

Entstehung und Entwicklung der Besiedlung in Schussenried am Bahnhof

Sechs Bürger wollen Schankwirtschaft am Bahnhof bauen

1844 wird mit der Planung der Südbahn Ulm–Friedrichshafen begonnen. Zu diesem Zeitpunkt ist es gesichert, dass die Bahntrasse das Gelände zwischen Kürnbach und Schussenried durchschneiden wird. Am 28. Mai 1849 hält in Schussenried der erste Zug.

Bereits 1847 hat der Speisewirt Krämer an der Gleisbaustelle eine Baracke errichtet und unterhält dort einen Bierausschank.

Zwischen dem 3. und 14. Juni 1849 stellen sechs Schussenrieder Bürger den Antrag, an der Haltestation Schussenried eine Schank- und Speisewirtschaft zu errichten. Beworben haben sich: Löwenwirt Halder, Ochsenwirt Ehrhart, Speisewirt Krämer, die Kürnbacher Bauern Matthias Schneiderhan und Alois Mock und der 28-jährige Bauernsohn Anton Nussbaumer. Letzterer kann Grundbesitz im zukünftigen Bahnhofsbereich vorweisen.

Alle Bewerber haben ihre Anträge an den Gemeinderat von Schussenried sowie an das königliche Oberamt Waldsee gerichtet. In ihren Anträgen begründen sie ziemlich ähnlich die Notwendigkeit einer Wirtschaft, z. B. der Ochsenwirt Ehrhart in seinem Schreiben am 4. Juni 1849.

„Nachdem nunmehr die Eisenbahn von Biberach nach Friedrichshafen in Betrieb gesetzt ist, hat sich ergeben, dass die Errichtung einer Wirtschaft auf der Station bei Schussenried nothwendig wird, einestheils um diejenigen Reisenden, welche hier die Linie verlassen, bei der beträchtlichen Entfernung von Schussenried, die Möglichkeit zu gewähren, sich erfrischen zu können, und um andererseits Passagieren, welche mit Fuhrwerken auf dem Stations-Platze ankommen oder sich abholen lassen, Gelegenheit zu verschaffen, die Equipagen unterzubringen.“

Der Gemeinderat hat die Aufgabe, sich in einem Gutachten über den Leumund und die Vermögensverhältnisse der Bittsteller zu äußern. Auch nimmt er Stellung zum Gebäude und zu rechtlichen Rahmenbedingungen. Nahezu gleichlautend fordert er bei allen Gesuchen, „das(s) ein den Bedürfnissen entsprechendes Gebäude mit hinlänglichem Raum sowohl für die Gäste als Pferde zur Unterbringung der Fuhrwerke zu erbauen sei und weil diese Wirtschaft von der Polizei nicht gehörig beaufsichtigt werden könne, der Betreiber für alle vorkommenden Excesse verantwortlich zu machen wäre“. So in der Stellungnahme im GR-Proto-

koll vom 14. Juni 1849 zum Antrag des Ochsenwirtes. Beim Speisewirt Krämer wird vermerkt, dass das beim Barackenbau (während der Bauzeit des Gleises) bestehende Schankrecht ohnehin erloschen ist, worauf Krämer Ansprüche erhebt.

Allen Bewerbern wird vom Gemeinderat – bis auf den Kürnbacher Matthias Schneiderhan – ein gutes Leumundszeugnis ausgestellt. Dem Bauern Schneiderhan bestätigt der Rat ein hinlänglich großes Vermögen, aber er besitze kein gutes Prädikat. „Er ist als händelsstüchtiger streitlustiger Man(n) bekannt und schon mehrmals bestraft worden.“

Gemeinderatsprotokoll vom 14. Juni 1849.

Stellungnahme des Königlichen Oberamtes

In einem Schreiben vom 23. Juli 1849 an das Schussenrieder Schultheißenamt hat das Königliche Oberamt Waldsee eine klare Position bezogen:

„Es haben Löwenwirth Halders Wittwe für Matthias Merz, Zimmermeister aus Rottweil, Ochsenwirth Ehrhardt, Speißwirth Krämer von Schussenried, Matthias Schneiderhan, Alois Mock von Kürnbach und Anton Nußbaumer von Schussenried um die Concession zu einer Speißwirthschaft bei der Eisenbahnstation Schussenried nachgesucht.

