Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

# D' r Alt Offeburger. 1899-1930
# 1912

683 (16.6.1912)

Visual Library

# D'r alt Offeburger.

Zeitschrift der Heimatkunde für die Offenburger in der Nähe und Ferne.

Nr. 683. | Ausgabe vom 16. Juni 1912. | Preis 10 Pf.

## Der Offenburger „Renn"—Bahnhof vor der II. bad. Kammer.

I.

Bei der Beratung des Titels „Bahnhofumbau Offenburg", für welchen die letzte Rate von 780000 Mk. angefordert ist, teilte der Berichterstatter der Kommission, der Abg. Pfefferle, mit, wie sich die Regierung zu den vorgetragenen Klagen, zu der Einrichtung des Aufnahmegebäudes und über die Vorschläge zur Verbesserung geäußert hat. Es war von verschiedenen Seiten vorgeschlagen, sämtliche Züge auf der Nordseite halten zu lassen, zur Vereinfachung des Verkehrs für die Reisenden, ebenso daselbst einen Hilfbilletschalter anzubringen, oder die Einführung der neuen Blankofahrkarten. Der Regierungskommissär habe erklärt: „Die Anlage eines mittleren Durchgangs wäre nur möglich gewesen, wenn eine größere Breite zwischen dem Aufnahmegebäude und den Gleisen zu erreichen gewesen wäre. Man sei durch die Lage des alten Aufnahmegebäudes hier gebunden gewesen und eine weitere Hinausschiebung, die dann auch den Durchgang ermöglicht hätte, hätte sich nicht vornehmen lassen. Tatsächlich sei durch die Verwendung des alten Gebäudes über die Hälfte der Kosten gespart worden; es sei eine große Ersparnis fur die Staatskasse gewesen. Ohne eine größere Breite des Zwischenraumes wäre aber der durchgeführte Gepäckbahnsteig I in Wegfall gekommen. Ob durch die Aenderung im Betrieb eine Verbesserung der getadelten Verkehrsverhältnisse möglich sei, sei zu prüfen, doch sollte zunächst noch die Erfahrung der bevorstehenden Reisesaison abgewartet werden. Die Verwaltung werde bemüht sein, durch entsprechende Verwaltungsmaßregeln für das Reisepublikum möglichste Fürsorge zu treffen."

Abg. Muser bedauert, der Regierung nicht die volle und uneingeschränkte Anerkennung aussprechen zu können. Man hätte, sagt er, besser getan, wenn man das alte Aufnahmegebäude radikal abgebrochen und etwa 150 Meter von der Stelle des alten entfernt nach Norden gerückt ein neues Aufnahmegebäude erstellt hätte. Wir hätten dann die Kosten des sehr kostspieligen Provisoriums erspart und eine zweckmäßigere Anordnung des neuen Aufnahmegebäudes ermöglicht; insbesondere wäre eine größere Tiefe für das Gebäude zu gewinnen, und es wäre auch die Schaffung eines eigentlichen Bahnhofvorplatzes möglich gewesen, der jetzt vollständig fehlt; schließlich wäre eine längere Strecke einer geraden Ausfahrt von der Kurve, von Süden her möglich gewesen. Jetzt kann man ja die Züge, die von Süden her einfahren kaum sehen. — Er stelle der Erwägung anheim, ob man nicht auch bewährte Privatfirmen zu Projektabgaben heranziehen solle. Redner habe so das Gefühl, als ob, wenn man nach dieser Maxime der Wirtschaftlichkeit auch bei der Ausarbeitung unseres Offenburger Bahnhofes gehandelt hätte, dann so große Beschwerden, wie sie tatsächlich vorliegen, nicht zutage getreten wären. Es dürfe also nicht die Rücksicht auf die Empfindlichkeit eines Beamten mitsprechen, der nun einmal ein Projekt ausgearbeitet habe. Der Mangel einer mittleren Unterführung ist von M. bereits im Landtag am 22. Juni 1910 getadelt worden. Es wird das (Anm. d. Red. — die vom Abg. Muser dargelegte jetzt bestehende Anordnung) zur Folge haben

