



# Lindauer Hoybote

Bahnhof ■ Gute Aussichten für Lindau

## Abschied von der Leimrute

### Klare Sache

Die unendliche Lindauer Geschichte mit der Deutschen Bahn kommt in eine entscheidende Phase. Die Bahn steht, nach jahrelanger Bummel, unter politischem Druck. Sie muss die Elektrifizierung nach München bis 2019 fertig stellen. Im Zuge der Planungen müssen sich die DB AG und die Stadt Lindau über die Grundstücksfragen einig werden.

### VEB Deutsche Bahn AG

Die Lösung liegt auf der Hand: Der volkseigene Betrieb DB AG besitzt große Flächen auf der Insel und in Reutin, die nach dem Bau der „Zwei-Bahnhofs-Variante“ von der Eisenbahn nicht mehr benötigt werden. Nach aktuellem Stand sind diese Grundstücke, bis auf wenige Ausnahmen, nicht bebaubar und damit wertlos. Außerdem sind einige Bereiche mit erheblichen chemischen Altlasten verseucht.

### Wunschkonzert

Da alle Grundstücke im Uferbereich liegen, ist es verständlich, dass die Phantasien der Immobilienmakler der Bahn in Wildwuchs verfallen. Die haben natürlich auch keine Skrupel, die Reutiner Bucht, ein Naturschutzgebiet, mit mehrstöckigen Wohnblocks vollzupflastern. Auch darf sich die Bahn Millionenerlöse aus den Grundstücksgeschäften wünschen.

### Auf den Leim gegangen

Die MitarbeiterInnen der Bahn, die sich selbst gern „Manager“ nennen, bauen gern Drohkulissen

gegenüber der Stadt auf. Wenn wir nicht spüren, fährt der Euro-City an Lindau vorbei oder wird die Unterführung erst nach dem Jahr 2020 gebaut. Leider gehen ihr dabei der OB und die Verwaltung mit Teilen des Stadtrates immer wieder auf den Leim. Zuletzt mit den in der LZ breitgetretenen Bebauungsorgien auf der Insel und am alten Güterbahnhof in Reutin. Wer seine Stadtentwicklung in die Hände von Immobilienmaklern gibt, kann seine Schafe auch von Wölfen hüten lassen.

### Der Stadtrat entscheidet

Die Antwort auf die Grundstücksfrage ist denkbar einfach:

- Die Stadt erwirbt die frei werdenden Bahnflächen zum Grünlandpreis.
- Der Stadtrat entscheidet im Laufe der nächsten 20 Jahre über die Nutzung der Grundstücke.

Sollten sich aus dem Verkauf und einer der Stadtentwicklung förderlichen Bebauung Gewinne erzielen lassen, so werden diese gerecht zwischen der Stadt Lindau und der DB AG aufgeteilt. Die Bunte Liste wird sich, wie all die Jahre zuvor, für eine einheitliche Position des Stadtrates einsetzen.

ULI KAISER



Die Hintere Insel ist für alle da! Der städtische Erholungsraum muss erhalten werden. Foto: Ulrike Lorenz-Meyer

Hintere Insel ■ Lebensraum für die Stadt statt Spekulationswüste

## Förderverein Hintere Insel fordert: Boden behalten – Lindau gestalten!

Wäre es vor einigen Jahren (1999/2000) nach dem Willen der bürgerlichen Stadtratsmehrheit gegangen, würden heute so genannte „Stadt villen“, fünf mächtige, 4-geschoßige Zweitwohnungsklötze die Uferkante der Hintere Insel verschandeln. Nur durch das Anleihen eines Bürgerbegehrens und unseren beharrlichen Widerstand konnten diese Pläne und die darauf basierenden Bauwünsche eines Prof. Mang und eines Investors Wund auf ein gerade noch erträgliches Maß zurückgedrängt werden. Die Wiese südlich der Luitpoldkaserne als öffentliche Grünfläche samt Seezugang hat sich also nicht zufällig ergeben, sondern ist ein Ergebnis massiven Bürgerprotestes.

### Und heute?

Wieder ist von „Stadtentwicklung“ und „Sachzwängen“ die Rede, wenn es um die Überplanung freiwerdender Flächen auf der Hintere Insel geht. Und abermals fällt den Planern nichts besseres ein, als alles zuzubauen. Klar, die Kasse muss klingeln. Aber ist es unsere Aufgabe, der DB AG auf unsere Kosten maximale Gewinne zu verschaffen? Vielmehr müssen wir Lindauer und Lindauerinnen darauf drängen, die uns lieb gewordenen Freiflächen auf der Hintere Insel zu erhalten, zu sichern, zu erweitern, miteinander zu vernetzen.

### Unser Ziel: Ein „Volkspark Hintere Insel“

Dieser Park muss unser Ziel sein – ein attraktives und dennoch unspektakuläres Naherholungsgebiet für stressgeplagte InsulanerInnen und alle Lindauer und Lindauerinnen, die ihren „Sundowner“ ohne Konsumzwang am Seeufer genießen wollen. Die konkrete Forderung lautet also: Erstmal ein zusammenhängendes Grünkonzept zu

erstellen und erst danach mögliche Baufelder, also Entwicklungsflächen für künftige Generationen, herauszuarbeiten.

