

Ausstellungen zur Eisenbahn im Landkreis Lindau:

Die historische Ludwig-Süd-Nord-Bahn und die ehemalige Localbahn Röthenbach

Projektskizze und
Ausstellungskonzept

ENTWURF Stand 23.07.2020



**HEIMATTAG FÜR DEN LANDKREIS
LINDAU (BODENSEE) E.V.**

Stefan Stern:

Tel 08382-945 234
vorstand@verkehrsmuseum-lindau.de

Bettina Deubel

Tel. 08381-940 378
w.heimatblatt@gmx.de

INHALT

- 1 Projektskizze**
- 2 Ausstellungskonzept**
 - 2.1 Zielgruppen
 - 2.2 Ausstellungsthemen
 - 2.3 Der Landkreis Lindau als Ausstellungs-Landschaft
 - 2.4 Ausstellungsinhalte in den Gemeinden
 - 2.4.1 Ludwig-Süd-Nord-Bahn
 - 2.4.2 Localbahn Weiler-Röthenbach
 - 2.4.3 Localbahn Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg
 - 2.5 Präsentations- und Darstellungsform
 - 2.5.1 Innenbereich: Ausstellungen
 - 2.5.2 Außenbereich: Bahnwanderwege mit Infopoints
 - 2.6 Ausstellungsorte, Räumlichkeiten
 - 2.6.1 Lindau
 - 2.6.2 Schlachters (Gem. Weißenberg)
 - 2.6.3 Hegensweiler
 - 2.6.4 Hergatz
 - 2.6.5 Opfenbach
 - 2.6.6 Heimenkirch
 - 2.6.7 Röthenbach
 - 2.6.8 Harbatshofen
 - 2.6.9 Weiler
 - 2.6.10 Lindenberg
 - 2.6.11 Scheidegg
 - 2.7 Träger, Einrichtung, Organisation und Betrieb
 - 2.8 Kosten- und Finanzierungsplan
- 3 Einordnung zu anderen Museen der Region und des Landes**
 - 3.1 Museumslandschaft Landkreis Lindau
 - 3.2 Museumslandschaft Bodenseeregion
 - 3.3 Museumslandschaft Bayern
- 4 Auswirkungen auf den Tourismus**
- 5 Vorgehensweise, nächste Arbeitsschritte**

1 Projektskizze

Der Landkreis Lindau kann auf rund 170 Jahre Eisenbahngeschichte zurückblicken, die in den 1850er Jahren mit Bau und Eröffnung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn begann. Die Strecke führte einst von Hof im Norden Bayerns über Nürnberg, Augsburg und Kempten bis Lindau am Bodensee und zählt zum kulturellen Erbe Bayerns. Sie war die erste ganzheitlich geplante und staatlich gebaute Eisenbahnstrecke Bayerns. Mit über 540 km Länge war sie lange Zeit auch die Süd-Nord-Hauptmagistrale des Landes. Nach insgesamt mehr als 10 Jahren Bauzeit waren 1854 die letzten südlichen Teilabschnitte von Kempten bis Lindau fertiggestellt, 1854 wurde die Strecke offiziell im Beisein von König Maximilian II eröffnet.

Von Harbatshofen bis Lindau verläuft die Ludwig-Süd-Nord-Bahn auf nahezu gesamter Länge durch den Landkreis Lindau. Der Bau der Trasse stellte für die damalige Zeit eine enorme Herausforderung dar. Zwischen Oberstaufen und Lindau muss die Strecke auf nur 28 km Luftlinie einen Höhenunterschied von rund 400 m in einer fast ununterbrochenen 10 ‰ Steigung und in zahlreichen Kurven überwinden. Es mussten Brückenbauwerke über tief eingeschnittene Bachschluchten gebaut, zahlreiche Durchbrüche geschaffen und Dämme aufgeschüttet werden. Aufgrund ihrer Trassierung ist die Strecke heute im Westallgäu harmonisch in die reizvolle Voralpenlandschaft eingebunden und damit Teil der Kulturlandschaft.

Der Landkreis Lindau als Erlebnis-Ausstellungslandschaft

Ziel ist der Aufbau einer den gesamten Landkreis Lindau umfassenden Erlebnis-Ausstellungslandschaft zur Geschichte der Eisenbahn im Landkreis Lindau und der bayerischen Dampfschiffahrt am Bodensee. Das Museum soll in Form dezentraler Ausstellungen in den an der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn und der ehemaligen Localbahn Röthenbach liegenden Städten und Gemeinden eingerichtet werden. In den jeweiligen Orten sollen die lokalen Eigenschaften der Bahntrasse, der Bahnhöfe und die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Auswirkungen auf die Entwicklung der Gemeinden dargestellt werden: Sie werden durch entlang der Bahnstrecken ausgewiesene Wanderwege und Radrouten miteinander verbunden:

Lindau:	„ Bayerns Tor nach Süden “
Schlachters:	„ Güter auf die Bahn “
Hergatz:	„ Torf und Bahn “
Opfenbach:	„ Aus dem Leben des Bahnwärters Lau “
Mellatz:	„ Mit der Bahn kam das Ende “
Heimenkirch:	„ Ziegel für die Bahn “
Röthenbach:	„ Historischer Verkehrsknotenpunkt im oberen Landkreis “
Harbatshofen:	„ Ein einsamer Landbahnhof “
Weiler:	„ Eine Gemeinde baut ihre eigene Bahnstrecke “
Lindenberg:	„ Hut und Zug “
Scheidegg	„ Bahn und Kur “



Das vom Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau“ e.V. und dem Kreisheimat- tag e.V. initiierte Projekt soll zusammen mit den Bahngemeinden und dem Landkreis Lindau realisiert werden. Angesichts der landesweiten Bedeutung der Ludwig-Süd-Nord- Bahn sollen auch der Bezirk Schwaben und das Land Bayern einbezogen werden.

Einordnung in die Museumslandschaft am Bodensee und in Bayern

In der Bodenseeregion bestehen mehrere Museen, die die Mobilitäts- und Technik- geschichte der Bodenseeregion darstellen, z.B. in Friedrichshafen im Zeppelin Museum und im Dorniermuseum. Ein Verkehrsmuseum in Lindau wäre in der Euregio Bodensee eine hervorragende Ergänzung der bestehenden Museen. Zusammen mit genannten Ein- richtungen kann der Luft-, Schienen- und Wasserverkehr der Bodenseeregion in umfas- sender Weise dargestellt werden. Dies wäre in Europa einzigartig.