„daß die Passagiere sich viel früher als seither auf den Weg machen müssen, um an den Zug zu kommen, und es wird ferner insbesondere auch die Bedenklichkeit mit sich führen, daß ein Reisender, der sich im Zuge befindet und am Schalter ein Billet nachlösen möchte, nicht dazu kommt, weil der Zug nicht solange Aufenthalt hat, daß es ihm möglich wäre, den weiten Weg vom Zuge durch die Unterführung bis an den Schalter und von diesem zurückzulegen. Ich bedauere außerordentlich, daß man diese beiden Unterführungen so weit auseinanderlegt, daß man nicht wenigstens dazwischen noch eine weitere Perronunterführung vorgesehen hat. Denn die jetzt projektierte dazwischenliegende Unterführung ist, so viel ich weiß, nur eine solche für Gepäck, also für die Passanten selbst nicht zugänglich."

Heute zeigen sich die Mängel in einem noch grelleren Lichte, so daß man unseren Bahnhofbau wirklich in die Kategorie der Bahnhofkuriositäten einreihen kann. Sowohl der frühere, Restaurateur Mayer als der jetzige Restaurateur Krauth verdienen die volle Anerkennung, daß sie stets erfolgreich bemüht waren der Offenburger Bahnhofrestauration den Ruf einer erstklassigen zu verschaffen. Jetzt ist kein Mensch mehr imstande, die Bahnhofrestauration Offenburg zu besuchen, wenn er mit dem Zug weiterfahren will. Es geht einfach nicht, er erreicht sie in der kurzen Zeit nicht. Dadurch ist der sehr tüchtige Bahnhofrestaurateur in seinem Betrieb zu einem großen Teil lahmgelegt; der Restaurateur leidet ganz unverschuldet darunter; auch vom juristischen Standpunkte aus wird ihm das Recht nicht bestritten werden können, zu verlangen, daß im Hinblick auf die Tatsache, daß die Voraussetzungen und Umstände, unter denen er seinerzeit deu Pachtvertrag abgeschlossen hat, durch eine Aktion vonseiten des Verpächters, also der Generaldirektion, sich so wesentlich geändert haben, wie sie sich hier geändert haben und daß ihm eine entsprechende Reduktion der Pachtsumme zugestanden werde.

Reisende, insbesondere Fremde, stehen auf dem Bahnhof Offenburg um sich verwundert umzuschauen, ob das, was sie da sehen, auch wirklich möglich ist. man muß die merkwürdigsten Urteile entgegennehmen. Manchmal hat man den Eindruck, als ob sich so ein Reisender mit seinem beschränkten Untertanenverstand dafür trösten wollte, der es ihm nicht ermöglicht, den Tiefsinn zu enträtseln und zu entschleiern, der in unserer Offenburger Bahnhofanlage niedergelegt und verborgen ist. „Sie sind von Offenburg? hat mich vor einiger Zeit einmal jemand gefragt „Ja, gewiß!" „So, von Offenburg, das ist die Stadt mit dem merkwürdigem Bahnhof" (Heiterkeit). Das ist eine Berühmtheit, auf die wir verzichten würden, ebenso verzichten würden, wie auf eine andere Berühmtheit, die wir leider in letzter Zeit infolge eines peinlichen Vorkommnisses in unserer Stadt erlangt haben.

Man mag es mißlich nennen, sofort von einem Neubau zu reden, nachdem der Bauabschluß erst so kurze Zeit hinter uns liegt —, daß die einzige Möglichkeit, Abhilfe zu schaffen, darin besteht, daß man eben dazu übergeht, alsbald eine mittlere Unterführung zu bauen. Die Summe, die zur Ausführung einer solchen Unterführung erforderlich ist, wird kaum eine Verzinsung erheischen, die den Betrag wesentlich übersteigt, dessen Abzug man unserem Restaurateur an der Pachtsumme gewähren muß.

