



Verkehrsmuseum Lindau

- Konzept -

Stand 10.April 2021



Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e.V.
Kapellenweg 16d
88131 Lindau

www.verkehrsmuseum-lindau.de
vorstand@verkehrsmuseum-lindau.de

Telefon 08382-945234



Warum ein Verkehrsmuseum in Lindau?

A MUSEUMSKONZEPT

- A 1 Aufgabenstellung
- A 2 Ein modernes Museum für Gäste und für Einheimische
- A 3 Einbindung in die Museumslandschaft am Bodensee und in Bayern
- A 4 Blick in die Zukunft: Auftrag Bildung und Vermittlung

B AUSSTELLUNGSKONZEPT

- B 1 Standort und Einrichtungen
- B 2 Präsentation und Darstellung
- B 3 Exponate
- B 4 Hauptausstellung mit Schätzung des Raumbedarfs
 - B 4-1 Rahmenbedingungen
 - B 4-2 Übersicht Museumsabteilungen
 - B 4-3 Abteilung Eisenbahn
 - B 4-4 Abteilung Schifffahrt
 - B 4-5 Abteilung Stadt und Verkehr
 - B 4-6 Wechselausstellungen
 - B 4-7 Gesamt-Raumbedarf
- B 5 Museumsbahnsteig

C UMSETZUNG

- C-1 Träger und Betreiber
- C 2 Kosten- und Finanzierungsplan
- C 3 Weiteres Vorgehen



Warum ein Verkehrsmuseum in Lindau?

Der Eisenbahndamm, das Bahnhofsgebäude und der Seehafen bilden verkehrstechnisch und kulturhistorisch eine Einheit, die europaweit ihresgleichen sucht. Dieses Ensemble hat vor rund 150 Jahren mit der Eröffnung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn als erste Fernverbindung der bayerischen Staatseisenbahn Geschichte geschrieben. Die Lage des Lindauer Inselbahnhofs am Seehafen ist in einzigartiger Weise geeignet, die historische Verkehrsbedeutung von Lindau für den Schienen- und Schiffsverkehr in einem Verkehrsmuseum darzustellen. Von den historischen Gebäuden sind das Empfangsgebäude und die Stellwerke noch erhalten. Andere Anlagen sind bereits abgerissen (Lokschuppen mit Drehscheibe) oder werden es demnächst (Fußgängersteg von 1880). Andere Anlagen sind zwar teilweise rückgebaut und mit Fremdnutzungen überlagert (Trajektmole), aber immerhin nicht unwiederbringlich verbaut, so dass sie mit entsprechender Freiraumgestaltung und Dokumentation wieder erlebbar gemacht werden können. Einschränkend muss hinzugefügt werden, dass mit Umbau des Inselbahnhofs und nach der im Städtebaulichen Rahmenplan vorgesehenen massiven Überbauung der nicht mehr benötigten Gleisanlagen die Strukturen der historischen Verkehrsanlage Bahnhof-Seehafen unwiederbringlich zerschlagen werden. Ungeachtet der drohenden Raum-, Struktur und Bauwerksverluste besteht aber weiterhin die Möglichkeit, den historischen Bahn- und Schiffsverkehr in alten Gebäuden und im Freigelände an authentischen Stellen mit historischen Objekten zu dokumentieren.

In einem Lindauer Verkehrsmuseum kann die Geschichte der bayerischen Bodenseeschifffahrt und der bayerischen Eisenbahn gezeigt werden. Verkehrsgeschichte ist auch Kultur-, Sozial-, Wirtschafts-, Tourismus-, Industrie- und Technikgeschichte. Damit ist als weiteres Thema die Entwicklung der Inselstadt Lindau vom Mittelalter bis heute angedeutet.

Zur Realisierung eines solchen Museums gründete sich im Januar 2012 die Initiative „S3/6“, die am 13. Juli 2015 in den Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e.V.“ überführt wurde. Der Verein versteht sich als Motor, Impuls- und Ideengeber für ein Verkehrsmuseum. Mittlerweile hat der Verein über 80 Mitglieder und knapp 1.000 Unterstützer.



A MUSEUMSKONZEPT

A 1 Aufgabenstellung

In einem Verkehrsmuseum soll die Geschichte der Lindauer Mobilität zu Wasser und auf der Schiene dargestellt werden.

Die frühe Bedeutung Lindaus als internationaler Handels- und Güterumschlagplatz zeigt der Mangturm, der zu den ältesten noch erhaltenen Bauwerke auf der Insel gehört. Er wurde um 1200 als Teil der Stadtbefestigung und als Leuchtturm des ersten befestigten Lindauer Hafenanlage gebaut und ist Zeuge der frühen Bedeutung des Seehafens für die international agierende Handelsstadt Lindau. Lindau hatte am Bodensee den ersten mit Steinmolen befestigten Seehafen und beheimatete lange Zeit die größte Lädinenflotte und im 19. Jahrhundert eine stattliche Anzahl großer Dampfschiffe.

Die Lindauer Eisenbahngeschichte beginnt in den 1840er Jahren mit Bau der bayerischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Hof über Nürnberg, Augsburg und Kempten bis Lindau, das 1853/54 erreicht wurde. Sie war die erste ganzheitlich geplante und staatlich gebaute Eisenbahnstrecke Bayerns und mit über 540 km Länge lange Zeit auch die Süd-Nord-Magistrale des Landes. 1854 wurde die Strecke in Lindau im Beisein des bayerischen Königs Maximilian II feierlich eröffnet. Heute zählt sie zum kulturellen Erbe Bayerns. Mit der Eisenbahn wurde Lindau „*Bayerns Tor in den Süden*“, entsprechend repräsentativ gestaltete man die Hafeneinfahrt mit Löwe und Leuchtturm. 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.

