

das entrée

von Dr. Marcus Frings, Haus der Stadtgeschichte

Wer mit dem Zug nach Offenbach kommt und am Hauptbahnhof aussteigt, wird vermutlich denken: „Na klar, typisch Offenbach“. Ungepflegt, abgeschabt, unwirtlich präsentiert sich diese Anlage, wie von ihrem Eigentümer einfach vor vielen Jahren vergessen. Im Inneren sind ehemals öffentliche Räume wie die Schalterhalle geschlossen, auch eine Bahnhofskneipe gibt es nicht mehr, von der traditionsreichen Gaststätte mit Biergarten an der Westseite ganz zu schweigen. Dieser Ort lädt nicht zum Verweilen ein, der Innenraum des Bahnhofs ist heute wenig mehr als ein beheizter Vorraum zum Durchgang zu den Gleisen und zur Marienstraße. Dabei befand sich in Offenbach von 1947-1953 die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn...

Immer noch gelten Bahnhöfe als das Entrée einer Stadt. Jahrhundertlang waren in Offenbach außer dem Weg über den Main nur zwei Zugänge üblich: Von Süden über die alte Handelsstraße Frankfurt-Nürnberg, deren Abschnitt in der Innenstadt Geleitsstraße heißt. Auch dies war bereits kein charmantes Entrée: das Tor hieß „Galgen-Thor“ gegenüber stand das Siechenhaus, nebenan lag der Friedhof. Der andere, westliche Zugang zur Stadt über die Straße von Frankfurt war das „Franckfurter Thor“, wie die Bezeichnungen im Back-Plan lauten, dem ältesten Stadtplan, um 1750/60 von Johann Conrad Back gestochen.

Nachdem der erste Offenbacher Lokalbahnhof diesen westlichen Zugang von Frankfurt aktualisierte, wurde für den großen neuen, 1873 eingeweihten Bahnhof – Dorothea Held schreibt hier darüber – das Entrée von Süden in die Stadt gewählt, auf einem Areal südlich der Geleitsstraße in der Verlängerung der Kanalstr. (heute Kaiserstraße). In Frankfurt ist diese Nähe zum Galgen übrigens noch viel deutlicher: Dort wurde der neue Hauptbahnhof auf dem Galgenfeld gebaut, wo nicht nur das Hochgericht tagte, sondern eben auch Todesurteile vollstreckt wurden.

Ehemals außerhalb Offenbachs auf freiem Feld gelegen, rückte die Stadt mit der fortschreitenden Bebauung der Kaiserstraße und der Bismarckstraße nah an diesen schlossartig gegliederten Bau heran, so dass ein Vorplatz vermisst wurde. Dazu aber hätte man den Bahnhof verlegen müssen. Die Zerteilung der Stadt durch die Bahnlinie wiederum sollte die Höherlegung der Trasse heilen, unter der die Straßen mittels Tunnel durchführen, was 1912-25 umgesetzt wurde. Dadurch wäre auch eine Verlängerung der Kaiserstraße stadtauswärts möglich geworden.

Einen Neubau wünschte die Stadt also nicht nur, weil sie mit dem heruntergekommenen Gebäude unzufrieden war, sondern auch wegen dessen Lage. Die Reichsbahn argumentierte dagegen 1921 zunächst mit dem guten Zustand





des bestehenden Empfangsgebäudes, ihre Architekten empfahlen lediglich Ausbesserungen an Dach und Fußböden sowie eine Erweiterung der Gepäckabfertigung. Im folgenden Jahr legte jedoch die Bahn eigene Neubaupläne vor, die nun bei Hugo Eberhardt und der Stadt auf Ablehnung stießen. Eberhardts Umbaupläne wies wiederum die Reichsbahn zurück. Eine Beteiligung oder Stellungnahme von Dominikus Böhm, der immerhin bis 1926 Professor für Architektur an den Technischen Lehranstalten war, ist nicht bekannt.

Realisiert wurde in den Jahren 1923-27 schließlich ein bloßer Umbau des historistischen Bahnhofs, betreut von Regierungsbaudirektor Franz Schenck und Ernst de la Sauce (Frankfurt). Im Kern steckt die alte Struktur des Vorgängerbaus, dessen Kubatur weitgehend übernommen wurde. Die schlossartige Gliederung des Vorgängerbaus in Mittelrisalit und Eckrisalite wird noch verstärkt, indem die Seitenbauten in den oberen beiden Geschossen etwas von der Straße zurückgesetzt sind. Dadurch wird der Mitteltrakt betont, der nun einen markanten Treppengiebel und eine neue Dachform (Satteldach) bekommt. In einem früheren Entwurfsstadium wies der Treppengiebel nur zwei Stufen auf und war dadurch näher am Vorgängerbau. Springen die Seitenbauten oben zurück, ragt der Mittelbau mit seiner Portalanlage in den Straßenraum hinein. Damit scheinen die Architekten auf die städtebauliche Lage zu reagieren: einerseits ist der Mittelteil Point de vue am Ende der Kaiserstraße, andererseits ist die Gesamtfront aus der Bismarckstraße nur in schräger Perspektive wahrzunehmen.

Im Osten wird diese starke Durchbildung in Vor- und Rücksprünge noch einmal gesteigert, indem der Seitenflügel einem schmalen Platz weicht. Eine Säulenstellung betont das zentrale Portal, doch weist diese Würdeformel nicht etwa auf einen „Fürstenbahnhof“ hin, wie er in Darmstadt neben dem Hauptbahnhof liegt, vielmehr birgt dieser Seitenbau die Gepäck-

abfertigung. Den markanten Abschluss an der Ecke bildete ein Kiosk, in dem sich Generationen von Offenbacher Kindern ihr sommerliches Eis holten. Noch 1971 war diese Gepäckabfertigung in Betrieb, bevor sie dem Busbahnhof weichen musste.

Der Hohe Anspruch dieses Gebäudes zeigt sich auch in der Bauzier, deren rötlicher Sandstein mit den ursprünglich kräftig grünen Putzflächen kontrastieren. Eine klassische Würdeformel ist wieder die Bossierung am Hauptportal, dessen Gewände originelle Ornamente schmücken. Die Fenstergruppe darüber zeigt in ihren Dreiecksgiebeln Reliefs der Bildhauerbrüder Rudolf und Bruno Schäfer: Links den hessischen Löwen, zentral den Reichsadler, rechts den Dreieichbaum. Höchst elegant war ursprünglich die Uhr gestaltet, mit frei auf die Wandfläche gelegten Ziffern und eingetieftem Korpus. Höchst modern und geradezu expressionistisch mutet das dreizackige Fenster im Giebel der Bahnseite an.



Die Seitenflügel für Verwaltung und Wohnungen dagegen erscheinen traditioneller dekoriert, im Erdgeschoss klassisch anmutende Profile, Konsolen und Medaillons an den Fenstern und im westlichen Teil an den Türen zur ehemaligen Bahnhofsgaststätte. Auch in der Bauzier zeigt sich der Mittelbau herausgehoben gegenüber den Seiten.

