

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN

BIB BUSINESS in Baden



Schwerpunkt Kehl:
Straßburgs „Vorort“
erfindet sich neu

S. 64

3
2005
März
6. Jahrgang

2,00 €
3,90 SFR
E 50984

www.BusinessInBaden.de

Nach Kehl nun Offenburg: Grossmann und die Bahnhöfe



TGV Est:
Straßburg wird zum
Schnellbahn-Drehkreuz S. 50

Weinjahrgang 2004:
Fruchtig-frische Tropfen
von rassischer Eleganz S. 76

Mineralwasser:
Sprudel-Branche kämpft
mit dem Preisverfall S. 30



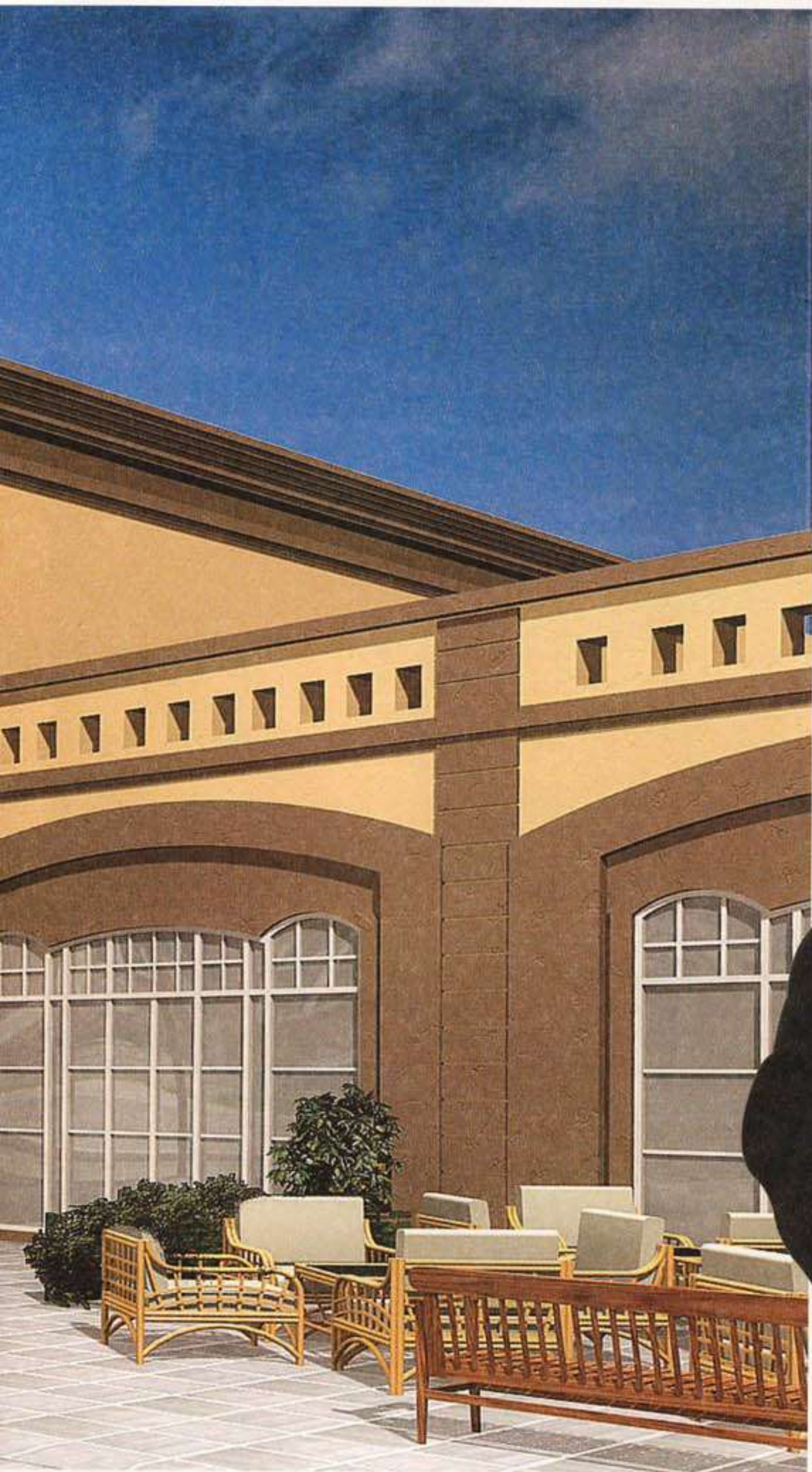
Grossmanns



Historische Fassade im modernen Gewand:
So schmuck könnte Offenburgs Bahnhof
in ein bis zwei Jahren aussehen – wenn sich
Deutsche Bahn, Stadtverwaltung und
Privatinvestor Grossmann in den
kommenden Wochen handelseinig werden.



neue Bahnhöfe



Der Bühler Architekt Jürgen Grossmann re-vitalisiert die Sanierungsfälle der Bahnarchitektur in der Ortenau. Seine nächste Station nach Kehl: der ICE-Bahnhof in Offenburg.

**Architekt, Designer,
Immobilienvermarkter,
rastloser Macher
und Drängler:
Jürgen Grossmann
ist der Prototyp des