### „Die Botschaft hör' ich wohl ...“

„... allein, mir fehlt der Glaube!“ – wenn ich jetzt den Stadtplaner des Bauamtes höre, der sagt, dass eine eventuelle Bebauung des Seeparkplatzes „ganz weit“ von der jetzigen Uferkante begänne, in dem immer wieder gezeigten Plan die Gebäude aber bis 10 Meter ans Ufer reichen. Oder wenn einer der Experten (Prof. Aufmkolk) von preiswerten Familienwohnungen faselt, die hier zu realisieren seien. Der glaubt vielleicht auch noch an den Weihnachtsmann. Die Überbauung des Areals An der Kalkhütte („Rhombbergbau“) liefert hier bestes Anschauungsmaterial. Familien? Preiswert? – Fehlanzeige!

### Lindauer aufgewacht!

Wenn wir auch in Zukunft die Hintere Insel als Naherholungs-Kleinod erhalten wollen, ist beharrlicher Widerstand gegen die vorgelegten Planungen angesagt! Seit über 30 Jahren kämpft unser Förderverein um den Erhalt des Lebensraumes auf der Hintere Insel. Als unser zentrales Anliegen sehen wir auch künftig, die freiwerdenden Flächen langfristig der Spekulation zu entziehen. Das aber geht nur, wenn die Lindauer und Lindauerinnen endlich aufwachen und den Entscheidungsträgern klar machen, dass wir nicht nach der Pfeife der DB AG und ihrer Planer tanzen, sondern unsere Stadt für uns gestalten wollen.

KARLHEINZ BROMBEIS  
(VORSTAND FÖRDERVEREIN HINTERE INSEL E.V.)

### Glosse ■ Vom Bauwahn eines kleinen Inselstädtchens

Obelix würde sich wohl an den Kopf tippen und sagen:

## „Die spinnen, die Lindauer!“

Wie wollen Bahn, Land und vor allem die Stadt, angesichts städtischer Alt-Schulden von 40 Mio. € und Schuldentilgungsbeschlüssen, diesen gigantischen Berg an Bauvorhaben in den nächsten 10 Jahren operativ und finanziell stemmen!? – Ein großer Kessel mit (finanziellem) Zaubertrank ist ja nicht in Sicht.

### Aber der Reihe nach. Fangen wir mit dem „Wunschzettel“ auf der Insel an:

Ersatzbahnübergang für Thierschbrücke (während Neubau) – Abriss + Neubau Thierschbrücke – Verlegung Bahntankstelle – Umbau Bahnsteige/Gleise + Bahnhofsumfeld – Planung kleine Landesgartenschau 2021 – Schaffung eines Festplatzes + Umgestaltung Parkplatz P5 – Sanierung und Elektrifizierung Bahndamm mit Neubau Lotzbeckpark-Unterführung oder seeseitigem Fuß-/Radweg – Um-/Neubau Inselhalle (+ Parkhaus + Inselfeuerwache) – Sanierung Hafen / Promenade – Sanierung Cavazzen.

### ... und weiter geht's aufs Festland:

Neubau Hauptfeuer-/THW-Wache im Heuriedweg (bereits jetzt mit einer Kalkulationsüberschreitung von 1,5 Mio. €) – Neubau Bahn-Unterführungen Langenweg + Laubeggengasse + Bregenzer Straße + Wackerstraße – Sanierung / Neubau Bahnhof Reutin + Neubau Bahnhofvorplatz + Parkhaus, Bus- und Taxihalteplätze – Neugestaltung Berliner Platz mit Unterführung („Fly-under“) der B31alt – Sanierung / Neugestaltung Güterbahnhofsareal Reutin – Gleisdreieck Aeschach: Elektrifizierung + Neubau Schallschutzwände – Sanierung städtischer Immobilienbestand: Reinhaus, Hoyerbergschlösschen, Schulen – Sanierung LIMARE / Eichwaldbad – Modernisierung der Infrastruktur für Wasser, Strom, Gas, IT, Beleuchtung, Reinigung – Sanierungen der Straßen im gesamten Stadtgebiet, und so fort ...

### Was bedeutet das für die Lindauer, die Geschäftswelt, Tagungsgäste und Besucher?

10 Jahre schwerste Baumaschinen auf Schritt und Tritt, 100e Lkw-Transporte, verstopfte Straßen, Staus, Umleitungen, Sperrungen, erhöhte Wartezeiten. Und viel Lärm, Dreck, Stress, Ärger und Streit. Jenes kleine Dorf in Gallien hatte nur die Römer zum Feind – uns aber sitzen die Bahn AG, das Land, der Bezirk, die Banken und unsere eigenen überzogenen Ansprüche im Nacken. Beim Teutates, wie wird das enden? Unsere Aeschacher Meistergriller warten besser noch mit den Wildschweinen!

LOTHAR HÖFLER



## Stadtplanung ■ Bahnflächen auf der Insel und in Reutin

## Planungshoheit und Bürgerbeteiligung: Fehlanzeige!

Die Bahn will die nicht mehr genutzten Flächen auf der Insel und in Reutin möglichst gewinnbringend verwenden, was natürlich mit Immobilien am besten geht. Als Ziel gibt die Bahn dabei an, so die Zusatzkosten der Aufwertung der Kombilösung zur Zweibahnhofslösung zu erwirtschaften, für die sie einen hohen einstelligen Millionenbetrag nennt. Die Stadt wiederum sieht die Flächen als leider einmalige Chance für die Stadtentwicklung, wobei „Entwicklung“ in dieser Logik immer als „Bebauung“ verstanden werden muss.