Alleinstellungsmerkmale:

- Der Seehafen gehört seit dem Mittelalter bis Anfang des 20. Jahrhunderts zu den größten Handels- und Umschlaghäfen des Bodensees.
- Südlicher Endbahnhof der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn, der ersten Staatsbahn und der ersten Hauptmagistrale Bayerns.
- Funktionelle Verknüpfung von Eisenbahn und Schifffahrt in einer für die damalige Zeit wegweisenden modernen Verkehrsanlage, die über Jahrzehnte hinweg fortlaufend erweitert und ertüchtigt wurde.
- Bodenseedamm, Bahnhof und Seehafen sind städtebaulich eine kulturhistorische Einheit, die europaweit ihresgleichen sucht. ¹⁾
- Lindau war und ist bis heute am Bodensee der größte internationale Verkehrsknoten nationaler und internationaler Strecken und damit ein herausragender Ort der Mobilitätsgeschichte des Bodensees.

Bei einem Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum am Bodensee muss man sich fragen: **Wo sonst, wenn nicht in Lindau?**

¹⁾ Dieses Alleinstellungsmerkmal droht bei Realisierung des 2019 aufgestellten städtebaulichen Rahmenplans verloren zu gehen.

A 2 Ein modernes Museum für Gäste und für Einheimische

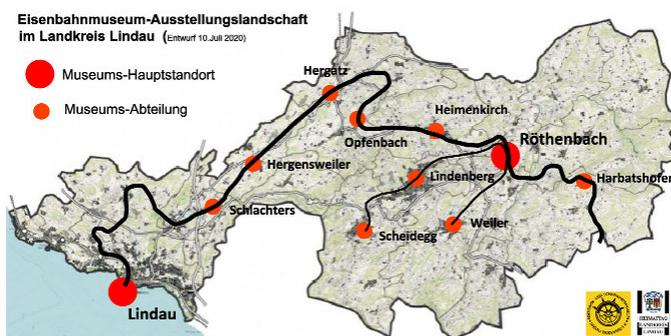
Mit einem zeitgemäßen Verkehrsmuseum wird das Lindauer Tourismusangebot qualitativ ausgebaut. Mehrere Entwicklungspotentiale werden ausgeschöpft:

- Als ganzjährig geöffnete Einrichtung wird die Tourismussaison in die Herbst- und Wintermonate verlängert.
- Die Darstellung der Verkehrsgeschichte erweitert den touristisch attraktiven Standort des Seehafens in Richtung Hintere Insel und in die Stadt.
- Die Insel wird nicht mit zusätzlichem Pkw-Verkehr belastet, da Tagesgäste umweltfreundlich direkt mit dem Zug zum Museum fahren.
- Die Lindau mit Dampf-, Diesel und Elektroloks anfahrenden Sonderzüge können direkt am Museum auf einem „Museumsbahnsteig“ abgestellt werden und werden damit zeitweilig ein zusätzliches „lebendes“ Ausstellungsobjekt. Entsprechendes gilt, wenn historische Schiffe (Dampfschiff Hohentwiel, Motorschiff Oesterreich) im Seehafen anlegen.

Das Verkehrsmuseum darf aber nicht nur „Regenprogramm“ bzw. im Zeichen des Klimawandels „Hitzeprogramm“ für Touristen sein. Verkehrsgeschichte ist 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. Über Zeitzeugen-Erzählungen können diese in anschaulicher Weise wieder lebendig werden.

A 3 Einbindung in die Museumslandschaft am Bodensee und in Bayern

Über die Stadt 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 Nebenbahn Röttenbach 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 verlaufenden Wander- und Radwegen werden sie miteinander verbunden.

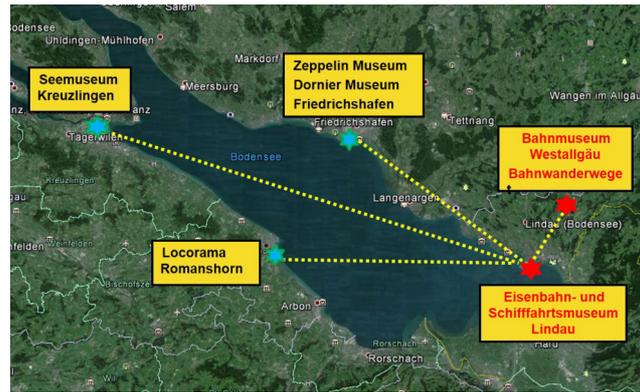


Die skizzierten Aufgabenstellungen sind auch regional für die **Euregio Bodensee** relevant. Ein Verkehrsmuseum dieser Art wäre eine hervorragende Ergänzung der internationalen Museumslandschaft am Bodensee, die sich in den letzten Jahren zunehmend Richtung



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.

Auch landesweit wäre ein Lindauer Verkehrsmuseum **bayernweit** von Bedeutung. Entlang der historischen Ludwig-Süd-Nordbahn sind Verknüpfungen zu großen Eisenbahnmuseen möglich, die per Bahn miteinander verbunden sind (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.



A 4 Blick in die Zukunft: Auftrag Bildung und Vermittlung

Das Verkehrsmuseum Lindau soll nicht nur historisch in die Vergangenheit gerichtet sein. Vielmehr will es vom Wissen über die Vergangenheit den Blick auf Gegenwart und Zukunft schärfen. Daraus ergibt sich ein klarer Bildungsauftrag. Die Fragestellung lautet: Wie war Mobilität, wie ist sie heute und wie wird sie in der Zukunft sein? Damit kann das Museum ein offenes Forum für Diskussion und Behandlung eines der größten Probleme unserer Zeit werden. Das neue Verkehrsmuseum versteht sich somit als moderner Ort der Bewahrung einerseits und als offener und besucherfreundlicher Ort des diskursiven Erfahrens andererseits. Durch interdisziplinären Umgang mit diesen Themen können auch kritische und beispielsweise von Künstlern inspirierte Fragestellungen zu ihren Inhalten dargestellt werden.

