



Projektskizze für ein Verkehrsmuseum Lindau im ehemaligen Bahnbetriebswerk

Stand 23.12.2020

In einem Lindauer Verkehrsmuseum (Verkehrsausstellung) kann die Geschichte der Mobilität in Lindau seit dem Mittelalter dargestellt werden. Die Entwicklung der Stadt Lindau ist maßgeblich von der Verkehrsentwicklung zu Lande und zu Wasser geprägt. Die Eisenbahngeschichte beginnt in der Stadt Lindau in den 1840er Jahren mit Bau der bayerischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof über Nürnberg, Augsburg und Kempten bis zum Bodensee. Sie war die erste ganzheitlich geplante und staatlich gebaute Eisenbahnstrecke Bayerns und mit über 540 km Länge lange Zeit auch die Süd-Nord-Hauptmagistrale des Landes. 1854 wurde die Strecke in Lindau im Beisein des bayerischen Königs Maximilian II feierlich eröffnet. Heute zählt sie zum kulturellen Erbe Bayerns.

Die Geschichte der Lindauer Schifffahrt setzt bedeutend früher ein. Der Mangturm aus dem Jahre 1200 ist Zeuge der frühen Bedeutung des Seehafens für die international agierende Handelsstadt Lindau. Lindau hatte den ersten mit Steinmolen befestigten Seehafen am See und beheimatete lange Zeit die größte Lädinen- und später Dampferflotte am See. Mit der Eisenbahn wurde Lindau „**Bayerns Tor in den Süden**“, entsprechend repräsentativ wurde die Hafeneinfahrt mit Löwe und Leuchtturm gestaltet. In den weiteren Jahrzehnten wurde die Verbindung Bahn-Schiff sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr zunehmend optimiert. Als Knotenpunkt nationaler und internationaler Strecken war Lindau bis Mitte des 20. Jahrhunderts ein herausragender Ort der Mobilitätsgeschichte des Bodensees. Bodenseedamm, Bahnhofsgelände und Seehafen bilden eine verkehrstechnische und kulturhistorische Einheit, die europaweit ihresgleichen sucht.

Einordnung in die Museumslandschaft am Bodensee und in Bayern

Die skizzierten Themenstellungen sind über ihre lokale Bedeutung hinaus regional im Bodenseeraum und landesweit für Bayern relevant. Ein Verkehrsmuseum dieser Art wäre eine hervorragende Ergänzung der internationalen Museumslandschaft am See, die sich in den letzten Jahren zunehmend Richtung Technik- und Mobilitätsgeschichte entwickelt hat. Zusammen mit den Luftfahrtmuseen in Friedrichshafen sowie den Schweizer Verkehrsmuseen in Romanshorn und Kreuzlingen kann der Luft-, Schienen- und Wasserverkehr der Bodenseeregion in umfassender Weise dargestellt werden. Dies wäre in Europa einzigartig. Weitere Verknüpfungen zu großen Eisenbahnmuseen lassen sich entlang der historischen Ludwig-Süd-Nordbahn vorstellen (Bahnpark Augsburg, BEM Nördlingen, DB Museum Nürnberg, DDM Neuenmarkt-Wirsberg). Ein Verkehrsmuseum in Lindau würde diese bayerische Museumslandschaft am südlichen Endpunkt der Strecke zu einem *Museumsverbund Ludwig-Süd-Nord-Bahn* vervollständigen.

Die *Landesstelle für nichtstaatliche Museen in Bayern* hat sich bereits mehrfach mit dem Projekt beschäftigt und den Verein hinsichtlich des weiteren Vorgehens beraten. Insbesondere wird die Erstellung einer Machbarkeitsstudie empfohlen. Eine gemeinsame Trägerschaft von Stadt, Landkreis und Bezirk sollte geprüft werden.

