

„Die Fahrgäste wurden am Stadttheater aus den Sitzen geworfen“

Lindauer Stadtbus seit 1925

Einen ersten Lindauer Omnibus (lat. „für alle“) gab es in Form einer durch Fahrplan geregelten Personenbeförderung mit Pferdekutschen auf der Insel Lindau hin zum neuen provisorischen Bahnhofsgebäude in Aeschach bereits ab Herbst 1853. 1882 wurden auch täglich zwei derartige Pferdekutschen-Omnibus-Verbindungen von der Insel nach Bad Schachen eingerichtet. Doch das Geburtsjahr des motorisierten städtischen Omnibusbetriebes war 1925, drei Jahre, nachdem sich die bis dahin selbständigen Festlandsgemeinden Aeschach, Hoyren und Reutin mit der Inselstadt Lindau vereinigt hatten.

Voller Begeisterung schrieb das Lindauer Tagblatt am 29. April 1925 in seiner Mittagsausgabe: „Der Lindauer Omnibus-Verkehr ist heute früh aufgenommen worden. Unsere Stadt hat damit einen weiteren begrüßenswerten Schritt auf dem Wege ihrer Aufwärtsentwicklung getan, der auf das Konto der Vereinigung gebucht werden darf...“



Ein „Allwetterbus“ MAN Typ NOB 4 der Lindauer Stadtbusbetriebe für bis zu 34 Personen vom Jahre 1927. Repro: Schweizer, Original: MAN München.

Der erste Kurs der schienenlosen Lindauer Straßenbahn wies auf beiden Strecken eine starke Frequenz auf. Der erste Kurs von Schönau wies 47 Fahrgäste auf, jener von Rickenbach 42. Davon waren zwei Drittel Schüler und ein Drittel Erwachsene“

Die beiden Ulmer Magirus-Omnibusse hierfür waren erst am Vortag in Lindau eingetroffen. Durch mühevollen und umfangreiche Vorarbeiten für Haltestellen, geeignetes Personal und Fahrpläne war der Stadtratsbeschluss zur Gründung des Eigenbetriebs „Städtischer Kraftomnibusverkehr“ umgesetzt und dafür, sowie für die zunächst zwei Fahrzeuge 70 000 Goldmark ausgegeben worden.

Die Busse der beiden Linien fuhren von ihren Standplätzen in Rickenbach bei der Nestle-Milchfabrik, heute Dornier, und in Schönau ab dem Gasthaus Bulligan erstmals um 7.20

Uhr ab und kamen um 7.55 Uhr am Bahnhof auf der Insel an. Zur Äschacher Linie B gehörten beispielsweise Haltestellen in Hundweiler, Aeschach, Hoyren, Schönau, am Holben in Bad Schachen und in Degelstein. An den Werktagen wurden 12 Kurse hin und zurück gefahren, an den Wochenenden bis 22.50 Uhr entsprechend vierzehn. Pro Linie benützten von Anfang an werktäglich zwischen 225 und 275 Personen die neuen Stadtbusse. Der Fahrpreis betrug je nach Länge der persönlichen Fahrstrecke zwischen 15 und 25 Pfennige.



In den 1920er und 1930er-Jahren führten spezielle Lindauer Stadtbusse, hier ein Modell der Schweizer Firma Saurer in Arbon, auch Sonderfahrten zu Ausflugszielen durch, wie hier auf dem Bild nach Lichtenstein zum Schloss Guttenberg. Repro: Schweizer.

Schnell jedoch mussten spezielle Lindauer Besonderheiten berücksichtigt werden. So meldete die Zeitung zum Frühjahrsjahrmarkt im Mai: „Während der Dauer des Jahrmarktes kann der Omnibusverkehr natürlich nicht mitten durch die Altstadt fahren. Die Fahrt geht deshalb in dieser Zeit vom Bahnhof über den Seehafen und durch die Fischergasse zum Landtor. Anstelle der Haltestelle Sünfzen kommt die Haltestelle am Theater in Betracht.“ Und die zunächst dreiwöchige Probezeit wurde auch für die Forderung genutzt, die ersten Busse etwas früher starten zu lassen, damit die ersten Schiffe nach Bregenz und Friedrichshafen erreicht werden können. Abends sollte vor der Abfahrt am Bahnhof auf die Züge aus den Nachbarstädten gewartet werden.

Die Betriebsleitung des städtischen Omnibusverkehrs lag in der Anfangszeit in den Händen von SPD-Stadtrat Oskar Groll, welcher auch die Post mit den Beschwerden zu bearbeiten hatte. Darin wurde beispielsweise am 23. Mai die folgende Klage geführt. „Die Fahrt des städtischen Omnibusses von der Post in Schachen bei Ökonom (Landwirt) Rauth vorbei bis zur Villa Gerda, erweist sich als ein sehr bedenkliches Verkehrshindernis. Bei der nun beginnenden Heuernte ist an ein Ausweichen mit beladenen Wagen in dieser engen Straße überhaupt nicht mehr zu denken.“

Und die Geschäftsleitung der Rickenbacher Milchfabrik beschwerte sich einen Monat später. „Wir haben unsere Fahrer angewiesen, alle Vorsicht walten zu lassen. Die Fahrer bitten aber ihrerseits, dass die Omnibusse sich auch an die Vorschriften halten mögen.“ Dem stimmte Oberbürgermeister Ludwig Siebert in einer Notiz an Betriebsleiter Groll bei, nicht ohne eine Anmerkung über die städtischen Busfahrer hinzuzufügen. „Zum großen Teil wird von den Wagenführern der städtischen Omnibusse zu schnell gefahren. Vor wenigen Tagen fuhr einer derselben um das Eck beim Stadttheater mit einer derartigen Geschwindigkeit, dass mehrere Insassen von den Sitzen auf den Boden geworfen wurden.“

Doch diese Anfangsprobleme wurden gelöst und der Stadtbus ein großer dauerhafter Erfolg. Weit gefährlicher wurden die Maßnahmen der Lokalpolitik gegenüber dem Fahrpersonal mit der Machtübergabe an die NSDAP. So meldete die neue Geschäftsleitung an den Oberbürgermeister bereits im April 1933. „Bisher konnte keine Wahrnehmung gemacht werden, dass von den Angestellten oder Arbeitern des Städtischen Kraftomnibusverkehrs irgend jemand der kommunistischen Partei angehören würde.“ Und 1936 wurde ein aus Biberach stammender Busfahrer in Lindau abgelehnt mit der Begründung: „Die Mutter des Franz P. ist wegen Beleidigung der SA schon bestraft worden; inzwischen ist ihre Einstellung nicht besser geworden.“ Lindaus NSDAP-Kreisleitung hatte bei jener in Biberach angefragt und die entsprechende Auskunft erhalten.

© Karl Schweizer

Quellen/Fundorte:

Stadtarchiv Lindau: Akten „Betreff Omnibusbetrieb“, Sign. B II 159/ 54, 55, 56 und 57; „Bus geboren im Jahre 1825“ in der Lindauer Zeitung vom 8.4.1966; „Wochenblatt der Königl. Bayer. Stadt Lindau“ vom 18. 10. 1853, S. 1; MAN Nutzfahrzeuge AG, München (Hg.) „Leistung und Weg – Zur Geschichte des MAN Nutzfahrzeugebaus“, Berlin 1991.