Aufgabe muss es sein, alle Altersgruppen und Bildungsschichten für das Problem Mobilität zu sensibilisieren und Unterstützung bei der individuellen Meinungsbildung zu leisten.



B AUSSTELLUNGSKONZEPT

B-1 Standort und Einrichtungen

Derzeit angedachte Standorte eines Lindauer Verkehrsmuseums sind die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude des ehemaligen **Bahnbetriebswerks** am Uferweg oder das historische **Empfangsgebäude** des Inselbahnhofs.

Darüber hinaus sind „Museumsfilialen“ denkbar, z.B. der **Mangturm** als das älteste Bauwerk am Seehafen, und die **Stellwerke** der Lindauer Bahnhöfe ²⁾). Mittels eines ausgewiesenen „Verkehrspfades“ können diese historisch verkehrsrelevanten Orte miteinander verbunden werden. Der Weg kann auf nicht mehr oder nur noch ansatzweise vorhandene Orte ausgedehnt werden (z.B. frühe Fischer-Landstellen am Kleinen See).

Im Inselbahnhof kann ein **Museumsbahnsteig** installiert werden, der mit früheren Bahnsteigelementen ausgestattet wird und von Sonderzügen angefahren wird. Die Gleise dieses Museumsbahnsteigs könnten Richtung Seehafen zur früheren Eilguthalle verlängert werden und der zeitweiligen Abstellung historischer Lokomotiven und Wagen dienen.

Die **Abstellgleise westlich der Eilguthalle** sind von der DB nach Fertigstellung des Bahnhofs Reutin zum Abbau vorgesehen. Entsprechend des vorliegenden städtebaulichen Rahmenplans 2019 soll hier eine öffentliche Grünanlage entstehen. Mit der Belassung eines kurzen Gleisstücks und der Aufstellung eines Formsignals kann die frühere Funktion dieses Bereichs veranschaulicht werden. Auch auf der ehemaligen **Trajektmole** kann ein kurzes Gleisstück eingebaut werden.

B-2 Präsentation und Darstellung

Besucher-Zielgruppen:

- Ein Museum nicht (nur) für „Bahnfans“, sondern für alle Bevölkerungsgruppen und –schichten.
- Familien stehen im Vordergrund.
- „Allgenerationenmuseum“.
- Barrierefreies Museum: Angebote für sehbehinderte und blinde Menschen, Taubstumme, Menschen mit Demenz.

Die Ausstellung ist themenorientiert anzulegen. Die angestrebte Präsentation muss hinsichtlich Qualität, Didaktik und Medieneinsatz den heute üblichen Standards folgen. Sie soll besucherfreundlich, verständlich und faszinierend sein und zum Schauen, Staunen und Entdecken einladen. Das Museum soll „zum Anfassen sein“ und möglichst viele unterschiedliche Besuchergruppen begeistern und für das Thema Mobilität sensibilisieren. Dabei ist für Familien besonders das gemeinsame Erfahren, Lernen und Spaß haben zu betonen. Museumspädagogische Konzepte können für Kinder ab drei Jahren umgesetzt werden:

Ein solches Museum beginnt beispielsweise dann zu leben, wenn mit historischen Dampf-, Diesel- oder Elektroloks bespannte Sonderzüge den Inselbahnhof anfahren und die Fahr-

²⁾ Für den Mangturm hat der Verein in 2015 ein Nutzungs-, Ausstellungs- und Umbaukonzept erstellt. Download unter <https://www.verkehrsmuseum-lindau.de/downloads/projektskizzen-vortraege>.



gäste entweder das Museum besuchen oder direkt auf für eine Bodensee-Rundfahrt auf historische Schiffe wie das Dampfschiff „Hohentwiel“ oder das Motorschiff „Oesterreich“ umsteigen (weitere Erläuterungen zum Museumsbahnsteig siehe Kap. B 5).

Zeitzeugenprojekte schaffen Grundlagen für weitere Entdeckungen und fördern die Identifikation der Lindauer Bürgerinnen und Bürger mit „ihrem“ Museum. In der ehemaligen Eisenbahnerstadt Lindau haben viele ältere Menschen persönliche Erinnerungen oder Vorstellungen von der früheren Bahn und Schifffahrt, sei es aus dem beruflichen Alltagsleben oder Erlebnisse bei Zugfahrten und –reisen.

Präsentationsformen und -techniken:

- Originalexponate, teilweise auch als Dekorationsmaterial
- Illustrierte Texttafeln
- Ausstellung von Originaldokumenten (Schriftstücke, Pläne, auch als Faksimile)
- Historische Photographien im Großformat
- Großmodelle historischer Lokomotiven und Schiffe
- Als Modell originalgetreu nachgestellte Schnell- und Personenzüge
- Dioramen und Modellbahnanlagen
- Filmdokumente : Zeitzeugen-Erzählungen und historische Filme

B 3 Exponate

Die Zusammenstellung und die Auswahl der Ausstellungsobjekte sind abhängig vom Ausstellungskonzept und von der Größe der verfügbaren Ausstellungsfläche. Der Verein selber besitzt eine kleine Sammlung historischer Dokumente und Originalteile von Lokomotiven und Schiffen und umfangreiches Filmmaterial von Zeitzeugen-Erzählungen aus den 1930er bis 1990er Jahren. Die meisten Exponate müssen aus Fremdbeständen zusammengetragen werden. Hierfür kommen folgende Adressen in Frage:

- Bayerische Verkehrsmuseen, DB Verkehrsmuseum Nürnberg
- Bayerische Staatsarchive München und Augsburg,
- Stadtarchiv Lindau, Ortsarchive der Landkreisgemeinden, Dokumentationsstelle des Landkreises Lindau
- Sammlungen anderer Vereine, z.B. Heimatvereine, Eisenbahnvereine
- Privatsammlungen

In den vergangenen Jahren hat der Verein Kontakt zu den o.g. Verkehrsmuseen und Archiven hergestellt. Außerdem wurden private Sammlungen in Lindau und anderswo besichtigt. In **allen** (!) Sammlungen sind interessante Objekte mit direktem Bezug zu Lindau vorhanden, die – so wurde uns von **allen** (!) Gesprächspartnern zugesagt - öffentlich in Lindau zur Ausstellung gebracht werden können, sofern geeignete Ausstellungsräume vorhanden sind und die Sicherheit der Objekte gewährleistet ist.



B 4 Hauptausstellung mit Schätzung des Raumbedarfs

B 4-1 Rahmenbedingungen

Bei der Festlegung der für eine Ausstellung erforderlichen Größe der **Ausstellungsflächen** sind folgende Erfordernisse zu berücksichtigen.

- Ausreichend dimensionierte Bewegungsflächen für die Installation eines Wegeleitsystems und für konfliktfreie Begegnungen der Museumsbesucher (Hauptwege 150 cm breit, Nebenwege 90 cm).
- Größe der Objekte und die sich daraus ergebenden Abstandsflächen für eine ungestörte Betrachtung der Objekte.
- Vitrinen mit großen Modellen sind möglichst frei im Raum aufzustellen, so dass die Objekte von allen Seiten und von mehreren Personen gleichzeitig betrachtet werden können.
- Großformatige Bilder benötigen größere Freiräume als kleinere.
- Einrichtung von Ruhe- / Verweilzonen mit bequemen und stabilen Sitzmöglichkeiten.
- Mediovorführungen sind separat in geräuscharmen und bewegungsfreien Zonen einzurichten. Bei Vorführung längerer Filme sind Sitzmöglichkeiten erforderlich.
- Alle Stationen sind barrierefrei zu gestalten.

Da die Raumfrage noch offen ist, sind die o.g. Kriterien momentan noch nicht ausreichend quantifizierbar. Zum derzeitigen Zeitpunkt können nur die in Frage kommenden Themenbereiche und Inhalte benannt werden. Dazu sind erste Angaben zu den in Frage kommenden Ausstellungsstücken und grobe Schätzungen zur optimalen Flächengröße der Ausstellung möglich. Ein detailliert ausgearbeitetes Ausstellungs- und Einrichtungskonzept mit konkreten Flächenangaben kann erst erstellt werden, wenn die Raumfrage geklärt und die Anzahl und Größe der Ausstellungsobjekte bekannt sind.

Neben den Ausstellungsräumen benötigt ein Museum zusätzliche **Publikumsräume** sowie **Verwaltungs- und Technikräume** (zwingend erforderliche Einrichtungen sind unterstrichen ³⁾):

- Vorraum mit Verkauf von Eintrittskarten / Informationsschalter
- Garderobe
- Toiletten
- Museumsladen / -verkaufsstelle
- Museumscafe / -imbiss
- Büroraum
- Sozialraum
- Zwischenlager für neu zugewandene Objekte
- Depot für nicht ausgestellte Objekte
- Werkstatt für Reparaturen und die Einrichtung von Ausstellungen

³⁾ Bei einem kleineren Museum können diese Räume ggf. auch in anderen bestehenden Einrichtungen eingerichtet werden, im vorliegenden Fall im Stadtmuseum / Museumsdepot. Die daraus resultierenden Nachteile wie längere Wegstrecken und erhöhter Organisationsaufwand sind zu prüfen. Bei der nachfolgenden Gesamtschau der für ein Verkehrsmuseum benötigten Raumfläche werden diese vorerst außen vor gelassen.



B 4-2 Übersicht Museumsabteilungen

Zum heutigen Zeitpunkt werden drei Abteilungen angedacht:

- Eisenbahn in Lindau im Zeitraum von 1853 bis 2050
- Schifffahrt:
 - Bayerische Dampfschifffahrt 19./20.Jahrhundert (Personen- und Trajektschifffahrt)
 - Motorschiffe 20./21.Jahrhundert
- Die Entwicklung der Stadt unter dem Einfluss des Verkehrs vom Mittelalter bis heute.

Die Aufzählung der benannten Themenbereiche ist nicht endgültig, Auch ist denkbar, dass die einzelnen Themenbereiche miteinander verknüpft dargestellt werden. Angesichts knapper Finanzen ist es auch nicht erforderlich, dass die Ausstellung auf einmal vollständig eingerichtet wird. Je nach Verfügbarkeit von Ausstellungsfläche kann die Ausstellung „**klein**“ **anfangen** (z.B. mit 400 qm) und sukzessive erweitert werden.

B 4-3 Abteilung Eisenbahn

Themenübersicht:

- Wettlauf zum Bodensee - Wie die bayerische Eisenbahn im 19.Jahrhundert den Bodensee erreichte - Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn als Großprojekt gesamtstaatlicher Bedeutung.
- Über Brücken und Dämme zum Bodensee: Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn.
- Bayerns Tor in den Süden – Großer Bahnhof in kleiner Stadt
- Internationaler Verkehrsknoten mit europäischen Zug- und Kurswagen-Verbindungen: Hoek van Holland, Paris, Lyon, Strasbourg, Wien, Zürich, Genf, Mailand, Prag.
- Güter auf die Bahn: Vom Güterbahnhof auf der Insel zum Rangier- und Grenzbahnhof Reutin.
- Zukunft und Perspektiven des Bahnverkehrs am Bodensee und transalpin.

