

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 Fahrscheinwerter. Ab 1979 entlastet der Schlossbergtunnel die Innenstadt.

## DER „TÜBUS“ WIRD GEBORNEN

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 prämiert die besten Ausreden, nicht TüBus zu fahren.



Im Juli 1990 besichtigt der Gemeinderat auf dem Marktplatz die neuen, absenkbaren 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 Fahrscheinautomaten (eingeführt 2000), Karikatur von Sepp Buchegger, Schwäbisches Tagblatt, August 2000