

Auf folgende Konzepte wird in den Antworten hingewiesen:

KLiMo – Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept

[https://www.stadtlindau.de/media/custom/2715\\_4597\\_1.PDF?1618559358](https://www.stadtlindau.de/media/custom/2715_4597_1.PDF?1618559358)

Parkraumkonzept Lindau

[https://www.stadtlindau.de/media/custom/2715\\_1677\\_1.PDF?1516715100](https://www.stadtlindau.de/media/custom/2715_1677_1.PDF?1516715100)

### **Blaue Fragen (Mobilität):**

- **Wie sollen wir den KBP planen, ohne zu betrachten, wie sich der Bedarf an Parkplätzen entwickeln wird und wie man erreicht, dass weniger Plätze gebraucht werden oder diese an anderen Orten zur Verfügung stehen?**

Für diesen Prozess müssen Prioritäten und Ziele festgelegt werden. Das öffentliche Parkraumangebot auf der Lindauer Insel wird von vier wesentlichen Nutzergruppen nachgefragt (Bewohner, Beschäftigte, Tagestouristen und Übernachtungstouristen, mehr dazu: siehe **Kapitel 4 des Parkraumkonzeptes**). Dem Wunsch aller Nutzergruppen nach möglichst bequemen (inselnahen) und preiswerten Parkmöglichkeiten kann aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen nicht nachgekommen werden. Es muss ein Interessenausgleich zwischen den Ansprüchen der Nachfragegruppen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erfolgen.

Für den Überblick des Parkraumbedarfes in Lindau dient das Parkraumkonzept. Dieses wird laufend aktualisiert und neue Bauvorhaben und Veränderungen werden erfasst. Durch diesen Prozess kann der Parkraumbedarf für die nächsten Jahre abgeschätzt werden.

- **Bessere Lösungen bezüglich der Staus (Aeschach-Kreisverkehr und Zugang P3 – Anlieger – Aeschacher Ufer) im Gange?**

An diesem Problem wird gearbeitet. Der Verkehr entlang dieser Strecken soll vermieden oder verlagert werden. Tagesgäste sollen deshalb so früh wie möglich abgefangen und umgeleitet werden. Gleichzeitig soll der Verkehr an diesen Stellen abnehmen, indem der Verkehr vom Auto auf den Umweltverbund (ÖPNV; Rad, zu Fuß gehen) verlagert wird.

- **Was wären konkrete Veränderungen in Variante 1?**

Auffangparkplätze wurde bereits übergangsweise auf der Fläche des künftigen Vier-Linden-Quartiers (P2) in der Kemptener Straße und ebenfalls auf dem Shuttle-Parkplatz P1 (Blauwiese) errichtet. Diese Maßnahme hat sich, was die Schaffung zusätzlicher PKW-Stellplätze( Ersatz P5) und Verlagerung des Verkehrs angeht, bewährt. Die Stellplätze wurden in der Tat benötigt und der Verkehrsfluss in Richtung Insel und auf der Insel wurde verbessert.

- **Gibt es noch Varianten außer 1 und 2 (Bebauung)?**

Es gibt mehrere Varianten und Ideen, aber nur diese zwei Varianten wurden im Rahmen des Parkplatzkonzeptes vertieft untersucht.

- **Hat das Parkraumkonzept eine autofreie Altstadt mitberücksichtigt?**

Nein, dies wurde nicht berücksichtigt oder untersucht.

- **Wenn nein, wie würde sich das Parkraumkonzept ändern?**

Die Parkstände der Insel sollten verlagert werden (z.B. im Bereich Karl-Bever-Platz und P&R-Anlagen). Für die Bewohner sollen, zur Deckung der Nachfrage und zur Sicherung und Stärkung des Wohnstandorts Insel, ausreichend der Insel naheliegende Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Die Parkstände für Kunden und Besucher sollen zur Deckung der Nachfrage und zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Insel, zielgruppengerecht organisiert werden. Touristische Fahrten bis auf die Insel / in den Inselkern sollen möglichst vermieden bzw. minimiert werden. Der Beschäftigten- und Kundenverkehr soll zum Teil auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Gleichzeitig sollen so Belastungen durch den Parksuchverkehr reduziert werden.

- **Hat man den tatsächlichen Bedarf der Insel Lindau jemals untersucht: Wie viele Wohnungen haben wir auf der Insel? Wie viele Hotelzimmer haben wir auf der Insel? Welchen Parkplatzschlüssel hat die Insel?**

Ja, die Abschätzung des Parkraumbedarfes im Innenstadtbereich erfolgt gemäß der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Hierbei wurde eine Bedarfsabschätzung für das Analysejahr 2016 abgegeben. In dieser Prognose wurden Aspekte wie die geplante Stadtentwicklung inkl. Parkraummaßnahmen und strukturelle Entwicklungen mit angedacht.