Die Darstellung und Präsentation erfolgt mit Originalobjekten, historischen Fotos, Ansichten, Plänen und Dokumenten sowie hochwertigen Objekten des Modellbaus:

- ✓ Der Verein hat mittlerweile eine Vielzahl historischer Fotos zusammengetragen und Fundstellen mit verfügbaren historischen Originalobjekten und Dokumenten recherchiert.
- ✓ Die BSW-Modellbahngruppe Lindau besitzt eine große Modellbahnanlage im Maßstab N (1:160) mit Motiven der Bodenseegürtelbahn und der Allgäubahn aus den 1980er Jahren. Eine weitere Großanlage im Maßstab H0 (1:87) zeigt den Lindauer Inselbahnhof im Zeitraum der 1960er Jahre. Beide Anlagen sind betriebsfähig und können inhaltlich sehr gut in ein Museumskonzept eingegliedert werden. Mit dem Fahrbetrieb wären sie hervorragende Ausstellungsstücke eines Museums.
- ✓ Professionelle Modellbauer in Lindau haben großmaßstäbliche, betriebsfähige Lokmodelle erstellt.



Der Flächenbedarf für die Einrichtung aller Themenbereiche wird zum jetzigen Zeitpunkt wie folgt geschätzt:

Wie die Eisenbahn den Bodensee erreichte	50 qm
Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn	50 - 100 qm
Bayerns Tor in den Süden	50 - 100 qm
Internationaler Verkehrsknoten am See	50 qm
Güter auf die Bahn	50 qm
Modellbahnanlagen	100 - 250 qm
	350 - 600 qm

B 4-4 Abteilung Schifffahrt

Themenübersicht:

- Von der Schiffslände zum großen Dampfschiffhafen
- Die bayerische Dampfschiffahrt am Bodensee
- Seehafen als Handels- und Güterumschlagplatz
- Güterwagen-Trajektverkehr in die Schweiz.
- Motorschiffe verdrängen Dampfschiffe
- Werden und Vergehen der Lindauer Werft

Bislang konnte der Verein mit Objekten aus einer großen Lindauer Privatsammlung (Sammlung „Bodenseearchiv“) und mit Beständen des Stadtmuseums zwei Ausstellungen zur Schifffahrt ausrichten ⁴⁾.

- „Dampf im Kessel - Schätze aus der Lindauer Schifffahrtsgeschichte“ – Ausstellung im Stadtmuseum Lindau im Dezember 2016
- „Die Eisenbahn fährt über den See“ – 150-Jahre Trajektschiffahrt am Bodensee“ - Ausstellung in der EilGutHalle April-Juni 2019

Die Ausstellung „Dampf im Kessel“ umfasste etwa 120 qm (einschließlich Eingangsfoyer mit Kasse und Infostand). Aufgrund der begrenzten Fläche konnten zahlreiche Schiffsmodelle nicht gezeigt, viele Themen konnten nur angerissen werden oder überhaupt nicht gezeigt werden. Großformatige Fotos fehlten völlig, viele interessante historische Dokumente zu Lindauer Dampfschiffahrt konnten nicht gezeigt werden. Summa summarum hätte die Ausstellung auf 200 – 250 qm erweitert werden können.

⁴⁾ Inwieweit auf die Privatsammlung „Bodenseearchiv“ zukünftig zurückgegriffen werden kann, ist derzeit unklar. Der Eigentümer will seine Objekte nicht mehr für Sonderausstellungen zur Verfügung stellen, sondern nur, wenn dauerhaft geeignete Räume vorhanden sind. Sollte kein Zugang mehr zur Sammlung hergestellt werden können, kann die Abteilung „Schifffahrt“ nur in reduziertem Umfang gezeigt werden.



Für die zweite Ausstellung „Die Eisenbahn fährt über den See“ standen etwa 80 qm Nettoausstellungsfläche zur Verfügung. Mittelpunkt der Ausstellung waren hochwertige Schiffsmodelle und das Modell der Lindauer Trajektanlage aus dem privaten „Bodenseearchiv“. Da die Ausstellung in einem gastronomischen Betrieb stattfand, waren Kompromisse bei der Größe und Aufteilung der Ausstellung erforderlich. Die Vermittlung der Inhalte musste sich auf zehn Bild-Text-Tafeln beschränken. Originalobjekte, und historische Dokumente konnten nicht gezeigt werden. Auch diese Ausstellung hätte deutlich größer und umfangreicher gestaltet werden können.



Ausgehend von den beiden ausgerichteten Ausstellungen wird der Netto-Raumbedarf der Abteilung Schifffahrt wie folgt geschätzt:

Entwicklung des Seehafens	50-100 qm
Dampf im Kessel: Die bayerische Dampfschifffahrt am Bodensee	150-200 qm
Seehafen als Handels- und Güterumschlagplatz	50 qm
Die Eisenbahn fährt über den See	100-150 qm
Wachablösung: Motorschiffe verdrängen Dampfschiffe	100 qm
Vom Fuchsloch zum Werfthafen: Die Lindauer Werft	50-100 qm
	<hr/>
	500-700 qm



B 4-5 Stadt und Verkehr

Themenübersicht:

- Das Umfeld des Inselbahnhofs (Hintere Insel, Schrankenplatz, Post, Dammstegweg)
- Hotelbauten am Seehafen – Die Anfänge des Tourismus in Lindau
- Von der Landgemeinde zum Industrieviertel – die Entwicklung des Stadtteils Reutin
- 1923: Ein neuer Bahnhof für Lindau
- Lindauer Firmengeschichten (MAN, Saurer, Escher-Wyss, Dornier)
- Die Eisenbahn als größter Arbeitgeber in Lindau