Es kann keine Ruhe geben, bis dieser schwere Mißstand im Offenburger Bahnhof beseitigt ist. Es ist mir mitgeteilt worden, daß infolge der Höherlegung der Perrone die technische Untersuchung der Züge in unserem Bahnhof jetzt nicht mehr möglich sei. Früher konnte der betreffende Revident mit dem Hammer an den Zug herantreten und etwa lose gewordene Schrauben oder Radreifen befestigen. Jetzt ist das nicht mehr möglich, weil das Gleis so tief unten liegt, daß er vom Perron aus die eventl. reparaturbedürftige Stelle nicht zu erreichen vermag.

Abg. Monsch: Der Bahnhof Offenburg ist, wie die Kritiken in der Presse, auch in Berliner und Frankfurter Zeitungen beweisen und wie es Ihnen der Herr Abg. Muser soeben auch geschildert hat, wie auch durch die bitteren Erfahrungen, die Hunderte von Reisenden schon gemacht haben, geradezu zu einem allgemeinen Gesprächsthema geworden, aber nicht in anerkennendem Sinne, nicht im Sinne des Lobes. Alle die unbestreitbaren Vorzüge, die der Bahnhof Offenburg in seiner technisch großzügigen Anlage, in seiner hygienischen Fürsorge, in seinen geräumigen, schönen Wartesälen, Restaurationen und Perrons besitzt, werden durch die Weitschweifigkeit vergessen, unter der das Reisepublikum zu leiden hat, wenn es von den Zügen an die Billettschalter, in die Bahnhofrestauration oder in die Wartesäle will. Der Aerger und die Mißstimmung des reisenden Publikums findet täglich ihren Ausdruck in den be-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

leidigendsten und beschimpfendsten Worten. Wenn das Personal, wenn die Beamten im Bahnhof Offenburg nicht eine Lammsgeduld besäßen, so gäbe es jeden Tag Protokolle, so gäbe es jeden Tag auf Grund des Inhalts dieser Protokolle Beleidigungsklagen. Gewiß hat auch die Generaldirektion schon eine ganze Anzahl Zuschriften bekommen, die sie nicht hinter den Spiegel stecken wird. Der Bahnhof Offenburg ist geradezu verhaßt, worunter auch die Stadt Offenburg zu leiden haben dürfte. Alle die kleinen Palliativmittelchen, die uns der Herr Berichterstatter Abg. Pfefferle soeben vorgeschlagen hat, werden nichts helfen. Es ist unmöglich, daß man damit diesem Uebelstande abhelfen könnte. Wenn aber die berühmten technischen Schwierigkeiten, von denen wir ja schon oft zu hören bekommen haben, es irgend möglich machen, wenn es irgend tunlich ist, daß Abhilfe geschaffen werden kann, so möchten wir die Generaldirektion bitten — Sie werden hören, daß man auf allen Seiten des Hauses einverstanden ist — in der Weise Abhilfe zu schaffen, daß in der Mitte des Perrons eine Unterführung erbaut wird. Vielleicht ließe sich eine Stück des Wartesaales III. Klasse mit dazu verwenden; ich habe mir die Sache heute Morgen noch angesehen. Es wäre ganz gut möglich, dort eine Unterführung herzustellen. Die Herstellungskosten werden zweifellos ein ganz bedeutende Summe verschlingen, man spricht von etwa 80 000 Mk. Aber was sind 80 000 Mk. gegenüber des Ausgabe von 20 bis 22 Millionen, die der Bahnhof Offenburg gekostet hat, was sind 80 000 Mk. gegenüber den Klagen, gegenüber dem Unmut, der durch die mißlichen Verhältnisse hervorgerufen worden ist! Wenn Sie durch diese 80 000 Mk. die Zufriedenheit des reisenden Publikums erwerben können, dann werden auch die 22 Millionen nicht mehr so oft der Kritik unterzogen werden. Es darf übrigens daran erinnert werden, daß, wenn ich recht unterrichtet bin, die Erste und die Zweite Kammer seinerzeit für eine Unterführung im Zuge der Zellerstraße eine ganz ansehnliche Summe, etwa 22 000 Mk. bewilligt hatten. Die Unterführung im Zuge der Zellerstraße ist aber leider nicht zustandegekommen und so ist das Geld damals erspart geblieben; es könnte jetzt mit zur Herstellung dieser Unterführung in der Mitte des Perrons verwendet werden. Villeicht könnte dann auch von der Reduktion der Wirtschaftspacht abgesehen werden, die der Herr Kollege Muser in Aussicht gestellt hat und für die er auch juristische Gründe ins Feld geführt hat. Wenn man diese Reduktion, die dann unterbleiben könnte, kapitalisiert, so würde sich auch dadurch eine bedeutende Summe ergeben. Ich möchte im Verein mit den Herren Vorrednern und den Herren, die noch nach mir darüber sprechen werden, an die Generaldirektion die Bitte richten, doch diese Unterführung ins Auge zu fassen. Sie wird sich dadurch den Dank des Gesamtpublikums und auch des, wie der Herr Kollege Muser mitgeteilt hat, schwer hereingefallenen Restaurateurs erwerben. Der Fiskus kann ja alles, wenn er nur will (Heiterkeit).

