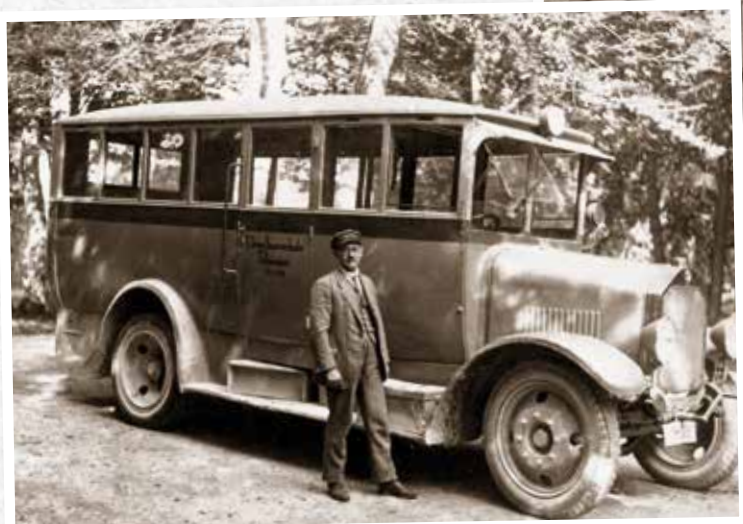


So sahen die ersten Stadtbusse in den 1920er-Jahren aus.



Postkutsche vor der „Sonne“, Marktgasse 1908

90 Jahre **Stadtbus**



Von der Postkutsche zum Autobus

Folge 1

VOR 90 JAHREN FUHREN DIE ERSTEN STADTBUSSE DURCH TÜBINGEN. HEUTE SIND WIR MOBIL WIE NIE ZUVOR. FRÜHERE GENERATIONEN KONNTEN VOM MODERNEN FAHRKOMFORT NUR TRÄUMEN. EIN BLICK IN DIE TÜBINGER VERKEHRSGESCHICHTE IN VIER FOLGEN.

Am Anfang der Tübinger Verkehrsgeschichte steht die Postkutsche. Ab dem 18. Jahrhundert bringt sie regelmäßig Reisende nach Stuttgart – in sechs Stunden mit Pferdewechsel in Waldenbuch – und nach Herrenberg.

Der Anschluss an die Eisenbahn **1861** leitet eine neue Ära der Mobilität ein. Auch in der Stadt wird der Verkehr erleichtert. **1887** entsteht mit der Mühlstraße Tübingens zentrale Verkehrsachse. **1902** wird das erste Automobil in Tübingen gesichtet: Es gehört Fotopionier Heinrich Metz.



Eberhardsbrücke 1912: seit 1901 für künftigen Straßenbahnverkehr auf 15 Meter verbreitert

Eine gleislose elektrische Bahn, wie sie Köhlers Bahnpatente in Bremen entwickelt hatte, war auch für Tübingen im Gespräch.



STRASSENBAHN-Projekt scheitert

1909, als in größeren Städten längst Straßenbahnen verkehren, plant Otto Henig, der Leiter des Elektrizitätswerks, auch für Tübingen eine Straßenbahn. Sie soll vom Bahnhof über die Mühl- und Wilhelmstraße nach Lustnau fahren. Nach seinen Berechnungen müssten Einnahmen von 100.000 Reichsmark jährlich erzielt werden, um die Investitionen in eine Gleisanlage auszugleichen. Mit Henigs Fazit „Das ist ausgeschlossen!“ sind die Pläne vom Tisch. Auch die Variante einer schienenlosen elektrischen Bahn zu den Kliniken und nach Bebenhausen lehnt der Gemeinderat **1910** als zu riskant ab.

Ab 1911 sieht man erste Omnibusse durch Tübingen fahren: Dreimal täglich befördern sie bis zu 20 Fahrgäste nach Degerloch, wo sie in die Zahnradbahn nach Stuttgart umsteigen können. Bald folgen weitere Überlandlinien. Wer innerhalb der Stadt nicht zu Fuß gehen will, spannt Pferde vor oder nimmt sich eine „Kraftdroschke“ (Taxi). Noch sind auf Tübingens Straßen hauptsächlich Ochsenkarren, Pferdefuhrwerke und Handwagen, Viehtreiber und Fahrräder unterwegs.