Entsprechend der oben genannten Richtlinie wurde für die unterschiedlichen Nachfragegruppen das Tagesverkehrsaufkommen abgeschätzt. Über eine nachfragegruppenspezifische Belegungsganglinie wurde die Parkraumbelastung über den Tagesverlauf ermittelt (siehe Kapitel 3 des Parkraumkonzeptes). Für die Abschätzung des zukünftigen Stellplatzbedarfs wurde die maximale Belegung nach Nutzergruppen zur Spitzenzeit herangezogen (maximale Auslastung insgesamt, mittags, 13 Uhr). Zu beachten ist, dass bei einzelnen Nutzergruppen die maximale Auslastung zu anderen Zeiten auftreten können (z.B. Nutzergruppe Bewohner, nachts). Die Überlagerung der verschiedenen Nutzergruppen zeigt hingegen um 13 Uhr des Erhebungstages die höchste Gesamtauslastung des Parkraumangebotes und wird daher als Bezugsgröße verwendet (siehe Kapitel 5 des Parkraumkonzeptes).

Die Garagen- und Stellplatzverordnung in Bayern trat im Jahr 1993 in Kraft. Zuvor wurden keine verpflichtenden Stellplätze für Bauvorhaben vorgesehen. Deshalb sind Wohnungen und Hotelzimmer auf der Insel keine Richtwerte, um den Stellplatzbedarf zu ermitteln.

	max. Auslastung (tagsüber, 13 Uhr)
<b>Bewohner</b>	ca. 390 P
<b>Beschäftigte</b>	ca. 180 P
<b>Tagestouristen</b>	ca. 820 P
<b>Übernachtungstouristen</b>	ca. 140 P
<b>Kunden / Besucher</b>	ca. 170 P
<b>Summe (gerundet)</b>	<b>ca. 1.700 P</b>

- **Könnte man den KBP für die Anwohner reservieren?**

Ja (nach entsprechender politischer Beschlussfassung), allerdings kann der KBP nicht vollständig für Anwohner reserviert werden. Nach den rechtlichen Vorgaben dürfen innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten

- werktags von 7 Uhr bis 18 Uhr nicht mehr als 50 %
- und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %

der zur Verfügung stehenden Parkflächen für Bewohner reserviert werden (entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)).

- **Warum sollten Tagestouristen bis vor die Insel fahren? Warum nicht am Stadtrand abfangen?**

s.o., Variante 1 des Parkraumkonzeptes (P+R). Ziel ist es, hauptsächlich Auswärtige (Touristen) schon in den Randlagen "abzufangen" und zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Wichtig ist hierbei, die Möglichkeit des direkten Umstieges auf den ÖPNV anzubieten.

- **Wie kann das P+R attraktiver gemacht werden, um die Situation in Inselnähe zu entzerren?**

Um das P+R attraktiver zu machen, sind verschiedene Aspekte möglich. Diese sind beispielsweise:

**Standort der P&R-Anlagen:** Die Standorte müssen aus jeder Anreiserichtung sehr gut erreichbar sein, also nahe zu den dafür maßgeblichen Straßen liegen und sehr leicht auffindbar sein.

**Parkleitsystem und Kommunikation:** Es braucht ein durchgängiges Parkleitsystem, welches vom relativ schnellen Autoverkehr gut erkennbar und wahrnehmbar ist. Wichtig ist, dass es nahe an den maßgeblichen Straßen ist und ins Auge sticht. Durch entsprechende Kommunikation (z.B. Homepage, App) soll Menschen als Touristen möglichst schon vor Reiseantritt klar gemacht werden, dass es im Altstadtbereich kaum Parkmöglichkeiten gibt. So sollen die Vorteile von der Nutzung der P&R-Anlage Touristen überzeugen, diese zu nutzen.

**ÖPNV-Anbindung:** Die Standorte brauchen eine sehr gute ÖPNV-Anbindung, die ein sofortiges und schnelles Weiterkommen ohne lange Wartezeiten garantiert. In Sonderfällen wie in Lindau kann auch eine öffentliche Schiffsverbindung von Interesse sein, wenn der P&R-Standort an einem See oder einer Wasserstraße liegt.

**Attraktiver Tarif:** Der Preis für das Abstellen inkl. die ÖPNV- Hin- und Rückfahrt muss deutlich günstiger sein als der zu erwartenden Preis für das Parken am eigentlichen Ziel (Insel).

**Restriktives Parkregime:** Im Zielgebiet, also in unserem Fall der Lindauer Altstadt, muss ein restriktives Parkraumregime gelten. Mit diesem geht eine stark eingeschränkte Kapazität,

deutlich teurere Tarife sowie eine strenge Zeitbeschränkung einher. So sollen auch Langzeitpartner dazu motiviert werden, am Festland zu parken.

Für ein komplexes System wie die Lindauer Insel kann nicht nur ein alleiniges Instrument zur Zielerreichung genutzt werden. Vielmehr muss die Vielzahl der Möglichkeiten sinnvoll miteinander kombiniert werden.

- **Bahnhalt in Zech?**

Bereits in den Jahren 2014/15 haben die DB Netz AG und die BEG in Abstimmung mit dem Verkehrsbund Vorarlberg geprüft, ob sich in diesem Engpassabschnitt (Lochau - Reutin) ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt in den Fahrplan integrieren lässt. Sie kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass dies mit Blick auf einen attraktiven und stabil funktionierenden Fahrplan nicht möglich ist.