modernen Selfmade-
Unternehmers.**



Reisende soll man nicht aufhalten. Jürgen Grossmann ist so einer, der immer ein wenig auf der Reise zu sein scheint. Kein Wunder, dass er sein Büro genau so gewählt hat: mit Blick auf den Bahnsteig des Bahnhofs Kehl, jederzeit bereit zur Abfahrt.

In Kehl ist ihm sein bislang größter Coup gelungen: Grossmann ist seit September 2003 Eigentümer des Bahnhofs und des dazu gehörigen Hotels. Ohne Gleisanlagen und Bahnbetriebsflächen, selbstverständlich – die gehören weiterhin der Deutschen Bahn AG.

>> 90 Prozent
meines Geschäfts
sind Projekt-
management
– zehn Prozent
Architektur. <<



oder ein Baggersee darauf warten, von ihm zu neuem Leben erweckt zu werden.

Auf seine Aufträge wartet Jürgen Grossmann nicht: Er bringt selbst die Steine ins Rollen. „Der Bahnhof in Kehl war so ein Beispiel“, sagt er. Ein ausgesprochenes Erfolgsbeispiel obendrein, meint auch sein Geschäftspartner auf Bahn-Seite, Horst Mutsch. Der Leiter des Regionalbereichs Südwest der Bahn-Tochter „DB Station&Service“, der mit Grossmann das Geschäft in