Ebenso starkfarbig wie das Äußere war die Dekoration der Innenräume, wo grüne Kacheln die Farbe der Fassaden aufnehmen und in Relieffriesen abschließen. In der zentralen Empfangshalle waren figürliche Wandmalereien von Richard Throll zu sehen, Professor für Dekorationsmalerei an den Technischen Lehranstalten, deren modernes Gepräge gelobt wurde. Möglicherweise sind sie unter späteren Farbschichten noch vorhanden?

Feine, leider kaum noch erhaltene Details wie die Träger der Handläufe an den Treppen weisen auf die Sorgfalt der Planer. Eine humoristische Note hat der Brunnen auf dem ersten Bahnsteig, dessen Relief die Fabel vom Fuchs und dem Raben zeigt. Die Inschrift auf der Brunnenkannte nennt nicht nur die Bildhauer Schäfer, sondern auch den Stifter, den Bauunternehmer Johannes Gründler, der gegenüber den Konkurrenten die Frucht davonträgt.

Stilistisch bewegt sich der Bahnhof von traditionellen Formen in den Seitenbauten zum Art Déco mit expressionistischen Elementen im Mittelrisalit, überraschend modern war auch die Farbgebung. Zeitgenössisch ist ferner der Kontrast zwischen den weiten, ungegliederten Wandflächen und der geballten Bauzier in Portal und Fenstern. Kurz nach der Eröffnung wurde kritisiert, man könne das Gebäude von ferne auch für eine Schule oder ein Rathaus halten – auch dies spricht für seine Modernität.

Der Hauptbahnhof verbindet das Schöne mit dem Rauhen, das Anziehende und das Widerständige – und ist damit dann doch „typisch Offenbach“.

Mein Dank gilt Christina Uslular-Thiele, die über den Bahnhof viele Informationen zusammengetragen hat.



kreativbahnhof of ? kulturbahnhof kassel

„Bahnhöfe prägen an zentralen Punkten unsere Städte. Die Bahnhofsgebäude – oft denkmalgeschützt – sind vielerorts identifikationsstiftende und stadtbildprägende Eingangstore zu den Kommunen.“

Lutz Lienenkämper, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2009-2010), Zitat aus seinem Grußwort im Handbuch „Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung“.

Ich habe einen Traum:

Offenbach als sichtbare Kreativstadt. Was wir brauchen ist die Sichtbarmachung unseres kreativen Potentials, dass sich manifestiert im Strukturwandel einer Industriestadt zu einer Dienstleistungsstadt und dies repräsentiert durch Orte wie dem Hafen 2, dem Ostpol und der HfG, um nur einige zu nennen. Gebäude dokumentieren Geschichte, unser Hauptbahnhof dokumentiert derzeit den Verfall. Den Wandel, auf den die Stadt setzt, können wir im Hauptbahnhof sichtbar machen, als einen Ort, an dem man ankommt in Offenbach, an dem man immer noch losfahren kann in die weite Welt. Unser Hauptbahnhof ist – zumindest für Ankommende – unsere erste Visitenkarte.

Bahnhöfe auf der ganzen Welt zeichnen sich durch ihre originäre Funktion des Reisens und des Bewe-gens aus. Das heißt auch: Leben, und das in Hülle und Fülle. Die zentrale Bedeutung dieses Ortes schreit nach einer neuen Bestimmung. Doch wie kann man ein dahinsiechendes Objekt wiederbeleben?

Hier sind die Offenbacher Kreativen gefragt und sie stellen sich dieser Aufgabe. Ein erster Zusammenschluss besteht aus der SOH-Initiative „Besser Leben in Offenbach“, Like Offenbach und Offenbach am Meer. Durch die Anmietung eines ehemaligen Ladengeschäfts in der Empfangshalle seitens der SOH ist 2011 die Feierabend-Lounge achtzehn:52 als einmal wöchentlich stattfindende Kulturaktion ins Leben gerufen worden. Als Verantwortlicher zeichnet sich Loimi Brautmann, dem Initiator der OFlovesYou-Stadtführungen.

der anfang: achtzehn:52 | lounge & kunstraum |

Nahezu jeden Mittwoch hat der Kunstraum seine Pforten geöffnet, um mit Ausstellungen, Konzerten, Kinoabenden und anderen spannenden Ideen das unterschiedlichste Publikum anzulocken. Das kam gut an, weil der Ort seinen gewissen Reiz und Charme versprüht. Die wenigen Reisenden, die abends den Bahnhof passieren, wunderten sich ob des lockeren Treibens und der freundlichen und ungewohnten Atmosphäre in der ansonsten miefigen und kühlen Empfangshalle. Die treibende Idee dahinter ist aufzuzeigen, wohin die Reise gehen kann: Der Einzug von Kreativen und Kulturtreibenden bietet eine Chance zur Aktivierung und Verschönerung des Gebäudes, dass im Übrigen in Teilen bereits von der HfG Offenbach als Mieter genutzt wird.



Weitere Nutzungsmöglichkeiten böten sich in der Errichtung einer Kunsthalle in der ehemaligen Schalterhalle, eine spannende weitere Szene-Gastronomie könnte Offenbach ebenfalls vertragen. Funktionieren kann dies alles aber nur, wenn sich nicht nur Kulturtreibende dieser Stadt zusammenschließen, sondern sich über die Gründung eines Fördervereins viele Akteure dieser Stadt das Ziel eines umfunktionierten Hauptbahnhofs auf die Fahne schreiben und ein der Stadt angepasstes Konzept entwickeln. Das heißt, vor allem die Politik, die Wirtschaft und nicht zuletzt Offenbacher Bürger, denen das Image der Stadt am Herzen liegt.

Dem geneigten Leser lese ich an der Stirn ab: Welche Luftschlösser sollen denn jetzt schon wieder in Offenbach gebaut werden, wenn nur noch von Krise geredet wird und die Offenbacher Finanzen auch kein anderes Wort als eine ebensolch dauerhafte zulassen? Aber: Es gibt genügend Beispiele für die gelungene Umnutzung von verwaisten oder vernachlässigten Bahnhöfen. In Hessen wird derzeit der Melsunger Bahnhof umgebaut, in Nordrhein-Westfalen sind an die 90 Bahnhöfe von der DB-Tochter Bahnflächenentwicklungsgesellschaft an Kommunen verkauft worden. Meist werden diese wiederum an Fördervereine dauerhaft verpachtet. So wurden Bahnhöfe zu Impulsgebern der Stadtentwicklung, angestoßen durch bürgerschaftliches Engagement.

der Kulturbahnhof Kassel

Als Leuchtturmprojekt ist jedoch der Kulturbahnhof Kassel anzusehen. In dem nur noch von Regionalzügen angesteuertem Bahnhof sind heute zwei Kinos, zwei Galerien, ein Architekturzentrum, der Offene Kanal, ein Animations- und Filmstudio und eine große Gastronomie angesiedelt.

Wir haben mit dem von 2000 bis Ende 2009 amtierenden Bürgermeister und Kulturdezernenten in Kassel Thomas Erik Junge gesprochen, der das Projekt Kulturbahnhof nahezu zehn Jahre begleitet und auch verhandelt hat:

Mut & Liebe: Herr Junge, wo lagen die Ursprünge der Umfunktionalisierung und Entwicklung des Kasseler Hbf. zur zum jetzigen Kulturbahnhof?