Als Korrektiv gegenüber den Gewinnmaximierungsabsichten der Bahn hat die Stadt die Planungshoheit; d.h. die Bahn kann ihre Grundstücke ohne Einverständnis der Stadt nicht versilbern. Eigentlich eine starke Position für die Stadt, auch, weil die Bahn, wenn ihre Aussagen so gedeutet werden, nicht unbedingt Baurecht, sondern den oben genannten Geldbetrag akzeptieren würde.

Die Verwaltung der Stadt Lindau hätte also möglichst „niedrig“ in die Verhandlungen einsteigen müssen und der Bahn ein Kaufangebot zu Grünlandpreisen mit späterer bedingter Nachschusszusage, entsprechend dem Vorschlag von Kollege Uli Kaiser, machen können.

Und in die Planung einer späteren Nutzung hätte sie dann auch die Bürger einbeziehen müssen, da diese Bürgerbeteiligung versprochen worden war.

## Alles schon gelaufen

Die Stadt hat jedoch schon im vergangenen Winter zusammen mit der Bahn, aber ohne Rücksprache und Abstimmung mit der Politik und ohne vorherige Bürgerbeteiligung, ein Architekturbüro beauftragt, ein Konzept für die Nutzung der frei werdenden Flächen zu erarbeiten.

Herausgekommen sind dabei mit Ausnahme eines relativ kleinen Pärkchens westlich der Eilguthalle, die vollständige großstadtartige Bebauung der Flächen auf der Insel und für Reutin vier verschiedene Planungen vom Grünzug über lockere bis großstadtartige Bebauung der gesamten Fläche von 9 ha. Favorit ist inzwischen eine eher dichtere Bebauung der gesamten Fläche für etwa 1.000 Personen; dies entspräche 4% der (langjährig stabilen!) Lindauer Bevölkerung, zu der eine noch unbekannte Zahl an Wohnungen auf der Insel hinzukämen.

## Planung ohne Kennzahlen

Diese enorme Bebauung wird wie in anderen Fällen auch, immer wieder mit einem angeblichen Bedarf von 800 Wohnungen bis 2017 begründet, den ein Gutachten der KfW-Bank ergeben haben soll. Allerdings hat Lindaus Verwaltung gar keine Ahnung, wie viele Wohnungen pro Jahr neu oder als Ersatz gebaut werden; denn dies wird nicht erfasst! „Windbruchsicher-wahlkampfplakattaug-

liche“ Straßenlaternenmasten dagegen schon! Es ist schon ein unglaublicher Zustand, andauernd von einem Bedarf zu reden, ohne dass der Ist-Zustand erfasst und aktualisiert wird. Für die Bahn ist diese von der Verwaltung mit bravem Gehorsam geschluckte und extrem bahnlastige Planung jedoch eine Steilvorlage, die es schwierig machen wird, eine komplette Bebauung zu verhindern und die Planungshoheit der Stadt wieder herzustellen.

## Bürgerbeteiligung unerwünscht

Aber auch im Hinblick auf die Bürgerbeteiligung an der zukünftigen Nutzung der auf der Insel und in Reutin freiwerdenden Bahnflächen gibt es nichts Positives zu berichten. Aus den Ergebnissen der zwei Begehungen mit Interessierten und den Vorstellungen der in mehreren Vereinen organisierten BürgerInnen, die sich seit Jahren um eine Gestaltung der Hinteren Insel bemühen, ist selbst heute noch nichts in den Entwürfen zu finden. Es sieht sehr danach aus, dass alles bei der zwischen Bahn und Verwaltung heimlich ausgeheckten, möglichst vollständigen Bebauung aller Flächen in Reutin und auf der Insel mit einem „Park“ hinter der Eilguthalle bleiben soll.

Für Kultur, Natur und zukünftige Generationen bliebe dann trotz „Bürgerbeteiligung“ leider nichts. Aber es war ja auch „nur“ eine „Bürgerinformation“. PETER TRILOFF



Foto: Club Vaudeville

Der Club Vaudeville organisiert nicht nur seit über 30 Jahren das jährliche Lindauer Stadtfest, sondern auch das überregional beliebte Umsonst & Draußen Festival U&D.



## Ständiger Platzwechsel macht unnötigen Aufwand

Viele Lindauer erinnern sich noch an den ursprünglichen U&D-Platz auf der Hinteren Insel, auf der Wiese wo sich heute die Mang-Klinik befindet.

- Wegen des Klinikneubaus musste das U&D für einige Jahre in den Toskanapark ausweichen.
  - Nach Fertigstellung der Mangklinik und Wundgebäude konnte das U&D wieder auf die Hintere Insel in den neu geschaffenen Luitpold-Park zurückkehren.
  - Dort wurde von der Stadt extra die Infrastruktur (Stromanschluss und belastbarere Magerrasen) für einen Festplatz bzw. fürs U&D geschaffen.
  - Leider führte damals schon bald der Widerstand und Klagen der nächsten Anwohner (Wundgebäude) dazu, dass das U&D dort nicht mehr stattfinden konnte. Es war wieder ein Umzug in den Toskanapark nötig.
  - Nach 5 Jahren im Toskanapark kam aber auch für diesen Platz wegen angeblich drohender Astbruchgefahr sowie massiver Flurschäden bei schlechter Witterung das endgültige „Aus“.
- Wieder einmal startete die Suche nach einem Ausweichplatz. Nach Rücksprache mit der Stadtgärtnerei und Verwaltung wurde für das U&D 2012 der Kiesparkplatz auf der Hinteren Insel festgelegt. Dieser neue Platz war für den Club mit einem riesigen Planungs-, Arbeits- und Kostenaufwand verbunden.