Weitere Verknüpfungen zu bedeutenden Eisenbahnmuseen sind entlang der historischen Ludwig-Süd-Nordbahn möglich. Ein Verkehrsmuseum in Lindau kann diese bayerische Museumslandschaft am südlichen Endpunkt der Strecke zu einem *Museumsverbund Lud- wig-Süd-Nord-Bahn* vervollständigen.

Tourismus

In dem projektierten Verkehrsmuseum soll die Geschichte der Eisenbahn im Landkreis Lindau (und zusätzlich in der Stadt Lindau die Geschichte der bayerischen Dampfschiffahrt) im 19. und 20. Jahrhundert dargestellt werden. Verkehrsgeschichte ist zugleich auch Kultur- Sozial-, Wirtschafts-, Industrie- und Technikgeschichte. Jeder hat Erfahrungen damit gemacht und ist daher emotional mit der Eisenbahn verbunden. Damit sollen die Gäste der stark frequentierten Bodenseeregion und von der Inselstadt Lindau mit ihren zahlreichen historischen Zeugnissen in den abwechslungsreichen und sehenswerten Landkreis mit noch unentdeckten Attraktionen gezogen werden. In der Inselstadt Lindau soll das Tourismusangebot in qualitativ hochwertiger Weise erweitert werden.

2 Ausstellungskonzept

2.1 Zielgruppen

Die Ausstellung richtet sich gleichermaßen an die einheimische Bevölkerung wie an Gäste und Besucher des Allgäus und des Bodensee (Tagesgäste, Urlauber, Tagungsbesucher). Zum Verständnis der Ausstellungsinhalte sind keinerlei Vorkenntnisse erforderlich (z.B. solche der bayerischen Geschichte oder der Eisenbahntechnik). Es sollen alle Altersgruppen und Bildungsschichten angesprochen werden. Insbesondere sollen auch für Familien mit Kindern und für ältere Menschen attraktive Angebote erstellt werden, die Bezüge zu ihrer Kindheit oder zu den Erzählungen ihrer Eltern und Großeltern herstellen.

2.2 Ausstellungsthemen

Die Ausstellung ist themenorientiert angelegt. Dargestellt werden soll die historische Entwicklung der Eisenbahn im Landkreis Lindau von 1850 bis 1920 und die damit verbundenen technischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Veränderungen in den Kommunen und im Landkreis Lindau.

Hauptthema ist die zweigleisige Hauptbahnstrecke zwischen Oberstaufen und Lindau als südlichste Teilstrecke der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die einst von Hof im Norden Bayerns über Nürnberg, Augsburg und Kempten bis Lindau am Bodensee verlief und zum kulturellen Erbe Bayerns zählt. Sie war die erste ganzheitlich geplante und staatlich gebaute Eisenbahnstrecke Bayerns. Mit über 540 km Länge war sie lange Zeit auch die Süd-Nord-Hauptmagistrale des Landes. Nach insgesamt mehr als 10 Jahren Bauzeit waren 1854 die letzten südlichen Teilabschnitte von Kempten bis Lindau fertiggestellt, am 13. Juli 1854 wurde die Strecke offiziell im Beisein von König Maximilian II eröffnet. Von Harbathofen bis Lindau verläuft die Ludwig-Süd-Nord-Bahn auf nahezu gesamter Länge durch den Landkreis Lindau. Der Bau der Trasse stellte für die damalige Zeit eine enorme Herausforderung dar. Zwischen Oberstaufen und Lindau muss die Strecke auf nur 28 km Luftlinie einen Höhenunterschied von rund 400 m in einer fast ununterbrochenen 10 ‰ Steigung und in zahlreichen Kurven überwinden. Es mussten Brückenbauwerke über tief eingeschnittene Bachschluchten gebaut, zahlreiche Durchbrüche geschaffen und Dämme aufgeschüttet werden. Aufgrund ihrer Trassierung ist die Strecke heute im Westallgäu harmonisch in die reizvolle Voralpenlandschaft eingebunden und damit Teil der Kulturlandschaft.

Zweiter Ausstellungs-Schwerpunkt sind Bahnhof und Seehafen der Stadt Lindau. Im 19. und 20. Jahrhundert war die Entwicklung der Stadt Lindau entscheidend geprägt von Eisenbahn und Schifffahrt. So wie die Stadt Friedrichshafen durch Zeppelin und Dornier weltweit bekannt ist, ist es Lindau mit der Stadt in Insellage mit Seehafen, Inselbahnhof und Eisenbahndamm. Dieses Ensemble hat vor rund 170 Jahren mit der Eröffnung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn als erste durchgehende Eisenbahnstrecke zwischen Hof und Lindau Geschichte geschrieben. Als Knotenpunkt nationaler und internationaler Bahnstrecken und Schifffahrtslinien war und ist Lindau ein herausragender Ort der Mobilitätsgeschichte des Bodensees. Die Geschichte der Mobilität erzählt zugleich die historische Entwicklung der Stadt Lindau. Verkehrsgeschichte verdeutlicht Kultur-, Sozial-, Wirtschafts-, Industrie- und Technikgeschichte.

Dritter Ausstellungs-Schwerpunkt sind die früheren Localbahnen Röthenbach - Weiler und Röthenbach - Lindenberg - Scheidegg. Die Bahnstrecke Weiler-Röthenbach war seiner Zeit die erste und einzige Privatbahn Bayerns. Nach einer über 10-jährigen Antrags- und Genehmigungsphase baute die Gemeinde Weiler die 5,7 km lange Strecke in eigener Regie. Am 22. Juli 1893 ging die Strecke in Betrieb. Die Strecke über Lindenberg nach Scheidegg wurde acht Jahre später im Herbst 1901 eröffnet.