Wirklich strittig ist nur noch der Kaufpreis

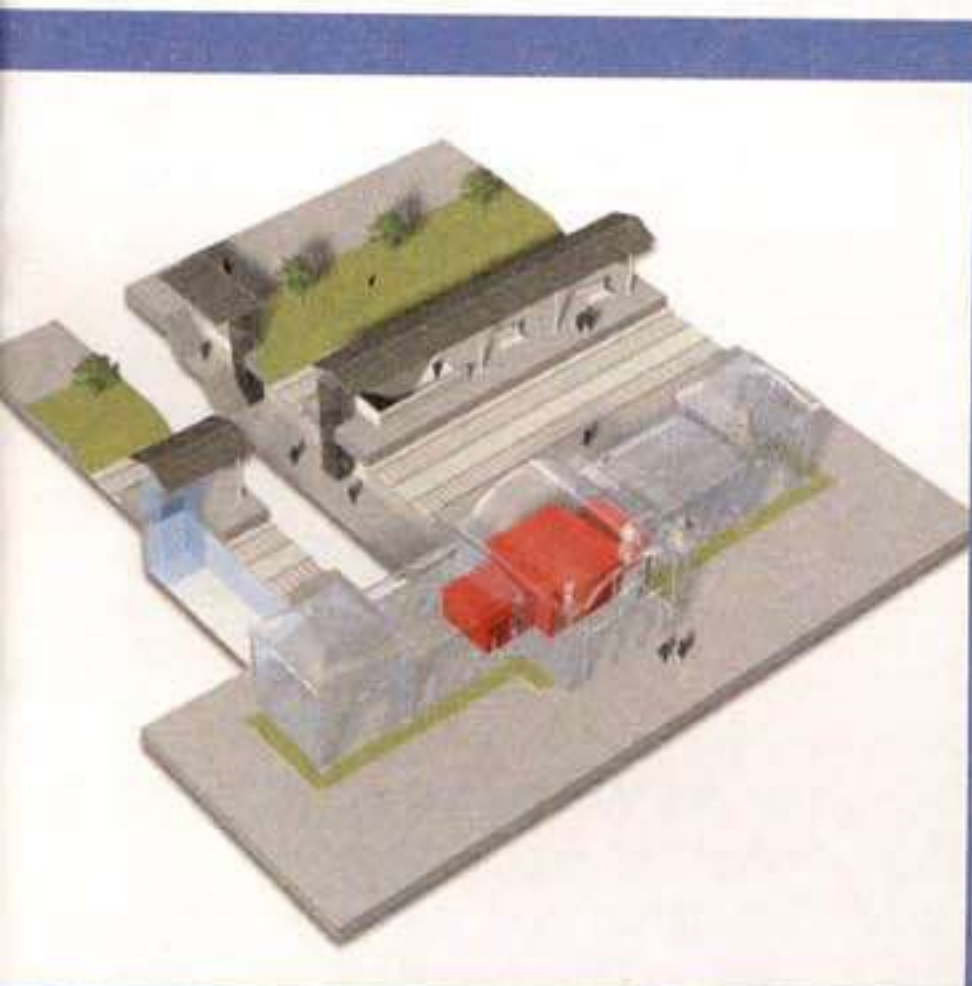
Kehl abgewickelt hat, ist fest davon überzeugt, dass es ein „für beide Seiten sehr erfolgreiches Konzept war“. Derzeit steht er mit seinem „Kunden“ kurz vor dem Abschluss der Verhandlungen in Offenburg. Und alles deutet darauf hin, dass

die Weichen schon in den nächsten Wochen eindeutig auf „Grün“ springen.

„Unsere Gespräche mit Herrn Grossmann verlaufen zielgerichtet und konstruktiv“, heißt es wohlwollend auch auf der dritten Seite des Verhandlungstischs. Offenburgs Baubürgermeister Dieter Eckert findet Grossmanns jüngsten Vorstoß ausgesprochen unterstützenswert: „Seine Idee könnte eine sinnvolle Entwicklung initiieren, die dazu beitragen kann, dass sich die Nordweststadt positiv weiter entwickelt“, gibt er die Sicht des Rathauses wieder.

Dort liegen schon einige Gutachten zum Sorgenviertel in den Schubladen. Bislang haben sich für diese Ideen zwar noch keine Mehrheiten gefunden. Aber die Stadt hat ja auch noch Zeit – zumindest bis zum endgültigen Abschluss der Kaufverhandlungen.

In ihren alten Gebäuden braucht die DB heute für ihre eigene Leistungen, den Ticketverkauf und Kundenservice, nur noch einen kleinen Kern (rot im Bild rechts). Der Rest steht zur Drittnutzung zur Verfügung.



Sanierungserfolg Freiburg



Für 200 Millionen Mark hat Bauriese Bilfinger & Berger den Hauptbahnhof Freiburg rundum saniert – und dann verkauft.

Die Bahn und ihre Bahnhöfe

5.400 aktive Bahnhöfe hat die Bahn-Tochter DB Station&Service AG (STAS) bundesweit in ihrem Besitz, 685 davon liegen in Baden-Württemberg. Nur 2.400 Bahnhöfe sind mit Empfangsgebäuden ausgestattet – so auch Kehl und Offenburg.