Thomas Erik Junge 2000 bis 2009 amtierender Bürgermeister und Kulturdezernent in Kassel.

Thomas Erik Junge: Zu Anbeginn der Verhandlungen war ich noch gar nicht Kulturdezernent, aber im Laufe meiner Amtszeit bedurfte es ständiger Verhandlungen mit der DB zur Weiterentwicklung des Projektes Kulturbahnhof. Wie Offenbach war Kassel der Situation ausgesetzt, dass der Hauptbahnhof seiner Bedeutung als Knotenpunkt des Bahnverkehrs beraubt war. In Kassel wurde 1991 der neue ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe für den überregionalen Bahnschnellverkehr eingeweiht. Für die nicht mehr genutzten Räumlichkeiten im alten Hauptbahnhof hatten Kulturakteure in der Stadt dann die Idee einer Umwandlung und Nutzung als Kulturstandort. Ein Bündnis aus Kasseler Kulturschaffenden und städtischer Kulturpolitik nahm dann Verhandlungen mit der DB auf.

Mut & Liebe: Diese Art der Nutzung bei einem weiterhin laufenden Bahnbetrieb ist in Deutschland bisher einzigartig geblieben. Wie konnte man die DB von dem Konzept begeistern?

Thomas Erik Junge: Da kamen natürlich mehrere Gründe zusammen, aber ich denke, da hat Kassel den „richtigen Riecher“ zur richtigen Zeit gehabt. Und ein entscheidender Faktor war, dass der damalige Bahnvorstand für das Konzept zu gewinnen war. Das hat Türen geöffnet. Die späteren Verhandlungen zu meiner Zeit um neue und weitere kulturelle Nutzungen von Bahnhofsliegenschaften gestalteten sich dann aber oft sehr zäh und aufwendig. Die Bahn zeigte sich nicht mehr an Inhalten interessiert, sondern allein an wirtschaftlichen Erwägungen und ging dabei meiner Meinung nach oft von sehr unrealistischen

Einschätzungen vom Wert ihrer Gebäude aus. Dennoch, steter Tropfen höhlt den Stein, zähe Verhandlungen führten zum Erfolg.

Mut & Liebe: Was bedeutete das genau?

Thomas Erik Junge: Der denkmalgeschützte Südflügel, früherer Ausstellungsort der documenta, konnte durch die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Kassel erworben und grundlegend saniert werden. Städtische Kultureinrichtungen und der Verein „Conference & Art“ sind heute Mieter und Nutzer, ein Konzept, dass ich entwickeln und realisieren konnte.

Mut & Liebe: Inwieweit sehen Sie Chancen, dass eine solche Erfolgsstory wiederholt werden kann, z.B. in Offenbach?

Thomas Erik Junge: Einfach wiederholt werden nicht, aber unter speziellen Offenbacher Gesichtspunkten kann sie vergleichbar entwickelt werden. Von absoluter Bedeutung ist, zunächst ein tragfähiges, seriöses kulturelles Konzept zu entwickeln. Ein solches Konzept muss für den Bahnhof „maßgeschneidert“ sein, es muss mit der kulturellen Entwicklung der Stadt, ihrer Geschichte und ihren Zukunftsperspektiven, ihren Stärken und ihren Entwicklungspotentialen zu tun haben. Dabei sollte die Stadt die Idee einer bundesweiten Vernetzung von Bahnhöfen als vorhandenen und zu entwickelnden Kulturstandorten mit einbezogen werden. Ein solches Konzept habe ich dem Bahnvorstand seinerzeit vorgeschlagen. So ein Netzwerk würde nicht nur eine beträchtliche touristische Chance bieten, sondern einen speziellen kulturellen Austausch von Städten und Regionen schaffen.



MUT & LIEBE MÄRZ/APRIL/MAI 2012

Haare Peter Hartmann
PERFECTLY ME

+49 69 88 58 05 | www.haare-peter-hartmann.de
Frankfurter Straße 59 | 63067 Offenbach am Main

PAUL MITCHELL
FLAGSHIPSALON 2012

Offenbach hätte die Chance, seinen Wandel von der Lederstadt zu einem wichtigen Standort der Kreativwirtschaft inmitten der Rhein-Main-Region über den Hauptbahnhof zu repräsentieren. Möglich wird dies aber nur, wenn die ganze Kraft der Offenbacher Lokalpolitik, der Kulturschaffenden und großen Teilen der Bürgerschaft hinter diesem Projekt steht und sich kontinuierlich mit allen Kräften hierfür einsetzen wird.

Mut & Liebe: Herr Junge, wir bedanken uns für dieses Gespräch.

main
loft
MODERNE KOCHSCHULE

Ludwigstr. 4 | Offenbach | Tel. 069/13825626
| www.main-loft.de | hallo@main-loft.de |

Hbf. OF – unser aller Visitenkarte

von Katharina & Christian Küpper

Es gibt eine These, dass das Image einer Stadt eng mit dem jeweiligen Bahnhof verknüpft ist. Der Bahnhof ist eine Visitenkarte der Stadt und ihrer Bürger, der erste Eindruck für einen angekommenen Reisenden. Der Bahnhof soll den Besucher willkommen heißen. Er soll ihm Lust auf mehr machen, Lust darauf die Stadt jenseits des Bahnhofs zu erkunden. Ein Bahnhof ist damit auch ein Spiegel der Seele einer Stadt. An ihm erkennt man das Selbstbild der Stadt und ihrer Bürger und wie sie sich um sich und ihre Bürger kümmert.

Stellen Sie sich einmal vor, Sie bekommen einen potentiellen neuen Geschäftspartner nur durch eine Visitenkarte vorgestellt; ihr Bild entsteht über den Eindruck dieses trivialen, kleinen Stücks Papiers. Sie erhalten einen verknäulten Zettel, auf altem gelblichem Papier. Die Ränder sind eingerissen, eine Ecke ist nachlässig mit Klebeband repariert. Ihr neuer Kontakt hat wohl hastig mit einem Kugelschreiber seinen Namen und seine Telefonnummer hinterlassen; Sie entdecken eine Stelle, an der er die Ziffern korrigiert hat. Haben Sie jetzt noch Lust Ihren neuen Kompagnon kennenzulernen? Oder gar große Geschäfte mit ihm abzuschließen, gemeinsame Risiken einzugehen und eine gemeinsame Vision zu verwirklichen?

Natürlich werden einige – zu Recht – sagen, dass Offenbach nicht nur aus dem Hauptbahnhof besteht. Offenbach hat doch viele schöne Ecken. Und überhaupt, was soll das denn alles? Wichtig ist doch, dass der Zug fährt. Ein Bahnhof ist doch schließlich nur ein Gebrauchsgegenstand. Und schließlich fährt der Zug nicht öfter oder gar pünktlicher, nur weil der Bahnhof toll aussieht. Warum sollte die Bahn in einen Bahnhof investieren, der seinen Bürgern gleichgültig ist?