Da uns die zur Verfügung stehenden Ausstellungsobjekte bislang nur ansatzweise bekannt sind, kann der Raumbedarf für diese Abteilung nur grob geschätzt werden. In 2021 werden wir mit unserer dritten Vereinsausstellung „**Das Schloss am Meer – die Luitpold-Kaserne auf der Hinteren Insel**“ erstmals einen Ausschnitt aus der Geschichte der Lindauer Stadtentwicklung zeigen. Zentraler Bestandteil der Ausstellung ist ein großmaßstäbliches Modell des Mannschaftsgebäudes der Kaserne (im Vereinsbesitz). Mehrere Bild-Text-Tafeln geben Erläuterungen zur Geschichte der Kaserne. Zusätzlich wird eine Fotoausstellung mit großformatigen Bildern Impressionen von dem direkt neben der Kaserne liegenden früheren Bahnbetriebswerk Lindau zeigen. Über einen Fernsehmonitor werden Zeitzeugen-Erzählungen von ehemals in der Kaserne stationierten Soldaten und von Lindauer Bürgern, die als Kinder auf der Hinteren Insel aufwuchsen, vorgeführt. Die gesamte Ausstellung wird etwa 80 qm umfassen.



Der Netto-Raumbedarf wird wie folgt geschätzt:

Entwicklung im Umfeld des Inselbahnhofs (Hintere Insel, Schranne)	50- 100 qm
Anfänge des Tourismus in Lindau	25 – 50 qm
1923: ein neuer Bahnhof für Lindau	50 qm
Reutin: Von der Landgemeinde zum gewerblich-industriellen Stadtquartier	50 qm
Lindauer Firmengeschichten	25 - 100 qm
Die Eisenbahn als größter Arbeitgeber der Stadt	50 qm

250 - 400 qm



B 4-6 Wechselausstellungen

Zusätzlich der Dauerausstellung sollten Wechselausstellungen gezeigt werden (die nachfolgende Themenauflistung ist nicht abschließend):

Historische Handels- und Reisewege

- Postkutschenverbindung Lindau-Schweiz-Italien (Lindauer / Mailänder Bote)
- Lindau als Endpunkt der Tiroler Salzstraße und als Salzumschlagplatz

Reisen damals und heute

- Internationaler Reiseverkehr zu Reichsbahnzeiten: Mit dem Nachtzug nach Berlin
- Eisenbahn und Militär: Soldatenzüge im ersten Weltkrieg (Luitpold-Kaserne), 1930er Jahre: Sonderzüge KdF, Urlaub von der Front
- Schul- und Berufspendlern in den 1950er Jahren bis heute. Warum fuhr oder fährt der eine mit dem Auto zur Arbeit, warum der andere mit der Bahn?
- „Wirtschaftswunder“ 1960er/1970er Jahre: Gastarbeiter und Urlaub mit dem Feriensonderzug nach Italien
- Autoreisezüge

Foto- und Gemäldeausstellungen zum Thema Verkehr

- Sw-Fotographien Lindauer Fotografen, z.B. Toni Schneiders, Werner Stuhler
- Luftbildansichten Lindau von Franz Thorbecke
- Eisenbahn-Impressionen Allgäu / Bodensee / Bayern
- Eisenbahn-Aquarelle von Peter Bohmhard, Nürnberg

Der für Wechselausstellungen erforderliche Netto-Raumbedarf wird auf 75-100 qm geschätzt.





B 4-7 Gesamt-Raumbedarf

Die nachfolgende Aufstellung fasst die Raumgrößen der einzelnen Abteilungen und der zwingend erforderlichen Zusatzflächen zusammen:

- Vorraum mit Verkauf von Eintrittskarten / Informationsschalter
- Garderobe
- Museumsladen
- Toiletten

Abteilung Eisenbahn	350-600 qm
Abteilung Schifffahrt	500-700 qm
Abteilung Stadt und Verkehr	250-400 qm
Wechselausstellungen	75-100 qm
Eingangsbereich mit Kartenverkauf, Garderobe, Verkauf	25 qm
Toilette	25-50 qm

Raumbedarf Verkehrsmuseum Lindau * **ca. 1.200-1.900 qm**

- * Museumscafe, Seminarraum sowie Technik- und Verwaltungsräume (siehe B 4-1) sind nicht berücksichtigt.



B 5 Museumsbahnsteig

Ein Museumsbahnsteig kann für Besucher niederschwellig den ersten Kontakt mit dem Thema „Verkehr“ herstellen und auf das Verkehrsmuseum hinweisen. Im Lindauer Inselbahnhof könnte dafür Bahnsteig D verwendet werden, der nach den genehmigten Umbauplänen abgebrochen werden soll. Die Gleise 7 und 8, die von der DB nicht mehr für den planmäßigen Betrieb benötigt werden, werden auf ca. 180 m eingekürzt und sollen für die Abstellung von außerplanmäßigen Zügen wie z.B. Bau- und Vermessungszüge verwendet werden. Die Gleise des Museumsbahnsteigs sollten wie die Gleise 1-6 elektrifiziert werden, damit auch historische Elektrolokomotiven einfahren können⁵⁾.

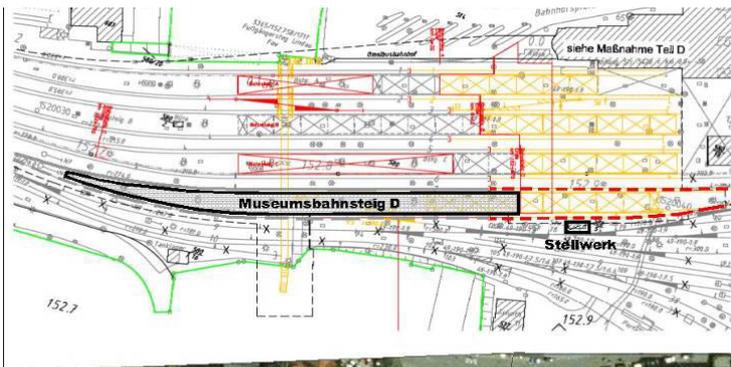
Bei entsprechender Gestaltung und Ausstattung wird der Museumsbahnsteig Bestandteil des Museums, insbesondere wenn Sonderzüge mit historischen Lokomotiven am Bahnsteig einfahren und dort über mehrere Stunden stehen. Historische Lokomotiven und Wagons könnten auch über einen längeren Zeitraum am Bahnsteig abgestellt werden. Info tafeln auf dem Bahnsteig geben Informationen über die Geschichte der Lokomotiven und frühere Bahnverbindungen. Das Bahnhofsstellwerk *Ls* an Gleis 8 kann in das Konzept eingebunden und zeitweilig im Rahmen von Führungen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Durch Ausstattung des Bahnsteigs mit bahnhofstypischen Elementen wird das frühere Geschehen auf Bahnsteigen anschaulich, z.B. historische Fahrpläne, mechanische Zuganzeiger, Bahnsteig-Gepäckwagen und Verkaufswagen. In einer kleinen Bahnsteighalle, die einem Wartehäuschen nachempfunden werden kann, laden beleuchtete Schautafeln die Besucher ein, sich auf die Geschichte der Bahn und der Stadt einzulassen mit Hinweis auf das Verkehrsmuseum und auf das Stadtmuseum. Dabei setzt der Entwurf keinesfalls allein auf Eisenbahngeschichte und Nostalgie. So können auf dem Museumsbahnsteig dauerhaft oder zeitweilig Kunstausstellungen installiert werden, z.B. Skulpturen aus wetterfesten Materialien. Mittels einer Lichtinszenierung kann der Museumsbahnsteig bei Dunkelheit mit wechselnden Farbräumen in Szene gesetzt werden (Beispiel Oberhausen).

Bei Beibehaltung des Gleises 7 bis zur Eilguthalle wäre die frühere Verbindung des Bahnhofes mit dem Seehafen und der Trajektmole weiterhin gegeben. Mit einer Weichenverbindung zu Gleis 8 kann eine von der DB-Infrastruktur unabhängige Umsetzungsmöglichkeit geschaffen werden, die in Verbindung mit einem Museumsbahnsteig einen touristischen und musealen Bahnbetrieb ermöglicht. Die Gleise sind durch Gleissperren betrieblich von der DB-Infrastruktur abzugrenzen und als Anschlussbahn durch die Stadt Lindau oder einem privaten Eisenbahnverein zu betreiben. Aufgrund der einfacheren Betriebsvorschriften ist eine solche Betriebsabwicklung durch einen Verein möglich. Die Kosten für Sonderzughalte wären minimiert bzw. entfallen gänzlich.

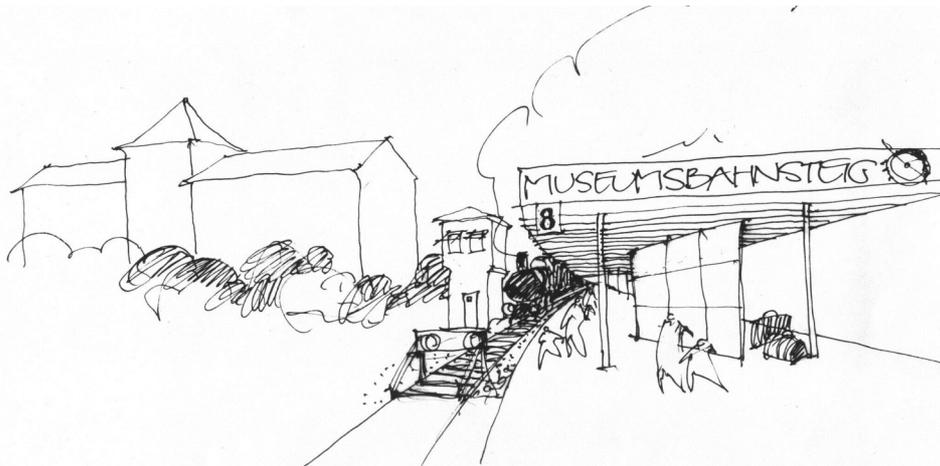
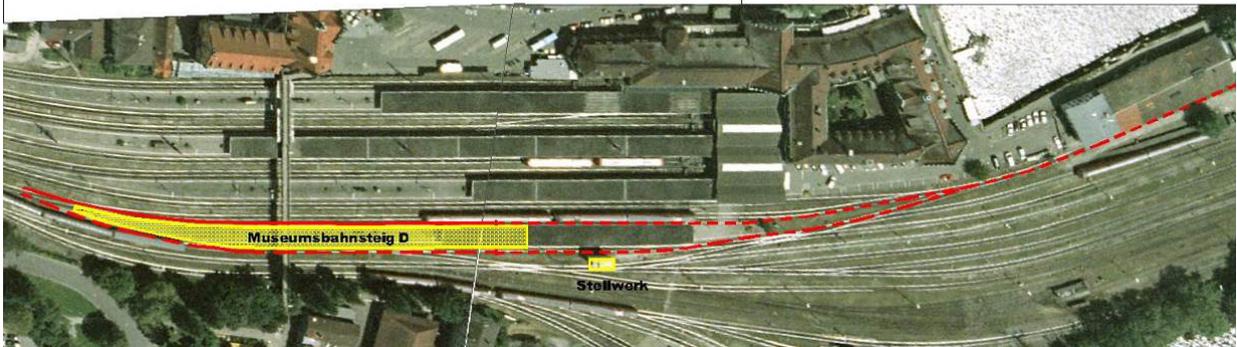
Das Gleis zur Eilguthalle kann ohne weiteres in die vorgesehene öffentliche Grünanlage integriert werden. Wenn es teilweise mit einem gläsernen Überbau ausgestattet wird, kann es zeitweilig als Ausstellungsgleis für wechselnde Bahnfahrzeuge dienen. Viele Eisenbahnvereine haben entsprechende Exponate, für eine Ausstellung im Freien sind sie aber zu wertvoll, und wegen des logistischen Aufwandes nur per Schiene transportierbar.