Mehr als tausend kleinere Bahnhöfe hat Vorstandschef Wolf-Dieter Siebert seit dem Jahr 2004 bereits in ein umfangreiches Veräußerungsprogramm eingebracht. Interessent ist die private Immobilieninvestment- und -managementfirma First Rail Property GmbH (FRP) in Mörfelden. FRP will die Bahn-Immobilien nach einer intensiven Nutzungsprüfung noch im Jahr 2005 im Paket abnehmen und selbst nutzen oder vermieten.

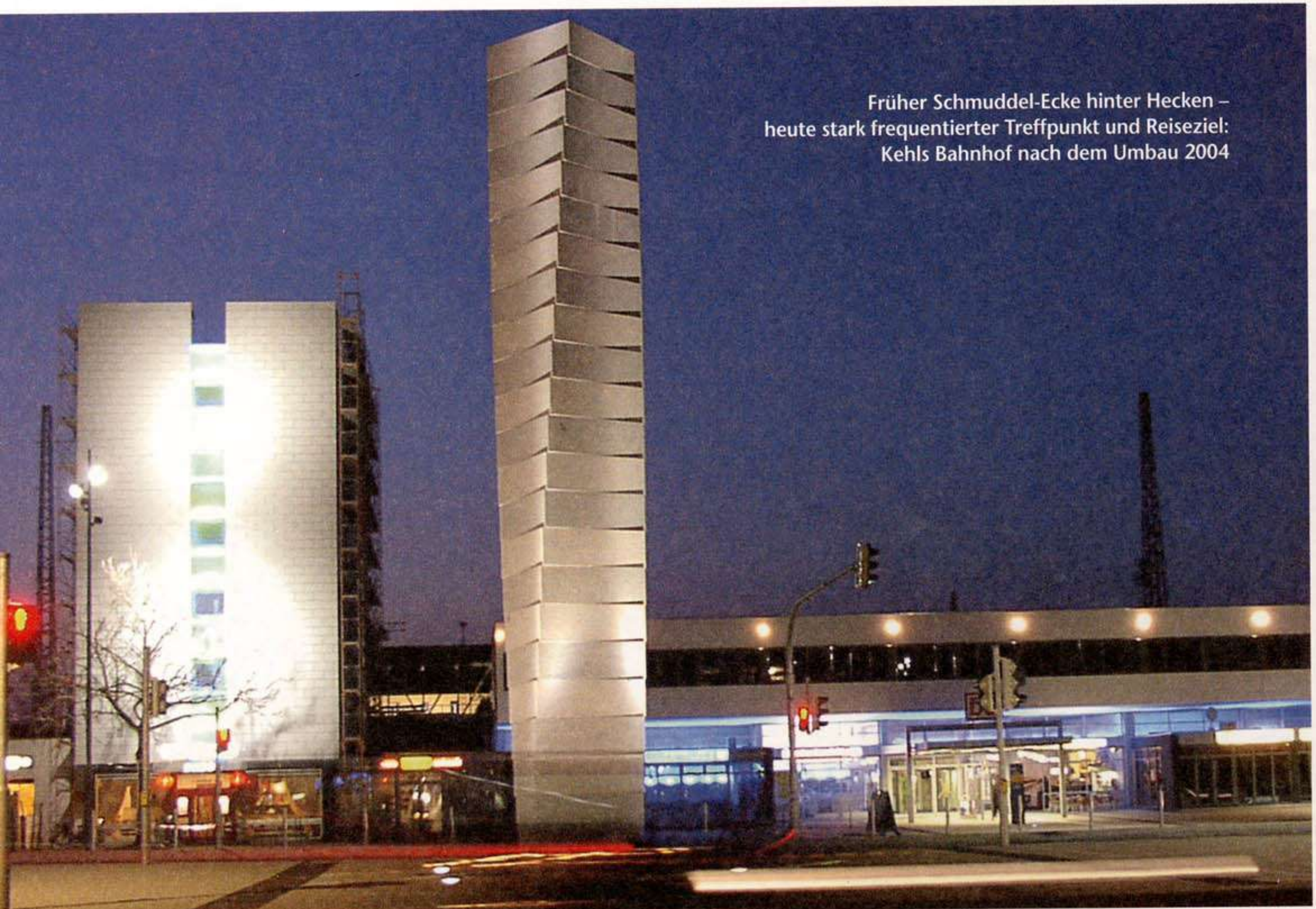
Seit Beginn ihres „3-S-Programms“ (Service, Sicherheit, Sauberkeit) hat die DB mehr als zwei Milliarden Euro in die Modernisierung ausgewählter Bahnhöfe investiert. In Baden-Württemberg liegt die jährliche Investitionssumme bei rund 65 Millionen Euro. Die „Bahnhofsentwicklungskonzeption“ der DB sieht vor, innerhalb der kommenden zehn Jahre flächendeckend alle Bahnhöfe in Deutschland aufzuwerten.