Viele Menschen nutzen den Hauptbahnhof, um zu ihrer Arbeit zu kommen, trotz all der anderen Angebote wie der S-Bahn und den zahlreichen Bussen. In den frühen Morgenstunden strömen Heerscharen von Menschen in das Gebäude, um schnellstmöglich an ihr Ziel zu kommen. Das ist gut, aber ein Bahnhof hat die Aufgabe das Leben und die Einwohner seiner Stadt widerzuspiegeln?

Von den Daten spricht einiges für den Hauptbahnhof. Er ist zentral gelegen, er ist mit den zahlreichen Bussen eine Verkehrsdrehscheibe und ist tatsächlich die kürzeste Strecke zum Frankfurter Hauptbahnhof. Die Frage bleibt: „Warum nutzen wir ihn nicht besser? Was gibt es für Möglichkeiten den Bahnhof in eine moderne, lebendige und vielfältige Stadt zu integrieren?“

Die Kommunalpolitik sieht sich selbst die Hände gebunden: der Bahnhof gehört der Bahn. Damit war das Thema beendet. Und überhaupt, die Stadt hat kein Geld. Schade, aber da kann man nichts machen.

Ganz Offenbach scheint den Hauptbahnhof aufgegeben zu haben. Doch eine kleine Gruppe von engagierten Bürgern und Kulturschaffenden glauben weiter an ihren Bahnhof und versuchen ihn mit allen Möglichkeiten in das kulturelle Leben der Stadt zu integrieren. Dabei hat sich eine lebendige Kulturszene im Hauptbahnhof entwickelt. Man spricht wieder über den Hauptbahnhof. Allerdings ist die Frage, ob es ausreicht, wenn man ausschließlich die Kunst im Bahnhof etabliert. Es muss sich breit aufgestellt werden.

Wirtschaftliches Leben braucht den Bahnhof und der Bahnhof braucht wirtschaftliches Leben. Dort gibt es Möglichkeiten und einen Platz für Menschen die einen Start in die Selbstständigkeit wagen. Dort gibt es viele potentielle Kunden, jeden Tag. Wir müssen eine konkrete Idee haben. Wir müssen aktiv werden! Wir alle, als Offenbacher, müssen zusammenarbeiten und zusammen Ideen entwickeln,

damit das, was dort wächst, gedeiht. Und nicht zuletzt sind wir diejenigen, die mit ihrem Geld die neuen Umsätze generieren.

Wollen wir nun tatsächlich warten, bis der Bahnhof endgültig in sich zusammenfällt oder wollen wir unseren Hauptbahnhof wieder mit Leben füllen? Schließlich geht um ein Gebäude, das uns alle angeht. Wir müssen aufhören Gründe zu suchen warum unsere Ideen nicht Realität werden können. Mit Mut und Liebe zu unserer Stadt Gründe suchen, warum es klappen wird.

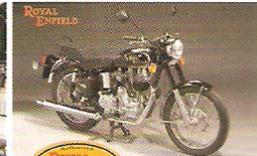
Ideen, Mut, Problemlösungen finden und ein kleines Stück Wahnsinn: Nur mit diesen Tugenden kann Offenbachs Bahnhof weiter bestehen.

Start in die neue Zweiradsaison



**Fahrräder
Elektroräder
Motorräder
Motorroller
Werkstatt
Shop / Zubehör
Umbauten
Reparaturen**

**Sonderangebote bis
Ende April!**



Hier finden Sie uns

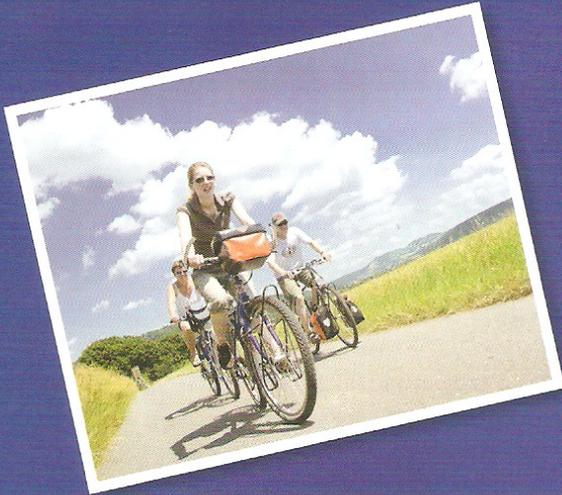
GOABike Halle 4, die Zweiradwerkstatt der GOAB mbH

Mühlheimer Straße 185 • 63075 Offenbach

Tel.: 069 – 83 00 798 – 30 • Fax: 069 – 86 68 77 • Email: halle4@goab.de

Öffnungszeiten ab 29. März: Di., Mi. und Fr. von 8:00 – 17:00h, Do. bis 18:00h, Sa. 10 bis 14:00h

www.goab.de



Fahrradtour & Spargelstechen...

**Exkursionen,
Vorträge und
Kurse ...
auch für Sport
und Freizeit!**



Foto/illustration: fotolia.com - Dawn Hudson / El Gaucho

vhs 

vhs Offenbach • Tel. 069/8065-3141
Berliner Str. 77, 63065 Offenbach

Das komplette Programm auch
unter www.vhs-offenbach.de



im wartesaal - 1. und 2. klasse

von Volker Steines & Klaus U. Ziegler

Bedeutend war er nie, der Hauptbahnhof in Offenbach, obwohl es einen Bahnsteigkartenautomaten, eine beeindruckende Personenwaage, einen häufig genutzten Passbildautomaten, einen gut frequentierten Friseursalon, einen Süßwaren- und Zigarettenkiosk, Telefonzellen, eine Reisegepäckaus- und aufgabe, 4! Schalter für Fahrkartenverkauf, Vitrinen, welche über das aktuelle Offenbacher Kinoprogramm in Offenbach informierten, Toiletten, die nachts auch zwischenmenschlichen Anbahnungen für Randgruppen dienten, sowie 2 Wartesäle gab, alles umrahmt von einem düster glänzenden schwarz-grünen Kachelsockel.

Bedeutend wichtiger war er in den Jahren um 1964 als zentraler Treffpunkt, Hausaufgaben- und Nachrichtenbörse für uns Schüler des nahegelegenen Leibnizgymnasiums.

Jeden Morgen kamen die „Fahrschüler in 3 Schüben hier an. Der erste Schub kam kurz nach sieben aus Richtung Dudenhofen, Jügesheim und Obertshausen, 10 Minuten später folgten die Dietzenbacher und Heusenstammer. Am knappsten war die Zeit für die Mühlheimer, die erst kurz vor halb acht eintrafen.

Für die Offenbacher Schüler, die morgens mit Bauchschmerzen aufgewacht waren, weil sie keine oder nicht alle Hausaufgaben gemacht hatten, war der Treffpunkt "Bahnhof" frühmorgens Pflicht, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus kamen.

Alle versammelten sich in der unvergleichlich schlechten Luft im Wartesaal 2. Klasse. In der Nachbarschaft von Männern und Frauen, deren Kopf vor Müdigkeit auf den schlichten klebrigen Holztisch gesunken war, wurden die Schulhefte ausgepackt und heftigst abgeschrieben. So sorgten wir für einen gleichmäßigen Leistungsstandard bei den Hausaufgaben.