- **Wie kann die Kommunikation für den Individualverkehr verbessert werden (Verkehrssystem)?**

Um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und insbesondere des Parksuchverkehrs kontinuierlich fachlich zu begleiten, wurde im Mai 2020 eine Lenkungsgruppe Mobilität (sog. „SoKo Parken“) gegründet, welche seither regelmäßig tagt und fortlaufend Anpassungen vornimmt. So hat die Lenkungsgruppe beispielsweise mit Beginn der stärkeren Touristenfrequenz (Ansturm an Pfingsten) umfangreiche Verbesserungen und Ergänzungen der Beschilderung vorgenommen. Im Hochsommer zeigte sich, dass Besucher, obwohl das Parkleitsystem für die Insel null Parkplätze zeigte und auf P1/P2 freie Parkplätze zur Verfügung standen, dennoch in Richtung Insel fuhren. Daher wurden bei voller Auslastung der Parkplätze P3 (Karl-Bever-Platz) und P4 (Inselhallen-Parkhaus) am Kreisverkehr „Europaplatz“ (vor der Seebrücke) Sperrbaken aufgestellt, mit dem Hinweis „Parkplätze belegt“. Da dies effektiv zu einer Entlastung der Inselzufahrt führte, wurde das elektronische Parkleitsystem im Herbst 2020 dahingehend angepasst, dass ortsunkundige Tagesgäste seither ausschließlich auf die Shuttle-Parkplätze P1 und P2 auf dem Festland geleitet werden. Überregionale Maßnahmen werden aktuell im Rahmen des „Mobilitätskonzept Allgäu“ definiert und teilweise bereits in diesem Jahr eingeführt.

- **Wie viele Parkplätze bräuchten wir in einem Parkhaus unter dem Kleinen See mindestens?**

Wirtschaftlich ist zu bewerten, ab welcher Stellplatzanzahl sich der zusätzliche technische und finanzielle Aufwand für ein Tiefbauwerk im Seegrund (neben den erhöhten Kosten für unterirdische Parkplätze) „lohnen“ wird.

Verkehrlich muss geklärt werden, welche Nutzergruppen zukünftig überhaupt nahe der Insel parken sollen.

- **Wie weit ist die Überlegung zum Schiffsshuttle gediehen?**

Für das Projekt Park&Ship wurde eine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung für das in Lindau vorliegende Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet in Auftrag gegeben. Die Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Schluss, dass erhebliche Auswirkungen auf den Haubentaucher durch das Projekt nicht auszuschließen sind. Deswegen ist eine Ausnahmegenehmigung nach Bundesnaturschutzgesetz durch die Regierung von Schwaben (höhere Naturschutzbehörde) notwendig. Das Projekt Park&Ship kann nur weitergeführt werden, wenn von der RvS eine Ausnahmegenehmigung erfolgt. Die RvS prüft derzeit, ob die

in der Verträglichkeitsprüfung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausreichend sind. Wenn die Ausnahmegenehmigung erteilt ist, muss ein Grundsatzbeschluss im Stadtrat erfolgen, ob das Projekt weiterverfolgt werden soll. Nach einem positiven Beschluss könnte dann die weitere Bearbeitung des Projektes Park&Ship stattfinden. Der nächste Schritt wäre zunächst die Wiederaufnahme des Förderantrags, da Zuschüsse bereits in Aussicht gestellt wurden.

- **Wurden auch Überlegungen angestellt, wie eine Anreise ohne Auto attraktiver gemacht wird?**

Ja, konkrete Maßnahmen wurden bereits implementiert wie z.B. die Einführung der EBC-Karte (Echt Bodensee Card) sowie Marketing und Informationsmaßnahmen für eine effektive und umweltfreundliche Anreise. Hier bekommen die Touristen bereits vor ihrer Anreise nach Lindau ausreichend Information über die Anreise und die Fortbewegung vor Ort <https://www.lindau.de/lindau-informiert/anreise/>.

Mit dem Bahnhof Reutin hat sich die Anreise mit der Bahn aus einigen Städten verbessert, diesbezüglich wird aktiv informiert, vgl. <https://www.lindau.de/lindau-informiert/zuganreise/>. Darüber hinaus werden Verkehrsangebote vor Ort ausreichend kommuniziert, z.B. eine verständliche und durchgängige Beschilderung aus allen Richtungen zu möglichen P+R-Parkplätzen.

- **Alle Daten zu den benötigten Parkplätzen gehen von einem „weiter so“ aus. Angesichts der drohenden Klimakatastrophe plant die Stadt Klimaneutralität bis 2035. Das wird auch die Mobilität beeinflussen. Gibt es dazu schon Prognosen?**

Der künftige Stellplatzbedarf kann durch verschiedene Entwicklungen und Einflussgrößen weitere Veränderungen erfahren. Entsprechend anzunehmender Entwicklungen in Lindau, wie dem erwarteten weiteren Anstieg des Tourismus, einer zunehmenden Anzahl an Veranstaltungen in der Inselhalle, der Stärkung des Einzelhandels auf der Insel sowie der im KLiMo prognostizierten verkehrlichen Entwicklung für Lindau bis 2030, kann von einer insgesamt steigenden Parkraumnachfrage ausgegangen werden. Dem stehen Maßnahmen entgegen, wie der Bahnhof Reutin sowie weitere Maßnahmen des KLiMos, die zu einer Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV; Rad, zu Fuß gehen) beitragen und damit einen Rückgang der Stellplatznachfrage hervorrufen sollen. Da bei einem Umstieg auf den Umweltverbund erfahrungsgemäß das vorhandene Kfz nicht sofort verkauft, sondern eher stehen gelassen wird, wird im Inselkern (Nutzergruppe Bewohner) nicht von einer deutlichen Senkung der Parkraumnachfrage ausgegangen. Es ist eher von einer steigenden Parkdauer, und einer damit verbundenen verstärkten Belegung auszugehen.

- **Wo könnten Park & Ride Parkplätze in Lindau errichtet werden?**

Siehe Seite 30 des Parkraumkonzeptes

- **Wo sind Parkmöglichkeiten für größere Fahrzeuge wie Wohnmobile, Handwerkerfahrzeuge, etc.?**

Zur Zeit werden Wohnmobilisten im Bereich des Hartplatzes Zech untergebracht, Reisebusse stehen Stellplätze in der Ladestraße, Auenstraße und entlang der Robert-Bosch-Str. zur Verfügung.

- **Wie wird sich die anteilige Verwendung der Verkehrsmittel verändern?**

Bezogen auf die Verkehrsbeziehungsmatrix 2030 des Verkehrsmodells wird bis zum Prognosehorizont 2030 mit einer Steigerung des Kfz-Verkehrs von 10% gerechnet, für den Radverkehr wird von einer Steigerung von 16% ausgegangen und der ÖPNV wird ebenfalls um 15% zunehmen. Auch zu Fuß gehen wird beliebter und nimmt um 12% zu. Diese Steigerung ist auf die zunehmende Mobilität der Bevölkerung, der Zunahme im Wirtschafts- und Tourismusverkehr sowie auf strukturelle Entwicklungen in Lindau zurückzuführen (siehe Seite 117 des KLiMos).

- **Wie wird sich der Bedarf an Parkplätzen mit der Zeit ändern? Prognosen für in 10,20,30 Jahren?**

Ein wichtiger Bestandteil des KLiMos ist die Modellierung des Verkehrsaufkommens sowie die Bewertung von Szenarien und Maßnahmen mit Hilfe des aufgebauten Verkehrsmodells. Um die künftige verkehrliche Situation in Lindau abzubilden, wurde die Verkehrsmengenentwicklung prognostiziert (Prognosehorizont 2030, siehe Seite 116 des KLiMos).

- **Kann man auf den geplanten Schiff-Shuttle genauer eingehen?**

s.o.

- **Wo sollen die Beschäftigten und Anwohner nach dem bestehenden Konzept parken?**

Zur Stärkung des Wohnstandortes Lindau (Insel) sollten Anwohner die Möglichkeit haben, ein Fahrzeug auf möglichst wohnungsnahen Stellplätzen abzustellen. Die Beschäftigten dürfen zur Zeit am KBP parken. Durch attraktive Maßnahme wie z.B. die verstärkte Förderung von Jobtickets, Fahrgemeinschaften usw. soll eine Verlagerung von Beschäftigten auf den Umweltverbund (ÖPNV, zu Fuß, Fahrrad) stattfinden. So soll auch ein Rückgang der Parkraumnachfrage erwirkt werden.

- **Kann der KBP auch für andere Verkehrsmittel außer dem Auto genutzt werden?**

ja, Stellplätze für Fahrräder und Motorräder sind vorhanden.

- **Auf welche Zielgruppe soll der Parkplatz abgestimmt werden?**

Es sollen alle Nutzergruppen angesprochen werden. s. o.

- **Was passiert wenn wir nur wenige Parkplätze anbieten?**

S.o., es ist von einer Steigerung des Kfz-Verkehrs bis zum Prognosehorizont 2030 um etwa 10 Prozent auszugehen; weniger Parkplätze könnten das Parkplatzproblem verschärfen. Der Parkplatzbedarf für die Insel wird lt. Parkraumkonzept auf ca. 1700 Stellplätze geschätzt.

- **Der Klimawandel wird, muss unser Mobilitätsverhalten ändern. Wie wird der Kfz Verkehr in 10-20 Jahren anders sein?**

Das Verkehrsaufkommen einer Stadt wird einerseits durch die Anzahl der Menschen, andererseits auch von den zugrundeliegenden Mobilitätsgewohnheiten bestimmt. Umfangreiche Analysen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

liefern hierfür regelmäßig Studien für den bundesweiten Trend. In diesen Studien werden u.a. Themen berücksichtigt, wie die zu erwartenden höheren Kosten des MIV, ein verändertes Kaufverhalten (Online-Handel), ein verändertes Statusbewusstsein jüngerer Menschen zum eigenen Pkw etc.. Aufgrund des demographischen Wandels und der zu erwartenden zukünftigen Beschäftigtenstruktur sind darüber hinaus Änderungen einzelner Mobilitätsarten (Wegehäufigkeiten einzelner Wegezwecke) zu erwarten.

- **Wer bekommt die Einnahmen des Parkplatzes und Anhang? Finanzielle Möglichkeiten? (Kostenfrage)**

Einerseits der Regiebetrieb Parkraumbewirtschaftung, soweit Parkplätze als Betrieb gewerblicher Art geführt werden (z.B. Schrankenparkplätze), andererseits der städtische Haushalt, soweit es sich um Parkplätze im öffentlichen Raum (z.B. am Straßenrand) handelt. So hat z.B. der Regiebetrieb Parkraumbewirtschaftung das Parkhaus Inselhalle finanziert.

- **Parkmöglichkeit für Fahrrad, Motorrad, Roller auf dem KBP. Nicht nur PKW. Zielgruppen?**

Wurde bereits verhandelt, Stellplätze für Fahrräder, Motorräder und Roller stehen gratis zur Verfügung.

- **Wurde die Möglichkeit übers Internet buchbare Parkplätze schon angedacht?**

Ja aber noch nicht geprüft. Mit einer digitalen Parksystem-Architektur könnten die Parkfläche fit für die Zukunft gemacht werden.

- **Mobilitätskonzept bezogen auf Nutzergruppen erklären:**

Das KLiMo verfolgt maßgeblich das Ziel, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, sodass der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. Besonders in sensiblen Bereichen, wie z.B. auf der Insel soll der Verkehr verträglich abgewickelt werden. In diesem Zuge soll der Parksuchverkehr weitestgehend minimiert werden. Die langfristige Einrichtung von P+R-Plätzen zum „Auslagern“ von Touristenverkehr soll eine Entlastung für die Insel bringen. Je nach Lage der P&R-Plätze kann dies darüber hinaus zu einer deutlichen Reduktion von Verkehrsemissionen im Stadtgebiet führen. Das Maßnahmenkonzept besteht aus verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern für den Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Personennahverkehr sowie aus verkehrsmittelübergreifenden Querschnittsthemen. Die Handlungsfelder sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse, der Ziele und Qualitätsstandards sowie dem „KLiMo-Szenario“ entwickelt und bauen auf dem Prognose-Nullfall 2030 auf.

Es sollen zielgruppenspezifische Maßnahmen der unterschiedlichen Handlungsfelder abgeleitet werden. Diese zielgruppenspezifische Vorgangsweise soll spezielle Nutzergruppen ansprechen, um die größtmögliche Wirkung von Maßnahmen zu erreichen. Beispielsweise ist betriebliches Mobilitätsmanagement (Beeinflussung der Verkehrsnachfrage) für die Zielgruppe Beschäftigte relevant, während touristisches Mobilitätsmanagement auf die Gruppe der Touristen abzielt. Eine Kostenerhöhung für die Dauerparkkarte in Lindau kann ein Beispiel für die Nutzergruppe Bewohner sein. Überschneidungen treten bei zielgruppenspezifischen Maßnahmen auf, da nicht jede Gruppe trennscharf voneinander betrachtet werden kann.

Die einzelnen Handlungsfelder, Nutzergruppen und Maßnahmen können nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf den Umweltverband



(ÖPNV, zu Fuß, Fahrrad) herbeizuführen, ist umfangreich, prozesshaft und erfordert effiziente Maßnahmen, die sich gegenseitig bestärken.

- **Wo wären P & R Parkplätze am Stadtrand möglich?**

Siehe Seite 30 des Parkraumkonzeptes

- **Welche Optionen (Grundstücke) für Auffangparkplätze sind noch offen? (Verfügbar)**

Momentan stehen keine städtischen Flächen zur Verfügung, die als Auffangparkplätze dienen könnten. Es wurde an den Standorten am Bahnhof Reutin und in der Nähe der Therme weiter geplant.

## **Gelbe Fragen (Baurecht):**

- **Können die zwei Baufenster zu einem Baufenster geändert werden?**

Ja, ein Bebauungsplan (wie auch Flächennutzungsplan) kann geändert werden. Dazu ist eine neue Planung als Grundlage und ein anschließendes Bebauungsplanänderungsverfahren notwendig.

- **Kann ich den Bebauungsplan ändern? Wenn ja, was bedeutet das für die Zeitschiene?**

Ja, der Bebauungsplan kann geändert werden. Wie lange ein solches Verfahren dauert, ist eine Frage der Belange, welche durch die neue Planung ausgelöst werden und natürlich auch ein Kapazitätsproblem. Ein neues Bebauungsplanverfahren auf dem KBP wird schätzungsweise 1 bis 2 Jahre dauern.

- **Der Hasenweidweg steht heute schon vor Problemen (Zufahrt Aeschacher Ufer). Im Bebauungsplan ist hier nicht mehr Fläche geplant. Was muss man tun um das zu ändern?**

S.O. Allerdings ist es ggf. möglich, den Hasenweidweg auch jetzt schon zu erweitern, in dem man ihn etwas nach Süden verbreitert. Dies erfordert dann eine Befreiung. Befreiungen sind Einzelfallentscheidungen und es muss dann anhand einer konkreten Planung abgeprüft werden, ob dies dann möglich ist. Allerdings sind Befreiungen nur für eine gewisse Tiefe möglich, für komplett neue Fahrspuren wird eine Bebauungsplanänderung benötigt.

- **Ist ein Halbgeschoss ins Erdreich möglich?**

Ja.

- **Wie hoch sind 20 Meter? Welches Gebäude auf der Insel hat 20 Meter Höhe?**

Das Marienheim gegenüber hat auch 20 m Höhe. 20m entsprechen der Firsthöhe des Marienheims.



- **Wieso werden Baufenster eingetragen? (Wenn alles ein „geschützter“ Platz war?)**

Baufenster geben den Bereich vor, in den (und nur in dem) Gebäude errichtet werden dürfen. Geschützt wurde jetzt erstmalig nur die Schindlerwiese, diese ist als Grünfläche festgesetzt. Ursprünglich war die Schindlerwiese rechtlich ein Parkplatz, auch wenn sie nie so genutzt wurde.

- **Wer hat wann den Bebauungsplan erstellt/entworfen?**

Der Bebauungsplan wurde auf Grundlage und nach Vorgaben eines interfraktionellen Stadtratsantrags durch die Stadtverwaltung in den Jahren 2019/2020 erstellt.

- **Können die Gebäudeflächen (blaue Umrandung) geändert werden?**

Ja, mit Bebauungsplanänderungsverfahren, s.o.

- **Können die technischen Leitungen (Gas, Wasser, etc.) verlegt werden? Leitungen unter dem See?**

Das kann man nicht pauschal beantworten und hängt von vielen Faktoren ab.

- **Welche Zufahrtsmöglichkeiten sind machbar? Entlastung für Aeschacher Ufer/Alpengarten?**

Das hängt von der Konzeption ab, wie der KBP künftig genutzt werden soll. Eine neue Zufahrt entlang des Aeschacher Ufers oder durch die angrenzende Schindlerwiese ist nicht möglich. Entlastung könnte, sofern verkehrlich notwendig, durch eine Verbreiterung des Hasenweidwegs erfolgen.

- **Kann der Bebauungsplan vor der Umgestaltung des KBP nochmals geändert werden oder muss er so bleiben?**

S.O. zweite Frage Bauamt.

- **Garage unter dem kleinen See möglich?**

Technisch ist vieles möglich. Die Frage bei der TGa unter dem kleinen See ist, ob dies verkehrlich sinnvoll ist (wer soll da parken und für wieviel Geld) und ob der absehbar erhebliche finanzielle Aufwand in einem vertretbaren Verhältnis zu Alternativen, z.B. einem Parkhaus am KBP steht. Bauplanungsrechtlich erfordert die TGA unter dem kleinen See verschiedene Planverfahren (z.B. Bebauungsplanverfahren).

Die entscheidende Frage ist jedoch, wer dort parken soll. Schätzungsweise wird sich der Invest nur dann lohnen, wenn auch Tagestouristen dort parken. Das hat aber den Nachteil, dass dann der gesamte Verkehr wieder zur Insel gelenkt wird, anstelle ihn am Stadtrand abzufangen und zur Insel zu shutteln. Die Sinnhaftigkeit der TGa unter dem Kleinen See wird sich also daran messen müssen.

- **Also keine Tiefgarage möglich?**

Eine Tiefgarage ist möglich und wurde im Bebauungsplanverfahren bereits berücksichtigt. Sie liegt in einem Bereich, in dem Leitungen mit vertretbarem Aufwand verlegt werden können. Der mit einer Tiefgarage unterbaubare Bereich geht über das jeweilige blaue Baufenster hinaus und ist im Bebauungsplan mit einer roten Strichlinie markiert.

- **An wieviel Plätze sind gedacht?**

Der Stadtratsantrag von 2019 sah 600 bis 700 Stellplätze vor. Mehr Stellplätze gibt der bebaubare Bereich in Verbindung mit der Höhenbegrenzung nicht her, weniger Stellplätze sind natürlich möglich.

- **Wäre ein Parkdeck unterirdisch und ein überirdisch möglich?**

Eine Tiefgarage wäre innerhalb der festgesetzten Bereiche möglich, ein Parkdeck nur innerhalb des festgesetzten Baufensters.

- **Wäre eine Kombi aus niedrigem Parkhaus und Tiefgarage darunter?**

Das ist möglich.

- **Wieviel Parkplätze bräuchte das Parkhaus laut dem Bauplan?**

Der Bebauungsplan gibt keine Anzahl an Stellplätzen vor. Es müssen keine Stellplätze gebaut werden, das ist ein „Angebot“ des Bebauungsplans. Die Anzahl der Stellplätze ist abhängig von dem, was am Ende zum Bau beschlossen wird. Das können 0, 1 oder bis zu 700 Stellplätze sein.

- **Wie groß ist der Größenunterschied zwischen Baufenster und Grundflächenzahl?**

Die Grundflächenzahl (GRZ) bezieht sich auf die gesamte Sondergebietsfläche (orangener Bereich), die Bebauung innerhalb des Baufensters ist ein Teil dieser Berechnung. Die Größe des Baufensters ist kleiner als die GRZ.

- **Mehr Details zur „Landschaftsfalte“**

Die Landschaftsfalte ist ein Konzept, das das Bauamt dem Stadtrat im September 2018 vorgestellt hat. Sie soll die Nutzung des KBP als Parkplatz aufrechterhalten, aber gleichzeitig seiner Funktion als Stadtplatz am Inseleingang gerecht werden. Dazu werden die Stellplätze unter die „Landschaftsfalte“ geschoben. Die Landschaftsfalte ist eine schräg ansteigende Fläche, die als öffentlicher Raum genutzt werden kann. Sie ist also ein begehbarer und nutzbarer Freiraum und kann als Aufenthaltsraum intensiv mit Pflanzen begrünt und mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. Der Blick geht dann in Richtung See und Insel. Die PKWs sind verdeckt. Der Vorteil ist auch, dass man nicht tief in den Untergrund gehen muss, da ein großer Teil der Stellplätze oberirdisch, aber unsichtbar untergebracht sind, was die Kosten im Vergleich zu einer Tiefgarage gleicher Größe gering hält. Damit verbindet sie die Vorteile eines Parkdecks mit den Vorteilen eines Parks. Die Landschaftsfalte kann an der höchsten Stelle im Norden entweder mit einem Gebäude abgefangen oder mit Bäumen

abgepflanzt werden. Weitere Nutzungen wie ein Kiosk oder eine kleine Gastronomie auf der Fläche sind denkbar.

- **Untergrund: Möglich, das Niveau „abzusenken“?**

Eingriffe in den Untergrund sind möglich aber teuer. Der Grundwasserspiegel ist zu berücksichtigen. Je mehr Stellplätze unterirdisch nachgewiesen werden, desto niedriger kann das oberirdische Gebäude ausfallen.

- **Sollte man nicht ein Tiefgeschoß bauen? Kabel, Leitungen?**

Der Bebauungsplan gibt dazu einen bebaubaren Bereich vor, in dem relativ wenige Leitungen betroffen sind.

- **Wie lange hat – bei Nichtbebauung – ein Bebauungsplan Gültigkeit?**

Der Bebauungsplan hat kein Ablaufdatum.

- **Kann der Baukörper für touristische Nutzung/Verwaltung auch für Freizeiteinrichtungen/Jugendzentrum genutzt werden?**

Die Art der baulichen Nutzung kann nicht befreit werden. Jugendzentren sind Anlagen für soziale Zwecke. Dazu wäre eine Bebauungsplanänderung notwendig, sofern das Jugendzentrum nicht einer anderen, zulässigen Nutzung untergeordnet und sozusagen mitgezogen würde.

- **Ist das Projekt, Gebäude für 20-30 Jahre gedacht?**

Es ist keine zeitliche Begrenzung des Projektes „Parkhaus“ bekannt.

- **Wie ist der Mehrpreis für ein Parkhaus unter dem kleinen See im Verhältnis zu Karl Bever Platz Parkhaus?**

Es gibt nur grobe Kostenschätzungen. Ebenso grob ist die Aussage „etwa 2 bis 4 mal“ so teuer zu verstehen, abhängig von den tatsächlichen Planungsdetails (Größe, Tiefe usw...).

- **Wie lange dauert es einen Bebauungsplan zu ändern? Beziehungsweise den Flächennutzungsplan**

S.O. zweite Frage Bauamt. Ein neues Bebauungsplanverfahren auf dem KBP wird schätzungsweise 1 bis 2 Jahre dauern.

- **Ist eine Tiefgarage Möglichkeit auf dem KBP überhaupt machbar?**

Ja das ist möglich, s.o. Dies ist vor allem eine Kostenfrage, abhängig davon, wie viele Geschosse man unterirdisch bauen möchte. Je tiefer, desto höher sind die Kosten.

- **Wie sieht das Leitungssystem konkret aus, wie kann man tatsächlich bauen? Wie tief darf man bauen?**

Das kann pauschal nicht beantwortet werden und bedarf einer Einzelfallbetrachtung. Ansonsten s.o. Der Bebauungsplan gibt dazu einen bebaubaren Bereich vor, in dem relativ wenige Leitungen betroffen sind.

## Grüne Fragen (Historie):

- **Wie bekommt man das Ergebnis durch den Stadtrat?**

Die Empfehlung der Beteiligungsgruppe wird dem Stadtrat vorgestellt und dort beraten.

- **War der KBP schon immer ein Parkplatz?**

Der KBP wird seit vielen Jahrzehnten als Parkplatz genutzt.

- **Warum wurde die Idee „Parkfläche unter dem See“ nicht weiter verfolgt?**

Mit einer Tiefgarage unter dem Kleinen See wären hohe finanzielle Investitionen und ein aufwändiges Genehmigungsverfahren verbunden. Es ist die Frage, ob dieses Projekt verkehrlich sinnvoll ist und ob der absehbar erhebliche finanzielle Aufwand in einem vertretbaren Verhältnis zu Alternativen steht. Siehe hierzu auch oben.

- **Wäre die Idee vom kleinen See realisierbar? Und warum wurde das nie im Stadtrat diskutiert?**

s.o.

- **Ist das Bürgerbegehren noch rechtskräftig?**

Die rechtliche Bindung eines Bürgerentscheids beträgt 1 Jahr. Der Bürgerentscheid zum Karl-Bever-Platz war im November 2019.