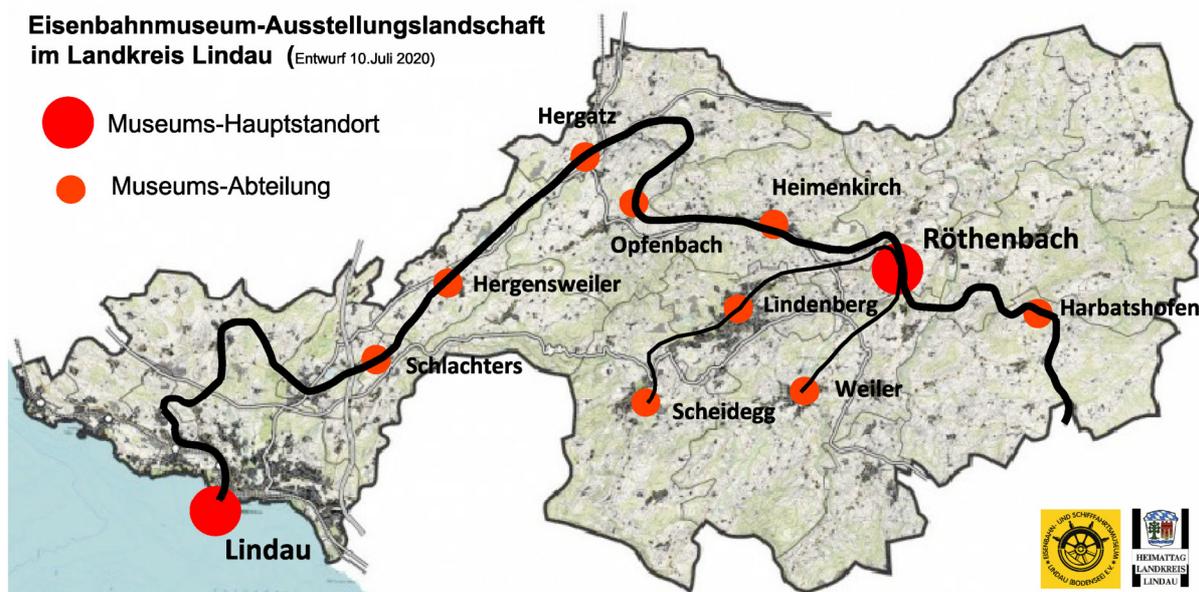
Vierter Themenschwerpunkt sind die wirtschaftlichen, technischen, sozialen und kulturellen Entwicklungen des Landkreises Lindau nach Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecken. Mit der Eisenbahn verbesserten sich die Reisemöglichkeiten im Inland in bis dahin ungeahntem Umfang. In der Stadt Lindau, auch in der Stadt Lindenberg und im Markt Scheidegg, wurde der Fremdenverkehr zur neuen Einnahmequelle. Im Landkreis Lindau setzte in Land- und Forstwirtschaft sowie in der Strohhutindustrie ein wirtschaftlicher Aufschwung ein. Andererseits erlitten die regionalen Fuhrunternehmer und der Pferdehandel nach Italien durch die Konkurrenz der Eisenbahn starke Einbußen. Der Salzhandel, der lange Zeit eine wichtige Erwerbsquelle für die Stadt Lindau war, ging mit Bau der Bahn verloren. Dafür setzte im Getreidehandel ein starker Aufschwung ein, der aber mit der Eröffnung der Arlbergbahn im Jahre 1884 schon wieder zum Erliegen kam.

2.3 Der Landkreis Lindau als Ausstellungs-Landschaft

Ziel ist der Aufbau einer über den Landkreis verteilten Erlebnis-Ausstellungslandschaft mit verschiedenen „Räumen“ (Museums-Abteilungen). Das Museum soll in Form mehrerer Ausstellungen, die dezentral in den Städten und Gemeinden an der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn und an der ehemaligen Localbahn Röthenbach eingerichtet werden. Sie sollen durch entlang der Bahnstrecken verlaufenden Bahnwanderwege miteinander verbunden werden.

Aufgrund des modularen Konzepts kann die Ausstellung aufgeteilt und dezentral in verschiedenen Gemeinden des Landkreises Lindau gezeigt werden. Ausstellungsschwerpunkte und „Haupteingänge“ des Museums sind in der Stadt Lindau (Inselbahnhof/Seehafen) und in Röthenbach (Bahnhof in Oberhäuser) vorgesehen. Dort sind auch die Hauptstandorte für Dauerausstellungen. Weitere „Museumsräume“ sind Harbatshofen, Opfenbach, Heimenkirch, Hergatz, Weiler, Lindenberg und Scheidegg.

Die Aufteilung auf verschiedene Orte hat den Vorteil, dass lokale Bezüge herausgearbeitet und orts- bzw. streckenbezogene Präsentationen eingerichtet werden. Entsprechend des an den jeweiligen Ausstellungsorten verfügbaren Raumangebots werden ortsbezogene Themenschwerpunkte präsentiert, z.B. in Harbatshofen der Bahnhof und die Bauwerke Einschnitt Zwerenberg und Argenbrücke, in Weiler die Localbahn Weiler-Röthenbach usw. Wichtig ist, dass jede Ausstellung für sich abgeschlossen und verständlich aufbereitet ist, so dass zum Verständnis des Themas der Besuch der anderen Ausstellungen nicht zwingend notwendig ist. Zur Einordnung in den historischen und räumlichen Gesamtkontext können die übrigen Inhalte in stark geraffter Form dargestellt werden. Die einzelnen Ausstellungsorte sollten jeweils mindestens 60-100 (-150) qm umfassen.



2.4 Ausstellungsinhalte in den Gemeinden

In den Bahngemeinden sollen jeweils die lokalen Eigenschaften der Bahntrasse, der Bahnhöfe und die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Auswirkungen auf die Entwicklung der Gemeinden dargestellt werden. Idealerweise sollten die Ausstellungen dauerhaft in bestehenden, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Räumlichkeiten eingerichtet werden. Sofern solche nicht zur Verfügung stehen, können die „Museumsabteilungen“ auch als zeitweilige Sonderausstellungen oder mittels Infotafeln an markanten Punkten der Bahntrassen gestaltet werden. Entscheidend ist die Einbindung der einzelnen Ausstellungsorte in ein Gesamtkonzept. Die einzelnen Ausstellungen können separat ohne Kenntnis der anderen „Abteilungen“ besucht werden, der Gesamtkontext wird mittels eines stationsübergreifenden Manteltextes hergestellt:

A. Von der Privatbahn zur Staatsbahn: Die Anfänge der Eisenbahn in Bayern

B. Erste Staatsbahn Bayerns: Projektierung und Planung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Nachfolgend werden Themen für die einzelnen Ausstellungsorte aufgeführt (die Auflistung ist nicht abschließend).

2.4.1 Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Stadt Lindau: „Bayerns Tor in den Süden“:

- Endpunkt der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn mit historischem Bahnhofsgebäude und Hafenanlage mit Löwe und Leuchtturm
- Trajektschiffahrt
- Bayerische Dampfschiffahrt
- In Kurven und über Dämme und Brücken durch das Allgäu zum Bodensee (1): Die letzten Meter verlaufen im Bodensee (Eisenbahndamm zur Insel Lindau)

- Bahnbetriebswerk am See mit einmaliger Aussicht
- Ein Bahnhof im Wandel: Die Entwicklung des Lindauer Bahnhofs bis heute
- Stadt im Wandel: Von der Handelsstadt zur internationalen Fremdenverkehrsdestination.