Die geringe Zeitspanne bis zum Schulbeginn erforderte allerdings auch ein hohes Maß an Organisation und Konzentration um das oft nicht geringe Pensum zu erledigen, wenn man zur ersten Stunde im „Leibniz“ sein mußte. Es klingelte nämlich zum ersten Mal um 7.40 Uhr, zum 2. Mal zum offiziellen Unterrichtsbeginn um 7.45 Uhr, während die meisten Lehrer ganz in Sinne der Schüler glücklicherweise erst kurz vor 8.00 Uhr Ihre Aktentasche auf das Lehrerpult warfen.

Entspannter ging es zu, wenn der Unterricht erst zur 2. Stunde begann. Dann war Zeit für Gespräche und Schülertratsch, man diskutierte über Mopeds, die Frankfurter Schlagerbörse, Beatles, Rolling Stones, Ray Charles und neue Kinofilme. Von höchstem Interesse waren natürlich auch die Mädchen und wer mit wem ging und wer gerade mit wem Schluß gemacht hatte. Dies alles ging so ungefähr zwei oder drei Jahre, in denen wir fester Bestandteil des Wartesaals 2. Klasse waren.

Mit wachsendem Alter vollzog sich unmerklich ein Klassenwechsel:

Während die Schüler der Unterstufe nach wie vor den Wartesaal 2. Klasse frequentierten, waren wir nun alt genug für den Wartesaal der 1. Klasse: Die Verzehrpflicht, welche dort herrschte, setzte eine gewisse Bonität voraus, die wir nun aufgrund gestiegenen Taschengeldes zu bieten hatten.

Gedämpfte Atmosphäre, weiße Tischendecken, ein Ober zur Bedienung; und was für einer! Es ist nicht überliefert, wer ihm den Namen „Todesbutler“ gab, aber genauso sah er aus: Dunkles, in pomadisierten Strähnen zurückgekämmtes Haar über einem leichenblassen Gesicht. In einer leicht schmutzigen weißen Jacke über einer speckig glänzenden, schwarzen Hose trat er mit fragendem Gesichtsausdruck an den Tisch und hörte immer nur eine Bestellung: „Ein Kaffee!“

Der Kaffee kam rabenschwarz in dicken, weißen Porzellantassen und schmeckte grauenhaft, aber er war die Eintrittskarte zur 1. Klasse. Im kleineren und feineren Kreis spielte sich dann hier genau das gleiche ab wie vorher im Wartesaal 2. Klasse.

Älter geworden waren aber es nun mehrere Optionen, die sich uns boten: Entweder Schule, (die schlechteste), Fahrt zum Frankfurter Hauptbahnhof mit Besuch des preiswerten und 24 Stunden geöffneten Aktualitätenkinos genannt Aki, oder ein Vormittag im Cafe „Schlauch“ in der großen Marktstraße (die attraktivste), wo ein Glas heiße Milch nur 55 Pfennige kostete.

Angesichts dieser neuen Möglichkeiten verlor der Offenbacher Bahnhof mehr und mehr an Attraktivität und geriet dann für uns bis heute in völlige Vergessenheit. Zeit ihn wieder aufzuwecken!

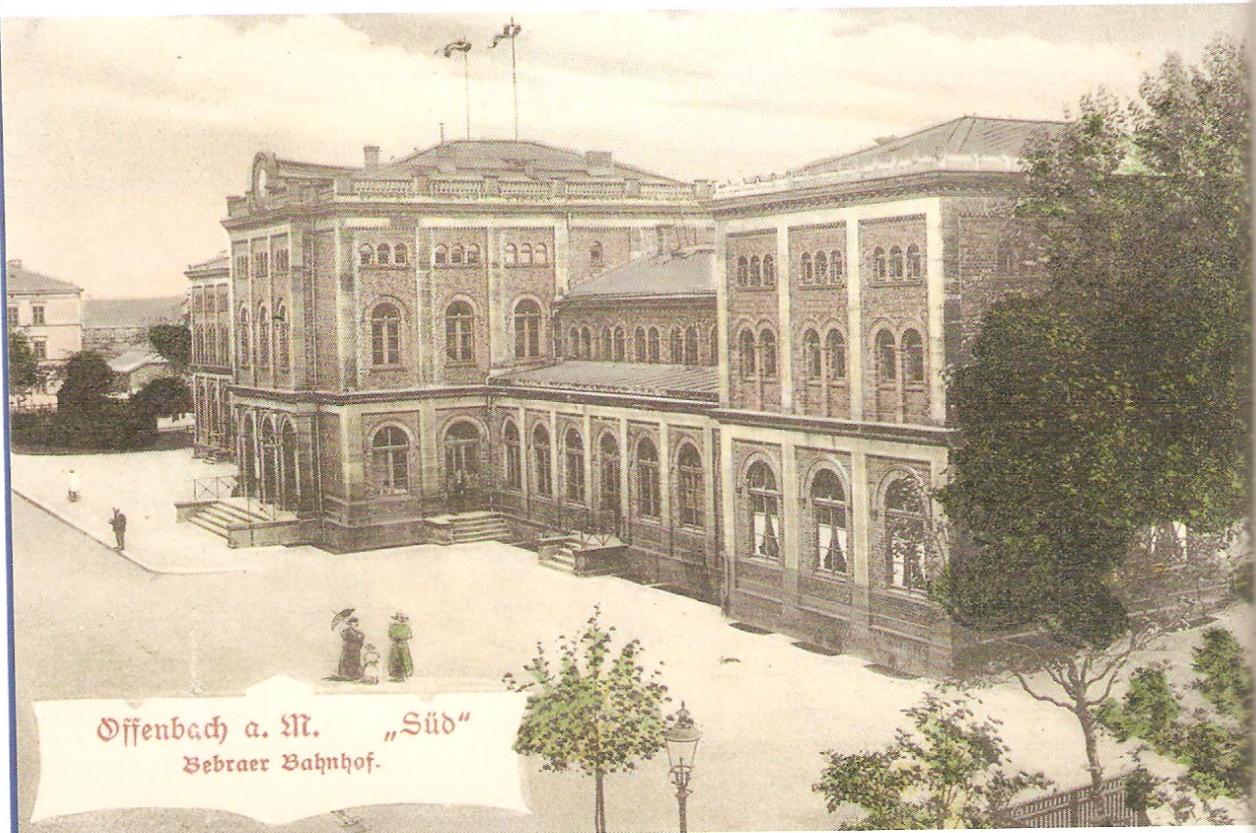
strandperle .

www.strandperle-of.de

Goldschmiedewerkstatt und mehr

Unikatschmuck, Anfertigung, Umarbeitung, Trauringe

Taunusstr. 13/ Ecke Bernardstr. 63067 Offenbach



Hbf. Offenbach

vom Palast zum Problem – 1873 bis 2012

von Dorothea Held, Haus der Stadtgeschichte

Diskussionen bestimmen die Geschichte des Offenbacher Hauptbahnhofes: großes Engagement der Bevölkerung führte im 19. Jahrhundert dazu, dass überhaupt ein Bahnhof gebaut wurde; etliche Diskussionen um Trassenführung und Bahnhofsgebäude bewegten die Offenbacher über viele Generationen hinweg. Wollen wir uns die Geschichte des Bahnhofs im Einzelnen ansehen:

Nachdem 1834 die erste deutsche Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet worden war, gab es in Offenbach im Jahr 1842 erste Bestrebungen einen Eisenbahnanschluss zu bekommen. Am 22. Januar 1842 ging ein Schreiben der Bürgermeisterei und des Gemeinderats an das großherzoglich-hessische

Innenministerium: die Stadt wünschte einen Bahnhof als Knotenpunkt mit Strecken nach Darmstadt, Hanaun, Frankfurt, in den Rodgau und über Fechenheim nach Bergen. Die Stadtväter argumentierten, dass die Offenbacher Industrie große Warenmengen transportieren müsse, und dass die Grundstückspreise und somit die Baukosten deutlich billiger seien als im benachbarten Frankfurter Gebiet. Zunächst wurde allerdings keiner dieser Pläne realisiert.

Die Anbindung Offenbachs an ein überregionales Schienennetz war etliche Jahre ein großes Diskussionsthema in der Stadt. Da Bahnangelegenheiten vor allem landespolitische Unternehmungen waren,



musste die Stadt Offenbach abwarten, ob sich das Großherzogtum Hessen-Darmstadt mit der Freien Stadt Frankfurt einigen konnte. Problematisch für die Offenbacher war hierbei, dass die hessische Landesregierung weder Willens noch kapitalstark genug war, um für die Stadt mehr als das unbedingt Notwendige zu unternehmen. Schließlich konnten sich Hessen-Darmstadt und Frankfurt auf eine lokale Bahnverbindung einigen. Obwohl die – später „Lokalbahn“ genannte – Bahnstrecke schon fertig gebaut war, wurde sie zunächst nicht eröffnet, da es offenbar immer noch ungeklärte Fragen gab. Aufgrund des Druckes der Bevölkerung fanden ab März 1848 regelmäßige Fahrten statt, und am 16. April 1848 wurde die Strecke offiziell eröffnet. Der Offenbacher Lokalbahnhof war die Endstation und befand sich zwischen Kaiser-, Bahnhof- und Domstraße. Schwerpunkt war der Personenverkehr, doch es wurden auch Güter transportiert. Durch das aufwändige Umladen in Frankfurt war diese Möglichkeit allerdings für Offenbacher Industrielle nicht sehr attraktiv. Viele mussten weiter Mainschiffahrt und Fuhrverkehr nutzen.

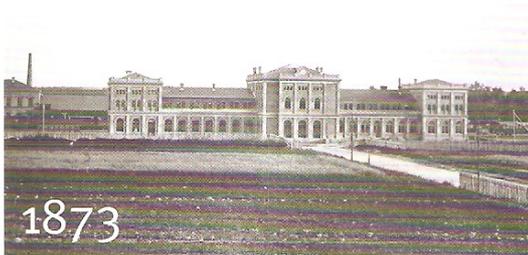
"Nochmals, auf ihr Bürger Offenbachs..."

Daher entstand in der Stadt ein großes Engagement, an überregionale Bahnstrecken wie die geplante Bahnlinie Frankfurt – Fulda – Bebra und die Odenwaldbahn angeschlossen zu werden, doch die Staatsregierung Hessen-Darmstadts ging darauf lange nicht ein. Das von August Kugler und Emil Pirazzi angeführte „Offenbacher Eisenbahn-Comité“ veröffentlichte am 13. Januar 1868 im Offenbacher Intelligenzblatt einen Aufruf: Darin wird geschildert, dass Preußen (zu dem Frankfurt seit 1866 gehörte) angeboten habe, die Bahnlinie von Hanau nach Frankfurt zu bauen, wenn die Bahn dann unter preußischer Verwaltung

stehe und Hessen-Darmstadt seine Anteile an der Strecke an Preußen abgebe. Diese Offerte habe die großherzogliche Regierung abgelehnt. Das „Offenbacher Eisenbahn-Comité“ protestierte heftig gegen diese Entscheidung, so heißt es: „Nochmals, - auf Ihr Bürger Offenbachs! Setzt alle legalen Mittel in Bewegung, auf dass uns diese letzte Hoffnung, durch eine bessere Eisenbahnverbindung unsere Stadt vor dem Verfall zu bewahren, nicht auch noch zu Schanden werde!“

Die Offenbacher hatten mit ihren Forderungen Erfolg, der Anschluss an die Bahnlinie von Frankfurt nach Bebra wurde genehmigt. Nun begann eine heftige Diskussion über die Streckenführung. Im Gespräch waren eine Verlängerung der Lokalbahn vom Lokalbahnhof am Main entlang bis nach Mühlheim oder eine neue Strecke, die die Stadt im Süden in weitem Bogen umgehen und durch die Felder führen sollte. Den Ausschlag gaben schließlich finanzielle Gründe: der Erwerb von Grundstücken am Main wäre deutlich teurer gewesen als der Grunderwerb bei einer südlichen Streckenführung. 1870 beschloss der Gemeinderat die Baumaßnahme, seit 1871 wurde gebaut und am 15. November 1873 konnte die neue Bahnlinie in Betrieb genommen werden. Auch der neue Bahnhof wurde an diesem Tag feierlich eingeweiht.

Dieser „Bebraer Bahnhof“, der erst ab 1907 Hauptbahnhof genannt wurde, stand in der Verlängerung der Kaiserstraße, die damals nur bis Höhe Geleitsstraße bebaut war. Stationsbaumeister Müller hatte neben den Betriebseinrichtungen dort auch Wohnungen für Bahnbedienstete eingeplant. Der zunächst in der freien Landschaft riesig wirkende Bahnhof wurde in den folgenden Jahrzehnten zunehmend umbaut. Die in der Umgebung stehenden viergeschossigen



MUT & LIEBE MÄRZ/APRIL/MAI 2012



Wohnhäuser ließen ihn deutlich kleiner und unbedeutender erscheinen.

Im späten 19. Jahrhundert konnten die Offenbacher Verkehrsverbindungen weiter ergänzt werden: 1884 fuhr eine elektrische Straßenbahn, die erste öffentliche in Deutschland überhaupt, von der Alten Brücke in Frankfurt bis zum Offenbacher Mathildenplatz. 1896 eröffnete die sogenannte Rodgaubahn, die über Bieber nach Ober-Roden führte. In Offenbach wurde eine provisorische Haltestelle in der Nähe des heutigen Bahnhofs Offenbach Ost angelegt.

Das rasante Anwachsen der Offenbacher Bevölkerung führte dazu, dass ab den 1890er Jahren neue Baugebiete (für Industrie und Wohnungsbau) hauptsächlich südlich der Bahntrasse entstanden. Die die Stadt nun zerteilende Bahnstrecke mit ihren wenigen Bahnübergängen wurde zunehmend als Hindernis für die Entwicklung der Stadt angesehen. Es gab Zählungen: so passierten zum Beispiel am 7. Dezember 1898 genau 10873 Personen den Bahnübergang an der Waldstraße. Lange Wartezeiten waren vorprogrammiert. Erschwerend kam hinzu, dass sich die Güterabfertigung an der südlichen Seite des Bahnhofs befand, weshalb alle Waren erst einmal die Bahnlinie passieren mussten. In der Stadt wurden zwei Lösungsvorschläge diskutiert: die Höherlegung der vorhandenen Trasse oder eine Neuplanung der Bahntrasse stadtauswärts nach Süden.

