor diese Relation in Etwa auf einen 20-Minuten-Takt. Diese Einsatzwagen verkehrten vom Goetheplatz weiter nach Tiefurt und es gab Überlegungen dieser Relation die Nummer 7 zu geben. Anfang der 70iger Jahre kamen die ersten Gelenkbusse vom Typ Ikarus 180 auf der Linie 4 zum Einsatz.

Ab 16. Januar 1974 wurde die Linie 4A zwischen Shakespearestr. und Heinrich-Rau-Straße (heutige Heldrunger Straße) an Montagen bis Freitagen im Halb-Stunden-Takt eingerichtet. Man kann sich heute kaum noch vorstellen, dass über diese verkehrsberuhigte Straße einmal Busse rollten. Die Endstelle befand sich in der Heldrunger Straße am jetzigen Parkplatz.

Es kamen die ersten beiden neuen Ikarus 260 (im markanten dunklen Ikarus-Gelb, nicht jedem gefiel das, waren doch Weimars Obusse und Kraftomnibusse traditionell rot-elfenbein) zum Einsatz, eine "Designrevolution" für die damalige Zeit. Da zwischen Rädchenweg und Shakespearestr. nun ein 15-Minuten-Takt bestand, entfielen die Einsatzwagen zwischen Goetheplatz und Kaserne, Hauptttor. Als dann die Möglichkeit bestand, diese Linie in das eigentliche Wohngebiet Weimar Nord zu führen, veränderte man die Linienführung bis in etwa zur heutigen Endstelle der Linie 1, damals allerdings noch ohne Blockumfahrung. Und die Linie 4A fuhr nun an allen Wochentagen.

Aus der Linie 4A wurde ab 1. Juli 1977 die Linie 7 zwischen dem neuen Wohngebiet Schönblick (ohne die Anfahrt der Schleife Shakespearestraße) und Weimar Nord. Ab 1. Juli 1983 erfolgte ein Linientausch zwischen Linie 2 und Linie 7. Linie 7 verkehrte nunmehr zwischen Weimar West (anfangs nur zur Warschauer Str.) über Goetheplatz und heutige Earl-August-Alle und Hauptbahnhof nach Weimar Nord. Im Mai 1987 begannen die Vorarbeiten zur Elektrifizierung der Linie 7. Später war geplant die Linie 2 Schönblick- Bodelschwinghstraße zu elektrifizieren. Eine Obuslinie 8 zwischen Hauptbahnhof und Damaschkestraße (dem damaligen Betriebshof) gab es ab 2. September 1985. Die gute alte Obuslinie 1 Schöndorf- Ehringsdorf sowieso bereits ab 2. Februar 1948. Es gab sogar kühne Visionen die damals vom Überlandbereich des VEB Kraftverkehr Weimar betriebene Kraftomnibuslinie zur Gedenkstätte Buchenwald ebenfalls zu elektrifizieren. Weimar wäre dann Vorreiter in Sachen Elektromobilität geworden. Heute in aller Munde, aber leider nur auf das Auto fokussiert.

Infolge des Ausbaus der BelvedererAllee konnte der Obus Ehringsdorf und Oberweimar nicht mehr erreichen. Es erfolgte somit ein erneuter Linientausch zwischen den Linien 1 und 7.

Da man dies als provisorisch ansah, bezeichnete man diese Linien als 11 (Kraftomnibus) Weimar-Nord – Ehringsdorf und 71 (Obus) Schöndorf - Weimar-West.

Ab 4. Februar 1991 mit der großen Liniennetzreform verabschiedete sich die Linie 4 aus Weimars Stadtbild. Zwischen Ettersburg, Ettersbergsiedlung und Buchenwald sowie Humboldtstraße, Nieder- und Obergrunstedt und später auch Legefild (inzwischen weiter bis Possendorf und Vollersroda) entstand nun Weimars längste Buslinie, die in der Ettersburger Straße auch Weimar Nord mit erschließt.

Mit dem sich abzeichnenden Ende des Obusbetriebes in Weimar (eingestellt am 3. April 1993) wurde aus Linie 11 am 31. Mai 1992 die Linie 1, die einige Jahre später im Linienverlaufstausch mit Linie 6 über Friedrich-Ebert-Straße und Friedensstraße geführt wurde, um Weimars Einkaufstempel, das Atrium, besser zu erschließen.

In den letzten Jahren kamen zur Erschließung von Weimar Nord noch die Linie 5 über Ettersburger Straße und Lützendorfer Straße (hier auch das neue Berufsschulzentrum) sowie als Lückenschluss nach Gaberndorf die Linie 3A hinzu.

Nicht unerwähnt bleiben sollen die in der Ettersburger Straße verlaufenden Überlandbuslinien nach Berlstedt- Sömmerda, Ballstedt- Hottelstedt, Schwerstedt- Krauthem - Haindorf und Kleinabringen- Heichelheim, die dank Verkehrsverbund Mittelthüringen mit dem selben Fahrschein wie der Stadtbus genutzt werden können.