Dazu reicht die Finanzkraft der Bahn alleine bei weitem nicht aus: Partner bei der Bahnhofsmodernisierung sind in der Regel der

Bund, die Länder und die Städte und Gemeinden. Doch auch private Investoren sind in gar nicht so seltenen Fällen Käufer – und anschließend Vermieter – der DB: So ist der Bahnhof Ludwigsburg schon seit über zehn Jahren in Privatbesitz, und auch in Freiburg hat der Privatinvestor Bilfinger & Berger das gesamte Bahnhofsareal Ende der 90er Jahre gekauft, nach eigenem Konzept renoviert und vermarktet – und nachhaltig vom früheren „Schmuddel-Image“ befreit.

Sanierte Bahnhöfe in Baden-Württemberg

Orte	eröffnet am:
Achern	1996
Freiburg Hbf	1999
Müllheim (Baden)	2000
Friedrichshafen	2000
Heilbronn Hbf	2000
Schwäbisch-Gmünd	2001
Villingen (Schwarzw.)	2001
Mannheim Hbf	2001
Filderstadt	2001
Lörrach	2001
Ulm	2002
Singen / Htw	2002
Karlsruhe Hbf	2002
Bruchsal	2003



Früher Schmuttel-Ecke hinter Hecken – heute stark frequentierter Treffpunkt und Reiseziel: Kehls Bahnhof nach dem Umbau 2004

Am 3. April 2004 hat der Architekt „seinen“ neuen Bahnhof eröffnet: Zur Freude der Kehler Bürger hat er der zuvor arg verschmuttelten Immobilie wieder Leben eingehaucht – exakt eine Woche vor Beginn der Landesgartenschau.

Was im Kleinen geglückt ist, soll jetzt auf große Fahrt gebracht werden. Grossmanns nächster Halt ist

**Bilanz des Kehl-Umbaus:
70 neue Arbeitsplätze**

Offenburg – und auch dieser Bahnhof kann einen kussfesten Märchenprinzen dringend gebrauchen. Denn in der „Bahnhofentwicklungskonzeption Baden-Württemberg“, in der der Regionalbereich Südwest der Deutschen Bahn seine Bahnhöfe selbst bewertet, stehen bei Offenburg vier dicke rote Punkte. Sie signalisieren einen „hohen Handlungsbedarf“ bei den Punkten Erscheinungsbild, Aufenthaltsqualität, Zustand der baulichen Anlagen

und „3 S“ – was im Bahn-Jargon für „Service, Sicherheit und Sauberkeit“ steht.