Die viele Pendler zum Arbeiten in die Stadt kamen, wäre ein außerhalb der Stadt gelegener Bahnhof ungünstig gewesen. Hinzu kamen finanzielle Gründe, so dass sich die Stadtoberen 1911/12 für die Höherlegung der Trasse entschieden. Nun begann eine lange

Diskussion, was mit dem Bahnhof geschehen sollte. Sollte der alte Bahnhof umgebaut werden oder ein Neubau an gleicher Stelle entstehen? Bis 1914 stand außer Frage, dass ein neuer und größerer Personenbahnhof gebaut werden sollte. Doch durch den Ersten Weltkrieg und die Inflation mussten alle Pläne zunächst einmal auf Eis gelegt werden. Nach dem Krieg lagen Pläne der Reichsbahnverwaltung vor, außerdem hatte Prof. Hugo Eberhard einen Alternativentwurf für einen Neubau angefertigt.

Kunst und Kosten

Schließlich entschied man sich – wiederum aus Kostengründen – für einen abschnittswisen Umbau des Gebäudes, der von 1923 bis 1927 durch die Reichsbahnverwaltung durchgeführt wurde. Als verantwortlicher Architekt wird in der damaligen Presse Regierungsbaurat Franz Schenck aus Frankfurt genannt. Der Außenbau wurde mit rotem Sandstein und grünem Kunstputz versehen. Ein neu eingerichteter Wartesaal mit Bahnhofsrestaurant war mit Wandmalereien nach einem Entwurf von Prof. Richard Throll verziert. Diese Malereien verschwanden vermutlich recht schnell wieder, als sie nicht mehr dem Zeitgeschmack entsprachen. Andere Elemente der 1920er Jahre sind erhalten geblieben: der Brunnen zwischen Gleis 1 und 2 mit einem Relief des Bildhauers Bruno Schäfer, der Handlauf an der Treppe zum Bahnsteig, die Ornamente am Hauptportal oder der Kachelsockel.

Im Zusammenhang mit der Höherlegung der Bahn wurde auch der Güterbahnhof in den Osten der Stadt verlegt (damals Gemarkung der Gemeinde Bürgel). Die Züge der Rodgaubahn endeten ab 1927 nicht mehr in dem provisorischen Bahnhof im Osten der Stadt, sondern auch im Hauptbahnhof.

Häufig kritisiert wurde die Lage des Bahnhofs mit seiner engen Umgebungsbebauung. So gab es 1937 Umbaupläne, die einen Abriss der Bebauung an der Bismarckstraße vorsahen, um den Bahnhofsvorplatz zu erweitern. Diese Planungen wurden aufgrund des Zweiten Weltkriegs nicht ausgeführt. Erst durch die Anlage des Busbahnhofs im Jahr 1984 und eine geänderte Verkehrsführung verschwand das Vorplatz-Projekt aus den Debatten.



Letzte Sanierung: 1997

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts veränderte sich der Bahnhof wenig. 1955 erhielt er ein neues Stellwerk, das „modernste Stellwerk der Welt“, wie die Offenbach Post stolz berichtete. 1973 wurde das Bahnhofsgebäude saniert: der historische dunkelgrüne Anstrich, der Offenbacher Traditionen entsprach, wich hellen Gelbtönen. 1997 ließ die Bahn die Schalterhalle renovieren.

Mit dem Bau der S-Bahn 1995 wurde der Offenbacher Hauptbahnhof weitgehend vom Nahverkehr von und nach Frankfurt abgeschnitten. Seit 2000 dient der Bahnhof auch nicht mehr als Halt für ICE-Züge. In den letzten Jahren gab es immer wieder Diskussionen, ob der Hauptbahnhof nicht an das östliche Ende der Stadt (Offenbach Ost) verlegt werden sollte, um ihn an das S-Bahn-Netz anzuschließen. Doch diesen Überlegungen erteilte die Bahn aus Kostengründen eine Absage. Der Hauptbahnhof verliert zunehmend an Bedeutung, der Schalter für den Fahrkartenverkauf ist seit 2010 geschlossen und die Bahn investiert heute kaum noch in den Offenbacher Hauptbahnhof. Das gibt Raum für Diskussionen...

Zum Weiterlesen:

Michael Hofmann: Offenbach. Die Eisenbahn in Offenbach und im Rodgau, Hövelhof 2004.

Winfried B. Sahn und Christina Uslular-Thiele (Hrsgg.): Offenbach. Was für eine Stadt, Hanau 2004, S. 174-179.

(Fotos Seite 16 und 17 © Haus der Stadtgeschichte),
Seite 18 © P. Baumgardt)



Offenbacher City-Lauf 2012

powered by Rosbacher

19. Mai ab 16.30
Start/Ziel: am
Aliceplatz / KOMM

Schülerläufe: 1,5 km

Laufstrecke für Jedermann: 5 km

Halbmarathon: 21 km

Der Offenbacher City-Lauf 2012 powered by Rosbacher ist Bestandteil der 5. Main-Kinzig Challenge, der 1. CO₂-neutralen Laufserie Deutschlands. (www.mkk-event.de)

Veranstalter:
Stadt Offenbach Sportamt
Info: Tel. 069/ 8065-2234
E-Mail: sportbuero@offenbach.de



SAMANA YOGA

ATELIER FÜR BALANCE UND LEBENSKRAFT

HATHA YOGA - VINYASA YOGA - ASHTANGA YOGA - PRE- UND POSTNATAL YOGA
BUSINESSYOGA - LUNCHTIMEYOGA - GENTLEYOGA - MEDITATION - WORKSHOPS

WWW.SAMANAYOGA.DE • Tel. 0163 510 82 52

OFFENBACH AM MAIN

Wie wird man eigentlich zu einem "Kulturdenkmal" erklärt. Früher dachte ich immer, dass Kulturdenkmäler gepflegt würden. Die Heiligkeit, die diese zum Kulturdenkmal erhobenen Bauten mit sich trugen, überdauerten die Zeit und jede feinste Entwicklung der Menschheit, dachte ich? Ein Kulturdenkmal sollte ein Zeugnis darstellen? Ein Zeugnis stolzer menschlicher Geschichte, Kultur und Entwicklung? Ein Zeugnis, an dessen Erhaltung ein reges öffentliches Interesse besteht? Diese Erhaltung müsse sogar nach der Haager Konvention bei bewaffneten Konflikten geschützt werden, so dachte ich? -*

Der Offenbacher **Bahnhof**: Fürchterlich unsicher in seiner Reglosigkeit. Fast taub blickt er hinab in die lange Kaiserstraße. Jener Name der Straße, die ihn, den Offenbacher Bahnhof erst gebar – der Kaiser. Ursprünglich sollte es ein Übergangsbahnhof zwischen Frankfurt und Bebra sein.

