

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 wohllöbliche Oberbürgermeisteramt" um Hilfe – die ausbleibt. Im Januar **1937** stirbt er verschuldet.

VERKEHRSZÄHLUNG 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



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.



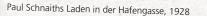
1937 kostete die Busfahrt fünf Pfennig pro Kilometer.



Ehinger Bus der Firma Kocher, um 1931

BUSSE IM KRIEGSEINSATZ

Während des Zweiten Weltkriegs sind Material und Treibstoffe knapp. Die Wehrmacht zieht den Großteil der Tübinger Busse für Kriegszwecke ein; der Fahrpan wird stark eingeschränkt. Nur Personen mit weiteren Wegen dürfen die Linienbusse nutzen, Kinder werden nicht befördert. Fahrgäste beschweren 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.







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.