Abg. Wittemann: Ich kann den beiden Herren nur in dem beitreten, was sie gesagt haben, daß eine absolute Notwendigkeit besteht, noch eine derartige mittlere Unterführung zu schaffen und ich bin mit den beiden Herren Vorrednern der Meinung, daß eine Summe von 80 000 Mk. bei dem ganzen Baukapital, das dort festgelegt worden ist, die Rolle nicht spielen kann, daß man diesen Betrag nicht noch nachträglich verwendet, um einem schreienden Bedürfnis in diesem Bahnhofe abzuhelfen. Nun möchte ich der Großh. Regierung vorschlagen, sie möge von der Million, die sie in Pforzheim erspart, nur einen ganz bescheidenen Teil dafür verwenden, daß dem Bedürfnis im Bahnhof Offenburg Abhilfe geschaffen wird und daß die mittlere Unterführung in Bälde kommt, denn sie muß kommen. Die Verhältnisse sind derart, daß man einfach nicht ohne sie auskommen kann. Die Großh. Regierung erklärt, an anderen modernen Bahnhöfen beständen ähnliche Verhältnisse. Ich bin an Ostern in große Bahnhöfe gekommen, ich habe beispielsweise in Aachen den Bahnhof benützt und in Köln. Ich muß aber sagen, dabei haben sich mir derartige Schwierigkeiten wie in Offenburg nicht aufdrängt (Abg. Monsch: Gar nirgends!). Ich habe das Gefühl, daß die Verhältnisse da anders liegen und man auf andere Bahnhöfe nicht verweisen kann.

Aus den Ausführungen der beiden Herren Vorredner könnte hervorgehen, als ob der Mißstand dem, der den Bau unter sich hatte, zur Last gelegt werden könnte. Ich möchte feststellen, daß eine solche Annahme irrig wäre. So viel ich unterrichtet bin, hatte man an den betreffenden Baustellen einen mittleren Durchgang vorgesehen. Die Herren in Karlsruhe waren aber klüger als die Herren in Offenburg, die der Sache näher waren, und haben den mittleren Durchgang gestrichen. Hätte man den mittleren Durchgang, der vorgesehen war, gelassen, dann hätten wir diese ganze Debatte nicht notwendig. Ich möchte deswegen das, was vorgetragen worden ist, unterstützen. Auf das Gebiet aber, das der Herr Kollege Muser andeutungsweise angeschnitten hat, indem er sagte, außer durch den Bahnhof habe Offenburg in der letzten Zeit durch Vorkommnisse einen gewissen Namen bekommen, will ich nicht folgen. Ich müßte sonst noch viel weiter ausholen und zurückgreifen auf das Jahr 1869 und von „Offenburgerei" zu reden beginnen. Wie weit wir aber dann kämen, das wäre ganz unabsehbar. Ich will mich daher bescheiden und die Großh. Regierung bitten, recht bald dem Wunsche, den die Herren Monsch und Muser vorgetragen haben, zu entsprechen, und recht bald den mittleren Durchgang in Angriff nehmen zu lassen.