ERSTE BUSLINIE LUSTNAU-DERENDINGEN

1927 gründet der Göppinger Kaufmann Robert Bauer mit Unterstützung der Stadt die Gesellschaft „Omnibusverkehr Tübingen“. Firmensitz ist zunächst der Gasthof zum Ochsen in Lustnau. Zwei Omnibusse mit je 16 lederbezogenen Sitzen pendeln ab Juni zwischen

Lustnau, Tübingen und Derendingen, wenig später auch nach Pfrondorf, Hagelloch, Hirschau, Rottenburg, Wankheim und Kusterdingen. Die Fahrpläne arbeitete der Vorsitzende des Bürger- und Verkehrsvereins aus.

Eine Fahrt von Lustnau bis zum Hauptbahnhof kostet 20 Pfennig, bis nach Derendingen 50 Pfennig, Kinder unter drei Jahren und Polizeibeamte in Uniform haben freie Fahrt. Die Chauffeure kassieren das Fahrgeld und rufen jede Haltestelle laut aus; auf den teils schlechten Tübinger Straßen haben sie vor allem bei Talfahrten „ganz besondere Vorsicht, namentlich beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen, zu beobachten“, heißt es in der Genehmigungsurkunde von 1927.

Anfangs transportieren die Chauffeure auch Fleisch- und Wurstwaren der Tübinger Metzger kostenlos nach Hagelloch oder Hirschau.

DER OMNIBUS PRÄGT DAS STADTBILD

Die Tübinger nehmen das neue Angebot gut an. Die Busse sind oft überfüllt – und machen den „Kraftdroschken“ ernsthaft Konkurrenz. Manche Droschkenführer passen an Bushaltestellen Gäste ab und unterbieten die Fahrpreise, bis sie ermahnt werden, die Tarife sichtbar auszuhängen.

Noch gibt es keine gekennzeichneten Bushaltestellen in der Stadt. Zwar fordert der Verkehrsverein unermüdlich, Tafeln mit Fahrplänen anzubringen; mehr als sieben Mal diskutiert der Gemeinderat darüber. Erst im Dezember **1929** stehen sie – wenig später werden einige von Studenten verbogen und demoliert. ❖

Der Klinikbus vor der alten Chirurgischen Klinik 1914 (heute: Hygiene-Institut)



TüBus

Stadtwerke Tübingen

IN ZAHLEN

1928	heute
22.000 Einwohner	88.000 Einwohner
156.000 Kilometer/Jahr	3,6 Mio. Kilometer/Jahr
840.000 Fahrgäste	20,5 Mio. Fahrgäste
6 Omnibusse (die beiden größten für je 30 Personen)	67 Busse (darunter 6 „Capacity“ für bis zu 191 Personen)
6 Linien (ab 1929)	38 Linien
10 Haltestellen	380 Haltestellen

90 Jahre **Stadtbus**



Tübingens erste Busunternehmer

Folge 2

VOR 90 JAHREN FUHREN DIE ERSTEN STADTBUSSE DURCH TÜBINGEN.
HEUTE SIND WIR MOBIL WIE NIE ZUVOR. FRÜHERE GENERATIONEN KONNTEN VOM MODERNEN
FAHRKOMFORT NUR TRÄUMEN. EIN BLICK IN DIE TÜBINGER VERKEHRSGESCHICHTE
IN VIER FOLGEN, HEUTE: DIE 1930ER-JAHRE



Busse und Militär auf der Neckarbrücke in den 1930er-Jahren

1927 gründet Robert Bauer den „Omnibusverkehr Tübingen“ und erweitert sein Angebot rasch auf sechs Linien. Sehr bequem ist das Busfahren freilich nicht: Viele Straßen sind weder gepflastert noch befestigt. Ein Brennpunkt ist schon damals die Achse Wilhelmstraße – Mühlstraße – Neckarbrücke, wo sich der gesamte Verkehr von Stuttgart nach Rottweil bündelt. Anwohner fühlen sich von Lärm und aufgewirbeltem Straßenstaub belästigt.