Zu Betreff

1. das(s) die drei Ersten schon Wirthschaften im Ort besitzen;
2. das(s) die zwei Folgenden mit Gütern in Kürnbach ausgestattet sind, wovon sie sich ernähren können;
3. das(s) dem j. Nußbaumer von Königl. Eisenbahn Commission die Güterspedition auf der Station Schussenried übertragen worden ist; der Betrieb einer Wirtschaft in Vereinigung mit derselben angemessen erscheint und Nußbaumer ein taugliches Wirtschafts- und Ökonomiegebäude an der Station errichten will;
4. das(s) die Errichtung mehrerer Wirthschaften auf dieser Station unthunlich ist.

So ist dem Nußbaumer die Concession zu einer Speißwirthschaft auf der Station Schussenried unter der Bedingung ertheilt worden, dass er ein solches Wirtschaftsgebäude an der Station bald errichte und die Wirtschaft darauf betreibe; und es kann deßwegen den übrigen Gesuchen nicht entsprochen werden, was den Bittstellern zu eröffnen ist.

Waldsee, den 23. Juli 1849
Königl. Oberamt, Mattein“



Das heutige Haus Kibler diente bis 1907 als Bahnhofswirtschaft. Die geräumigen Gewölbekeller, die groß angelegte Küche und der einstige Saal im oberen Stock, in den später Zimmer eingebaut wurden, zeugen von der einstigen Bestimmung des Hauses. Im Hintergrund die alte Bahnüberführung aus dem Jahre 1912.

Mit diesem Erlass des Königlichen Oberamtes Waldsee ist Anton Nussbaumer die Erlaubnis zur Errichtung einer Speisewirtschaft am Bahnhof ausgesprochen worden. Am 9. September 1849 erhält er auch die endgültige Baugenehmigung vom Eisenbahn-, Bau- und Betriebsamt Aulendorf für den Bau einer Schank- und Speisewirtschaft. Im Herbst des selben Jahres beginnt Anton Nussbaumer noch mit dem Bau seiner Gastwirtschaft.

Die Bahnhofswirtschaft steht jedoch 200 m von der Bahnstation weg, allerdings relativ nahe am Gleise, in südlicher Richtung. Die entfernte Lage erweist sich bald als Nachteil, dennoch wird sie 60 Jahre als Schussenrieder Bahnhofswirtschaft bestehen. 1912 verkauft der Enkel Nussbauers das Gehöft an den Pferdehändler Gerstenlauer, der es jedoch nicht halten kann. Es folgen die Besitzer: Batsch, Selg, Birk, und seit Jahrzehnten ist es in den Händen der Familie Kibler.

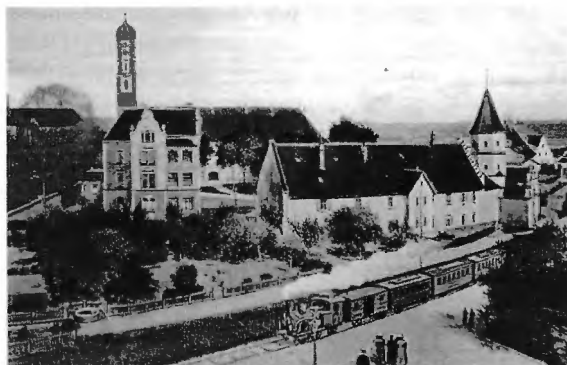
Buchauer Bähnle

Nach jahrzehntelangem Bemühen des Buchauer Gemeinderats wird eine Bahn zwischen Schussenried und Buchau mit einer Länge von 8 km erbaut. Am 12. Oktober 1896 ist die feierliche Eröffnung des Buchauer Bähnle. 1916 wird es bis Riedlingen erweitert.

Julius Nussbauers Kampf mit den Behörden im Jahre 1907

Der wachsende Zugverkehr und insbesondere der Bau des Bähnles nach Buchau hat die Zahl der Reisenden beachtlich erhöht. Der Bahnhofrestaureur Julius Nussbaumer muss allerdings feststellen, dass viele der Reisenden, die einen Anschlusszug abwarten, sein 184

Von 1896 bis 1969 war regelmäßiger Personenverkehr auf dem Buchauer Bähnle. Täglich fuhr der Zug mehrmals am Törle vorbei. 1913 wurden über 33 000 Fahrkarten am Stadtbahnhof beim Rathaus verkauft.