## Dieser Platz ist bestens geeignet!

Schon Ende 2011 wurde ein Gemeinschaftsantrag von Club Vaudeville, Bunte Liste und Förderverein Hintere Insel gestellt, genau auf diesem Kiesparkplatz einen Festplatz bzw. Grün- und

Erholungsfläche auszuweisen. Die Größe der Fläche ist ideal und könnte durch geringen Aufwand, Rückbau der Parkbegrenzungspfosten und Herstellung einer Grünfläche / Magerrasen entsprechend umgestaltet werden. Leider fand dieser Antrag im Stadtrat keine Mehrheit. Es blieb wieder einmal bei reinen Lippenbekenntnissen der Stadträte. Die erfolgreichen U&D-Veranstaltungen 2012 und 2013 mit geänderter Bühnenposition, haben gezeigt, dass der Platz geeignet ist. Die überwiegende Zahl der nächsten Anwohner steht dem Festival absolut positiv gegenüber. Diese Veranstaltungen sind ein absoluter Gewinn für Lindau, auch wenn ein einzelner Anwohner es lieber sähe, wenn das U&D in Hörbranz oder Lochau, das Stadtfest vielleicht überhaupt nicht mehr stattfinden würde.

Die Stadt und die Stadträte sollten hier Stellung beziehen. Dies wäre mit der Ausweisung eines definierten Festplatzes im Flächennutzungsplan möglich.

Das ist absolut wichtig, damit in Zukunft klar ist, dass dann auch Veranstaltungen mit entsprechenden Schallwerten stattfinden können.

## Kultur gehört zu den Menschen in die Stadt und an den See!

Wir erneuern die Forderung nach diesem Platz, der auch von anderen Gruppen und Vereinen, z.B. Freie Schule, Gartentage, Oktoberfest, Caribik Night, Kinderfest und vielen anderen genutzt werden könnte.

## Beispielhaft: Umsetzung einer „Festplatz“-Planung fürs U&amp;D-Konzert



Praxiserprobte Planung für das U&D. Ein allgemeiner Festplatz würde natürlich in vielen Details anders geplant werden. Grafik: Dipl.-Ing. (FH) Alice Fedrizzi, bauplanung/consulting

- 1 Ein Festplatz auf der Hinteren Insel wäre aber nicht nur ein Platz für's U&D, sondern vor allem ein vielfältig nutzbarer Ort, der als Park angelegt sein kann und die Uferzone so als Erholungsraum schützt und erhält.
- 2 Das Gelände daneben (im Plan noch als „Parkplatz“ gekennzeichnet) könnte auch als Park gestaltet werden. Hier ist sogar eine lockere Bebauung, deutlich abgerückt vom Ufer, vorstellbar – sofern die „Rechte“ des Festplatzes gegenüber den möglichen Bewohnern festgeschrieben sind. UWE CASPAR PESCHKA

Wir lassen uns nicht ins Hinterland oder Industriegebiet vertreiben. Kultur gehört zu den Menschen in die Stadt und an den See.

Die Hintere Insel ist für alle da!  
Wir fordern diesen Festplatz für Lindau!

CHRISTIAN WOLLIN (CLUB VAUDEVILLE)

AK Verkehr der Lokalen Agenda 21 ■ Bürgerideen nicht in der Schublade verschwinden lassen

## Bürgerbeteiligung darf keine Worthülse sein

Nach den Bürgerbegehungen ‚Hintere Insel‘ und ‚Reutin‘ stellt sich die Frage, wie mit den zahlreichen Anregungen und Fragen umgegangen wird.

In der Juli-Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses wurden diese von der Verwaltung vorgestellt. Noch ist nicht erkennbar, wie die Anregungen im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden und wie die Öffentlichkeit weiter in den Planungsprozess eingebunden werden soll.

Bürgerbeteiligung heißt für uns, dass Verwaltung und Planer die Bürgerschaft in den Gestaltungsprozess einbezieht. Beispielsweise sollten bestehende Interessenverbände, Vereine, Initiativen und Gruppierungen, die sich mit dem Thema der Stadtentwicklung befassen oder davon betroffen sind, gezielt eingeladen werden, um mit Hilfe einer neutralen professionellen Moderation realitätsbezogene Visionen und Konzepte zu erarbeiten. Ohne konkrete Erarbeitung von Umsetzbarem, Machbarem und Wünschenswertem drohen alle Vorschläge im Nebel der Vergänglichkeit zu verschwinden. „Bürgerbeteiligung“ ist dann eine leere Worthülse.

