Karten 31 A; 31 B

Autobus-Verkehr. Dichte der Linien im Einzugsbereich zentraler Orte

Von Armin Weber und Dieter Wolf
Lfg. 9, 1964 – M. 1:300000
Kartenentwurf: Friedrich Fischer und Christa Ratz

31 A Autobus-Verkehr. Dichte der Linien im Einzugsbereich zentraler Orte 1950

31 B Autobus-Verkehr. Dichte der Linien im Einzugsbereich zentraler Orte 1960

Die Bedeutung, die der öffentliche Personennahverkehr auf der Straße seit 1945, besonders durch die zunehmende Industrialisierung verschiedener hessischer Landschaften, gewonnen hat, führte im Rahmen der verkehrsgeschichtlichen Untersuchungen des Geschichtlichen Atlas von Hessen auch zur Beschäftigung mit dem Bereich des Kraftomnibusverkehrs. Dabei wurde die Entwicklung dieser Verkehrssparte exemplarisch anhand der beiden Stichjahre 1950 und 1960 in drei besonders charakteristisch erscheinenden Verkehrsräumen dargestellt. Bevor jedoch im einzelnen auf den Omnibusverkehr in diesen drei Verkehrsräumen einzugehen ist, soll ein kurzer Überblick über die Entwicklung des hessischen Kraftomnibuswesens gegeben werden.

Seit der Jahrhundertwende kam es auch in Hessen allmählich zum Einsatz von Kraftomnibussen im linienmäßigen Personen- und Güterverkehr. Nachdem im Jahr 1905 die Königlich Bayerische Post die erste Postkraftwagenverbindung Deutschlands eingerichtet hatte, wurde die erste Kraftpostlinie im Gebiet der Kaiserlichen Post 1906 im Großherzogtum Hessen, zwischen Friedberg und Ranstadt, in Betrieb genommen. Die neuen Kraftomnibusse lösten in der Regel die Pferdepost ab und wurden vor allem im Zubringerverkehr der Eisenbahn eingesetzt. Schon bald entstanden – vor allem im Einzugsgebiet der industriellen Zentren Hessens – zahlreiche Kraftwagenverbindungen, die vornehmlich der Beförderung der Arbeiter dienten. Nach dem Ersten Weltkrieg vergrößerte sich die Zahl der Kraftomnibuslinien erheblich. Neben Reichspost und Reichsbahn traten nun auch verstärkt Privatpersonen und Genossenschaften als Betreiber von Straßenverkehrsunternehmen mit Personenbeförderung auf. Omnibusse wurden in zunehmendem Maße auch im innerörtlichen Verkehr der größeren Städte, im sonstigen Nahverkehr, im Fremdenverkehrswesen und für Gesellschaftsfahrten eingesetzt. Der sich zunächst weitgehend auf die Berufsverkehrszeiten beschränkende Linienverkehr konnte außerdem meist auf einen ganztägigen Zeittaktverkehr umgestellt werden. Dabei wurden vor allem die stark benutzten Linien weiter ausgebaut. In vorwiegend agrarisch orientierten, eisenbahnfernen Gebieten wurden regelmäßig Fahrten in auch weiter entfernt liegende Marktorte eingerichtet, wobei die Omnibusse oft Lastkraftwagenanhänger für mitgeführte Marktwaren zogen.

Nach dem Bau der Reichsautobahnen entstanden zusätzlich neue Autobuslinien, die eine zügige Personenbeförderung ermöglichten (im Jahr 1936 die Linie Frankfurt–Bad Homburg–Bad Nauheim).