Schlachters (Weißenberg): „Güter auf die Bahn“:

- Die Einführung des normierten Bauens (1): Historisches Bahnhofsgebäude (unter Denkmalschutz)
- Ehemals bedeutender Güterumschlagplatz im unteren Landkreis
- Der „Weltmeisterzug“ 1954 im Bahnhof Schlachters

Hergatz: „Torf und Bahn“:

- Eine Baustelle von Kempten bis Lindau (1): Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn im Allgäu: Querung des Degermoos
- Historischer und aktueller Verkehrsknotenpunkt im unteren Landkreis
- Die Einführung des normierten Bauens (2): historisches Bahnhofsgebäude mit Torfremise und Wasserbehälter (denkmalgeschützt)
- Torfabbau im Degermoos zur Gewinnung von Brennmaterial für Dampflokomotiven
- Die ersten Dampflokomotiven auf der Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Opfenbach: „Aus dem Arbeitsleben eines Bahnwärters“:

- Bahnhofsteilpunkt Opfenbach (Spattweg)
- Die Dienstzeit des Bahnwärters Xaver Lau auf Posten 95 Mellatz
- In Kurven und über Dämme und Brücken durch das Allgäu zum Bodensee (2): Bahnbrücke Leiblachtal (Hämmerlebrücke)
- In Kurven und über Dämme und Brücken durch das Allgäu zum Bodensee (3): Trassierung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn
- „Mit der Bahn kam das Ende“: Die wirtschaftliche Entwicklung des Westallgäus unter dem Einfluss der Eisenbahn (1): Die Mellatzer Spediteure

Heimenkirch: „Ziegel für die Bahn“

- Die Ziegelei Biesenberg
- Ein zweites Gleis und neue Bahnstationen: der Ausbau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn um 1900

Röthenbach: „Historischer (und aktueller) Verkehrsknotenpunkt im oberen Landkreis“

- Eine Baustelle von Kempten bis Lindau (2): Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn im Allgäu: Bahndamm Rentershofen
- In Kurven und über Dämme und Brücken zum Bodensee (4): Bahndamm Rentershofen
- In Kurven und über Dämme und Brücken zum Bodensee (5): Brücke Ellhofer Tobelbach (denkmalgeschützt)
- Internationale Schnellzüge halten auf dem Dorf
- Ausgangspunkt der Nebenbahnen nach Weiler und nach Lindenberg-Scheidegg

Harbatshofen: „Ein einsamer Landbahnhof“

- Eine Baustelle von Kempten bis Lindau (3): Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn im Allgäu: Durchstich Zwerenberg
- Die Einführung des normierten Bauens (3): das historische Bahnhofsgebäude (denkmalgeschützt)
- Wasserstation für Züge aus Lindau - Frühe Dampflokomotiven der Ludwig-Süd-Nord-Bahn
- In Kurven, Dämme und Brücken zum Bodensee (5): Durchstich Zwerenberg
- In Kurven, Dämme und Brücken zum Bodensee (6): Argenbrücke (unter Denkmalschutz)

2.4.2 Localbahn Weiler-Röthenbach**Weiler: „Eine Gemeinde baut ihre eigene Bahnstrecke“:**

Die Ausstellung in Weiler hat die Geschichte der ersten und einzigen privaten Localbahn Bayerns zum Thema. Das nachfolgende Ausstellungs-Grobkonzept wurde bereits im April 2019 in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalschutz – BLfD – Förderungsstelle nichtstaatliche Museen und dem Tourismusamt der Gemeinde Weiler erstellt. Konzipiert sind 11 Module:

- Mit der Pferdekutsche zur Bahnstation Röthenbach – Weiler vor Bau der Bahnstrecke
- Anschluss nach Vorarlberg ? – Projektierung einer Bahnstrecke nach Dornbirn
- Ein mühseliger Weg – 11 Jahre politische Bemühungen in München
- Einfache Trassierung - Bahnbau und Streckeneröffnung
- Ein bescheidener Anfang - Die erste und einzige Privatbahn Bayerns
- Ein Ort prosperiert - Ortsentwicklung von Weiler nach Bahnbau
- Der Staat übernimmt - Die Localbahn wird verstaatlicht
- Loks neben den Gleisen - Zugunfälle
- Das „Gesetzeszugpaar“ - Reduzierung und Einstellung des Personenverkehrs
- Wiederbelebungsversuche – Der Verein „Museumseisenbahn Rothachtal“
- Radstrecke statt Bahnstrecke - Die Bahntrasse heute

2.4.3 Localbahn Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg**Lindenberg: „Hut und Zug“:**

- Die Allgäuer Wirtschaft im Wandel: Pferdehandel, Landwirtschaft
- Lindenberger Hüte in die ganze Welt: Aufschwung der Hutindustrie
- Mit der Bahn zum Baden: Haltepunkt Waldsee
- Kinder fahren Bahn: Der Eisenbahner-Waisenhort

Scheidegg: „Bahn und Kur“:

- Endbahnhof mit Bahnbetriebswerk
- Aufschwung des Kurwesens und des Fremdenverkehrs
- Entwicklung der Holzindustrie
- Neue Baumaterialien verändern das Ortsbild

2.5 Präsentations- und Darstellungsform

2.5.1 Innenbereich: Ausstellungen

Die angestrebte Präsentation des Verkehrsmuseums Lindau 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“, es soll 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.

Folgende Präsentationsformen werden angestrebt:

- Illustrierte Texttafeln
- Ausstellung von Originaldokumenten (Schriftstücke, Pläne, auch als Faksimile)
- Historische Photographien im Großformat
- Originalexponate aus der frühen Bahnzeit, teilweise auch als Dekorationsmaterial
- Großmaßstäbliche Modelle historischer Lokomotiven
- Originalgetreu nachgestellte Schnell- und Personenzüge (Maßstab H0)
- Dioramen und Modellbahnanlagen
- Zeitzeugenfilme (5-15 Minuten)

Die Präsentationsform und die eingesetzten Techniken hängen ab von den Ausstellungsortlichkeiten, dem Budget und der organisatorischen Betreuung der Ausstellung.