„DER MOLOCH VERKEHR“

„Der Verkehr ist zum Tyrannen des Menschen geworden“, die Mühlstraße „an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit“, heißt es **1930** in den Tübinger Blättern. Auch der Omnibusverkehr Tübingen verschafft keine große Erleichterung: Die Busse sind ständig überfüllt und in schlechtem Zustand. Das Unternehmen erhält keine Zuschüsse und gerät in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Der Gemeinderat befürchtet, dass Kunden nach Reutlingen abwandern.

1935 ersucht Robert Bauer „das wohlwollbliche Oberbürgermeisteramt“ um Hilfe – die ausbleibt. Im Januar **1937** stirbt er verschuldet.

VERKEHRZÄHLUNG IN DER MÜHLSTRASSE

1928 **2.600 Fahrzeuge/Tag**, davon
1.200 Busse und Pkw
340 Lkw
350 Motorräder
400 Fuhrwerke
300 Handkarren



Heute **10.000 Fahrzeuge/Tag**, davon bis zu
2.000 Busse

Schnaith-Bus für Militärtransport:
Schon in den ersten Kriegstagen mussten sich Busse und Fahrer der
Firma Schnaith zur Musterung in der Lindenallee einfinden.



JAKOB KOCHER UND PAUL SCHNAITH STEIGEN EIN

Als Interessent steht der Tübinger Kolonialwarenhändler und Mostproduzent Paul Schnaith bereit: Er betreibt seit 1928 einen Opel-Achtsitzer, seit 1937 fünf Omnibusse für den Miet- und Ausflugsverkehr. Täglich befördert er Arbeiter zum Kasernenbau nach Böblingen und Vaihingen und zu Daimler nach Sindelfingen. Doch die Verhandlungen zerschlagen sich. So kommt im Mai 1937 der junge Jakob Kocher zum Zug, der in Ehingen/Donau gemeinsam mit seinem Onkel ein Busunternehmen führt. Er erwirbt den Omnibusverkehr Tübingen samt Konzession und fünf Fahrzeugen für 20.000 Reichsmark.

BUSSE IM KRIEGSEINSATZ

Während des Zweiten Weltkriegs sind Material und Treibstoffe knapp. Die Wehrmacht zieht den Großteil der Tübinger Busse für Kriegszwecke ein; der Fahrplan wird stark eingeschränkt. Nur Personen mit weiteren Wegen dürfen die Linienbusse nutzen, Kinder werden nicht befördert. Fahrgäste beschwerten sich, „die Lustnauer Jugend“ nehme gebrechlichen Leuten die Plätze weg. 1942 stehen Kocher nur noch zwei Fahrzeuge zur Verfügung. Er erhält die Genehmigung für einen weiteren Bus, der mit Klärgas aus der städtischen Kläranlage betrieben wird. Wegen Kraftstoffmangel werden auf Führerbefehl in vielen Städten Busse auf Gasantrieb umgerüstet. Das Gas wird in großen Stahlflaschen oder Dachaufbauten mitgeführt. Auch Busse mit Holzvergaser sind in Tübingen im Einsatz.

1937 kostete die Busfahrt
fünf Pfennig pro Kilometer.



Paul Schnaiths Laden in der Hafengasse, 1928



Ehinger Bus der Firma Kocher, um 1931



Magirus-Bus, Kocher, 1940

DIE KATASTROPHE

Nur zwei Wochen später richtet ein Brand in der Autohalle in Lustnau verheerende Schäden an. Jakob Kocher selbst erleidet Brandwunden, wird gar für kurze Zeit in Haft genommen. Er ist nicht gegen Feuer versichert. Offenbar war ein Kurzschluss die Brandursache. Die Stadt hilft mit einem Darlehen, auch der Ulmer Bushersteller Kässbohrer und die eigene Familie unterstützen Kocher. In kurzer Zeit sind alle Buslinien wieder eingerichtet.