Grossmann, eine badische Mischung aus Robin Hood und Warren Buffet, will Schalterhalle und Seitenflügel in Offenburg wieder zu dem machen, was sie einmal waren: Ein lebendiges Tor zu einer liebenswürdigen Stadt, die stolze Visitenkarte eines Oberzentrums. Er plant, den Bahnhof nach dem Vorbild Kehls zu kaufen und ihn wieder zu einer vorzeigbaren Verbindung zwischen der Nordweststadt und der Stadtmitte zu machen – zu einem Ort des Willkommens und des Abschieds, der in guter Erinnerung bleibt.

Dabei treibt den Tüftler in Sachen Gebraucht-Immobilien keineswegs eine nicht bewältigte Modellbahn-Kindheit, sondern reiner Realitäts-sinn in den Zeiten der Bauwirtschafts-Krise. „90 Prozent unseres Geschäfts sind Projektmanagement, nur zehn Prozent sind Architektur“,

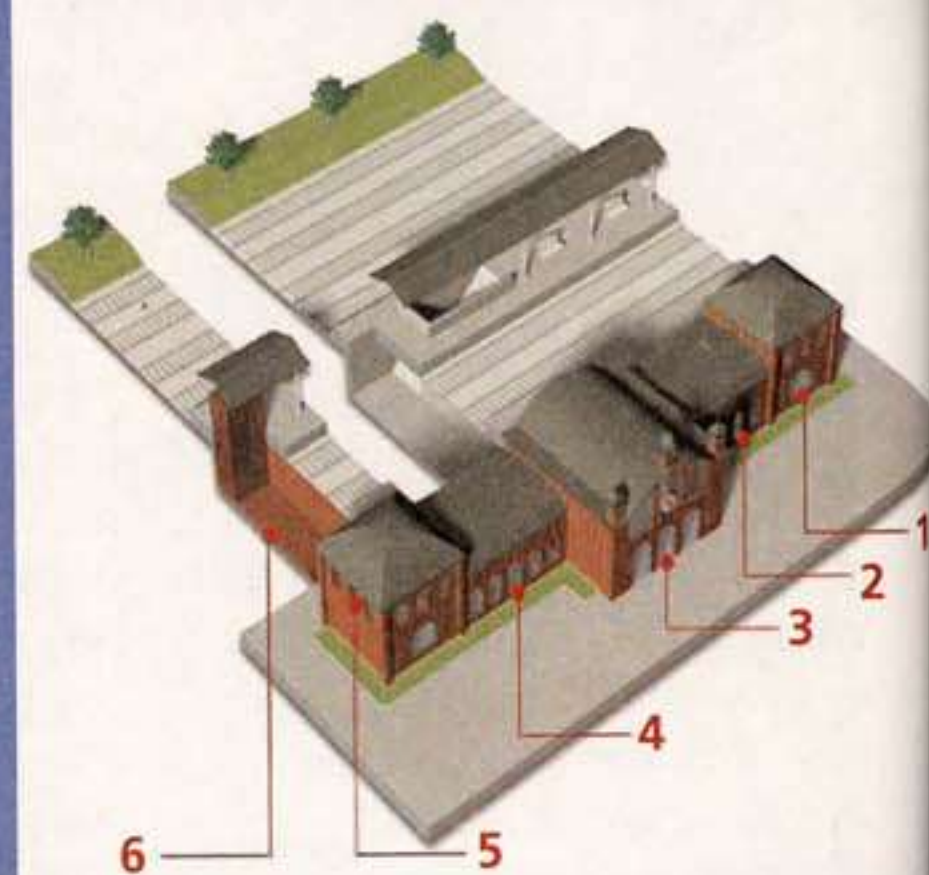
beschreibt er das Spannungsfeld, in dem er heute arbeitet.