⁵⁾ Der Verein *ProBahn Vorarlberg* prüft aktuell die Erstellung eines Angebots über regelmäßig von Vorarlberg nach Lindau mit historischem Lok- und Wagenmaterial verkehrenden Sonderzügen. Weitere Informationen siehe nachfolgend Kap. C 1.



Museumsbahnsteig D

Museumsbahnsteig EilGutHalle





C UMSETZUNG

C 1 Träger und Betreiber

Als gemeinsamer **Träger des Verkehrsmuseums** kommen die *Stadt Lindau*, der *Landkreis Lindau* und der *Bezirk Schwaben* in Frage (Beispiel Deutsches Dampflokotivmuseum DDM Neuenmarkt Wirsberg). Angesichts der landesweiten Bedeutung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn sollte auch der *Freistaat Bayern* einbezogen werden.

Inhalte und Organisation des Verkehrsmuseums sind in enger Abstimmung mit dem Stadtmuseum Lindau zu entwickeln. Stadt- und Verkehrsmuseum sind keinesfalls konkurrierend gedacht, sondern müssen sich symbiotisch ergänzen - auch topographisch – zum Beispiel ein Museum im Osten und eines im Westen der Insel. Mittels eines "Verkehrspfades" kann eine Verbindung zwischen beiden Einrichtungen hergestellt werden. Der Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau e.V.“ steht für konzeptionelle Überlegungen zur Verfügung und kann auch kuratorisch tätig werden.

Ein **musealer Bahnbetrieb** könnte vom Verein *ProBahn Vorarlberg* mit Sitz in Wolfurt realisiert werden (schriftl.Mittl. Martin Jopke, Vorstandsmitglied *ProBahn Vorarlberg*). *ProBahn* betreibt bereits einen historischen Triebwagen der Montafoner Bahn, ein weiterer Triebwagen wird derzeit betriebsfähig aufgearbeitet. In 2020 konnte der Verein zudem drei ehemalige ÖBB-Reisezugwagen erwerben, wie sie in den siebziger und achtziger Jahren regelmäßig zwischen Lindau und Vorarlberg verkehrten. Bespannt mit einer historischen elektrischen Lokomotive könnten diese **regelmäßig** (!) Lindau anfahren. Auch die in Liechtenstein stationierte Dampflok 77.250 soll für einen dauerhaften, betriebsfähigen Verbleib in der Vierländerregion gesichert werden. Sollte sich in Lindau eine museale Entwicklung realisieren lassen, wäre *proBahn Vorarlberg* zur Sicherstellung eines langfristigen Betriebs mit entsprechendem Engagement in Lindau bereit, beispielsweise durch die Gründung einer deutschen Sektion.

C 2 Kosten- und Finanzierungsplan

Konkrete Angaben sind erst möglich, wenn ein Ausstellungsort und Größe/Umfang der Ausstellung definiert werden können.

C 3 Weiteres Vorgehen

Seitens des Stadtrates der Stadt Lindau ist ein positiver Grundsatzbeschluss zur Errichtung eines Verkehrsmuseums in Ergänzung zum Stadtmuseum Lindau zu fassen.

Auf dieser Grundlage sind geeignete Räumlichkeiten zu suchen und im Rahmen einer **Machbarkeitsstudie** zu prüfen. Angedacht sind derzeit folgende stadteigene Immobilien oder anzumietende Privatgebäude:

- Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebwerks Lindau
- Empfangsgebäude des Inselbahnhofs
- Ehemalige Werkstattträume der früheren Werft
- Ehemaliges Hauptzollamt am Seehafen



Bei Vorliegen eines Grundsatzbeschlusses wird der Verein die Suche nach geeigneten Exponaten aufnehmen und bei den bereits kontaktierten Sammlungen, Archiven und Museen die in Frage kommenden Ausstellungsobjekten recherchieren.

Der Kontakt zur **Landesstelle für nichtstaatliche Museen in Bayern** ist frühzeitig aufzunehmen. Diese hat sich auf Anfrage des Vereins bereits mehrfach mit dem Projekt beschäftigt und den Verein hinsichtlich des weiteren Vorgehens beraten. In einer schriftlichen Erstbewertung wird das Projekt unter Hinweis auf die schwierige Umsetzung grundsätzlich positiv bewertet. Die Suche nach geeigneten Räumen, die Erstellung einer Machbarkeitsstudie sowie die Prüfung einer gemeinsamen Trägerschaft von Stadt, Landkreis und Bezirk werden empfohlen.

Gespräche mit der DB AG, dem Landkreis Lindau, der Regierung von Schwaben und der bayerischen Regierung sind zu führen. Dabei sollten auch die örtlichen und regionalen politische Mandatsträger eingebunden werden.

Inwieweit die Gründung einer Museumsstiftung das Projekt positiv beeinflussen könnte, ist zu prüfen.