Am 19. Mai 1937 berichtet die Tübinger Chronik vom Brand.



Um 25 000 Reichsmark geschädigt Die Brandkatastrophe in der Autohalle zu Lustnau

* Die am Pfingstmontag ausgebrannte Autohalle der Omnibusservicefirma Lustnau-Tübingen lässt den ganzen Umfang der Brandkatastrophe erkennen. Rüstfahrzeuge haben noch mehr zerstört werden können. Nur vom Schaden...

90 Jahre **Stadtbus**



Wirtschaftswunder und Verkehrsnöte

Folge 3

VOR 90 JAHREN FUHREN DIE ERSTEN STADTBUSSE DURCH TÜBINGEN.
HEUTE SIND WIR MOBIL WIE NIE ZUVOR. FRÜHERE GENERATIONEN KONNTEN VOM MODERNEN
FAHRKOMFORT NUR TRÄUMEN. EIN BLICK IN DIE TÜBINGER VERKEHRSGESCHICHTE IN VIER
FOLGEN. DIESMAL: DIE 1950ER- BIS 70ER-JAHRE.

Für den von Jakob Kocher geleiteten „Omnibusverkehr Tübingen“ ist der Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg schwer: Es sind schlicht keine Busse vorhanden! Die Franzosen haben die beiden verbliebenen mitsamt Garage beschlagnahmt; Kocher muss nun französische Camions und Panzer reparieren. Den ersten, schrottreifen Nachkriegsbus kauft er für 20.000 Reichsmark und zwei Flaschen Schnaps in München und baut ihn gemeinsam mit Lustnauer Handwerkern mittels „organisierter“ Ersatzteile zusammen. Mit Holzbänken ausgestattet, fährt die „Persilschachtel“ durch die Tübinger Straßen.

Paul Schnaith gelingt es, in einem „unheimlichen Dokumentenkrieg“ einen seiner von der Wehrmacht eingezogenen, arg beschädigten Busse aus der amerikanischen Besatzungszone nach Tübingen zu überführen. Bei Rosenheim erwirbt er weitere Fahrzeuge und – ebenfalls gegen Schnaps – Reifen, die Bauern im Boden vergraben und in Scheunen versteckt hatten. 1947 übernimmt er die neue Linie nach Bebenhausen, eingerichtet für die Abgeordneten des Landtags, die dort tagen.



Am Lustnauer Tor, Tübingens meistbefahrener Kreuzung, spitzt sich in den 1950er-Jahren die Lage zu. Staus ringsherum sind der Normalzustand. (1957)

BAUBOOM UND AUTOVERKEHR

In den 1950er-Jahren wächst Tübingen in die Höhenlagen, auch der Busverkehr expandiert in neue Wohngebiete. 1953 übernimmt die Stadt als Konzessionsinhaberin die Regie im Nahverkehr und schließt einen Vertrag mit den Unternehmern Kocher und Schnaith. Diese müssen allerdings ohne Zuschüsse auskommen; so bleiben Verbesserungen in Angebot und Liniennetz die Ausnahme. Seit 1950 hat sich die Zahl der in Tübingen zugelassenen PKW verdoppelt – und in den engen Straßen spürt man die Nachteile des Autoverkehrs: Lärm, Abgase und chronischer Mangel an Parkplätzen.

Bild: Omnibus Kocher/Lutz



Nachkriegsbus der Firma Kocher 1948

Bild: Alfred Göhner, Stadtlarchiv Tübingen

Quellen: swt (Hrsg.), Mobil für Tübingen. Der TüBus und seine Geschichte, 2007; Heiner Schnaith, Rede zum 50. Firmenjubiläum, Mai 1978; Wirtschaftsber. Düsseldorf, Gutachten über die Gestaltung des Stadtverkehrs Tübingen, 1967; Schw. Tagblatt, Zeitzeugnisse 29.12.2011 zu Tübingens Fußgängerzone.



Dieses Bild erscheint im Februar 1957 im Tagblatt. Im Artikel „Ein altes Sorgenkind – der Stadtverkehr“ geht es um haltende Omnibusse, die den Verkehrsfluss am Nadelöhr Mühlstraße behindern.