Grossmann lamentiert darüber nicht. Im Gegenteil: Er fühlt sich pudelwohl. Ideen für die große Linie neuer Gebäude kommen ihm sowieso nicht im architektonischen Elfenbeinturm: „Ganz egal, wo ich sitze oder stehe, mit wem ich mich

unterhalte: Es kann jederzeit passieren, dass ich zu zeichnen beginne“, beschreibt er seine „Schwangerschaft“ mit unterschiedlichsten Projektideen. Und sein Berufsethos, das sich noch nie an Acht-Stunden-Tage gehalten hat. Schon gleich um die Ecke könnte ein ehemaliges Hotel, ein Verwaltungsgebäude

**Der „klassische“
Aufbau eines historischen
Bahnhofs:**

- 1. Nebenräume
- 2. Warteraum
- 3. Hauptschalterhalle
- 4. Gepäckabfertigung
- 5. Dienstwohnung
- 6. Posttunnel





Erlebnis-Gastronomie (oben) statt Fahrrad-Gedränge (unten): In der Phantasie des Architekten wird der zugige Durchgang zwischen Gleis und Gebäude zum modern-mondänen Bahnhofs-Bistro

marktung zur Verfügung, so sind es in Offenburg auf zwei Etagen über 4.000.

Erfahrungen aus anderen Städten und Regionen zeigen: Die Re-Vitalisierung alter Bahnhöfe steigert in hohem Maß die Nutzung eines Bahnhofs durch Reisende und andere Besucher: „In vielen Fällen kam es zu einer Fahrgastzunahme von 30 bis 50 Prozent,“ bestätigt Harald Polster. Und er muss es wissen: Die First Rail Property GmbH (FRP), deren Geschäfte Polster führt, tut das, was Grossmann mit Offenburg „im

Renovierte Bahnhöfe ziehen deutlich mehr Besucher an

Kleinen“ vorhat, im ganz großen Maßstab: Die private Investmentfirma aus Mörfelden bei Frankfurt hat sich der DB als Generalabnehmer der „1019er-Liste“ angeboten – der über 1.000 Bahnhöfe in Vororten und auf Nebenstrecken, von denen sich die Bahn nach einer „Entbehlichkeitsprüfung“ noch in diesem Jahr trennen will.

Bürgermeister Eckert ist von Grossmanns Engagement derzeit hin und her gerissen. Einerseits gibt es in Offenburg keinen Zeitdruck wie einst in Kehl, als alle Seiten das drängende Interesse hatten, rechtzeitig zur grenzüberschreitenden Gartenschau den Schmuttelbahnhof los zu sein. Andererseits brennt dem obersten Stadtplaner Offenburgs und seinen Projektleitern auch die Entwicklung der Nordweststadt unter den Nägeln. Die Bundesstraßen 3 und 33 schnüren das Tor zum Norden verkehrsbelastet ein. Wer derzeit zu schnell aus dem Bahnhof tritt, droht bereits schuldhaft in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden.

Das nimmt kaum Wunder – zählt doch die Offenburger Bahnhofsgegend nicht gerade zu den mittelbadischen Vorzeige-Quartieren. Erwin Drixler, Leiter des Fachbereichs 4 im Baudezernat, hat die aktuellen Zahlen auf dem Tisch: Ihm stehen vier Millionen Euro für die Städtebauförderung zur Verfügung. 60 Prozent davon kommen von Bund und Land, 40 Prozent

Die Sanierung des Bahnhofs bringt Geld in die Stadt

muss die Stadt selbst aufbringen. Der Idee, den Bahnhof gleich mit in das Gesamtpaket zu nehmen, müsste eine Erhöhung der Mittel folgen. Rathausintern ist diese Idee durchaus schon ein Thema.

Grossmann aber wartet derzeit noch darauf, dass der Noch-Staatskonzern die Signale stellt. Dass die Verhandlungen mit der STAS sich nun schon seit Dezember hinziehen, wertet der Investor nicht als schlechtes Zeichen: „Das sehe ich keineswegs als Desinteresse.“ Schließlich, so weiß er, geht es



immerhin um ein Stück Zukunft für die Stadt – und um einen der ersten deutschen ICE-Bahnhöfe, der in private Hände gehen würde.

