

In Reutin entstehen neue Strukturen

Die DB AG, der Freistaat Bayern und die Stadt Lindau entwickeln zurzeit gemeinsam ein Zukunftskonzept mit zwei Bahnhöfen in Lindau. Neben dem Inselbahnhof soll zusätzlich ein Fern- und Regionalbahnhof in Lindau-Reutin entstehen.

Im Wege der Neustrukturierung der Bahninfrastrukturen können größere Bahnbetriebsflächen auf der Insel und in Reutin für die Stadtentwicklung freigemacht werden. Die Nutzung dieser Flächen eröffnet eine historische Chance für eine nachhaltige städtebauliche Innenentwicklung. Zur vorbereitenden Untersuchung potentieller Maßnahmen werden im Vorfeld die Entwicklungschancen ermittelt und bereits vorliegende Studien zusammengefasst.

Die aktuelle Studie umfasst drei Schritte

1. Grundlagenermittlung und stadtstrukturelle Untersuchungen: Planungsvorgaben und Untersuchungen zu Na-



Nach einem Neubau des Bahnhofs in Reutin wird das Areal Richtung Reutiner Bucht (rechts) für Wohn- oder Mischnutzung frei. BZ-Foto: STS

tur und Landschaft, Geologie, Klima, Ökologie, Verkehr und Bahn.

2. Analyse und Bewertung der Gesamtstadt sowie der Teilräume Lindau Insel und Reutin: Bebauungsstruktur, Verkehr und Erschließung, Grün- und Freiflächen.

3. Entwicklung eines Flächennutzungs-, Maßnahmen- und Strukturkonzepts für die Insel

und das angrenzende Festland.

Zwei Schwerpunkte

In dieser Ausgabe der BZ wird der Umkreis des neuen Bahnhofs Reutin näher beleuchtet. In der folgenden Ausgabe geht es dann um die Neustrukturierung des Inselbahnhofs und der Westlichen Insel.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Bahnentwicklung Lindau geht in die entscheidende Phase

(Fortsetzung von Seite 1) Für die Verbesserung des Nahverkehrs sowie als Haltestation für den Fernverkehr von München nach Zürich wird in Reutin ein neuer Bahnhof geplant. Die aktuellen Planungen sehen vier Bahnhofsgleise mit vier Bahnsteigkanten vor, die über einen Steg behindertengerecht angeschlossen werden. Durch die Elektrifizierung der Strecke von München bis Reutin werden Lärmschutzmaßnahmen bis zum Westkopf des Bahnhofes Reutin durch die Bahn geplant und im Rahmen des Projektes Elektrifizierung München – Grenze Österreich umgesetzt.

Viele der überalterten Gleisanlagen können entfallen und werden durch die verlagerte Abstellanlage in Reutin sowie die Tankanlage ergänzt. Das Konzept für das Bahnhofsumfeld im Bereich Lindau Reutin bietet die einmalige Chance zur städtebaulichen Aufwertung nach Süden. Die freiwerdenden Bahnflächen werden damit der Bevölkerung Lindaus zugänglich und nutzbar gemacht. Die bestehenden Lager- und Gewerbebauten nördlich der Ladestraße entfallen.

Der Bereich nördlich der Bahngleise wird zur Erschließung und zur Entlastung des Berliner Platzes sowie zur Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen



Der Entwurf Nr. 2 zeigt eine Bebauung mit geringer Dichte. Freistehende Stadtvillen, Doppel- oder Reihenhäuser mit Gärten wären bei dieser Variante vorgesehen.

benötigt. Damit können alle notwendigen DB-Nutzungen, wie Bus, Taxi, Vorfahrt, Kurzparker, Fahrradstellplätze und Bahnhofsnutzungen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgelände am Berliner Platz angesiedelt werden. Das neue Quartier südlich der Gleisanlage wird über die Kamelbuckelbrücke im Osten sowie über einen neuen Fuß-Rad-Weg-Zugang über die Gleise erschlossen. Letzterer stellt zugleich eine direkte Anbindung an die Bahnsteige dar.