Ein Museum für Gäste wie für Einheimische

Mit einem solchen Verkehrsmuseum kann das Tourismusangebot der Inselstadt Lindau qualitativ hochwertig ausgebaut werden. Das Verkehrsmuseum darf aber nicht nur „Regen-



programm“ für Touristen sein. Verkehrsgeschichte ist zugleich auch Kultur- Sozial-, Wirtschafts-, Tourismus-, Industrie- und Technikgeschichte. In der ehemaligen Eisenbahnerstadt Lindau haben viele Menschen Erinnerungen oder emotionale Vorstellungen von Bahn und Schifffahrt, sei es aus eigenem Erleben oder aus Erzählungen von ihren Eltern und Großeltern. Erzählungen von Zeitzeugen machen die Geschichte lebendig, schaffen Grundlagen für weitere Forschungen und fördern die Identifikation der Lindauer Bürgerinnen und Bürger mit „ihrem“ Museum.

Das Verkehrsmuseum als Teil des Stadtmuseums

Ein Verkehrsmuseum im ehemaligen Bahnbetriebswerk kann nur in enger Abstimmung mit dem Stadtmuseum entwickelt werden. Darüber hinaus sind „Außenstellen“ denkbar, z.B. der Mangturm, das Bahnhofsgebäude und die Stellwerke der Lindauer Bahnhöfe. Mittels eines Inselrundwegs können diese historisch verkehrsrelevanten Orte miteinander verbunden und nicht mehr vorhandene erlebbar gemacht werden (z.B. ehemalige Werfft, Fischer-Landstellen am Kleinen See).

Als Träger der Ausstellung sind Stadt und Landkreis Lindau sowie der Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau e.V.“ vorstellbar. Angesichts der landesweiten Bedeutung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn sollten möglichst auch der Bezirk Schwaben und das Land Bayern einbezogen werden.

Die angestrebte Präsentation muss bezüglich Qualität, Didaktik und Medieneinsatz die heute üblichen Standards erfüllen. Sie soll besucherfreundlich, verständlich und faszinierend sein und zum Schauen und Entdecken einladen. Das Museum muss unterschiedliche Besucherinnen und Besucher aller Altersklassen begeistern. Ein solches Museum kann zusätzlich belebt werden, wenn mit historischen Lokomotiven und Wagenmaterial bespannte Sonderzüge den Inselbahnhof anfahren und die Fahrgäste wie in früheren Zeiten zur Weiterfahrt in die Schweiz auf die Museumsschiffe *Hohentwiel* und *Oesterreich* umsteigen.

Seitens des Vereins bestehen Kontakte zu Museen und Archiven (Zeppelin Museum Friedrichshafen, Locorama Romanshorn, Seemuseum Kreuzlingen, DB-Museum Nürnberg, Verkehrszentrum München) sowie zu privaten Sammlungen in Lindau und anderswo. In allen Sammlungen sind interessante Objekte mit direktem Bezug zu Lindau vorhanden, die – so wurde uns in Gesprächen zugesagt - öffentlich in Lindau zur Ausstellung gebracht werden können, sofern geeignete Ausstellungsräume vorhanden sind.

Der Landkreis Lindau als Erlebnis-Ausstellungslandschaft

Über die Stadt Lindau hinaus ist im Landkreis Lindau der Aufbau einer „*Erlebnis-Ausstellungslandschaft*“ zur Eisenbahngeschichte vorstellbar. Ein solches „*Landkreis-Museum*“ kann in Form dezentraler Ausstellungen in den an der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn und an der ehemaligen Localbahn Röthenbach liegenden Städten und Gemeinden eingerichtet werden. In den jeweiligen Orten wären die lokalen Besonderheiten der Bahntrassen, die unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäude und die mit der Bahn verbundenen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklungen dazustellen, z.B. in Lindenberg „**Hut und Zug**“ oder in Scheidegg „**Bahn und Kur**“. Mittels entlang der Bahnstrecken ausgewiesenen Wanderwegen und Radrouten können sie miteinander verbunden werden.