Der entscheidende Vorteil für Stadt und Bahn: Jürgen Grossmann liefert das Nutzungskonzept gleich mit. Geschäfte, Cafés und Buchshop: Grossmann weiß, was Bahnreisende wünschen. Schließlich beobachtet er sie täglich von seinem Schreibtisch und kennt

die Verhaltensweisen aus seinem Modellbahnhof Kehl. „70 Prozent der Mieter hätte ich schon an der Hand. Viele meiner Kehler Partner wären sofort mit dabei.“

Kein Wunder bei den Geschäftsaussichten: In Kehl liegt die Besucherfrequenz pro Tag bei 3.000, in Offenburg bei 16.000 Menschen. Auch der Flächenvergleich spricht Bände: Stehen im Bahnhof Kehl 2.700 Quadratmeter für die Ver-

Zwischen Kebab-Duft und Patchwork-Architektur fällt es heute schwer, die ganze Gestalt des Bahnhofs mit einem Blick zu erfassen. Einst der Stolz der Stadt, wurde das Gebäude 1844, in den Pionierjahren der Eisenbahn, als Teilstück der Strecke Karlsruhe-Freiburg eröffnet. Die wechselvolle Geschichte des ersten Bahnhofsgebäudes endete in dramatischen Bombennächten. Am 23. August 1915 zertrümmerten französische Fliegerbomben den Stolz der Eisenbahnpioniere. Einen Weltkrieg später, 1944, wurde das Tor zur Stadt noch einmal ein Raub der Flammen. Danach begannen die zweckmäßigen Wiederaufbauten im Stile des Wirtschaftswunders.

„Der Offenburger Bahnhof hat einen Südkopf und ein Nordende“, beschreibt es Jürgen Grossmann. Die Mitte ging dem Bau in seiner jetzigen Nutzung einfach verloren. Das möchte der Architekt wieder ändern. Sein Konzept, von der Deutschen Bahn grundsätzlich

befürwortet, sieht eine Mischung aus Pragmatismus und „Schöner Wohnen“ vor.

Dabei geht er davon aus, dass die Straße vor dem Dornröschen-Bahnhof auf sanfte Weise dreistufig mit dem Gebäude verbunden wird. So entstünde eine Promenaden-Atmosphäre, die ideal wäre für

Geschäfte und Cafés im neuen, alten Offenburger Bahnhof. Das Mittelportal will Grossmann wieder öffnen; es soll ein schützendes, modern und leicht wirkendes Vordach bekommen. Hinter den Zinnen des alten Bahnhofs sieht man in ersten Skizzen des Architekturbüros Menschen unter Sonnenschirmen auf



» An manchen Stellen helfen mir die Erfahrungen, die ich bei meinen Projekten in Abu Dhabi gesammelt habe. «

einer Terrasse rasten – der Bahnhof als Zentrum urbanen Lebens. Dazu soll auch die Stadt ihren Teil beitragen: Von ihr wünscht sich Grossmann die Neugestaltung des Bahnhofs-Vorplatzes – nach seinen Plänen, versteht sich.

Keine halben Sachen plant Grossmann für das Südende des Bahnhofs. Hier stellt er sich eine Fassade des 21. Jahrhunderts als Tor aus der Stadt in die weite ICE-Welt vor. Und Grossmann wäre nicht der rastlose Vermarkter, der er ist, wenn er nicht auch schon Mietinteressenten für den Cyber-Anbau hätte.

In Berlin und Stuttgart wird das Offenburger Ansinnen wohlwollend geprüft. Eine Entscheidung indes gibt es noch nicht – wohl auch wegen unterschiedlicher Vorstellungen über den Kaufpreis. Aber keine Frage: Grossmanns Fahrt wird weitergehen. Er schaut schon wieder auf den Bahnsteig. Reisende soll man vielleicht doch einmal kurz aufhalten, mag sich da so mancher Offenburger im Stillen denken.