Julius Nussbaumer erstellte 1907 neben dem Buchauer Gleis sein Bahnhofhotel, um mit dem kürzeren Weg die wartenden Fahrgäste in seine Wirtschaft zu locken.

Meter entfernt stehendes Gasthaus nicht aufsuchen, sondern an den Geleisen den Zug abwarten. An die Eisenbahnbehörde stellt er den Antrag, ob er in der Nähe der Einstiegsstelle eine Ausschankbaracke eröffnen dürfe, was ihm jedoch abgeschlagen wird.

So entscheidet sich Julius Nussbaumer, im Jahre 1907 ein direkt am Bahnhof liegendes zweites Gasthaus zu bauen, und begründet es damit, dass er den Bequemlichkeiten und Bedürfnissen der Eisenbahnreisenden entgegen kommen wolle und einen alten Wunsch der Privat- und Geschäftsreisenden erfülle. Dies schreibt er am 26. Februar 1907 an das Schultheißenamt Schussenried. Bereits eine Woche später erhält er von Schultheiß Keilbach die Nachricht: „Ein Bedürfnis für zwei Gastwirtschaften wird der Gemeinderat wohl nicht anerkennen.“ Er stellt ihm die Frage, „warum das Gastwirtschaftsrecht, welches er ja seither im Gebäude Nr. 29 (heute Haus Kibler) ausübe, nicht auf den Neubau verlagere“. Dies hätte zur Folge, dass Nussbaumer sein bisheriges Gasthaus hätte schließen müssen, was er nicht wollte. Noch am selben Tag kontert Nussbaumer, dass er den Wirtschaftsneubau am Bahnhof „nicht um meinetwillen baue, sondern um den Wünschen des reisenden Publikums und der Eisenbahnverwaltung entgegen zu kommen“.

Seine Befürchtung ist, dass durch die Bahnhofsverwaltung ein Konkurrent ein Wirtschaftsgebäude erstellen könnte. Der Gemeinderat teilt ihm am 14. März 1907 unmissverständlich mit, dass „ein Bedürfnis zur Errichtung einer weiteren Gastwirtschaft am Hauptbahnhof der Markung Kürnbach weder für den Frem-

denverkehr noch viel weniger für den kleinen Ort Kürnbach vorliegt. Da der Bittsteller Nussbaumer schlüssige Gründe für sein Gesuch nicht anzuführen vermag, so müssen wir die Ablehnung des Concessionsgesuchs ablehnen“.

Das Königl. Oberamt Waldsee, das über das Gesuch zu befinden hat, verlangt, dass die Äußerung des Gemeinderates Nussbaumer zur Kenntnis gegeben wird. Bereits am 22. März 1907 legt Nussbaumer den Lageplan für das Oberamt vor und begründet erneut „das dringende Bedürfnis, einen Wirtschaftsbetrieb für die Übergangreisenden in unmittelbarer Nähe der Geleise zu erstellen und den Wünschen der Reisenden tunlichst entgegen zu kommen“.

Am 18. April 1907 zeichnet sich in der Haltung des Gemeinderates eine Wende ab. „Nach wiederholter, eingehender Erwägung der Verhältnisse und gewissenhafter Prüfung der in Betracht kommenden Momente können wir die Bedürfnisfrage zur Errichtung einer Schankwirtschaft im Nussbaumer'schen Neubau bejahen.“ Am 20. April 1907 teilt Julius Nussbaumer mit, er beschränke sein Gesuch auf das Gastwirtschaftsrecht, dass Fuhrwerke und Pferde in den alten Lokalitäten untergebracht werden können wie bisher. Am 26. Mai 1907 schreibt das Königl. Oberamt: „Das Gesuch unter Ansatz einer Sportel (Gebühr von 3 Mark) wird gemäß mangelnden Bedürfnisses abgewiesen.“

Am 12. Juni 1907 legt Rechtsanwalt Osswald, Ulm, „namens des Julius Nussbaumer, Güterbeförderer von Schussenried, gegen den Bescheid des Königl. Oberamts Waldsee Rekurs (Widerspruch) ein.“ Am 6. Juli 1907

zieht Nussbaumer sein gegenwärtiges Konzessionsgesuch zurück und stellt die Bitte, „die ihm zustehende Gastwirtschaftsberechtigung auf seinen Neubau zu übertragen“. Diese veränderte Haltung Nussbauers bringt eine überraschende Wende. Am 4. September 1907 erteilt das Königl. Württ. Oberamt Waldsee dem Schultheisenamt Schussenried folgenden Beschluss mit: „Dem Julius Nussbaumer, Gastwirt in Kürnbach, Gemeinde Schussenried, die Erlaubnis zur Verlegung der ihm am 10. Juli 1905 verliehenen Gastwirtschaftsberechtigung für das Gebäude Nr. 29 in Kürnbach in den auf Parzelle 119 erstellten Neubau zu erteilen und ihm in Verbindung hiermit zu gestatten, in dem alten Wirtschaftsgebäude gelegenen Gärtchen wie bisher zu wirtschaften.“

Die Auseinandersetzung mit den Behörden und dem Unternehmer endet – wie so häufig – in einem Kompromiss. Nussbaumer positioniert sich jedoch für die Zukunft ganz unerwartet: Er verlegt sich ganz auf sein neues Bahnhotel und die Güterbeförderung, steigt in den Handel ein und verpachtet das bisherige Ökonomiegebäude mit den dazu gehörigen Feldern.

Bahnüberführung

Durch den Anschluss des Buchauer Bähnles 1896 wird der Hauptbahnhof Schussenried zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Das wachsende Verkehrsaufkommen auf der Südbahn bedingt den Bau eines zweiten Gleises, das zwischen 1909 und 1912 gelegt wird. In Schussenried wird eine Überführung nach Kürnbach und die Bahnhofstraße gebaut. Die Waldseer Straße erhält eine neue Trassierung; deren ehemaligen Verlauf kann man an der sogenannten „Alten Straße“ in Kürnbach rekonstruieren. Die Bedeutung des Schussenrieder Bahnhofes belegen die Verkaufszahlen: 1913 werden über 33 000 Zugfahrkarten am Schalter des Stadtbahnhofes am Rathaus verkauft.

Handel mit Kohle, Vieh und Heu am Bahnhof

Mit Beginn des 20. Jhs. entwickelt sich der Bahnhof zu einem wichtigen Umschlagplatz für Kohle, Getreide, Heu und Vieh für die ganze Region.

Mit der zweiten Bahnhofswirtschaft, bei der keine Landwirtschaft verbunden war, wurde schon sehr rasch

Aus den wenigen Häusern im 19. Jh. hat sich inzwischen ein Stadtteil entwickelt, der die einstige große Lücke zwischen Zentrum und Bahnhof zu schließen beginnt.



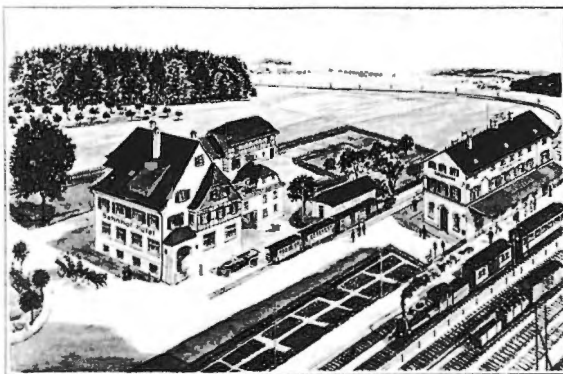
ein Kohlenhandel angeschlossen. Die Kohlen werden im 1909 errichteten Schuppen eingelagert und durch Spediteure ausgefahren. Fritz Mühlbach führt Jahrzehnte Bahngüter und Kohle aus. Auch die Bauern Kessler und Kibler sind nebenberuflich bei Nussbaumer beschäftigt. Über die Viehhandlung Britsch wird am Bahnhof sehr viel Vieh verladen. Mit dem Viehkauf ist jeweils ein ausgiebiger Wirtschaftsbesuch im Bahnhofshotel verbunden.

In den Kriegszeiten haben die Bauern entsprechend ihrer Hofgröße Heu am Bahnhof abzuliefern. Die Abgabestelle ist auf der Kürnbacher Seite des Gleises in den noch zum Teil vorhandenen Schuppen. Die Überwachung der Lieferung und der Pressung des Heus obliegt dem Hotelwirt Julius Nussbaumer. In Militärmontur nimmt er das abzuliefernde Heu entgegen. Von 1948 bis 1960 betreibt der Steinebacher Gastwirt Josef Stump in diesen Lagerhallen Handel mit Heu, Stroh, Getreide, Kartoffeln und Kunstdünger. Nach dieser Zeit übernimmt sie Schreiner Burkhart.

Entwicklung der Wohnbebauung am Bahnhof

Zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts besteht die Bahnhofsiedlung nur aus dem Bahnhofsgelände und der ersten Bahnhofswirtschaft von Anton Nussbaumer, der daneben eine Landwirtschaft betreibt. Bald siedeln sich weitere Bauern an. 1867 wird das Gehöft von Zimmermeister Walser in nördlicher Richtung erstellt. Fünf Jahre später erbaut der Wirt und Krämer Maier ein Haus für den Bauern Fluhr.

Noch zur Zeit des 1. Weltkrieges besteht die Bahnhofsiedlung nur aus wenigen Häusern. Postkarte von 1916.



Bau des 2. Gleises und des Bahnhofshotels

1882 wird das ursprüngliche Bahnhofsdienstgebäude durch ein wesentlich größeres ersetzt. 1891 errichtet die Eisenbahnverwaltung in südlicher Richtung des Bahnhofbetriebsgebäudes eine Wohnanlage für die Bahndiensteten. Beide Häuser dienen heute Wohnzwecken.

Einen entscheidenden Entwicklungsschub für die Bahnhofsiedlung bringt 1907 der Bau des neuen Bahnhofrestaurants durch Julius Nussbaumer. – Sehr rasch folgt eine Reihe von Kleingehöften. In der Nähe des Hotels entsteht ortseinwärts ein kleiner Bauernhof, der von Ochsenwirt Gessier (später Eberle) betrieben wird. Ihm folgt das Kleingut des Pferdehändlers Gerstenecker (später Seifert). 1914 baut Schneiderhan. Dieses Gebäude wird später von Bitzenberger übernommen. Auf der anderen Straßenseite werden um 1927 die Gehöfte Maier und Walser errichtet. Die einstigen Kleingehöfte sind in der 2. Hälfte des 20. Jhs. zu Wohnhäusern umgewidmet worden.

Weitere umfangreichere Bauphasen waren in den 30er-, 70er- und 90er-Jahren, in denen nur Privathäuser erstellt wurden.

Die zweite Bahngaststätte entwickelt sich sehr schnell zu einem Haus der gehobenen Gesellschaft. Es wirbt mit dem Slogan: „Hotel mit fließendem Wasser und elektrischem Licht“. Die Leute sprechen einfach vom „Hotel“. Die Geistlichen der gesamten Region treffen sich dort zu ihrem monatlichen Dies. Hochzeiten der besseren Gesellschaft werden hier gefeiert. Über viele Jahrzehnte spielt das Bahnhofshotel eine wichtige Rolle während der Fastnacht. Nussbaumer sieht im Karneval eine lukrative Fremdenverkehrswerbung und schmückt z. B. 1936 sein Hotel besonders originell aus. Als leidenschaftlicher Jäger gestaltet er seine Räumlichkeiten während der Faschingszeit in ein Jägerhaus mit allem Drum und Dran aus.

Verschiedene Berufsgruppen feiern dort ihre Bälle. Die Lehrer dieser Region halten dem Hause bis Mitte der 60er-Jahre die Treue. Von jeder Entwicklung am Bahnhof profitiert das Hotel: Vom Anstieg der Bahndiensteten und natürlich der Bahnreisenden, vom Bau des 2. Gleises, vom regen Handel und von der wachsenden Gewerbe- und Industrieansiedlung.