- **Warum hat der Stadtrat das Ergebnis des Bürgerentscheides nicht dauerhaft akzeptiert?**

Der Stadtrat hat nach dem Bürgerentscheid einen Bürgerbeteiligungsprozess beschlossen.

- **Wo sollen die weggefallenen Parkplätze der hinteren Insel ersetzt werden?**

s.o. die Parkplätze wurden ersatzweise als Park & Ride-Parkplatz errichtet (P1 + P2 mit insgesamt 620 Stellplätze).

- **Wann war die Idee der „Landschaftsfalte“? Wie viele Parkplätze wären das?**

Die Idee stammt aus dem Jahr 2018 mit 350 bis 450 Parkplätzen. Bei etwas Umplanung könnten bis zu 500 Parkplätze entstehen.

- **Welche Alternativen für PKWs gibt es für Anwohner, Gäste und Beschäftigte auf der Insel? (ohne KBP) –**

der KBP wird hauptsächlich (in der touristischen Hauptsaison) von Nutzergruppen Tagestouristen sowie Übernachtungstouristen genutzt.

Anwohner nutzen P3 nur in sehr geringem Maße (siehe Abbildung 7 des Parkraumkonzeptes) ohne KBP sollte ein Ersatzstandort für die betroffene Nutzergruppen etabliert werden.

- **Weshalb wurden die Landschaftsfalte und das Parkhaus unter dem See abgelehnt?**

Die Landschaftsfalte wurde nie abgelehnt. Die Umsetzung war in dem engen Zeitraum, die der interfraktionelle Stadtratsantrag vorgab, nur nicht umsetzbar gewesen.

- **Reichen ein Parkhaus und kein weiteres Gebäude?**

Ja, das ist möglich. Der Bebauungsplan bietet die Möglichkeit zum Bau eines Parkhauses und eines weiteres Gebäudes.

- **Warum war ein Parkhaus und Hotel geplant?**

Das Parkhaus sollte zusätzliche Stellplätze vor der Insel schaffen, wenn der P5 (P Hintere Insel) wegfällt. Aus der Hotelbedarfsanalyse ergibt sich der Bedarf für ein Hotel. Das Hotel sollte als Businesshotel mit ca. 120 Zimmern eine Angebotslücke in Lindau schließen und ein Angebot für die Inselhalle sein.

- **Gab es eine Hotel-Idee neben dem Parkhaus?**

Ja.

- **Wie ist das (Park)-Gesamtkonzept in Lindau? Z.B. Parkhaus Bahnhof Reutin?**

Die Verwaltung arbeitet aktuell ämterübergreifend an der Fortschreibung des Parkraumkonzeptes, welches aufzeigen soll, wie der Parkplatzbedarf in den nächsten Jahren bis zur Umsetzung endgültiger Parkierungslösungen abgeleitet werden soll. Hier sollen noch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung am Karl-Bever-Platz ausgewertet werden, so dass dieses Konzept dem Stadtrat im Juli oder September vorgelegt wird.

- **Was spricht/sprach gegen ein zweigeschossiges Parkdeck?**

Gravierende städtebauliche Belange. Die Idee ist, dass es besser ist Stellplätze innerhalb eines Parkdecks oder einer Tiefgarage unterzubringen, um eine zusätzliche Nutzung des KBP zu ermöglichen, die über das Parken hinausgeht. Das war eine klare Forderung des Freiflächenkonzeptes zum ISEK. Das Parkdeck ermöglicht keine weitere Nutzung des KBP und wird durch seine monofunktionale Nutzung und seiner Gestaltung der Bedeutung als Inseleingang gerecht wird.

Ein Parkdeck ist entsprechend dem Bebauungsplan nur innerhalb des festgesetzten Baufensters möglich.

- **Was spricht gegen eine Tiefgarage?**

Eingriffe in den Untergrund sind möglich, aber teuer. Der Grundwasserspiegel ist zu berücksichtigen. Wegen der Kabel und Leitungen im Boden gibt der Bebauungsplan dazu einen bebaubaren Bereich vor, in dem relativ wenige Leitungen betroffen sind.

- **Wann muss der Kleine See wieder ausgebaggert werden?**

Der kleine See wurde zuletzt vor ca. 50 Jahren großflächig ausgebaggert. Zuletzt wurden nur die Fahrrinnen bei den Durchlässen ausgebaggert. Eine großflächige Ausbaggerung ist absehbar nicht vorgesehen.

- **Ideen zum Parkhaus unter dem kleinen See sind alt – warum wurden sie nie aufgenommen?**

s.o. Mit einer Tiefgarage unter dem Kleinen See wären hohe finanzielle Investitionen und ein aufwändiges Genehmigungsverfahren verbunden. Es ist die Frage, ob dieses Projekt verkehrlich sinnvoll ist und ob der absehbar erhebliche finanzielle Aufwand in einem vertretbaren Verhältnis zu Alternativen steht. Siehe hierzu auch oben.

- **Was ist das Hauptproblem, dass man sich nicht einigen kann?**

Es gibt unterschiedliche Sichtweisen und sich widersprechende Interessen.

- **Mit welchem Zeitplan wird geplant? Bis wann kann das Parkhaus umgesetzt werden?**

Das kommt auf die konkrete Planung an.