

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 Mülhstraße 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 schienlosen 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