Das Areal südlich der Gleise stellt für die Entwicklung Lindaus ein großes Potenzial zur Entwicklung eines qualitativ hochwertigen und einmaligen Standortes am Bodensee dar. In Abhängigkeit stadtpolitischer Zielsetzun-



Der Entwurf zeigt im Bereich Reutin die Bebauungsvariante 1 zwischen zukünftig verbleibenden Gleisanlagen und Ladestraße. Das Gebiet wird hier zum Naherholungsraum umgestaltet. Eine Bebauung ist nicht vorgesehen, die Ladestraße als Fuß- und Radeweg reduziert.

BZ-Grafiken (4): Laux Architekten

gen sind dabei unterschiedliche Quartiersvorstellungen denkbar. In vier abgestuften Varianten wurden verschiedene Dichten und Qualitäten entwickelt. Alle Varianten haben das Ziel einer Vernetzung von Stadt und See über die Bahn hinweg, einer Belebung und Aufwertung der weiteren Uferzone, der Fortsetzung des grünen Uferbandes unter Würdigung der landschaftlichen und ökologischen Bedeutung der Uferregion.

Variante 1 „Grünes Ufer“

Hier wird eine landschaftlich geprägte Grün- und Freifläche südlich der Gleise vorgeschlagen, mit Freizeit-, Spiel- und Sportnutzungen. Eine Durchfahrt nach Westen ist nicht geplant. Die heutige Ladestraße wird, wie bei allen nachfolgenden Varianten auch, als großzügige Fuß-Rad-Wegeverbindung in den Bodenseeradwanderweg eingebunden.

Variante 2 „Wohnen Plus – Geringe Dichte“

Dieser Variante liegt die Idee eines „Allgemeinen Wohngebietes“ mit passenden ergänzenden Nutzungen zugrunde. Die Orientierung der dargestellten Baufelder ist zur Seeseite ausgerichtet. Als Wohnformen wären hier freistehende Stadtvillen, Doppel- oder Reihenhäuser mit großzügigen Privatgärten denkbar.

Ausgehend von einer zweigeschossigen Bebauung und relativ geringen städtebaulichen Dichten könnten ca. 200 bis 250 Wohneinheiten für 400 bis 500 Bewohner entstehen. Die Zufahrt erfolgt, wie bei den nachfolgenden beiden Varianten auch, über die neue Erschließungsstraße in Ost-West-Richtung ohne

Durchfahrtsoption, ausgenommen Rettungsfahrzeuge.

Variante 3 „Wohnen Plus – Mittlere Dichte“

Auch hier ist als Nutzung ein „Allgemeines Wohngebiet“ mit ergänzenden Nutzungen vorgesehen. Die Orientierung der dargestellten bebaubaren Flächen ist zur Seeseite ausgerichtet. Nach Norden, zur Bahnachse hin, werden die Baufelder aus Immissionschutzgründen in geschlossener Bauweise dargestellt, typologisch sind die Grundrisse nach Süden hin orientiert, alle Wohn- und Aufenthaltsbereiche haben somit Bezug und Blick auf das Seeufer. Südlich hiervon befindet sich eine aufgelockere Bebauung, die den Blick der dahinter liegenden Bebauung auf den See ermöglicht.

Als Wohnformen sind vielfältige Typologien möglich, wie Stadtvillen, Reihenhäuser, Geschosswohnungsbauten, Höfe oder Hausgruppen, die sich für verschiedenartige Wohnformen, wie beispielsweise Baugruppen, Einheimischen-Modelle, Familien-, Senioren-, Mehrgenerationenwohnen sowie gewerbliche Nutzungen, wie Ärztehaus, Apotheke, Gastronomie, etc. eignen. Die dargestellten Baufelder stellen keine Gebäude im architektonischen Sinn dar, sie zeigen lediglich Grundflächen möglicher Bebauungstypologien, die auch Freizeiteiche beinhalten können.

Variante 4 „Wohnen Plus – Hohe Dichte“

Die 4. Variante ist ebenfalls als „Allgemeines Wohngebiet“ mit ergänzenden Nutzungen vorgesehen. Die Bebauung in Block- und durchbrochenen Blockteilen stellt typologisch eine urbane Siedlungsform dar. Als Wohnformen sind aufgelockerte Blockrandbebauungen denkbar, vornehmlich Geschosswohnungsbauten, die sich um gemeinschaftliche Höfe gruppieren. Sie eignen sich für verschiedenartige Wohnformen, Baugruppen, Mietwohnungs- und Eigentumswohnungen unterschiedlicher Größe und Qualität. Bei



Der Entwurf zeigt im Bereich Reutin die Gestaltungsvariante 3 mit mittlerer Bebauung. Die Wohnanlagen sind offen zum See errichtet. Bei einer dreigeschossigen Bebauung und moderaten städtebaulichen Dichten können ca. 400 bis 500 Wohn-, bzw. Nutzungseinheiten für ca. 1.000 bis 1.100 Bewohner entstehen.

einer beispielsweise dreigeschossigen Bebauung und entsprechender Dichte ließen sich ca. 600 bis 660 Wohneinheiten bzw. Nutzungseinheiten mit ca. 1.400 bis 1.500 Bewohnern realisieren.

Fazit

Mit dem zwischen der Stadt Lindau, dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG gemeinsam entwickelten Zwei-Bahnhofs-Konzept ist eine Lösung entstanden, die sowohl das Inselzentrum als auch das Festland vernetzt.

Der geplante Halt des Fernverkehrs von München nach Zürich in Lindau kann in Reutin realisiert werden. Mit diesem neuen Nah- und Fernverkehrshalt in Reutin wird die gesamte Stadt wesentlich besser als bisher an den Bahnverkehr angebunden.

Aufgrund der besonderen Lage und der Qualität des Standortes Insel und Reutin erhält die Stadt Lindau durch die frei werdenden Bahnflächen eine einmalige Entwicklungschance. Dabei handelt es sich um einen dauerhaften Entwicklungsprozess, der mit einer sukzessiven Umsetzungsstrategie dem Bedarf entsprechend in Teilabschnitten konkretisiert und planungsrechtlich umgesetzt werden kann.

Um dem zukünftigen Bedarf an Wohnfläche gerecht zu werden sowie der Abwanderung zukünftiger Generationen entgegenzuwirken, ist eine stetige Innen- und Stadtentwicklung notwendig. Die Schaffung attraktiver Wohnquartiere auch für Familien sowie die Verbindung von



Mit maximal 600 bis 660 Wohn- bzw. Nutzungseinheiten entstünde neuer Wohnraum für etwa 1.500 Personen bei Variante 4 „Wohnen Plus – Hohe Dichte“. Auch bei dieser Variante ist der neue Wohnbereich durch eine Straße über die „Kamelbuckelbrücke“ (rechts) erschlossen, die Ladestraße wird Teil des Bodenseeradwanderwegs.

Qualitäten des städtischen Wohnens mit Freiräumen und Freizeitnutzungen wird dabei in Zukunft einen immer bedeutsameren Stellenwert für die Attraktivität und Prosperität von Städten einnehmen.

Die frei werdenden Bahnflächen stellen eine historische Chance für die Stadtentwicklung dar. Gemeinsam ist beiden Standorten Insel und Festland die einmalige Lage: Die Situierung unmittelbar am Bahnhof als Infrastrukturknotenpunkt, die Lage im städtischen Kontext und die direkte Nähe zum Natur- und Freizeitraum des Bodensees.

Durch die Verknüpfung von Schienenverkehr, Bus, Fahrrad und fußläufiger Anbindung kann ein Beitrag zur Verkehrsreduzierung und zur Stadt der kurzen Wege geleistet werden.

Die Quartiere stellen eine langfristige Entwicklung zum Stadtbau dar, mit einem Zeithorizont von 20 bis 30 Jahren für kommende Generationen.

Das Ziel der vorliegenden Studie ist es daher, zunächst die Potentiale einer zukünftigen Entwicklung herauszuarbeiten, zur Diskussion zu stellen und in einer städtebaulichen Grobstruktur und Nutzungsverteilung abzubilden. Im Weiteren werden vertiefte städtebauliche Planungen diese Vorstrukturierung konkretisieren und in Bebauungsmuster übertragen. Um eine hohe Qualität in der Umsetzung zu erreichen, sind städtebauliche Wettbewerbe notwendig, deren Inhalte und Ziele zu definieren sind. WW