### Noch fehlen fundierte Grundlagen für Bürgerbeteiligung

Allerdings fehlen für eine fundierte und realitätsbezogene Diskussion noch wichtige Grundlagen. Der AK Verkehr vermisst insbesondere richtungweisende Angaben zu den Kosten der Einzelvorhaben. Zum Beispiel ist bis jetzt unklar, ob die Stadt wirklich Interesse hat an einem westlich der Bahnleise verlaufenden Radweg, wenn die Bahn den Eisenbahndamm saniert. Niemand wird eine verantwortungsvolle Entscheidung treffen können, ohne die dafür anfallenden Kosten zu kennen.

### Gewinnerwartungen der Bahn sind nachrangig

Natürlich verspricht sich die Bahn vom Verkauf der frei werdenden Flächen Gewinne, um ihre nötigen Vorhaben zu finanzieren. Aber die Stadt

steht doch nicht im Zwang, den Stadtentwicklungsprozess ausschließlich unter das Diktat der Gegenfinanzierung zu stellen? Die Bürger der Stadt möchten mehrheitlich keine weitere Bebauung der Seeufer, keine zusätzlichen Parkplätze und weniger Autoverkehr. Stattdessen wird mehr ‚Grün‘ am Wasser gewünscht, die der Jugend und ihren Bedürfnissen gerecht werden, sowie eine rad- und fußgängergerechte Leitplanung. Auch werden spezielle, insel- und bodenseespezifische kulturelle Einrichtungen nötig sein, um Lindau weiterhin für Gäste attraktiv zu machen.

### Ein Muss: Einzelplanungen gemeinwohlorientiert zusammenführen

Die Gefahr besteht, dass sich der ganze Planungsprozess in ungezählten internen, durchaus zielorientierten Einzelplanungen, sowohl bei der Stadt wie bei der Bahn verliert. Dem muss die Öffentlichkeit im Sinne des Gemeinwohls entgegenwirken. Erst dann hat Bürgerbeteiligung die Bedeutung, die ihr zusteht.

LOKALE AGENDA 21, AK VERKEHR

Der Arbeitskreis Verkehr der Lokalen Agenda 21 der Stadt Lindau besteht seit über 10 Jahren und nimmt den vom Stadtrat 1998 einstimmig beschlossenen Auftrag ernst, die kommunale Entwicklung in ihrer Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit zu fördern. Wir sind unabhängige Bürger und Bürgerinnen, geben unsere Vorschläge und Kritik an die Verwaltung der Stadt weiter und werden zunehmend ernster genommen.

Im Verkehrsbereich sind wir vor allem für den Radverkehr initiativ und kritisch begleitend tätig und arbeiten daran, Lindau zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen – zum Wohl der Bürger, der Touristen und der Umwelt.

KONTAKT:  
I.TARABOCHIA, TEL. 727 76



Quelle: Stadt Lindau

Damit die „Bürgerbegehung“ (hier das Titelbild der Präsentation der Stadt Lindau vom 23.07.2013 und eine Seite mit Vorschlägen von BürgerInnen) nicht zur „Übergehung“ der BürgerInnen führt, sollte sich die Stadt baldmöglichst für eine echte Bürgerbeteiligung einsetzen.

Gelungende Beispiele aus anderen Städten dazu gibt es zuhauf.

- Was geschieht mit den Eingaben der BürgerInnen?
- Welches Forum wird es geben, damit die Stadt nicht nur den Verwertungszwängen der DB AG hinterherläuft, sondern die BürgerInnen Lindaus über die Zukunft ihrer Stadt (mit)entscheiden können?

UWE CASPAR PESCHKA

BUND Naturschutz ■ Die Leitbilder für eine nachhaltige Entwicklung sind schon da!

## Stadtentwicklung im Bereich Ladestraße / Lindau Reutin

Bei der Ortsbegehung am 12. Juli 2013 konnten auch Vertreter des BUND Naturschutz (BN) erste Planungs-ideen der Stadt Lindau im Zusammenhang mit der Umnutzung der Bahnflächen im Bereich der Ladestraße/Lindau-Reutin kennen lernen.

Nach den Vorstellungen der Stadt und des Städtebau-Büros Laux ist angedacht, in diesem Bereich Wohnraum für bis zu 1000 Menschen zu schaffen.

### Umfassende Wohnbebauung passt nicht zum NSG „Reutiner Bucht“

Diese Absichten stoßen beim BN auf allergrößte Skepsis. Das Naturschutzgebiet (NSG) „Reutiner Bucht“ liegt im „Landschaftsschutzgebiet Bayerisches Bodenseeufer“ und genießt den europäischen Schutz als Natura-2000-Gebiet (FFH und SPA). Wohnraum für bis zu 1.000 Menschen in unmittelbarer Nähe lässt massive Auswirkungen auf diese Schutzgebiete erwarten, wie z.B. den enormen Nutzungsdruck durch die Bewohner. Wenn das vorgesehene Wohnquartier ähnliche Ausmaße annehmen wird wie der „Kaiserstrand“

in Lochau, kann die Verschandelung des Landschaftsbildes erahnt werden.

### Besser den Uferabschnitt ökologisch und touristisch aufwerten

Die Stadt Lindau hätte die einmalige Chance, einen desolaten Uferabschnitt ökologisch und touristisch aufzuwerten.