Fahrkartenverkauf um 1958



DER NEUE „EUROPAPLATZ“

Schon längst ist auch die Haltespur am Hauptbahnhof zu eng für die Stadtbusse geworden. Im Dezember 1960 wird der neue, großzügig dimensionierte Omnibusbahnhof auf dem Europaplatz eröffnet. Für den Stadtverkehr sind inzwischen 15 Busse auf neun Linien unterwegs. Dazu kommen Überland- und Fernbusse.



Omnibusbahnhof 1962: Alle Stadtbuslinien beginnen und enden hier.

Während Blechlawinen Tübingens Straßen immer mehr verstopfen, zögert die Stadt, dem ÖPNV den weiteren Anshub zu geben. Tatsächlich stellt ein beauftragtes Gutachten 1967 ein nur „geringes Bedürfnis“ nach öffentlichem Verkehr fest. Auch bei wachsender Einwohnerzahl sei kaum eine größere Nachfrage zu erwarten. Als Gründe werden der Trend zum Individualfahrzeug, die Fünftagewoche und das Fernsehen genannt. Die meisten Ziele seien zu Fuß gut in 20 Minuten zu erreichen, mit geringfügig verlängerten Linien komme man noch lange hin.

„Wer in der Neckargasse nicht erstickt, der wird auf dem Holzmarkt überfahren.“

Spruch aus den 1960ern)

Immerhin werden Teile der Altstadt bald autofrei: 1971 entsteht Tübingens erste Fußgängerzone von der Neckargasse über den Holzmarkt zur Kirchgasse. In den nächsten Jahren wird sie über den Marktplatz hinaus erweitert. Allmählich setzt sich nun doch die Erkenntnis durch, dass nur ein attraktiveres Busangebot die Verkehrsprobleme lösen kann. Und so kann man 1972 auch die erste Busspur in Tübingen sehen: An der Einmündung der Post- in die Friedrichstraße hat der Stadtbus nun Vorfahrt. 🚦

WER NUTZT DEN TÜBUS?

1965:

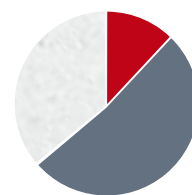
2,2 Millionen Fahrgäste



Schüler (45 %)
Studenten (8 %)
Sonstige (47 %)

HEUTE:

20,7 Millionen Fahrgäste



Schüler (14 %)
Studenten (52 %)
Sonstige (34 %)

90 Jahre **Stadtbus**



Der TüBus auf Erfolgskurs

Folge 4

VOR 90 JAHREN FUHREN DIE ERSTEN STADTBUSSE DURCH TÜBINGEN. HEUTE SIND WIR MOBIL WIE NIE ZUVOR. FRÜHERE GENERATIONEN KONNTEN VOM MODERNEN FAHRKOMFORT NUR TRÄUMEN. EIN BLICK IN DIE TÜBINGER VERKEHRSGESCHICHTE, LETZTE FOLGE: DIE 1970ER- BIS 1990ER-JAHRE.



Bild: Manfred Grohe

Haltestelle Rümelinstraße 1973



Reinhard Schmid

„Mit den neuen Gelenkbussen bekommt der Tübinger Stadtverkehr großstädtisches Flair.“ (Tagblatt 1978)



Reinhard Schmid

„Kalte Füße am Europaplatz“, titelt das Tagblatt 1980: Alle 11 Buslinien enden am Omnibusbahnhof. Wer umsteigen will, muss lange warten.

In den 1970er-Jahren verschärft sich die „Tübinger Verkehrs-Misere“. Die Straßen sind chronisch überfüllt, Dauerstau um das Nadelöhr Mühlstraße, das Busangebot ist unzulänglich. 25 Linienbusse sind in der 71.000-Einwohner-Stadt unterwegs. „Der Nahverkehr fährt hin und her, doch meistens sind die Busse leer“, schreibt das Schwäbische Tagblatt **1975**, denn er fahre „an seinen Aufgaben vorbei“, sei verworren und unpraktisch, das Umsteigen langwierig und beschwerlich.