---

## Der Bürgerausschuß

soll am 21. Juni eine reichhaltige Tagesordnung erledigen:

1. Ortsstatut über die Verfassung und Verwaltung der Stadtgemeinde Offenburg.
2. Ortsstatut über den Gebührenbezug der Mitglieder der Gemeindekollegien und der städt. Beamten.
3. Versetzung des Herrn Ratschreibers Miltner in den Ruhestand.
4. Anstellung eines rechnungsverständigen Beamten und die Zuweisung einer weiteren Arbeitskraft an die Verrechnung.
5. Organisation der Feldhut.
6. Etatmäßige Anstellung der Schutzmänner Menges und Seger.
7. Heizungseinrichtung im Knabenschulhaus.
8. Ankauf mehrerer Grundstücke von den C. Pfitzmayer Erben.
9. Kontokorrent-Verhältnis mit der Rheinischen Kreditbank, Filiale Offenburg.
10. Satzungen für die Handelsschule.
11. Erwerbung des Grundstücks Lgrb. Nr. 3595a.

Der Stadtrat stellt zu diesen Vorlagen folgende Anträge:

Zu 1: 1. Daß zu dem nachstehenden Ortsstatut über die Verfassung und Verwaltung der Stadtgemeinde Offenburg die Zustimmung gegeben werde, 2. daß als Jahresvergütung für den Stadtrechtsrat die Summe von 3000 Mk. zur Verfügung gestellt werden möge.

Zu 2 erbittet der Stadtrat die Genehmigung des vorgeschlagenen Ortsstatuts.

Zu 3: „Es wolle zugestimmt werden, daß unbeschadet der Bestimmung in § 37 Abs. 5 des Beamtenstatuts der dem Herr Ratschreiber Miltner zu zahlende jährliche Ruhegehalt auf 4000 Mk. festgesetzt wird.

Zu 4: „Es wolle zugestimmt werden:

1. daß Herr Ratschreiber Gutmann mit dem Zeitpunkte des Austritts des Herrn Ratschreiber Miltner von Gehaltsklasse C nach Gehaltsklasse B und daß Herr Sekretär Willi auf denselben Zeitpunkt von Gehaltsklasse D O.-Z. 1 nach der Gehaltsklasse C vorrückt;
2. daß unter Zugrundlegung der obengemachten Darlegungen ein rechnungsverständiger Beamter und ein weiterer, der Verrechnung zuzuweisender Beamter angestellt werden, dies mit der Maßgabe, daß die mit diesen Beamten abzuschließenden Dienstverträge gemäß § 3 des Beamtenstatuts dem Bürgerausschuß zur Zustimmung vorzulegen sind.

Zu 5: Es wolle zugestimmt werden, daß dem Schutzmann Kühl unter Belassung desselben in Gehaltsklasse F die Obliegenheiten des Obmanns bei der Feldhut übertragen und der mit diesem Beamten abgeschlossene Dienstvertrag hiernach abgeändert wird.

Zu 6: Die Zustimmung nach den abgeschlossenen Dienstverträgen.

Zu 7: Es wolle bestimmt werden, daß in der ganzen Knabenvolksschule Niederdruckdampfheizung eingerichtet und daß der erforderliche Aufwand von 14 400 Mk. aus vorhandenen Anlehensmitteln mit der Maßgabe bestritten wird, daß von 1913 ab innerhalb der nächsten 10 Jahre eine gleichmäßige Annuität den Anlehensbeständen wieder zuzuführen ist.

10. Satzungen für die Handelsschule: Aus Anlaß der Errichtung einer etatmäßigen Lehrerstelle an unserer Handelsschule hat die Stadtgemeinde im Jahre 1910 Satzungen

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg