

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 Zone 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, Stadtarchiv 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



Bilder: Alfred Göhner, Stadtarchiv Tübingen

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 Ansbuch 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. 🚦

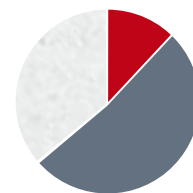
WER NUTZT DEN TÜBUS?

1965:
2,2 Millionen Fahrgäste



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

HEUTE:
20,7 Millionen Fahrgäste



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