Ein Bauherr aus dem Lager der Frankfurter Königshoheit nahm sich zu Zeiten die Ehre, in Offenbach etwas zu errichten, was sich später einmal „Der Hauptbahnhof“ nennen sollte. Erschaffen aus Frankfurter Hand. Was will man da als Offenbacher noch erwarten.

Und auch heute ist es nicht anders. Das Zeichen und das Logo der Bahn auf allen sichtbaren Ecken und Seiten des Gebäudes provokativ dargestellt – was soll ich heute davon noch halten. Abgründige Zerstörung lauert hinter ihm. Und seine Bedeutung verfällt schneller als seine Mauern.



Versunken in die Bedeutungslosigkeit ist nun der Bahnhof an der Bismarckstraße. An die Mauern des einst prachtvollen Empfangsgebäudes pinkeln heute bedürftige Obdachlose. Da hilft der „Vogelbrunnen“ des damaligen Bildhauer, Designer und Hochschullehrers Bruno Otto Schäfer aus Frankfurt auch nichts mehr. Der Gestank erstickt schon beim Eingang in das Gebäude einem den Atem.

Zerstörung lauert hinter ihm – dem Offenbacher Hauptbahnhof. Eine Zerstörungsflut, die ihn bald einholen wird. Selbst sein Denkmalschutz als anerkanntes Kulturdenkmal wird ihn davor nicht retten. Abgründig, wie er in die Bedeutungslosigkeit verfällt – der Offenbacher Hauptbahnhof.

Selbst die letzten Bahnschalter sind von der Deutschen Bahn geschlossen worden. Ein trauriges Pflaster eben. Kein Service, Sperrgitter und Schilder mit der Aufschrift „Wegen Umbau geschlossen“. Der einzig dumpfe Ton tiefen Grauens steigt hier auf. Fast schleichend dringt die Bedeutungslosigkeit in die Gleise herab. Und auch an seinem inneren Charme hat sich vieles geändert. Aus der ehemaligen Serviceoase ist nichts weiter als das langweilige Echo einer prachtvollen Vergangenheit übrig geblieben. Ein dumpfes, schwarzes Loch inmitten einer quälenden Leere.

Dieses einst im Stile der Neurenaissance erbaute **Prunkstück**. Wo sind sie geblieben, die sich an seiner Macht erfreuten? Wo sind die Königlichen Hoheiten, die sich dem Glanz des Empfangsgebäudes bedienten? Wo ist sie geblieben, die hoch gelobte „konservativ-traditionalistische Ausstrahlung“? Nichts von dem ist mehr übrig. Nichts mehr, als ein Geruch an geschmeidigem Urin. Und zwei Straßennamen, die hier aufeinanderstoßen; mit den Namen großer Machthaber: Bismarck und Kaiser.

endstation offenbach hauptbahnhof

von Güngör Bayrak

Aus dem Kiosk am Eingang der Empfangshalle ist lediglich der penetrant klebrige Uringeruch zu nehmen. Weder Zigaretten, noch warme Snacks, die gewohnheitsmäßig hier verkauft werden. Und diese kahlen Säulen und Wände, die einen verängstigt anblicken. Hier und da ein paar nachdenkliche Augen, die aussehen wie die eckigen Fenster des Bahnhofs. Das war es aber auch an Anzahl der Menschen. Beim traurigen Anblick seiner Fassade erkennt man schnell die restlichen Tage seiner Macht. Das Zeichen prächtiger Schönheit ist ihm im Laufe der Jahre sicherlich vergangen. Welch schreckliche Fragen des Gewissens sieht man ihm nun an seiner Fassade an! -*

Der menschliche Entschluss, den Bahnhof **hässlich** und schlecht zu finden hat den Bahnhof hässlich und schlecht gemacht. Doch ein wenig Mut zur Besserung, ein wenig mehr Liebe zur eigenen Identität, würde das Empfinden deutlich verbessern und die Schönheit ins Herz bringen. Doch heutzutage sind Menschen, die sich dem Mut der Kultur bedienen und der Liebe zur eigenen Identität sich bekennen, unbedeutend. Hingegen sind Zahlen wichtiger; Profit und Zahlen. Der Hauptbahnhof bringt nichts ein. Der geschichtliche Hintergrund eher ein lästiges Unterfangen. Kein mutiger Aufschrei, kein liebendes Herz ist an der Entscheidung des Bahnhofs beteiligt. Mögen sie den Bahnhof sehen wie sie wollen.

Ich habe den Bahnhof seit Anbeginn meiner Augenblicke, Stunden und Kindertage in Offenbach nie schöner erlebt, wie ich es jetzt tue. Es ist ein inneres Erlebnis. Das Bild und die Erinnerungen erheben dieses Gebäude für mich nicht nur zu einem Denkmal, sondern machen es zu einer lebenden Legende. Ich habe keinen Grund für die Schönheit des Bahnhofs. Fortan entscheidet kein Grund mehr über die Schönheit des Bahnhofs, sondern fortan entscheidet mein Geschmack. Es ist die Schönheit der Erinnerungen, was den Bahnhof mir schmackhaft macht. Und nicht der Grund, dass hier gestern kaiserliche Bauherren standen, und heute die Spekulanten aus der Management Abteilung der Deutschen Bahn.

Hunderte male mit dem „105er“ bin ich an diesem Gebäude vorbeigefahren. Und noch mehr mit dem Auto genau gegenüber in der Kaiserstraße an der roten Ampel gestanden. Mehrmals die Woche von der Schule bis zum Busbahnhof gelaufen. Und immer wieder an diesem unauffälligen Gebäude vorbeigegangen. Nie hat die Tristesse seiner Mauern mich aufgeregt. Die Uhr auf der Höhe seiner gelblich verschmutzten Wände schien stehengeblieben zu sein. Kein Vergleich zu den Uhren in den meisten Schaufenstern der modernen Läden und Gebäuden, die uns zum Einkaufen zwingen, weil die Zeit uns angeblich „davonjagt“. Ja, man könnte fast meinen, dass hier am Bahnhof selbst die Zeit stehengeblieben sei. Während sich das Logo der Deutschen Bahn so selbstbewusst hervor tut, verlangsamt das Empfangsgebäude des Bahnhofs den Fortlauf der Zeit. -*

Und erneut blicke ich nach Jahren verschollener Unzuverlässigkeit. Noch einmal schaue ich auf die Uhr und erkenne, dass sich hier die Zeit und der Raum zu einer bedeutenden Geschichte zusammenfinden. Weder der **Kaiser** noch sein komischer Bauherr und schon gar nicht irgendwelche Machtbesessene, kranke Entscheidungsträger, die irgendwelche Bauten quasi so, ohne Interesse und einfach belanglos zu Kulturdenkmälern erklären; nichts und niemand interessiert mich in diesem Augenblick, während ich die Augen schliesse und der Ansage für die Einfahrt der Bahn schweigsam zuhöre. „Endstation Offenbach Hauptbahnhof“!

Januar 2012



Foto: © schmidt bild