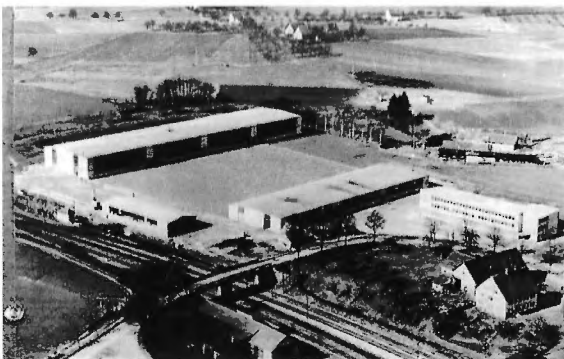
Industrieansiedlung am Bahnhof

Bei der Bahnhofsiedlung zeigt sich das ungeschriebene Gesetz, dass der Bahn die Industrie folgt. Eine

erste Ansiedlung von Gewerbe im späteren Bahnhofsbereich geschieht allerdings schon vor dem Bau des Bahngleises. Wegen Errichtung des Hüttenwerkes muss 1837 der alte Sägweiher trockengelegt, die Sägmühle beim Klosterareal abgebrochen werden und auch die Klostermühle wird stillgelegt. Müllermeister Kaeß stellt den Antrag, im Elchgrund einen Stauweiher anzulegen und dort eine Säg-, Mahl- und Ölmühle zu bauen, was ihm auch genehmigt wird. Das Sägewerk geht 1893 in den Familienbesitz von Walser über. In der Mitte des 20. Jhs. spaltet sich der Betrieb in einen Holzverarbeitungsbereich Franz Walser und in eine Betonsteinproduktion Alexander Walser auf. 1992 erweitert die Zimmerei Walser mit ihrem Juniorchef Rainer Walser ihr Betriebssegment mit dem Bau von sogenannten Zimmermannhäusern in Holzrahmenbauweise. Dies ist mit weiterer räumlicher Ausdehnung und personeller Aufstockung verbunden.

Alexander Walser beschreitet ebenfalls in den 90er Jahren einen anderen Weg: Sein Bestreben ist es, sein Betriebsgelände an Supermärkte und Discounter zu veräußern. 1998 ist es ihm gelungen, Aldi für sein Areal zu interessieren. Die Baugenehmigung muss er bei einem Verwaltungsgerichtsprozess erstreiten. Das Landratsamt macht die Baugenehmigung vom Verkauf der Walser'schen Grundstücke abhängig, die die Stadt zum Bau der Umgehungsstraße braucht. Dies ist sehr weit-sichtig vom 1. Landesbeamten Wolfram Blüml gehandelt. 2005 verlangt das expandierende Liebherr-Werk eine rasche und effiziente Verkehrsanbindung für die Betriebsanlage. Mit dem Bau der Umgehungsstraße kann dies ermöglicht werden. Diese Straße bildet nun eine klare Abgrenzung des Bahnhofareals.

Die Aufnahme aus dem Jahre 1955 zeigt die Anfänge des Liebherrwerkes. In den ersten Jahren wurden einfache Betonmischer und Krane für Hafenanlagen gebaut.



Bahngärtnerei am Bahngleis

Schon um die Jahrhundertwende richtet die Eisenbahnverwaltung auf dem heutigen Grundstück Käppler entlang des Bahngleises eine Bahngärtnerei ein. Die Gärtnerei hat die Aufgabe, für alle Bahnhöfe in Oberschwaben Blumen zu erzeugen und sie auch eigens auszusmücken. Der Bahnbeamte Dreher hat dies – bis auf seine letzten Dienstjahre – allein zu bewältigen. Mit seiner Pensionierung im Jahre 1952 stellt die Eisenbahnverwaltung den Betrieb ein.

Kfz-Werkstatt an der Bahnüberführung

Nach dem 2. Weltkrieg führt Rubatto 10 Jahre lang einen Kfz-Betrieb unterhalb der Bahnüberführung.

Firma Crepin

Die im Jahre 1946 gegründete Feinmechanik-Firma Crepin baut im Jahre 1970 ein Firmengebäude am Franzenhölzle, am Rande der Bahnhofsiedlung, und verlagert mit Jahresbeginn 1971 ihre bisher in der Ziegelweiherstraße befindliche Produktionsstätte in das neu erbaute Betriebsgelände.

Firma Liebherr

Den entscheidenden Impuls für den Bahnhofsbereich und für die Stadt Schussenried schafft Bürgermeister Josef Handgretinger, als es ihm gelingt, den Fabrikanten Hans Liebherr für eine Niederlassung seiner Firma am Schussenrieder Bahnhof zu gewinnen. 1954 errichtet Liebherr am Bahnhof auf einem 6 ha großen Gelände eine Firma zur Konstruktion, Fertigung und Verkauf von Maschinen zur Betonherstellung. Schon Anfang 1980 zählt die Firma 500 Arbeiter, heute sind es mit den Leiharbeitern über 800. Ein hoher Anteil der Produktion ist für den Export bestimmt.