2.5.2 Außenbereich: Bahnwanderwege mit Infopoints

Angedacht ist die Einrichtung von „Bahnwanderwegen“, die gleichermaßen von Radfahrern im Alltagsverkehr und im Ausflugsverkehr genutzt werden können. Entlang der Localbahnstrecken sind diese bereits vorhanden, entlang der Ludwig-Süd-Nordbahn verlaufen zumindest Teilstrecken entlang der Bahn (z.B. bei Harbatshofen). Die historisch bedeutsamen und unter Denkmalschutz stehenden Brückenbauwerke und Bahnhofsgebäude sowie die aufgrund der lebhaften Topographie besonderen Trassierungselemente (Dammbauwerke, Einschnitte, kurvenreicher Streckenverlauf) werden zugänglich und über Wegstationen mit Infopoints erläutert und erlebbar gemacht. Die einzelnen Wegstationen können die in den Ausstellungen vermittelten Inhalte vor Ort anschaulich präsentieren und ergänzen.

Bahnwanderweg „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“

Der Weg beginnt bei der Landkreisgrenze östlich Harbatshofen und endet in Lindau. Er Weg kann ohne weiteres bis Oberstaufen (und Immenstadt) verlängert werden. Teilabschnitte des Weges sind in Form von asphaltierten Gemeindestraßen und Feldwegen bereits vorhanden. Entlang der rund 50 km langen Strecke können zahlreiche Erlebnisstationen eingerichtet werden, zum Beispiel:

Harbatshofen: Argenbrücke
Durchstich Zwerenberg

Ellhofen:	Charakteristischer kurven- und steigungsreicher Streckenverlauf bei Heimhofen Brücke Ellhofer Tobelbach
Röthenbach:	Bahndamm Rentershofen
Heimenkirch:	ehemalige Bahnstation Ziegelei Biesenberg
Opfenbach:	charakteristischer kurven- und steigungsreicher Streckenverlauf ehemaliger Bahnhof Spattweg Berufsalltag eines ehemaligen Bahnwärters Brücke Leiblachtal
Hergatz:	ehemaliger Bahnhof Wohmbrechts Torfabbau im Degermoos
Hergensweiler:	ehemalige Bahnstation
Oberreitnau:	ehemalige Bahnstation
Schönau:	ehemaliger Bahnhof
Bodolz:	ehemaliger Bahnhof
Lindau:	Rampe Hoyerberg

Bahnwanderweg „Localbahn Weiler-Röthenbach“

Die ehemaligen Bahntrasse Weiler-Röthenbach ist bereits als geteilter Rad- und Fußweg ausgebaut. Entlang der 5,6 km langen Strecke können folgende Erlebnisstationen eingerichtet werden:

Ehemaliger Bahnhof Weiler:	mit Außenanlagen: Bahnsteig, Prellbock, Gleisanlagen, ehemalige Schalterhalle.
Querung Feldwege:	Beschilderung entsprechend des früheren Zustandes von Wegübergängen der 1960er Jahre .
Haltepunkt Auers	einziger Haltepunkt der Strecke Gaststätte Zugunglück Januar 1961
Kieswerk Rudolph	Wirtschaftliche Entwicklung durch die Bahn Zugunglück Juli 1952

Bahnwanderweg „Localbahn Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg“

Der Bahnweg von Weiler kann über Röthenbach hinaus auf der bestehenden Radtrasse nach Lindenberg bis Scheidegg verlängert werden. Auch hier sind an verschiedenen Punkten Erlebnisstationen möglich:

Ehemaliger Bahnhof	Auers/Riedhirsch
Goßholzer Steige	
Ehemaliger Bahnhof	Goßholz
Ehemaliger Bahnhof	Eisenbahnerwaisenhort
Ehemaliger Bahnhof	Lindenberg
Ehemaliger Bahnhof	Waldsee
Ehemaliger Bahnhof	Scheidegg

2.6 Ausstellungsorte, Räumlichkeiten

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden bereits einige in Frage kommenden Örtlichkeiten abgeprüft. Nachfolgend werden die in Frage kommenden Gebäude beschrieben und hinsichtlich Stärken, Schwächen und Untersuchungsbedarf bewertet (Stand 12/2019):

- + = Stärken
- = Schwächen
- o = Klärungsbedarf

2.6.1 Lindau

Die favorisierten Ausstellungsstandorte sind das frühere Bahnbetriebswerk am Uferweg sowie das historische Empfangsgebäude. Der Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau“ bemüht sich bereits seit mehreren Jahren um die Einrichtung einer dauerhaften Ausstellung, konnte bislang aber seitens der Stadt Lindau keine aktive Unterstützung erhalten. Mit zwei Sonderausstellungen im Dezember 2016 und im Juli 2019 konnten wesentliche Merkmale der Lindauer Schifffahrtsgeschichte dargestellt werden („Dampf im Kessel“ im Stadtmuseum Cavazzen, „Die Eisenbahn fährt über den See“ in der EilGutHalle). Für 2021 ist voraussichtlich im Rahmen der Landesgartenschau eine weitere Sonderausstellung zur Lindauer Eisenbahngeschichte möglich.

2.6.2 Schlachters (Gem.Weißensberg)

Das Bahnhofsgebäude ist im Besitz der Deutschen Bahn und für Wohnzwecke vermietet. Seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der DB wird die Wiedereröffnung als Bahnhof angestrebt. Nach Einrichtung des Haltepunkts ist denkbar, dass die Bahn das Gebäude verkaufen wird, konkrete Absichten sind derzeit aber nicht bekannt. Seitens der Gemeinde Weißensberg bestehen derzeit keine konkreten Absichten zum Erwerb des Gebäudes. Sofern das Gebäude nicht für Ausstellungszwecke genutzt werden kann, wäre eine Ausstellung über Infotafeln anzustreben. Der Bahnhof Schlachters soll in den nächsten Jahren wieder reaktiviert werden.

2.6.3 Hergensweiler

Der Bahnhof ist im Besitz der Gemeinde und wird dauerhaft als kommunale Bibliothek sowie für Wohnzwecke genutzt. Eine Ausstellung wäre also nur am oder im nahen Umfeld des Bahnhofs in Form eines Infopoints mit mehreren Informationstafeln möglich.

2.6.4 Hergatz

Der Bahnhof ist in Privatbesitz und wird für Wohnzwecke genutzt. Inwieweit im Gebäude eine Ausstellung eingerichtet werden kann, wurde bislang nicht untersucht. Vermutlich wäre eine Ausstellung nur im Freigelände des Bahnhofs in Form eines Infopoints mit mehreren Informationstafeln möglich. Hergatz ist Bahnhof.

2.6.5 Opfenbach

Eine erste Abfrage im Frühjahr 2020 bezgl. Räumlichkeiten für eine Dauerausstellung brachte kein Ergebnis. Für zeitweilige Sonderausstellungen könnte allenfalls das Foyer in

der Gemeindehalle genutzt werden, dies jedoch auch nur von jeweils kurzer Dauer. Eine Ausstellung wäre aber am ehemaligen Bahnhaltepunkt Opfenbach (Spattweg) in Form eines größeren Infopoints mit mehreren Informationstafeln möglich.