Ein geregelter Linienbusverkehr konnte jedoch in vielen Fällen über einen längeren Zeitraum hinweg nur von der Reichspost und der Reichsbahn sowie von kommunalen Verkehrsbetrieben gewährleistet werden. Post und Bahn besaßen ein Mitspracherecht bei der Erteilung von Konzessionen an nichtstaatliche Verkehrsunternehmer und konnten durch Neueinrichtung eigener rentabel erscheinender Buslinien nichtstaatliche Konkurrenten von vornherein ausschalten. Private und genossenschaftliche Omnibusbetriebe waren demzufolge oftmals auf weniger einträgliche Strecken verwiesen. Der nichtstaatliche Busverkehr konnte deshalb meist nur bei Bewältigung großer technischer, organisatorischer und wirtschaftlicher Probleme bestehen. So war noch in den dreißiger Jahren für diese Betriebe die Einhaltung eines geregelten Linienverkehrs äußerst schwierig und in vielen Fällen unmöglich.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der allgemeine Omnibusverkehr in Hessen in zunehmendem Maße eingeschränkt, da die Kraftwagen für kriegswichtige Aufgaben eingesetzt wurden (z. B. für den Transport von Arbeitern in Rüstungsbetriebe). Gegen Kriegsende kam der linienmäßige Omnibusverkehr, längst stark reduziert, vor allem wegen Kraftstoffmangels zum völligen Erliegen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges stellte der beginnende Wiederaufbau neue Anforderungen auch im Bereich der Verkehrswirtschaft. In diesem Zusammenhang kam es zu einer völligen Neuerrichtung des hessischen Kraftomnibuswesens. Besonders durch den Zuzug von Kriegsevakuierten, Flüchtlingen und Vertriebenen war die Bevölkerung in ländlichen Gebieten in erheblichem Maße angewachsen. Der

Tab. 1 Beförderte Personen 1950 bis 1962 in Hessen, nach Verkehrsträgern geordnet

Jahr	Kraftomnibusse[1]		Straßenbahnen		Oberleitungsbusse		Eisenbahnen				insgesamt	
							Bundesbahn		nichtbundeseigene Eisenbahnen[2]			
	Mill.	Zunahme jeweils gegenüber dem Vorjahr in vH	Mill.	Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vorjahr in vH	Mill.	Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vorjahr in vH	Mill.	Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vorjahr in vH	Mill.	Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vorjahr in vH	Mill.	Zu- bzw. Abnahme (–) jeweils gegenüber dem Vorjahr in vH
1950	98,6		232,9		16,9		168,0		19,6		536,0	
1951	117,2	18,9	237,4	1,9	22,4	32,5	157,5	−6,3	18,5	−5,6	553,0	3,2
1952	140,4	19,8	229,7	−3,2	28,1	25,4	156,3	−0,8	18,6	0,5	573,1	3,6
1953	151,4	7,8	227,2	−1,1	28,4	1,1	155,6	−0,4	17,4	−6,5	580,0	1,2
1954	162,5	7,3	240,9	6,0	30,8	8,5	165,2	6,2	17,1	−1,7	616,5	6,3
1955	191,3	17,7	251,1	4,2	28,5	−7,5	178,3	7,9	16,8	−1,8	666,0	8,0
1956	210,9	10,2	257,7	2,6	31,7	11,2	189,4	6,2	18,6	10,7	708,3	6,4
1957	217,4	3,1	259,2	0,6	32,1	1,3	189,3	−0,1	18,0	−3,2	716,0	1,1
1958	220,2	1,3	245,8	−5,2	31,2	−2,8	174,8	−7,6	15,9	−11,6	687,9	−3,9
1959	225,1	2,2	252,8	2,8	30,5	−2,2	168,8	−3,4				
1960	236,7	5,1	255,0	0,9	29,4	−3,7	158,0	−6,4				
1961	254,1	7,4	259,7	1,9	28,1	−4,2	146,2	−7,5				
1962	260,3	2,5	252,9	−2,6	24,3	−13,5	138,4	−5,3				

1 Private, kommunale und gemischtwirtschaftliche Betriebe, Kraftomnibusbetriebe der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost.
2 1959 bis 1962 keine Angaben.
Zusammengestellt aus: SCHAIDT, Personenbeförderung, S. 158; PUDILL, Personenverkehr, S. 188; Statistisches Handbuch für das Land Hessen 1964, S. 267.