Hier kann eine attraktive, parkähnliche ufernahe Zone im Stadtgebiet gestaltet werden:

- mit Fuß- und Radwegen
- mit weiteren, auch touristisch nutzbaren Einrichtungen im hinteren Bereich, wie z. B.:
  - Gastronomie
  - Spielplatz
  - Boule-Bahn

### Schon der Kamelbuckel-Parkplatz wurde kritisch beurteilt

Bereits 1994/95 hat die Regierung von Schwaben den sogenannten Kamelbuckel-Parkplatz auch aus raumplanerischen und naturschutzfachlichen Aspekten kritisch beurteilt. Eine Wohnbebauung

naturnahen Biotope, Vernetzung in einem Biotopverbundsystem

### Auszug aus dem Bodenseeleitbild der IBK:

„R2.02: Erhaltung verbindender Freiräume zwischen Bodensee und angrenzender Landschaft und Vermeidung uferparalleler Siedlungsentwicklung; im Uferbereich soll die Siedlungstätigkeit grundsätzlich See abgewandt erfolgen.“

im vorgesehenen Ausmaß stellt eine noch größere Belastung dar als ein Auffangparkplatz. Diese Hürde ist für die Stadt hoffentlich zu hoch!

### Verstoss gegen Stadtleitbild, Bodensee-Uferplanung, Bodenseeleitbild und Alpenkonvention

Gegen die Planungsideen sprechen grundsätzliche Vorgaben aus dem Stadtleitbild, der Bodensee-Uferplanung, dem Bodenseeleitbild und der Alpenkonvention (siehe Kasten).

Wenn diese Vorgaben beachtet werden, darf die vorgesehene Umnutzung und Schaffung eines Wohnquartiers in diesem Bereich nicht vollzogen werden. Der Bund Naturschutz appelliert an die Stadt, sich konsequent an die aufgeführten Leitlinien zu halten und nach Lösungen zu suchen, die damit in Einklang zu bringen sind. Die Stadt Lindau soll sich die einmalige Chance nicht verbauen, einen ökologischen und touristischen Glanzpunkt am Bayerischen Bodenseeufer zu schaffen.

Der BN kann aus all diesen Gesichtspunkten heraus eine Wohnbebauung zwischen Gleisen und Bodensee in Reutin nicht akzeptieren.

ERICH JÖRG (KREISVORSITZENDER BN)  
ISOLDE MILLER (GESCHÄFTSFÜHRERIN BN)



### Auszug aus dem Stadtleitbild:

„Freihaltung und Entwicklung des Bodenseeufer (Umwidmung und Umnutzung der seennahen nicht mehr benötigten Bahnflächen auf Grundlage des „Seeuferkonzeptes Ost“ und des „IGA-Konzeptes“). ... Erhalt und Entwicklung der für die Erholung bedeutsamen Park- und Grünanlagen ... und Seeufer. Sicherung und Entwicklung der natürlichen und

Verkehrsmuseum S3/6 ■ Eine einmalige Chance für Lindau!

# Erfahrungsraum, Museum, Stadtentwicklung

## Ein Bahn- und Schiffahrtsmuseum in Lindau

Die Entwicklung der Stadt Lindau ist vom Verkehr zu Lande und zu Wasser geprägt. Der Bodenseedamm, das Bahnhofsgebäude und der Seehafen bilden eine verkehrstechnische und kulturhistorische Einheit – europaweit einzigartig. Mit der Eröffnung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn als erster Fernverbindung der bayerischen Staatseisenbahn wurde vor rund 150 Jahren Geschichte geschrieben.

## Regionalgeschichte der Mobilität zu Lande und zu Wasser

Das Verkehrsmuseum S3/6 soll die Geschichte der Mobilität in Lindau und der Region erzählen. Auf ehemaligen Bahnflächen am Hauptbahnhof kann die Verkehrsbedeutung von Lindau für den

Schienen- und Schiffsverkehr zentral erlebt werden, auch die historische Entwicklung von Lindau und Umgebung:

- Der Eisenbahndamm und der Bahnhof
- Der Schrankenplatz als zentrales Getreidelager
- Das Empfangsgebäude am Seehafen und der Tourismus
- Der Güterbahnhof in Reutin und die Industriedevelopment in Reutin und Zech
- Die Bahn als wichtiger Arbeitgeber
- Die Bahnbetriebs- und Gleisanlagen und die Eisenbahnersiedlungen im Stadtbild

## Ein Museum in einmaliger Lage – die Zukunft im Blick

Das Verkehrsmuseums soll alle Altersgruppen und Bildungsschichten für das Thema Mobilität

sensibilisieren – insbesondere durch das gemeinsame Erfahren, Lernen und Spaßhaben für Familien. Kritische oder von Künstlern inspirierte Darstellungen gehören dazu. Zugleich soll ein offenes Forum zur interdisziplinären Behandlung zentraler Themen unserer Zeit entstehen:

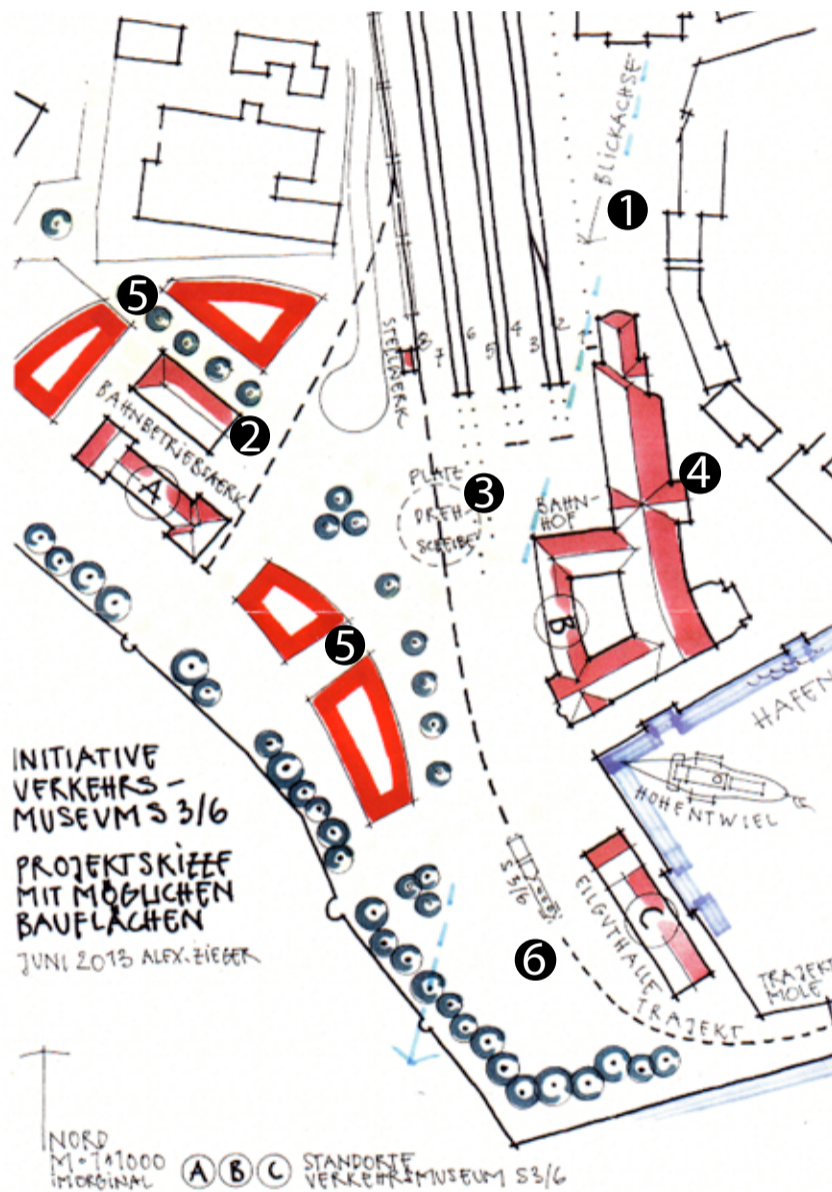
- Antriebskräfte für die Mobilität und
- Gestaltung zukunftsfähiger Mobilität

## Denkmalgeschützte Strukturen nutzen

Das ehemalige Bahnbetriebswerk am Schützinger Weg soll die Hauptstelle des Museums sein. Umliegende Gleisflächen werden zum Freigelände mit Gleisanbindung vom Inselbahnhof Gleis 8. Teile des Bahnhofsgebäudes und der Eilguthalle sowie die Stellwerke werden Museumsfilialen. Die unter Denkmalschutz stehenden Anlagen sind größtenteils erhalten und in ihrer ursprünglichen Funktion und mit alter Technik in Betrieb. Bereits abgerissene Teile der Anlage (Trajektrampe, Lokschuppen) sind noch nicht verbaut. Sie können wieder erlebbar gemacht werden. Informationstafeln erklären die frühere Funktion, zum Beispiel an der Trajektmole. Die Gleisanlagen an der Eilguthalle können als öffentliche Parkanlage gestaltet werden. Im Park ist die Ausstellung von Einzelobjekten vorstellbar.

## Museumsverbund Euregio Bodensee und Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Das Verkehrsmuseum S3/6 Lindau kann zusammen mit dem Zeppelin Museum und dem Dornier Museum Friedrichshafen sowie dem Locomotiv in Romanshorn den Luft-, Schienen- und Wasserverkehr der Bodenseeregion umfassend darstellen – in Europa einzigartig! Die historische Verbindung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn würde durch die Kooperation mit dem Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen und mit dem Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt (Oberfranken) wieder aufleben.



- 1 Die Blickachse vom Gebäude der ehemaligen Hauptpost nach Süden wird ermöglicht durch den Rückbau der alten Zollmauer und Freihalten der Fläche nach Süden, sodass der Blick bis zum Seeufer und zu den Bergen frei ist.
- 2 Der Hauptstandort des S3/6-Museums ist die ehemalige Lokleitstelle (A). Das Bahnhofsgebäude (B) und die Eilguthalle (C) sind Nebenstandorte mit genügend Raum für weitere Nutzungen, z.B. Gastronomie, Kino&Kultur, Einzelhandel und Reisezentrum.
- 3 Der Kreuzungspunkt der Blick- und Bewegungsachsen muss von Bebauung frei bleiben, damit er seine Funktion als Orientierungs- und „Drehscheibe“ gut erfüllen kann. (Hier lag früher tatsächlich die alte Bahndrehscheibe!)
- 4 Das historische Bahnhofsgebäude darf aus seinem Dornröschenschlaf erweckt werden und die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit können die künftigen Aufgaben eines Hauptbahnhofs ergänzen.
- 5 Die Initiative S3/6 kann sich in diesen Bereichen durchaus eine moderate Bebauung vorstellen, die als raumbildende Elemente zu den Blick- und Bewegungsachsen in Bezug stehen.
- 6 Die wunderbare Fläche westlich der Eilguthalle muss ein „Volkspark par excellence“ werden – mit ungehindertem Seezugang für alle!