2.6.6 Heimenkirch

Heimenkirch ist seit 1900 Bahnstation, die nach zeitweiliger Stilllegung im Dezember 2010 wieder als Bahnhalt eröffnet wurde. Inwieweit in Heimenkirch Räumlichkeiten in Bahnhofsnähe für eine Ausstellung nutzbar wären, wurde bislang nicht untersucht bzw. bei der Gemeinde abgefragt. Ein interessanter Ausstellungsort für ein Bahnmuseum könnte möglicherweise das direkt am Bahnhof gelegene Paul-Bäck-Haus sein.

2.6.7 Röthenbach

Das im Ortsteil Oberhäuser gelegene Bahnhofsgebäude ist im Besitz der Gemeinde. Die Räume im Erdgeschoss sind derzeit an die DB AG (ehemalige Fahrdienstleitung) und an eine Fahrschule vermietet, werden vermutlich aber demnächst frei werden. Weiterhin ist eine Bahnhofsgastronomie mit Toilette vorhanden. Der Bahnhof Röthenbach ist Bahnstation der DB und zentraler Verkehrsknotenpunkt im oberen Landkreis Lindau. Erste Gespräche mit dem Bürgermeister bezgl. der Einrichtung eines Bahnmuseums verliefen positiv, auch seitens des BLfD Förderstelle nichtstaatliche Museen liegt eine positive Grundsatzbewertung vor.

- + Bahnhof im Besitz der Gemeinde, Bürgermeister befürwortet das Projekt
- + Historische Bahnstation
- + Bahnhof in Betrieb, traditioneller Verkehrsknoten im Landkreis Lindau (Bahn, Bus)
- + Ausstellungsräume liegen im EG
- + Ausstellungsfläche begrenzt, aber für Kleinausstellung ausreichend
- + Parkplätze vorhanden
- + Gastronomie mit Toilette im Bahnhof
- + Kunstbauwerke im Umfeld: Rentershofer Damm, Brücke Ellhofer Tobelbach
- + Radwege nach Weiler und nach Lindenberg-Scheidegg auf ehemalige Bahntrassen
- + Eisenbahnwaggons der Westallgäuer Eisenbahnfreunde mit Modellanlage
- + positive Beurteilung durch BLfD
- Zeitliche Verfügbarkeit der Räume ?
- Erweiterungsmöglichkeiten ?
- Sanierungs- und Herstellungskosten ?
- Aufsicht ?

2.6.8 Harbatshofen

Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist in Privatbesitz. Die Eigentümerfamilie würde eine Ausstellung als Ergänzung der von ihr geplanten Kleingastronomie begrüßen:

- + ehemalige Bahnstation, Gebäude ist im Originalzustand 1854 weitgehend erhalten
- + Inneneinrichtung teilweise noch vorhanden (Gepäckaufbewahrung, Fahrdienstleiter, Holzlager, Wassertank)
- + Ausstellungsraum liegt im EG

- + landschaftlich reizvolle Lage am Wander-/Radweg Eigentümer wollen Kleingastronomie etablieren; dadurch Aufsicht und Betreuung der Ausstellung gegeben
- + weitere Gastronomie am Ort
- + Parkplätze am Haus vorhanden
- + Anbindung ÖPNV gegeben (Bus)
- + Kunstbauwerke im Umfeld: Argenbrücke, Einschnitt Zwerenberg; charakteristischer Streckenverlauf im Westen von Harbatshofen

- Bahnhof wird nicht mehr bedient
- Ausstellungsfläche begrenzt

- o Toilette ?
- o Trennung Wohnraum – Ausstellungsraum?

2.6.9 Weiler

In Weiler würden in zwei Gebäuden für eine Ausstellung geeignete Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, beide Gebäude sind im Besitz der Gemeinde. Im Gebäude Hauptstraße 14 sind neben der Tourismusinfo zwei Räume im Erdgeschoss nach einfacher Sanierung nutzbar. Risiken bestehen aufgrund der erforderlichen Kellersanierung. Eine Aufsicht ist über die Tourismusinfo gegeben, auch eine Toilettenanlage ist vorhanden. Im ersten Stock liegt die Dokumentationsstelle des Landkreises Lindau.

Das zweite in Frage kommende Gebäude liegt direkt nebenan, die Räume im Erdgeschoss werden derzeit noch für eine botanische Dauerausstellung genutzt. Diese wird möglicherweise in naher Zukunft aufgegeben werden. Die Räume sind etwas größer als im Gebäude Nr.14. Ungeachtet der räumlichen Trennung von der Tourismusinfo ist auch hier die Beaufsichtigung und Betreuung über die Tourismusinfo möglich.

Die nachfolgende erste Bewertung gilt für beide Räumlichkeiten gleichermaßen:

- + Gebäude im Besitz der Gemeinde
- + zentrale Lage im Ort
- + zwei bzw. vier Räume mit jeweils rund 90-100 qm Ausstellungsfläche
- + Vglw. geringer Aufwand zur Herstellung als Ausstellungsräume (Kostenschätzung liegt für das Gebäude Hauptstraße 14 vor)
- + Aufsicht durch Tourismusinfo
- + Radweg auf ehemaliger Bahntrasse
- + Synergieeffekte mit Heimatmuseum und Kornhaus denkbar
- + Gastronomie im Ort vorhanden
- + Parkplätze vorhanden
- + positive Erstbeurteilung durch BLfD

- o Hauptstraße 14: Möglicherweise größerer Sanierungsaufwand im Hauskeller (unabhängig von Ausstellung)

2.6.10 Lindenberg

Die Stadt Lindenberg mit ihrem ehemaligen Bahnhof ist historisch und aktuell Hauptort und Wirtschaftszentrum des oberen Landkreises und wäre damit ein hervorragender Standort für eine Bahnausstellung. Mit dem Hutmuseum besteht bereits ein modernes und attraktives Museum am Ort. Sofern in diesem noch Raumkapazitäten vorhanden sind, könnte die Bahnausstellung in das Hutmuseum integriert werden. Positiv ist zu bewerten,

dass das Bahnhofsgebäude noch vorhanden ist und dass die ehemalige Bahntrasse Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg als Radweg ausgebaut ist.

2.6.11 Scheidegg

Eine erste Abfrage im Frühjahr 2020 bezgl. Räumlichkeiten für eine Dauerausstellung brachte kein Ergebnis. Für zeitweilige Sonderausstellungen könnte allenfalls der Versammlungsraum im Rathaus genutzt werden, dies jedoch auch nur von jeweils kurzer Dauer. Eine Ausstellung wäre in Form eines größeren Infopoints mit mehreren Informationstafeln am ehemaligen Bahnhof (heute Gewerbegebiet) möglich.

2.7 Träger, Einrichtung, Organisation und Betrieb

Das vom Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau“ e.V. und dem Kreisheimat-tag e.V. initiierte Projekt soll zusammen mit den Gemeinden und dem Landkreis Lindau realisiert werden. Angesichts der landesweiten Bedeutung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn sollen auch der Bezirk Schwaben und das Land Bayern einbezogen werden. Es bestehen Kontakte zum Bayerischen Landesamt für Denkmalschutz (BLfD) Landesstelle nichtstaatliche Museen, die ersten beiden Besprechungen verliefen positiv.

Träger der Ausstellung sind i.d.R. die jeweiligen Gemeinden, in der eine Ausstellung eingerichtet wird. Die Gemeinde(n) sind, sofern die Ausstellungsorte in gemeindeeigenen Einrichtungen stattfinden, auch für Finanzierung, Organisation und Aufsicht der Ausstellung zuständig. Sofern die Ausstellung in privaten Räumlichkeiten eingerichtet wird, sind einzel-fallbezogenen Regelungen zu finden. Die Unterstützung des Landkreises Lindau wird angestrebt.

Die Ausstellungen können vom Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau“ konzipiert, eingerichtet und inhaltlich betreut werden. Bei dieser kuratorischen Tätigkeit wird er vom „Heimattag des Landkreises Lindau“ und vom „Historischen Verein Lindau“ und ggf. von externen Fachleuten unterstützt.

Die Erstellung des Ausstellungsdesigns und die Herstellung der Informationstafeln werden professionell über die Gemeinde vergeben. Die fachliche Betreuung des Herstellungsprozesses kann der Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum“ übernehmen, auch in Abstimmung mit von den Gemeinden beauftragten Büros und Gutachtern. Sämtliche Prozesse werden von den Kooperationspartnern in regelmäßiger und enger Abstimmung angegangen. Die Landesstelle für nichtstaatliche Museen München wird von Anfang an einbezogen.

Die Zusammenstellung und die Auswahl der Ausstellungsobjekte sind letztendlich abhängig vom Ausstellungskonzept. Der Bezug der Exponate kann vom Verein „Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e.V. organisiert, ggfs. mit Unterstützung durch die Gemeinde(n). Die meisten Exponate müssen aus Fremdbeständen zusammengetragen werden, in den vergangenen Jahren sind entsprechende Kontakte hergestellt worden:

- Vereinseigene Sammlung
- Sammlungen anderer Verein, z.B. Heimatvereine, Eisenbahnvereine

- Privatsammlungen
- Ortsarchive der Landkreismunicipalitäten, Stadtarchiv Lindau, Dokumentationsstelle des Landkreises Lindau
- Sammlungen und Archive von Landesmuseen, z.B. Verkehrszentrum München, DB Museum Nürnberg
- Staatsarchive München und Augsburg

Bei Vorliegen von positiven Grundsatzbeschlüssen der kommunalen Gremien werden die Vereine zielgerichtet in den o.g. Sammlungen, Archiven und Museen nach entsprechenden Dokumenten, Fotos und Ausstellungsobjekten recherchieren.

Soweit möglich, sollen Objekte durch Schenkung in das Eigentum der Gemeinde oder Vereine überführt werden. Sofern dies nicht möglich ist, sollen mit den jeweiligen Eigentümern Nutzungsvereinbarungen (z.B. als Leihgabe) vereinbart werden. Sofern Stücke erworben werden können, die nicht oder nur zeitweilig in die Ausstellung integriert werden können, sind externe Unterbringungsmöglichkeiten zu prüfen (Bauhof, Dokumentationszentrum, Heimatmuseen usw.).

Die Ausstellungen soll barrierefrei zugänglich sein. Eine spezielle Betreuung ist nicht erforderlich. Die Ausstellungen soll ganzjährig, zumindest aber von Ostern bis zu den Herbstferien, entsprechend den üblichen Öffnungszeiten geöffnet sein, z.B.

Sommer	Mai-September: Montag bis Freitag 9:00 - 12:30 Uhr und 14.00 - 18:00 Uhr Juli - September: Samstag, Sonntag 9:00 - 13:00 Uhr
Winter:	Freitag, Samstag, Sonntag 9:00 - 12:00 Uhr

Die Bahnwege sind ganzjährig begeh- bzw. mit dem Rad befahrbar. Inwieweit im Rahmen der kommunalen Straßenunterhaltung eine Schneeräumung im Winter möglich ist, ist zu prüfen.

2.8 Kosten- und Finanzierungsplan

Konkrete Angaben sind erst möglich, wenn Ausstellungsorte und Größe der verfügbaren Ausstellungsräume feststehen.

3 Einordnung zu anderen Verkehrsmuseen

3.1 Museumslandschaft Landkreis Lindau

Im Landkreis Lindau bestehen neben dem überregional bedeutsamen Hutmuseum Lindenberg zahlreiche weitere Heimatmuseen. Das Thema Eisenbahn wird in diesen nicht oder nur fragmentarisch dargestellt. Auch die mit der Bahneröffnung entstandenen wirtschaftlich, sozialen, kulturellen und technischen Veränderungen werden kaum thematisiert. Insofern wäre die geplante Bahnausstellung keine Konkurrenz dieser Einrichtungen. Im Gegenteil könnten durch gegenseitige Hinweise Synergieeffekte entstehen. Das Hutmuseum Lindau könnte mit einer Abteilung Eisenbahn inhaltlich erweitert werden.

3.2 Museumslandschaft Bodenseeregion

Die Bodenseeregion ist verkehrshistorisch seit jeher internationale Schnittstelle zwischen Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien. Zudem wurde und wird am Bodensee Technikentwicklung betrieben. Diese Mobilitäts- und Technikgeschichte wird teilweise bereits in verschiedenen Verkehrsmuseen in der Bodenseeregion dargestellt:

- Friedrichshafen: Zeppelin Museum
- Friedrichshafen: Dorniermuseum
- Kreuzlingen: Seemuseum
- Romanshorn: Locorama

Ein Verkehrsmuseum in Lindau wäre in der Euregio Bodensee eine hervorragende Ergänzung der bestehenden Museen. Zusammen mit den anderen Verkehrsmuseen kann der Luft-, Schienen- und Wasserverkehr der Bodenseeregion in umfassender Weise dargestellt werden. Dies wäre in Europa einzigartig.