Holzhof Oberschwaben

1969 wird der Holzhof Oberschwaben, ein Zusammenschluss von über 3000 Waldbesitzern, gegründet. Er siedelt sich ebenfalls im nördlichen Bereich des Bahnhofareals an. Es ist wiederum der Gleisanschluss, der ihn an diesen Platz führt. 1969 stellt die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr auf der Nebenbahnstrecke nach Bad Buchau und Riedlingen ein, baut das

Schmalspurgleis ab und ersetzte es 1972 durch ein Industriegleis bis zum Kieswerk Rieger, was für den Holzhof wie für das Hüttenwerk von großem Nutzen ist. Über drei Jahrzehnte wird nun auf dem Holzhof Nadelschwachholz verarbeitet und der überwiegende Teil über die Bahn nach Italien exportiert.

2001 kündigte die Deutsche Bundesbahn die Bedienung des Industriegleises. Im März dieses Jahres beendete sie auch den Schaltbetrieb auf dem Schussenrieder Bahnhof. 2003 erfolgt der letzte Transport auf dem Industriegleis, was für den Holzhof weitreichende Folgen hat. Er stellt die Holzbearbeitung ein und verlegt sich auf den Holzhandel.

Ende des Bahnhofhotels

Der sich entwickelnde Individualverkehr, die Schließung des Buchauer Bähnles 1969 und der Güterauslieferung hinterlassen tiefe Spuren am Bahnhof. 1974 kommt das Ende des einst blühenden Nussbaumer'schen Bahnhofrestaurants. Auch der Versuch, durch Einbau von Mietwohnungen wieder zu einem akzeptablen Verdienst zu kommen, scheitert. Über Jahre wird das Hotel auf dem Immobilienmarkt angeboten.

Georg Britsch jun. kauft das Bahnhofhotel

1989 kauft Georg Britsch jun. das Areal des einstigen Bahnhofrestaurants mit den Gebäuden. Mit sehr viel Kunstsinn restauriert er das Haus, baut die ursprünglichen Türen und Fenstern ein und gibt ihm seine ursprüngliche Gestalt wieder.

1990 eröffnet Georg Britsch jun. sein Antiquitätengeschäft. Nach intensiver Restaurierung des Hauses mit Innenhof und Wirtschaftsgebäuden wird aus dem ehemaligen Bahnhofhotel ein Wohngebäude mit großer

Ausstellungsfläche für die antiken Möbel und einer Werkstatt, in der die Möbel restauriert werden.

Deutsche Bundesbahn verkauft Bad Schussenrieder Bahnhof

Das gesamte Areal inklusive die Gebäude der Bahn stehen 2003 – dem Jahr der Landesausstellung – zum Verkauf. Die Stadt ist finanziell nicht in der Lage, diesen Betrag zu schultern.

Georg Britsch jun. nimmt diese Situation wahr, kauft den Bahnhof mit den dazugehörigen Grundstücken und vergrößert somit beträchtlich den einstigen Nussbaumer-Besitz.

Mit einem 3-tägigen großen Fest feiert die Firma Britsch jun. mit Tausenden von Gästen im Herbst 2007 das 100-jährige Bestehen des einstigen Bahnhofgebäudes.

Quellen

Aus dem Kreisarchiv: Gemeinderatsprotokolle von 1849 und 1907, Schreiben der Bittsteller, Stellungnahmen vom Königlichen Oberamt, des Eisenbahnamtes. Die in Anführungszeichen gesetzten Texte stammen wörtlich aus diesen Dokumenten. Ausführliche Informationen erhielt ich von: Erwin Dieng, Alois Hagnauer sen., Benno Maier, Frau Fieseler, Frau Schnieringer vom Stadtbauamt und Georg Britsch jun., Klaus Schneckenburger und Wolfram Wiedemann.

Bildnachweis

S. 54 Abbildung Verfasser.

S. 54, 57 Archiv Hugo Hammer.

S. 55 Archiv Britsch-Dangel.

S. 56 Grundlage: ALK (Stand: Juni 2007) – Orthophoto, Topographische Karte © Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.iv.bw.de) AZ: 2851.9-3/76.

S. 58 Marlene Gnann-Weishaupt.