INITIATIVE S3/6  
KARLHEINZ BROMBEIS, WERNER GIRAY,  
STEFAN STERN, ALEXANDER ZIEGER  
PLAN: ALEXANDER ZIEGER



INITIATIVE S3/6  
KARLHEINZ BROMBEIS,  
WERNER GIRAY,  
STEFAN STERN,  
ALEXANDER ZIEGER  
REDAKTION:  
REINER PIETRZAK

Gast-Kommentar ■ Stadtplanung auf unterstem Niveau: Zur Veranstaltung des „Zukunft Lindau e.V.“ am 4. 9. 2013

## „Experten‘diskussion: (Keine) „Zukunft für Lindau“

Die wider Erwarten der Veranstalter sehr gut besuchte Versammlung hat gezeigt, wie groß das Interesse der Lindauer Bürgerschaft seit den beiden Bürgerentscheiden an Themen der weiteren Stadtentwicklung ist. Allerdings hat die für dieses Thema angebotene Darstellung erneut aufgedeckt, mit welchen Mitteln von Seiten der Stadt Lindau und einflussreicher Lobbyisten der Immobilien- und Baubranche versucht wird, die auf Bestreben der DB AG vorgesehene massive Verbauung des Reutiner Ufergeländes gegenüber dem Bürger zu vermarkten.

Sehr deutlich wurde, dass es nicht funktioniert, dies an Studentenentwürfen umsetzen zu wollen – mit vereinfachter Aufgabenstellung für eine massive Wohnbebauung und ohne Berücksichtigung anderer Kriterien (wie Verkehrsanbindung, Natur- und Landschaftsschutz sowie einschlägig geltender gesetzlicher Bestimmungen und der für den Bodensee vereinbarten internationalen Empfehlungen). Die nachvollziehbaren Ausführungen von Prof. R. Ganser deckten auch auf, dass Stadtplanung nicht so einfach ist wie von ihm dargestellt – schon gar nicht in einem so sensiblen Gebiet wie dem Reutiner Seeufer.

Verantwortungsbewusste Stadtplanung kann nicht darin bestehen, nur einseitig die reine Bebauung

darzustellen und Lösungsvorschläge über weitere schwierige und komplexe Zusammenhänge auszuklammern. Die vorgestellten 4 Entwürfe konnten also nur unvollständige Lösungen aufzeigen, etwa so ähnlich, als würde eine der unteren Jahrgangsklassen im Gymnasium mit der Lösung einer Abituraufgabenstellung konfrontiert.

Das Traurigste an der dargebotenen Vorgehensweise ist jedoch die Rolle der Lindauer Stadtplanung, die mit Winkelzügen dieser Art versucht, Bürgern und Politikern vorzugaukeln, wie Stadtplanung abzulaufen habe. Dies ist umso bedauerlicher, als für diesen Bereich ein seit fast 10 Jahren mehrfach durch einstimmige Stadtratsbeschlüsse bestätigtes Stadtentwicklungskonzept existiert.

Dringend geboten wäre es, diesen von qualifizierten Planern erstellten, früheren Entwicklungsvorschlag der Öffentlichkeit erneut in Erinnerung zu bringen. Nur dann kann die weitere Abwägung der nun propagierten totalen Änderung der bisher geltenden Vorstellungen zugunsten der DB AG durchgeführt werden. M. E. garantieren die nun vorgestellten Vorschläge keine gedeihliche Entwicklung für Lindaus Zukunft, sondern dienen eher deren Zerstörung.

KLAUS BURGER

[www.bunteliste.de](http://www.bunteliste.de)

Impressum Hoybote, September 2013

Herausgeberin: Bunte Liste Lindau  
V.i.S.d.P.: Lothar Höfler, Marktplatz 3  
88131 Lindau (B)  
Auflage: 12.500 Exemplare  
Satz/Layout: Uwe Peschka  
Redaktion: Uwe Peschka, Reiner Pietrzak,  
KarlHeinz Brombeis  
Fotos: Ulrike Lorenz-Meyer, Club Vaudeville  
Grafik: Alice Fedrizzi, Alexander Zieger,  
Uwe Peschka  
Produktion: Druckerei Kleb, Wangen-Haslach  
Redaktionsschluss: 8.9.2013

Ihr Lob und ihre Kritik sind uns wichtig. Auch Leserbriefe und Beiträge sind willkommen! Sie haben keinen Hoyboten im Briefkasten? Wenden Sie sich an Lothar Höfler (Tel. 08382-25057) oder schreiben Sie an: hoybote-lindau@gmx.de Sie möchten unsere Arbeit mit einer Spende unterstützen? Konto 556 100 05 / BLZ 650 920 10 / Volksbank Lindau Die BUNTE LISTE trifft sich regelmäßig jeden Sonntag um 20.00 Uhr zur öffentlichen Sitzung in den Räumen der Sprachschule „dialoge“ (im Hauptbahnhof).