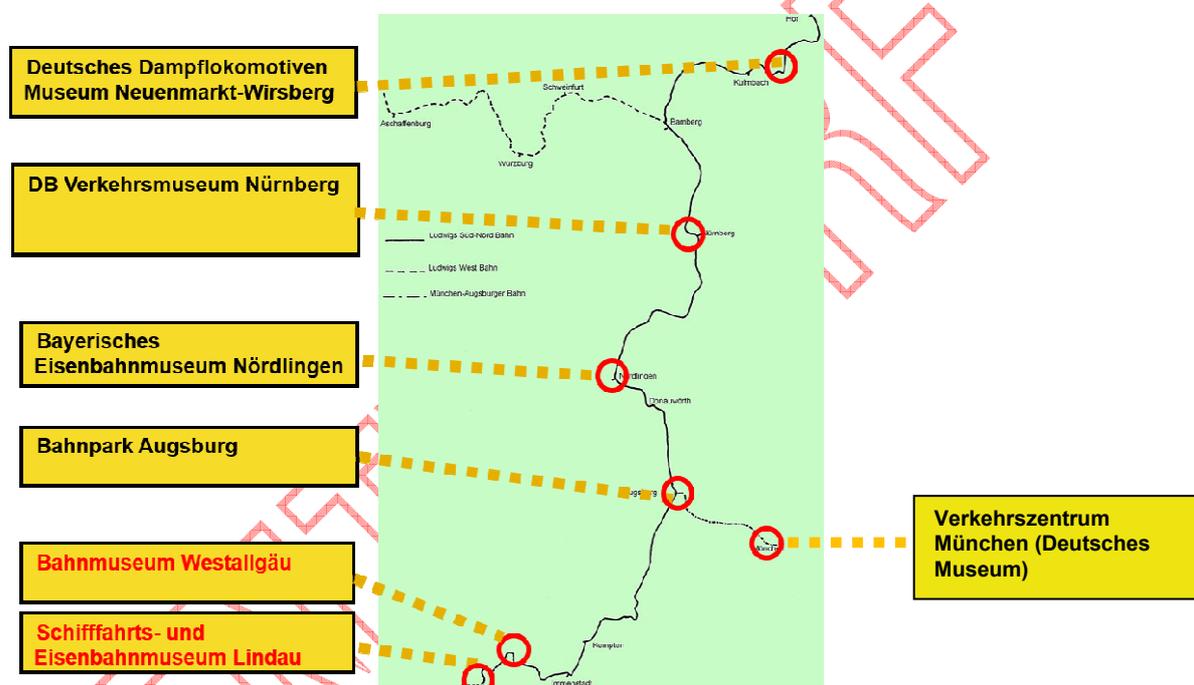
Grafik: Eisenbahn- und Schiffahrtsmuseum Lindau e.V
Grundlage: ggogle maps

3.3 Museumslandschaft Bayern

Entlang der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn bestehen weitere überregional oder landesweit bedeutsame Eisenbahnmuseen

- Bahnpark Augsburg
- Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen (BEM)
- Db Verkehrsmuseum Nürnberg
- Deutsches Dampflokotiven Museum Neuenmarkt-Wirsberg (DDM)

Ein Verkehrsmuseum in Lindau kann diese bayerische Museumslandschaft am südlichen Endpunkt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn zu einem *Museumsverbund Ludwig-Süd-Nord-Bahn* vervollständigen.



Grafik: Eisenbahn- und Schiffahrtsmuseum Lindau e.V

4 Auswirkungen auf den Tourismus

In dem projektierten Verkehrsmuseum soll die Geschichte der Eisenbahn und der Dampfschiffahrt im Landkreis Lindau im 19. und 20. Jahrhundert dargestellt werden. Verkehrsgeschichte ist zugleich auch Kultur-, Sozial-, Wirtschafts-, Industrie- und Technikgeschichte. Jeder hat Erfahrungen damit gemacht und ist daher emotional damit der Eisenbahn verbunden. Damit sollen die Gäste der stark frequentierten Bodenseeregion und von der Inselstadt Lindau mit ihren zahlreichen historischen Zeugnissen in den abwechslungsreichen und sehenswerten Landkreis mit noch unentdeckten Attraktionen gezogen werden.

Mit den gemeindeübergreifenden „Bahnwanderwegen“ würde ein neues Tourismusangebot im Westallgäu schaffen. Mit den Bahnwegen ergeben sich gute Vernetzungsmöglichkeiten zu bestehenden und geplanten Radwegen sowie zu den bereits bestehenden touristischen Angeboten (z.B. Lindenberg: Hutmuseum, Wasserwege, Aussichtspunkte, Kapellen) und zu ggf. neu zu schaffenden Angeboten (z.B. Mühlenweg). Für die heimische Gastronomie und das Übernachtungsgewerbe können weitere Gäste gewonnen werden.

In der Stadt Lindau könnte mit einem solchen Museum das touristische Angebot mit einem neuen Thema aufgewertet werden.

5 Vorgehensweise, nächste Arbeitsschritte

- Ermittlung, inwieweit in den jeweiligen Gemeinden geeignete Ausstellungsräume verfügbar sind (Lage, Größe, Verfügbarkeit).
- Ermittlung, inwieweit Flächen für die Einrichtung von Infopoints/ Erlebnisstationen entlang der Bahnstrecken erschlossen werden können.
- Weitere Ausarbeitung der Projektskizze mit überschlägiger Hinterlegung der voraussichtlich erforderlichen Finanzmittel, dabei frühzeitige Einbindung des BLfD Landesstelle nichtstaatliche Museen in München zur inhaltlichen und konzeptionellen Beratung.
- Ermittlung der Fördermöglichkeiten (Landkreis, Bezirk, Land, EU)
- Grundsatzbeschluss in den jeweiligen Gemeinde- und Stadträten zur Einrichtung von Ausstellungen.
- Gezielte Recherche in Landesarchiven und Museen
- Erstellung Gesamtkonzept mit ortsbezogener Ausarbeitung der lokalen Ausstellungskonzepte einschließlich Finanzierungsplan (Herrichtung, Betrieb, Stellenbedarf)
- Verabschiedung des Ausstellungskonzepts in den kommunalen Gremien mit Hinterlegung eines Etatpostens in den Finanzhaushalten.



- Herrichten der Ausstellungsräume
- Einrichtung der Ausstellung(en)