Tab. 2 Personenbeförderung mit Kraftomnibussen, Oberleitungsbussen und Straßenbahnen 1950 bis 1962

Art der Angabe	Maßeinheit	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
		Kraftomnibusse der Deutschen Bundesbahn												
Linienlänge	km	2700	3400	3800	4100	4800	5200	6200	6500	6400	6700	8300	8000	9500
Gefahrene Kilometer	1000 km	4707	8484	10452	12751	13607	14972	17628	18052	18621	19772	21581	21884	23445
Beförderte Personen	1000	7093	12827	17608	21129	20966	25584	30500	32125	33879	36568	40716	48092	51852
		Kraftomnibusse der Deutschen Bundespost (ohne Landkraftpost)												
Linienlänge	km	2100	2100	2500	2600	2700	2600	2400	2500	2600	2700	3100	2900	2900
Gefahrene Kilometer	1000 km	7800	9177	10168	11326	12680	13958	14390	15432	15400	15183	15471	15406	15248
Beförderte Personen	1000	13526	15665	19871	22968	25472	28250	29803	31264	29663	28843	28720	29078	29724
		Private, kommunale und gemischtwirtschaftliche Kraftomnibusbetriebe[1]												
Linienlänge	km	18000	19900	17100	17681	17793	16371	15541	12650	13610	15550	18043	20348	22172
Gefahrene Kilometer	1000 km	26772	44831	50411	54185	58555	59512	62679	64802	71169	74074	79034	83081	85585
Beförderte Personen	1000	77999	88731	102925	107252	116019	132669	145976	149080	156649	159676	167227	176898	178748
		Straßenbahn- und Oberleitungsbusbetriebe												
Linienlänge[2]	km	440	323	315	324	325	439	439	443	447	477	483	484	483
Gefahrene Kilometer	1000 km	48038	51685	54823	55193	56095	55845	55186	53480	51573	52624	48767	44980	40918
Beförderte Personen	1000	249822	259781	257799	255607	271772	279578	289468	291318	276971	283239	284318	287848	277218

1 1955, 1956, 1957 ohne nichtbundeseigene Eisenbahnen.
2 1951 bis 1954 Länge der in Betrieb befindlichen Strecken.
Zusammengestellt aus: Statistisches Handbuch für das Land Hessen 1958, S. 306; desgl. 1964, S. 276

größte Teil der Zuwanderer und der alteingesessenen Bevölkerung fand neue Arbeitsplätze in den Industriezentren und Geschäftsvierteln der Städte. Die meisten dieser Berufspendler waren auf die öffentlichen Straßenverkehrsmittel angewiesen. Dabei verzeichnete der Kraftomnibusverkehr in den fünfziger Jahren im Durchschnitt die höchsten jährlichen Zuwachsraten aller Verkehrsträger in bezug auf die beförderten Personen. Sein Anteil stieg von 18,4 % im Jahr 1950 auf etwa 34 % 1960. Einen eindrucksvollen Zahlenvergleich bieten dazu die beigegebenen Tabellen.

Nahezu die Hälfte der Omnibusfahrgäste wurde im Nachbarorts- und Überlandlinienverkehr befördert, die in den beiden Karten hauptsächlich dargestellt sind. Dem steigenden Beförderungsaufkommen trugen die Straßenverkehrsunternehmen mit einer Verdichtung und einer Verlängerung des Omnibusliniennetzes Rechnung. Das Liniennetz wuchs 1950 gegenüber 1937 um 15100 Kilometer von 6900 auf 22000 Kilometer und bis 1962 auf 34500 Kilometer (bei einer gleichbleibenden Streckenlänge der klassifizierten Straßen von etwa 15000 Kilometer).

Zu den Karten:

Grundlage für die kartographische Gestaltung der Karten waren Amtliche Omnibuskursbücher der Deutschen Bundesbahn, Amtliche Kraftpostfahrpläne der Oberpostdirektion Frankfurt/Main und die Fahrpläne sonstiger öffentlicher oder privater Straßenverkehrsunternehmen.

Durch die Wahl des Maßstabes 1 : 300000 war es möglich, den Omnibuslinienverkehr verhältnismäßig detailliert darzustellen und einzelne Buslinien mittels verschiedener Stricharten von ihrem Ausgangspunkt bis zu ihrem jeweiligen Zielort zu führen, außerdem zwischen Bahn-, Post- und sonstigen öffentlichen oder privaten Linien zu unterscheiden. Weitere Informationen, insbesondere in bezug auf die Beförderungsleistungen der Unternehmen, die Rentabilität der Strecken und den Zeittaktverkehr können den Karten nicht entnommen werden. Die tabellarischen Darstellungen beruhen auf Material des Hessischen Statistischen Landesamtes. Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsräume fand ausschließlich der Berufspendelverkehr Berücksichtigung, der allerdings nicht nur die Autobusse benutzte. Allein für den Berufspendelverkehr lagen ausreichende Angaben vor. In den beigegebenen Tabellen hingegen wird die Gesamtbeförderungsleistung der Verkehrsunternehmen für ganz Hessen wiedergegeben. Sie können somit nur allgemein zur Veranschaulichung der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung der fünfziger Jahre dienen.