Ein Gutachten von Prof. Walter Grabe bringt die Schwächen und Möglichkeiten auf den Punkt. Kernaussage: Der Linienverkehr muss attraktiver werden, doch können ihn die Privatunternehmer Kocher und Schnaith nicht ohne Subventionen betreiben; kurz: doppelte Dichte, doppelte Kosten. Erstmals gibt die Stadt Zuschüsse, übernimmt Planungskosten und führt Verbesserungen wie die Tarifgemeinschaft der Stadtteile ein. Der Preis des Einzelfahrscheins für Erwachsene

steigt von 80 Pfennig auf 1 DM (Kinder: 50 Pfennig). **1978** kann man die ersten Gelenkbusse in Tübingen fahren sehen. Alle Busse bekommen Zielschilder mit Liniennummer und automatische Fahrscheinentwerter. Ab 1979 entlastet der Schlossbergtunnel die Innenstadt.

DER „TÜBUS“ WIRD GEBOREN

Der große Wurf folgt in den 1980er-Jahren: Der städtische Verkehrsplaner Wolfgang Lang legt ein bahnbrechendes Verkehrs-Konzept

vor, das ab **1985** umgesetzt wird – mit durchgehenden Linien, besseren Umstiegsmöglichkeiten, kürzeren Takten, flächendeckendem Liniennetz. Nirgends ist die nächste Bushaltestelle mehr als 300 Meter weit entfernt. Die Busse werden einheitlich rot und als „TüBus“ in zahlreichen Kampagnen beworben. Monats-, Jahres- und Sonderaktionskarten halten Einzug.

Die Zahl der Fahrgäste steigt in drei Jahren um rund 40 Prozent und macht den TüBus 1988 zum erfolgreichsten Nahverkehr bundesweit.

DIE STADTWERKE STEIGEN EIN

Doch das gute Angebot ist teuer, und der TüBus fährt in die Verlustzone. Das Minus in den öffentlichen Kassen lässt Millionenzuschüsse nicht mehr zu. Daher übernehmen **1995** die Stadtwerke die Regie im ÖPNV, zunächst in der Gesellschaft Stadtverkehr Tübingen GmbH (SVT), an der die Firmen Kocher und Schnaith beteiligt sind. So kann das Defizit mit den Gewinnen der Energiesparten verrechnet werden (heute ist TüBus eine Abteilung der swt). Um Angebot und

Umweltbilanz zu verbessern, sorgen die Stadtwerke seither für moderne Fahrzeug- und Leittechnik der stetig wachsenden TüBus-Flotte.

1996 werden das Semesterticket und der Nachtbus eingeführt. Vor allem der AstA-Verkehrsreferent, Mathematikstudent Boris Palmer, hat sich dafür eingesetzt und eigens Fahrpläne erarbeitet. Die Studenten werden damit zur größten Nutzergruppe im TüBus. Mit dem Beitritt zum Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, kurz „naldo“, vernetzt sich der TüBus **2002** ins Umland.



TüBus-Werbung 1986

„Ich fahr' nicht mit dem TüBus, weil ich der Chauffeur meines Freundes bin, der der Umwelt zuliebe auf ein Auto verzichtet.“

Eine Kampagne 1988 prämiiert die besten Ausreden, nicht TüBus zu fahren.



Im Juli 1990 besichtigt der Gemeinderat auf dem Marktplatz die neuen, absenk- baren Niederflrbusse.



1992 befördert der Fahrradbus halbstündig je 17 Räder und ihre Besitzer nach WHO. Auch in normalen TüBussen ist nun die Fahrradmitnahme erlaubt.

Was vor 90 Jahren mit zwei Buslinien begann, ist eine Erfolgsgeschichte: Schnell, zuverlässig und umweltfreundlich bringen heute 67 TüBusse auf 38 Linien über 20 Millionen Fahrgäste jährlich ans Ziel.



Dauerthema in der Presse: die Fahrscheinauto- maten (eingeführt 2000), Karikatur von Sepp Buchegger, Schwäbisches Tagblatt, August 2000