Als herausragendes Beispiel bot sich zuerst das Gebiet zwischen Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt und Mainz an, das bedeutendste Ballungszentrum Hessens. Dabei ist Frankfurt der größte Zielort für Pendler im hessischen Raum.

1950 benutzten aus den umliegenden Kreisen täglich rund 70600 Berufstätige vorwiegend die öffentlichen Personennahverkehrsmittel, um zu ihren Arbeitsplätzen in Frankfurt zu gelangen (1956: 93543).

Darmstadt hat nach Frankfurt und Kassel mit 21700 auswärtigen Arbeitnehmern den drittgrößten Arbeitsmarkt für Pendler (1956: 23885).

Die Zahl der Einpendler der Stadt Wiesbaden (1950: 10700; 1956: 12449) steht deutlich hinter der anderer Städte des Rhein-Main-Gebiets zurück. Allerdings fällt durch die Eingemeindung zahlreicher Nachbarorte ein Teil des Berufsverkehrs unter den Ortslinienverkehr und kann in den Statistiken der Pendelwanderung nicht berücksichtig werden.

Das zweite Beispiel stellt den Raum Gießen-Wetzlar als eng zusammenhängendes mittelhessisches Zentrum dar. Die Einpendlerzahlen beider Städte waren 1950 mit 13600 für Wetzlar (1956: 18663!) und 14200 für Gießen (1956: 15381) ausgeglichen. In den fünfziger Jahren hat vor allem die Industrie in Wetzlar einen starken Aufschwung erfahren. Die Zahl der Berufstätigen ist in diesem Zeitraum stärker gestiegen als die Bevölkerungszahl.

Als drittes Beispiel kam Fulda in Frage, da es im Gegensatz zu den beiden anderen Untersuchungsräumen eine Stadt als Industrie- und Verwaltungszentrum inmitten einer vorwiegend ländlichen Umgebung zeigt, deren Bevölkerung ihren Arbeitsplatz vorwiegend in Fulda sucht. Von 11000 Einpendlern im Jahre 1950 (1956: 14833) hatten mehr als 90 % ihren Wohnsitz im Landkreis Fulda.

Mit den Stichjahren 1950 und 1960 wurden zwei zeitliche Querschnitte gewählt, die in einer überschaubaren Zeitspanne ein Jahrzehnt fortschreitender Verkehrsentwicklung deutlich machen sollen.

LITERATUR

HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (Hrsg.): Hessische Bevölkerungs- und Wirtschaftskunde, Hessenkunde des Hessischen Statistischen Landesamtes, Bd. 1, 1955.

HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (Hrsg.): Die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte, Hessenkunde des Hessischen Statistischen Landesamtes, Bd. 2, 2. Aufl. 1958.

HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (Hrsg.): Hessen im Wandel der letzten hundert Jahre, Hessenkunde des Hessischen Statistischen Landesamtes, Bd. 3, 1960.

HESSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT (Hrsg.:) Statistisches Handbuch für das Land Hessen 1953, 1958, 1964.

KLUG, Von Straßenverkehrsunternehmen beförderte Personen 1962, in: Staat und Wirtschaft in Hessen, 18. Jg., 1963, S. 266–269.

PFLUG, W.: Die Anfänge des Omnibusverkehrs in der Wetterau, in: Wetterauer Gbll. 30, 1981, S. 125–142.

PUDILL, Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen in Hessen im Jahre 1960, in: Staat und Wirtschaft in Hessen, 16. Jg., 1961, S. 187–190.

SCHAIDT, Die Personenbeförderung auf öffentlichen Verkehrsmitteln 1950–1957 in Hessen, in: Staat und Wirtschaft in Hessen, 13. Jg., 1958, S. 157–159.